



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.002.04.2020

Pan Robert Stępień
Prezes Zarządu
„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. (dalej: Koleje Mazowieckie lub Spółka) ul. Lubelska 26, 03-802 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Robert Stępień, Prezes Zarządu od 1 lipca 2017 r. (akta kontroli str. 2654-2655)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: • utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska; • wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów; • zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich; • unowocześnienie i odnowę eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwania dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowych lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych; • wykorzystywanie wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT), w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	2018-2020 (do 30 czerwca)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Kinga Poprzycka-Harczuk, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/28/2020 z 7 maja 2020 r. 2. Tomasz Biczuk, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/32/2020 z 18 maja 2020 r. (akta kontroli str. 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 Mazowieckich w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Spółka w okresie objętym kontrolą rzetelnie wypełniała zadania polegające na:

- zapewnieniu utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo osób podróżujących koleją,
- wyposażeniu taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów,
- odnowieniu eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskaniu dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowych pojazdów kolejowych,
- wykorzystywaniu wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych,
- zapewnieniu właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

1.1. Proces utrzymania pojazdów kolejowych, w celu zapewnienia ich właściwego stanu technicznego określono w procedurze PJ9 Koleje Mazowieckie-08 Utrzymanie pojazdów kolejowych. Zasady utrzymania taboru we właściwym stanie technicznym ujęto w Instrukcji o utrzymaniu pojazdów kolejowych Koleje Mazowieckie-4.

W ww. dokumentach podano, iż utrzymanie techniczne pojazdów kolejowych polega na systematycznym wykonywaniu przeglądów diagnostycznych taboru w jego całym cyklu eksploatacji, obejmującym przegląd diagnostyczny wykonywany w ramach pierwszego (P1), drugiego (P2) i trzeciego (P3) poziomu utrzymania pojazdów oraz planowe naprawy okresowe czwartego (P4) i piątego (P5) poziomu utrzymania pojazdów⁴. Planowanie czynności utrzymaniowych dla każdego typu pojazdów odbywało się z uwzględnieniem struktury cykli przeglądowo-naprawczych określonych w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla danej serii pojazdów. Procedura utrzymania pojazdów kolejowych odwoływała się w tym zakresie do zgodności z postanowieniami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 5-8, 82-132, 904-929)

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

³ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁴ Określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm.), dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów.

Działania Spółki w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, polegały na wykonywaniu kontroli wewnętrznych, audytów wewnętrznych i bieżącego monitorowania wykonywanych działań.

Spółka corocznie opracowywała Program Poprawy Bezpieczeństwa⁵ na dany rok, określając cele w zakresie ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa. Realizacja tych celów odbywała się poprzez szereg działań, w tym m.in. przeprowadzanie różnych form kontroli oraz audytów wewnętrznych dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych, zgodnie z harmonogramem PPB oraz harmonogramem audytów wewnętrznych.

(dowód: akta kontroli str. 1255-1320)

Obowiązująca u przewoźnika dokumentacja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), spełniała wymagania określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z 19 marca 2007 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 903, 901)

Zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), należało zgłaszać wyłącznie zmiany SMS ocenione, jako mające znaczący wpływ na bezpieczeństwo. W latach 2018 – 2020 (do 31 maja) Spółka nie wprowadzała takich zmian w dokumentacji SMS.

(dowód: akta kontroli str. 901)

Spółka spełniając wymóg określony w § 5 ww. rozporządzenia przedkładała Prezesowi UTK, w latach 2018-2019, programy poprawy bezpieczeństwa wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁶ uotk.

(dowód: akta kontroli str. 902, 1321-1322)

1.2. Liczba posiadanych i eksploatowanych przez Spółkę pojazdów kolejowych wynosiła wg stanu na:

- 31 grudnia 2017 r. – 317;
- 31 grudnia 2018 r. – 316, w tym eksploatowanych było 314 (z eksploatacji wyłączone zostały dwa pojazdy kolejowe, w tym jeden, który został sprzedany);
- 31 grudnia 2019 r. – 302 pojazdy kolejowe (z eksploatacji wyłączonych zostało 14 pojazdów kolejowych w związku z osiągnięciem granicznego przebiegu kwalifikującego je do naprawy w poziomie utrzymania P5).

(dowód: akta kontroli str. 420-421)

W sprawach dotyczących działań podejmowanych w celu zagospodarowania taboru wyłączonego z eksploatacji dyrektor Biura Finansowo-Ekonomicznego wyjaśniła, że strategia Spółki nie przewidywała modernizacji taboru starego typu (EN57) oraz, że w 2018 r. został powołany zespół zadaniowy ds. sprzedaży wyłączonych z eksploatacji pojazdów trakcyjnych. Do potencjalnych nabywców wysłane zostały oferty sprzedaży wycofanych z eksploatacji pojazdów kolejowych, jak również zapytania do zakładów współpracujących z przewoźnikiem. Na wysłane oferty i zapytania Spółka nie otrzymała odpowiedzi lub uzyskała odpowiedzi negatywne. W związku z tym pojazdy wyłączone z eksploatacji zostały zgrupowane w torach postojowych. Jedynym podmiotem zainteresowanym zakupem od Kolei

⁵ Dalej: PPB.

⁶ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, dalej: u.o.t.k.

Mazowieckich pojazdów wyłączonych z eksploatacji były Koleje Ukrainie, które rozważały możliwość dostosowania ich zestawów kołowych do wymogów obowiązujących na Ukrainie. W związku z postępującą pandemią, strona ukraińska przerwała jednak działania związane z zakupem wskazanych pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 5-8, 71)

1.3. Podstawowe cele i zadania, Spółka realizowała w oparciu o „Strategię Rozwoju Spółki Koleje Mazowieckie – Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. do roku 2024”, przyjętą przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników uchwałą nr 01/ZW/2016 z 12 stycznia 2016 r. oraz „Strategię inwestycyjną Spółki Koleje Mazowieckie – Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. do roku 2031”, przyjętą przez Zarząd Spółki uchwałą nr 210/2/2017 z 17 maja 2017 r.

Planowanie czynności utrzymaniowych każdego z użytkowanych pojazdów odbywało się z uwzględnieniem struktury cykli przeglądowo-naprawczych, określonych w DSU dla danego typu i realizowane było następująco:

- przeglądy w poziomie utrzymania P1–P3 planowane były przez Sekcję Napraw i Eksploatacji Taboru (przeglądy P1 na podstawie dobowych przebiegów pojazdów, natomiast dla przeglądów P2 i P3 sporządzane były miesięczne harmonogramy);
- planowanie napraw w poziomach utrzymania P4 i P5, a także planowanie modyfikacji i modernizacji pojazdów kolejowych należało do zadań Wydziału Napraw i Utrzymania Taboru, przy czym podstawą zakwalifikowania pojazdu kolejowego do wykonania naprawy w poziomie P4 i P5 lub wycofania z eksploatacji było osiągnięcie maksymalnego przebiegu lub okresu między naprawczego określonego w DSU (planowanie napraw dokonywano w oparciu o miesięczne zestawienie przebiegów pojazdów kolejowych, a sprawozdania z realizacji tych napraw ujmowano w corocznych sprawozdaniach Zarządu Spółki z działalności Kolei Mazowieckich).

W badanym okresie wszystkie zaplanowane przeglądy P1, P2, P3, P4 zostały zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 423-425, 894-896, 899, 1215-1254, 1485-1486, 1511)

1.4. Liczba przeprowadzonych kontroli wewnętrznych wyniosła: w 2018 r. – 1990; w 2019 r. – 2042, a w 2020 r. (do 30 marca) – 433. Wszystkie ww. kontrole dotyczyły utrzymania pojazdów kolejowych.

Liczba przeprowadzonych audytów wewnętrznych SMS wyniosła: w 2018 r. – cztery; w 2019 r. – cztery, a w 2020 r. (do 30 marca) jeden. Liczba audytów wewnętrznych dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych wynosiła odpowiednio: w 2018 r. – dwa; w 2019 r. – dwa, a w 2020 r. (do 30 marca) jeden.

Liczba przeprowadzonych kontroli doraźnych wyniosła: w 2018 r. – 13; w 2019 r. – 24, a w 2020 r. (do 30 marca) – cztery. Zakres tematyczny kontroli doraźnych wynikał z potrzeby bieżącej weryfikacji: jakości wykonywania prac utrzymaniowych pojazdów kolejowych, sytuacji taborowej, stanu przygotowania do warunków zimowych oraz dyscypliny pracy.

Zgodnie z obowiązującym SMS Spółka opracowywała i realizowała PPB na dany rok kalendarzowy, w którym zawarte były cele ilościowe dotyczące m.in.: przeprowadzania audytów bezpieczeństwa oraz kontroli wewnętrznych, w tym kontroli dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych. Przeprowadzone kontrole wewnętrzne nie były poprzedzone analizą ryzyka. Były realizowane zgodnie z założeniami przyjętymi w PPB na dany rok. Ponadto, kontrolerzy z Wydziału Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej przygotowywali plany kontroli na dany miesiąc, a następnie sporządzali sprawozdania, prezentujące zestawienie kontroli

zrealizowanych w danym miesiącu. Zakres tematyczny kontroli dotyczył w szczególności: stosowania dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej; stanu wyposażenia oraz sprawności urządzeń i obiektów zaplecza warsztatowego; poprawności technologii wykonywania diagnostyki i napraw bieżących pojazdów kolejowych; stanu bezpieczeństwa prac warsztatowych, diagnostycznych i naprawczych w warunkach niebezpiecznych; przestrzegania regulacji wewnętrznych Spółki oraz weryfikowania dokumentacji pociągowej.

Zakres tematyczny audytów wewnętrznych obejmował: ocenę funkcjonowania Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w zakresie zgodności z obowiązującym SMS oraz ocenę zgodności wykonywania i dokumentowania czynności utrzymaniowych z DSU poszczególnych serii pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 72, 427-470, 1512-1521, 1524)

1.5. Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej⁷ realizując cele ustalone w harmonogramie „Programu Poprawy Bezpieczeństwa na rok 2018”, dokonał: 329 jazd kontrolno-instruktażowych; 110 kontroli bieżących sekcji napraw i eksploatacji taboru i stacji zwrotnych oraz 51 jazd kontrolnych stanu infrastruktury kolejowej. W 2019 r. realizując cele ustalone w harmonogramie „Programu Poprawy Bezpieczeństwa na rok 2019” ww. Wydział dokonał: 412 jazd kontrolno-instruktażowych; 115 kontroli bieżących sekcji napraw i eksploatacji taboru i stacji zwrotnych oraz 41 jazd kontrolnych stanu infrastruktury kolejowej. W I kwartale 2020 r. realizując cele ustalone w harmonogramie „Programu Poprawy Bezpieczeństwa na rok 2020” ww. Wydział dokonał: 90 jazd kontrolno-instruktażowych; 30 kontroli bieżących sekcji napraw i eksploatacji taboru i stacji zwrotnych oraz 33 jazd kontrolnych stanu infrastruktury kolejowej. W trakcie ww. kontroli stwierdzone zostały 43 nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego eksploatowanego taboru kolejowego, w tym: w 2018 r. – 26; w 2019 r. – 12, a do 30 marca 2020 r. – pięć.

W 2018 r. przeprowadzono cztery audyty w ramach tematu „Ocena funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na zgodność z dokumentacją Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przewoźnika pasażerskiego „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. W wyniku tych audytów stwierdzono trzy niezgodności i sformułowano 15 spostrzeżeń. W 2019 r. przeprowadzono cztery audyty, które dotyczyły m.in. procesów: zarządzania bezpieczeństwem kolejowym; zarządzania taboru kolejowym oraz nadzorowania Zintegrowanego Systemu Zarządzania. W wyniku tych audytów stwierdzono trzy niezgodności i sformułowano pięć spostrzeżeń.

(dowód: akta kontroli str. 471-608)

W ramach ww. kontroli bieżących, zespołowych oraz jazd kontrolno-instruktażowych, stwierdzone zostały m.in. następujące nieprawidłowości: ogólne usterki techniczne taboru, wynikające z ich normalnego toku eksploatacyjnego oraz użytkowania (nieczytelne nalepki ostrzegawcze wewnątrz i zewnątrz pudeł wagonowych lub ich brak, braki plomb na zwalnicach ręcznych lub hamulcach bezpieczeństwa po użyciu ich przez podróżnych; usterki drzwi automatycznych i przejściowych); braki w wyposażeniu taboru powstałe na skutek dewastacji i kradzieży; usterki taboru spowodowane przez pasażerów oraz osoby postronne lub w trakcie zdarzeń kolejowych (obrzucenia kamieniami, najechanie na przeszkody, zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach); usterki taborowych urządzeń

⁷ Dane przedstawione w analizach kwartalnych dotyczących realizacji kontroli wewnętrznych w 2018 r., 2019 r. i w 2020 r. nie zawierały informacji o jazdach kontrolno-instruktażowych wykonywanych przez maszynistów instruktorów. Dane te zostały wykazane w pkt. 4 wystąpienia pokontrolnego.

czujności współpracujących m.in. z urządzeniami przytorowymi, dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 471-608)

1.6. Na podstawie analizy dokumentacji dziesięciu kontroli wewnętrznych i pięciu audytów wewnętrznych dotyczących wykonywania zadań związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ich eksploatacji, które wykazały w badanym okresie największą liczbę nieprawidłowości stwierdzono, że przewoźnik każdorazowo podejmował działania w celu wyeliminowania przyczyn niezgodności lub spostrzeżeń. W ramach kolejnych audytów i kontroli bieżących dokonywano sprawdzenia sposobu realizacji działań korygujących i oceniano ich skuteczność.

(dowód: akta kontroli str. 742-809, 1327-1402)

1.7. W badanym okresie Prezes UTK przeprowadził w Spółce 28 kontroli w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. Kontrole te dotyczyły m.in.: nadzoru nad funkcjonowaniem SMS w procesie recertyfikacji; nadzoru nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego, w tym przygotowaniem pociągów do jazdy; nadzoru nad stanem technicznym i procesem utrzymania pojazdów kolejowych; funkcjonowania SMS, ze szczególnym uwzględnieniem przygotowania i realizacji procesu przewozowego⁸.

Kontrole te ujawniły m.in. następujące nieprawidłowości:

- nieuregulowanie w przepisach wewnętrznych zasad postępowania drużyny konduktorskiej i rewidentów taboru, w przypadku braku pojazdu przystosowanego do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich lub niesprawności, urządzeń umożliwiających wsiadanie i wysiadanie tych pasażerów do/z pojazdu;
- niepowiązanie „Zasad organizowania pomocy osobom z niepełnosprawnością...” z SMS;
- planowanie czynności utrzymaniowych pojazdu kolejowego bez monitorowania wszystkich parametrów jego cyklu przeglądowo-naprawczego;
- eksploatacja pojazdu kolejowego bez udokumentowania wykonania wymaganych czynności utrzymaniowych, wynikających z jego cyklu przeglądowo-naprawczego;
- brak skutecznego nadzoru nad procesem utrzymania pojazdów kolejowych.

Analiza dokumentacji związanej z kontrolami przeprowadzonymi w Spółce przez Prezesa UTK w latach 2018-2020 (I kwartał), w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, w tym przestrzegania procedur SMS związanych z utrzymaniem we właściwym stanie technicznym pojazdów kolejowych wykazała, że Spółka każdorazowo informowała Prezesa UTK o sposobie usunięcia ustalonych przez ten organ nieprawidłowości i przedstawiała stosowne dokumenty potwierdzające ich wykonanie.

(dowód: akta kontroli str. 810-816)

1.8. Wykonanie rekomendacji wydanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych przedstawiało się w sposób następujący:

- w 2018 r. wszystkie 24 zalecenia dotyczące Kolei Mazowieckich, wszystkie zalecenia zostały zrealizowane,

⁸ W tym przygotowania pociągów do jazdy, przestrzegania praw pasażerów i jakości usług w transporcie kolejowym, ze szczególnym uwzględnieniem obsługi osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej sprawności, nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym.

- w 2019 r. spośród 15 zaleceń dotyczących Spółki, osiem zostało zrealizowanych a siedem było w trakcie realizacji. Termin zrealizowania wszystkich zaleceń ustalony został na 31 grudnia 2020 r.

(dowód: akta kontroli str. 1407,1413-1426)

1.9. W badanym okresie Spółka korzystała z dwóch systemów informatycznych wspomagających utrzymanie taboru:

- 1) System Consel monitorował na bieżąco stan techniczny pojazdu, w szczególności funkcjonowanie poszczególnych systemów w pojeździe. Rejestrowane były w nim następujące informacje: prędkość i lokalizacja pojazdu; aktywacja kabiny; awarie zgłaszane przez systemy pokładowe; o załączonych blokadach; z systemu hamulcowego; o załączonych pantografach; systemu uzdatniania powietrza; napięcia zasilania trakcji; ciśnienia w przewodach zasilających i głównym; temperatury silników; średnice kół. W systemie tym monitorowany był również przebieg pojazdów;
- 2) Maximo (system zarządzania utrzymaniem taboru), który wspomagał planowanie przeglądów i napraw pojazdów kolejowych określonych w DSU oraz zawierał informacje o ich wieku. System ten na podstawie danych o przebiegu pojazdu, pobranych z systemu Consel lub aktualizowanych ręcznie przez dyspozytorów, automatycznie generował czynności przeglądowe, w oparciu o cykle zdefiniowane w DSU. W oparciu o dane dotyczące terminów zakończenia i rozpoczęcia przeglądów umożliwiał ustalenie prawidłowości przestrzegania interwałów między przeglądowych wszystkich typów eksploatowanych w Spółce pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 74-80)

1.10. Analiza dokumentacji diagnostycznej z I kwartałów: 2018 r., 2019 r. i 2020 r., dotyczącej 10 pierwszych pojazdów kolejowych⁹ ujętych w rejestrze, prowadzonym przez Koleje Mazowieckie (wykorzystywanych w czasie kontroli do przewozów), wykazała, że Spółka przeprowadzała ich badania diagnostyczne, zgodnie z przepisami załącznika 3 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str.155-419, 1522)

1.11. Pojazdy kolejowe eksploatowane przez Koleje Mazowieckie ulegały uszkodzeniom w wyniku kolizji ze zwierzętami. W badanym okresie liczba takich zdarzeń wzrastała. W 2018 r. odnotowano 44 kolizje ze zwierzętami, w 2019 r. – 52 a w 2020 r. (I półrocze) – 46. W przypadku zderzenia ze zwierzętami nowych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych najczęściej następowały uszkodzenia ich zderzaków, sprzęgów, zgarniaczy torowych oraz szynowych. Konieczność usunięcia uszkodzeń powstałych w wyniku takich zdarzeń, prowadziła do wyłączania uszkodzonych pojazdów kolejowych z eksploatacji, a nieplanowane zatrzymanie uszkodzonych pojazdów kolejowych powodowało utrudnienia w ruchu. Szkody spowodowane kolizjami ze zwierzętami, w latach 2018 – 2020 (I półrocze) oszacowano łącznie na 410,6 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 2475-2645)

1.12. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, w latach 2018-2020 (I półrocze), miało miejsce 12 zdarzeń (kategorii B21) z udziałem pojazdów kolejowych Spółki, w tym: cztery zdarzenia w 2018 r., siedem – w 2019 r. oraz jedno w I kwartale 2020 r.

⁹ W tym 5 wagonów pasażerskich.

Wszystkie pojazdy kolejowe, które uległy uszkodzeniu w wyniku zdarzenia na przejeździe kolejowym kategorii D były naprawiane. Koszty szkód powstałych w latach 2018-2020 (I połowa), w wyniku zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, wyniosły ogółem 838,2 tys. zł netto i zostały pokryte z ubezpieczenia o odpowiedzialności cywilnej sprawców. W badanym okresie nie było konieczności złomowania pojazdu kolejowego, który uczestniczył w zdarzeniu na przejeździe kategorii D.

Komisje kolejowe¹⁰, po zbadaniu okoliczności zdarzenia, w protokołach ustaleń końcowych formułowały wnioski i zalecenia. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie osygnalizowania od strony drogi lub od strony toru kolejowego zalecenia były wpisywane w protokole ustaleń końcowych. W przypadku nieprawidłowości w zakresie podawania sygnału „Baczność” informację o takich zdarzeniach przekazywano do omówienia na pouczeniach okresowych drużyn trakcyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 2475-2645)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. Według stanu na 31 grudnia 2017 r., spośród 317 pojazdów kolejowych posiadanych przez Spółkę, 212 pojazdów kolejowych było wyposażonych w urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Według stanu na: 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r. oraz 21 maja 2020 r. spośród 316 posiadanych pojazdów kolejowych, 212 było wyposażonych w urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Od 2018 r. wszystkie pociągi Kolei Mazowieckich, w skład których wchodziły wagony piętrowe, wyposażone były w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spółka posiadała tabor kolejowy, który w 70,9% wyposażony był w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 824)

2.2. W 2018 r. spośród 802 pociągów kursujących w dni powszednie, 694 były przystosowane do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 512 pociągów kursujących w soboty, 450 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 518 pociągów kursujących w niedziele, 456 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W 2019 r. spośród 869 pociągów kursujących codziennie, 700 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 546 pociągów kursujących w soboty, 447 było przystosowanych do obsługi osób

¹⁰ Przewodniczący komisji powoływany każdorazowo decyzją właściwego kierownika jednostki organizacyjnej zarządzającej infrastrukturą.

o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 552 pociągów kursujących w niedzielę, 453 było przystosowanych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W 2020 r. (przed epidemią koronawirusa¹¹), spośród 865 pociągów kursujących codziennie, 689 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 553 pociągów kursujących w soboty, 437 było przystosowanych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a spośród 552 pociągów kursujących w niedzielę, 433 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W 2020 (w trakcie epidemii koronawirusa¹²), spośród 662 pociągów kursujących codziennie, 513 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 530 pociągów kursujących w soboty, 422 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spośród 531 pociągów kursujących w niedzielę, 422 było przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

Średnio dziennie przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się było w: 2018 r. 620 pociągów, 2019 r. 622 pociągi, 2020 r. (przed epidemią) 616 pociągów, 2020 r. (w trakcie epidemii) 487 pociągów.

(dowód: akta kontroli str. 834)

2.3. Koleje Mazowieckie zaplanowały do 2022 r. zakup 71 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT)¹³. Większość pojazdów użytkowanych przez Spółkę do 2020 r. to pojazdy po modernizacjach i modyfikacjach. Nowe EZT mają być wyposażone w platformy umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie z pociągów przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się, mocowania dla wózków inwalidzkich oraz defibrylatory AED.

W latach 2018-2020 Spółka nie przeprowadzała modernizacji pojazdów kolejowych w zakresie wyposażenia ich w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie z pociągów osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a kupowany tabor był w te urządzenia wyposażony.

(dowód: akta kontroli str. 825-826, 829)

2.4. W związku z niedoposażeniem taboru w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania osób o ograniczonej zdolności poruszania się, Spółka w umowie z zarządcą infrastruktury zapewniła wyposażenie w takie urządzenia peronów na trasach realizowanych przewozów kolejowych. W ramach umów o wykorzystanie zdolności przepustowej, zawartych na lata 2018-2020 z PKP PLK S.A. – zarządcą infrastruktury zapewnił jednolity standard wsparcia osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Umowy regulowane były przepisami u.o.t.k. Zgodnie z art. 30c ust. 3 u.o.t.k. umowa ta określa w szczególności prawa i obowiązki zarządcy oraz przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej oraz sposób i warunki jej wykorzystania. PKP PLK S.A. udostępniały informacje o stacjach i przystankach kolejowych, posiadających udogodnienia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się w dostępie do pociągów, np. dojścia na peron przy udziale pracownika ochrony.

(dowód: akta kontroli str. 830-833)

¹¹ Przed 20 marca 2020 r.

¹² Od 20 marca 2020 r. ogłoszono w Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii.

¹³ Szerzej w pkt. 3.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

2.5. W 2020 r. Spółka posiadała 10 szt. defibrylatorów serca. Spółka prowadziła rozmowy z przedstawicielami firmy, która produkuje i dopuszcza do sprzedaży defibrylatory. Przedsięwzięcie polegające na wyposażaniu w defibrylatory pociągów Kolei Mazowieckich nie doszło jednak do realizacji ze względu na problemy organizacyjne, wiążące się z właściwym ich wyborem (m.in. zapewnieniem działania w niesprzyjających warunkach pogodowych, wykluczenie ryzyka kradzieży oraz umożliwienie powiadomienia drużyny pociągowej o korzystaniu z urządzenia w czasie jazdy). Ponadto ustalono, że w umowie ramowej na dostawę nowych 71 EZT, przewidziano wyposażenie tych pojazdów kolejowych w defibrylatory.

(dowód: akta kontroli str.834, 1480,1483, 2646-2648)

Według stanu na: 31 grudnia 2018 r. w Spółce zatrudnionych było 521 kierowników pociągu oraz 8 konduktorów; 31 grudnia 2019 r. – 539 kierowników pociągu oraz 7 konduktorów; 22 maja 2020 r. – 527 kierowników pociągu oraz 6 konduktorów. W latach 2013-2019 w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej przeszkolonych zostało 831 pracowników Spółki. W 2018 r. w Kolejach Mazowieckich pracowali konduktorzy i kierownicy pociągu, którzy byli przeszkoleni z udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej (uczestniczyli w szkoleniach przeprowadzonych w latach 2013-2014 i 2017 r.) oraz pracownicy, którzy nie odbyli takich szkoleń. Sekcja Drużyn Konduktorskich oraz Wydział Rozwoju Kadr i Spraw Socjalnych planują w przyszłości sukcesywnie szkolić pracowników drużyn konduktorskich z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej. Na rok 2020 zgłoszono zapotrzebowanie przeszkolenia 258 pracowników w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 834-835, 1480, 1484)

2.6. W 2018 r. spośród:

- 802 pociągów kursujących codziennie, 710 było wyposażonych w monitoring,
- 512 pociągów kursujących w soboty, 460 było wyposażonych w monitoring,
- 518 pociągów kursujących w niedziele, 466 było wyposażonych w monitoring.

W 2019 r. spośród:

- 869 pociągów kursujących codziennie, 713 było wyposażonych w monitoring,
- 546 pociągów kursujących w soboty, 457 było wyposażonych w monitoring,
- 552 pociągów kursujących w niedziele, 463 było wyposażonych w monitoring.

W 2020 r., przed epidemią koronawirusa¹⁴, spośród:

- 865 pociągów kursujących codziennie, 707 było wyposażonych w monitoring,
- 553 pociągów kursujących w soboty, 451 było wyposażonych w monitoring,
- 552 pociągów kursujących w niedziele, 447 było wyposażonych w monitoring.

W 2020 r., w trakcie epidemii koronawirusa¹⁵, spośród:

- 662 pociągów kursujących codziennie, 526 było wyposażonych w monitoring,
- 530 pociągów kursujących w soboty, 431 było wyposażonych w monitoring,
- 531 pociągów kursujących w niedziele, 431 było wyposażonych w monitoring.

W monitoring średnio dziennie wyposażone były: w latach 2018-2019 r. 634 pociągi; w 2020 r. (przed epidemią) 635 pociągów, a następnie 499 pociągów.

(dowód: akta kontroli str. 835)

¹⁴ Przed 20 marca 2020 r.

¹⁵ Por. przypis nr 11.

2.7. W kontrolowanym okresie w Spółce obowiązywały wewnętrzne regulacje w zakresie:

- a) utrzymania w czystości uruchamianych pociągów,
- b) utrzymania odpowiedniego stanu technicznego pojazdów kolejowych, sprawnego systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji,
- c) ewakuacji podróżnych w przypadku zagrożeń,
- d) przejazdu pasażerów bez nadmiernego zatłoczenia.

(dowód: akta kontroli str. 826)

2.8. W latach 2018-2020 (I półrocze) do Spółki wpłynęło 1591 skarg¹⁶ związanych z poprawą bezpieczeństwa i warunków eksploatacji wykorzystywanych do przewozu pociągów, z których 709 uznanych zostało za zasadne. Stwierdzono, że: 766 skarg dotyczyło zestawienia pociągów; 354 – stanu technicznego taboru; 47 – czystości taboru; 358 – niewłaściwej temperatury wewnątrz wagonów; 66 – bezpieczeństwa. Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił m.in., że Zarządowi Spółki, co miesiąc przedstawiane były analizy dotyczące skarg i reklamacji, w których formułowane były wnioski mające na celu podniesienie jakości świadczonych usług. Wnioski te po przyjęciu ich przez Zarząd Spółki wdrażane były do realizacji. W latach 2018-2020 (do 13 maja) na tej podstawie wdrożonych zostało do realizacji: 15 wniosków dotyczących zestawienia pociągów, pięć wniosków dotyczących stanu technicznego taboru oraz jeden wniosek dotyczący niewłaściwej temperatury wewnątrz wagonów.

(dowód: akta kontroli str. 836-838, 1480, 1482)

2.9. W latach 2018-2020¹⁷ w Spółce przeprowadzone zostały następujące kontrole wewnętrzne, w zakresie związanym z poprawą bezpieczeństwa i warunków eksploatacji wykorzystywanych do przewozów pojazdów kolejowych:

- Wydział Kontroli Handlowo-Przewozowej przeprowadził 13 kontroli związanych ze stanem technicznym pociągów. W wyniku tych kontroli stwierdzono m.in. brak wody w toaletach, uszkodzone drzwi wewnętrzne, zanieczyszczony skład, brudne szyby w wagonach pasażerskich;
- Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej przeprowadził 28 kontroli związanych ze stanem techniczno-eksploatacyjnym pojazdów kolejowych, w tym dotyczących komfortu podróży pociągami Kolei Mazowieckich, w wyniku kontroli stwierdzono m.in.: brak plomb na dźwigniach awaryjnego otwierania drzwi, niesprawne drzwi automatyczne, niesprawne ogrzewanie przedziałów pasażerskich, niesprawne tablice kierunkowe, uszkodzone drzwi do toalety;
- Oddział Usług Utrzymania w przeprowadził 73 kontrole czystości taboru w wyniku, których stwierdzono m.in.: niedokładnie wykonane czyszczenie okresowe pojazdu, brudne poszycie zewnętrzne taboru, niedokładnie wybrane śmieci.

W latach 2018-2020¹⁸ w Spółce przeprowadzone zostały przez Urząd Marszałkowski, Prezesa UTK i Sanepid następujące kontrole zewnętrzne:

- 37 kontroli czystości taboru w wyniku, których stwierdzono m.in.: brudne fotele pasażerskie, brak wody w toaletach.

¹⁶ Liczba skarg nie pokrywa się z ogólną liczbą skarg, która wpłynęła do Kolei Mazowieckich w latach 2018-2020, ponieważ niejednokrotnie zdarza się, że jedna skarga złożona przez podróżnego dotyczyła kilku kategorii. Zgłoszenie pasażera było wówczas przypisywane przez Spółkę do każdej kategorii, której dotyczyło.

¹⁷ Do 24 lipca 2020 r.

¹⁸ Jw.

- 48 kontroli stanu technicznego pojazdów kolejowych w wyniku, których stwierdzono m.in.: uszkodzenie drzwi wewnętrznych, problemy ze sprawnością toalet.
- 40 kontroli dotyczących przestrzegania praw pasażera, związanych z zatłoczeniem w pociągach. W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w ww. zakresie.
- 39 kontroli związanych z funkcjonowaniem systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji w pociągach w wyniku.
- 33 kontrole bezpieczeństwa i komfortu podróży w wyniku, których stwierdzono m.in.: niewłaściwe zestawienie pociągów, planowanie czynności utrzymaniowych pojazdu kolejowego bez monitorowania wszystkich parametrów jego cyklu przeglądowo-naprawczego, eksploatację pojazdu kolejowego bez udokumentowania wykonania wymaganych czynności utrzymaniowych, wynikających z jego cyklu przeglądowo-naprawczego.

(dowód: akta kontroli str. 839-888)

Analizie poddano dokumentację wybranych losowo dziewięciu kontroli wewnętrznych, które wykazały nieprawidłowości, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I półrocze)¹⁹, dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. Nieprawidłowości te dotyczyły m.in. złego stanu sanitarnego pojazdów, niesprawności urządzeń do spuszczenia wody w toaletach, zablokowania drzwi przejściowych, niesprawności wyświetlaczy zewnętrznych i klimatyzacji, braku pasków kontrolnych na obręczach zestawów kołowych, nieczytelnego podpisu rewidenta w książce pokładowej pojazdu. Z przeprowadzonych kontroli sporządzone zostały protokoły lub sprawozdania, w których sformułowano wnioski i zalecenia w celu usunięcia ww. nieprawidłowości. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości zostały usunięte, o czym poinformowano przeprowadzających kontrole.

Na podstawie dokumentacji dziewięciu kontroli zewnętrznych, przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I półrocze)²⁰, dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego ustalono, że stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły głównie braku dostępu do toalet z powodu awarii. Spółka podjęła działania w celu wyeliminowania ww. nieprawidłowości, o czym poinformowała podmioty przeprowadzające kontrole.

(dowód: akta kontroli str. 1485,1487-1510, 1523, 2656-2665)

2.10. W kontrolowanym okresie do NIK wpłynęły trzy skargi złożone przez podróżnych na temat nieprawidłowości w funkcjonowaniu Spółki, które dotyczyły m.in.: niedziałającej windy na stacjach, nieudzielenia pomocy osobie niepełnosprawnej oraz zmniejszonego zestawienia pociągu. W odpowiedziach udzielonych osobom składającym skargi, Spółka wskazała, że windy znajdujące się na stacji Warszawa Śródmieście należały do PKP S.A., a windy znajdujące się na stacji Warszawa Stadion zarządzane były przez PKP PLK S.A. Poinformowano też o przekazaniu skarg do załatwienia przez ww. podmioty odpowiedzialne za właściwe funkcjonowanie wind. W sprawach dotyczących nieudzielenia pomocy osobie niepełnosprawnej Spółka poinformowała skarżących, że wszyscy pracownicy drużyn konduktorskich zostali pouczeni o konieczności udzielania niezbędnej pomocy podczas wsiadania i wysiadania do/z pociągu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. W sprawie zmniejszenia składu pociągu Spółka poinformowała skarżącego się, że w tym okresie nie miała

¹⁹ Badaniem objęto po 3 kontrole, w których stwierdzono nieprawidłowości, przeprowadzone w: 2018 r., 2019 r. i 2020 r.

²⁰ Badaniem objęto po 3 kontrole przeprowadzone w: 2018 r., 2019 r. i 2020 r.

wystarczającej liczby sprawnego taboru i pociąg musiał kursować w zmniejszonym zestawieniu.

(dowód: akta kontroli str. 1407-1479)

2.11. W sprawie podjętych działań określonych w § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z 24 marca 2020 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii²¹, w zakresie ustalonym w dodanym § 3a ust. 2 pkt 2 rozporządzenia²² zmienianego stwierdzono, że Zarząd Spółki podjął decyzję o zamieszczeniu na wszystkich drzwiach wagonów pasażerskich informacji (w formie infografiki) o ograniczeniu liczby miejsc w pojeździe kolejowym, konieczności zachowywania dystansu pomiędzy pasażerami oraz zajmowaniu co drugiego miejsca. Podróżni o limitach miejsc zostali poinformowani również poprzez wyświetlanie takiej infografiki na monitorach w pociągach oraz zamieszczenie infografiki na stronie internetowej Spółki. Codziennie liczona była również frekwencja podróżnych w porannym i popołudniowym szczycie przewozowym. Na jej podstawie, tam gdzie potoki podróżnych były zwiększone, przywracano zawieszane połączenia lub uruchamiano nowe. Pracownicy drużyn konduktorskich, upoważnieni kontrolerzy i pracownicy agencji ochrony zostali ponadto zobowiązani do reagowania, jeśli podróżni nie stosowali się do zapisów wskazanego wyżej rozporządzenia, poprzez informowanie pasażerów o konieczności zajmowania co drugiego miejsca.

(dowód: akta kontroli str. 893)

2.12. W celu zapewnienia jakości obsługi pasażerów, w zakresie porozumiewania się z osobami niesłyszącymi i jednocześnie nieumiejącymi mówić, Spółka udostępniła usługę tłumacza migowego (wideo tłumacz), która była dostępna w sześciu warszawskich kasach biletowych (na stacjach: Warszawa Śródmieście (2 kasy), Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Warszawa Wileńska, Warszawa Gdańska) oraz za pośrednictwem strony internetowej Kolei Mazowieckich. Wskazana usługa, która była dostępna w dni robocze w godzinach 8:00-18:00, umożliwiała połączenia wideo z tłumaczem języka migowego za pośrednictwem tabletu znajdującego się w ww. kasach.

W latach 2018-2020 (I półrocze) Spółka nie zatrudniała kierowników pociągu posługujących się językiem migowym lub/i językami obcymi (angielskim, rosyjskim, niemieckim, itp.). Również nie prowadzono szkoleń kierowników pociągu w ww. zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 2475-2645)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Spółkę Koleje Mazowieckie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

²¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 522.

²² Przepis ten określał, że w przypadku gdy przemieszczanie się następuje środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 1a ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) - środkiem tym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób, niż wynosi połowa miejsc siedzących.

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Prowadzenie analiz umożliwiających ocenę stanu technicznego eksploatowanego taboru pasażerskiego oraz wykorzystywanie ich wyników.

3.1.1. Spółka w badanym okresie, realizowała proces utrzymania pojazdów kolejowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie wewnętrznymi wymaganiami:

- procedurą *PJ9-Koleje Mazowieckie-08 Utrzymanie pojazdów kolejowych*,
- *Instrukcją o utrzymaniu pojazdów kolejowych Kmt-4*,
- dokumentacją systemu utrzymania dla poszczególnych typów pojazdów.

Planowanie czynności utrzymaniowych każdego z użytkowanych typów pojazdów odbywało się z uwzględnieniem struktury cykli przeglądowo-naprawczych określonych w DSU dla danego typu i realizowane było następująco:

- Sekcja Napraw i Eksploatacji Taboru - przeglądy w poziomie utrzymania P1 – P3²³,
- Wydział Napraw i Utrzymania Taboru - planowanie napraw w poziomach utrzymania P4 i P5²⁴, a także planowanie modyfikacji i modernizacji pojazdów kolejowych.

Zgodnie z ww. wewnętrznymi uregulowaniami, podstawą zakwalifikowania pojazdu kolejowego do wykonania naprawy w poziomie utrzymania P4 i P5 lub jego wycofania z eksploatacji było osiągnięcie maksymalnego przebiegu lub okresu między-naprawczego określonego w DSU danego typu pojazdu kolejowego. Planowanie napraw dokonywane było w oparciu o miesięczne zestawienie przebiegów pojazdów kolejowych.

W corocznie składanych przez Spółkę do Prezesa UTK raportach w sprawie bezpieczeństwa za dany rok²⁵, zamieszczano informacje dotyczące oceny stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770)

3.1.2. Spółka w planach na lata 2018-2022 uwzględniła zakup 71 szt. nowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (dalej: ETZ), w tym:

a) w latach 2018-2020:

- 6 szt. pięcioczołowych EZT, przewidzianych do obsługi trasy Warszawa – Działdowo,
- 12 szt. pięcioczołowych EZT I, do obsługi trasy Sochaczew – Warszawa – Celestynów,
- 12 szt. pięcioczołowych EZT II, do obsługi trasy Skierniewice – Warszawa – Mińsk Mazowiecki,

²³ Poziom utrzymania 1 (P1) – czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Poziom utrzymania 2 (P2) – czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na wydzielonych, specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planową eksploatacją pojazdu kolejowego. Poziom utrzymania 3 (P3) – czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji.

²⁴ Poziom utrzymania 4 (P4) – czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w zakładach posiadających odpowiednie i notyfikowane zaplecze techniczne oraz legalizowane stanowiska pomiarowe. Poziom utrzymania 5 (P5) – czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie, wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta.

²⁵ Art. 17a ust. 4 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710 ze zm.). Raport za poprzedni rok kalendarzowy przekazywany był Prezesowi UTK w terminie do końca drugiego kwartału.

b) w latach 2021- 2022:

- 15 szt. pięcioczlonych EZT, do obsługi trasy Góra Kalwaria – Czachówek – Warszawa – Modlin,
- 16 szt. pięcioczlonych EZT, do obsługi trasy Warszawa – Tłuszcz,
- 10 szt. dwuczłonowych EZT, do obsługi tras: Radom – Dęblin, Radom – Skarżysko Kamienna, Radom – Drzewica, Radom – Warka.

W latach 2018-2020 nie planowano modernizacji taboru, a ostatnie modernizacje zostały przeprowadzone w latach 2016-2017. Po wprowadzeniu do użytkowania 71 szt. nowych ETZ Spółka będzie dysponowała nowoczesnym taborem, który będzie stanowił ponad 50% całej posiadanej floty. Jednocześnie spółka planuje wycofanie z ruchu dotychczas użytkowanych 39 szt. EZT.

Działania odnośnie zakupu 71 szt. ETZ Spółka realizowała na podstawie:

- *Strategii Rozwoju Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. do roku 2024*²⁶. Plany dotyczące zakupu taboru wpisane zostały w *doskonalenie procesów związanych z eksploatacją i utrzymaniem taboru*;
- *Strategii inwestycyjnej Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. do roku 2031*²⁷. W dokumencie zaplanowano inwestycje związane z zakupem i modernizacją taboru (w tym zakup taboru w perspektywie unijnej 2014-2020) oraz inwestycje w nieruchomości. Na początku 2020 r. przystąpiono do aktualizacji dokumentu w zakresie obecnie realizowanych projektów, a także oszacowano zapotrzebowania i możliwości zakupu nowego taboru w ramach nowej perspektywy unijnej na lata 2021-2027;
- planów inwestycyjnych, ujmowanych w corocznie zawieranej Umowie Rocznej o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Województwa Mazowieckiego²⁸.

W rocznych *Sprawozdaniach Zarządu z działalności Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.*, prezentowane były wyniki realizacji działań inwestycyjno-rozwojowych.

W celu realizacji planowanego zakupu podjęto następujące działania:

- 17 stycznia 2018 r. zawarto umowę ramową Nr M-01-MEN-11/18 z firmą Stadler Polska sp. z o.o., na dostawę 71 ETZ, wraz z pakietami naprawczo-po-zderzeniowymi, szkoleniami pracowników w zakresie obsługi dostarczonych pojazdów oraz dostawą symulatora. W zakres zamówienia, wchodziło także: wieloletnie serwisowanie taboru przez producenta (przeglądy w poziomach utrzymania P1, P2, P3 z możliwością skorzystania z prawa opcji w zakresie wykonania maksymalnie dwóch napraw w poziomie utrzymania P4 dla każdego z tych EZT), dostawa fabrycznie nowego kompletnego stacjonarnego symulatora jazdy dostarczonymi EZT, wraz z jego instalacją, uruchomieniem i przeszkoleniem pracowników;
- 7 maja 2018 r. podpisano umowę wykonawczą (do ww. umowy ramowej) Nr M-01-MEN-193/18 z Stadler Polska sp. z o.o., na dostawę 6 fabrycznie nowych pięcioczlonych EZT typ CE, model FLIRT;
- 28 marca 2019 r. podpisano umowę wykonawczą (do ww. umowy ramowej) Nr M-01-MEN-123/19 z Stadler Polska sp. z o.o., na dostawę 12 fabrycznie nowych pięcioczlonych EZT typ CE, model FLIRT.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770, 1773-1777, 2646-2648)

²⁶ Przyjęta przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników uchwałą nr 01/ZW/2016 z 12 stycznia 2016 r.

²⁷ Przyjęta przez zarząd Spółki uchwałą nr 210/2/2017 z 17 maja 2017 r.

²⁸ Umowy zawierane z Województwem Mazowieckim do Umowy Ramowej nr 4/KM/NI.IT.1.09 z 19 maja 2009 r.

3.1.3. W badanym okresie Spółka złożyła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT) 6 aplikacji o dofinansowanie zakupu 71 szt. pojazdów kolejowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLiŚ), na kwotę 1 608 870 tys. zł brutto²⁹.

Dwa wnioski o dofinansowanie, dotyczące zakupu 10 dwuczłonowych ETZ³⁰ i 6 pięcioczłonowych ETZ³¹, nie uzyskały pozytywnej akceptacji CUPT, o czym Spółkę poinformowano 8 stycznia 2018 r. Jako uzasadnienie odmowy podano, iż trasy wskazane w złożonych projektach nie spełniały założeń konkursu. Spółka 19 stycznia 2018 r. skierowała do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju protest od negatywnej oceny projektu. Ministerstwo 20 lutego 2018 r. poinformowało Spółkę o nieuwzględnieniu protestu.

Spółka 13 listopada 2019 r. wystąpiła do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego (dalej: UMWM) z wnioskiem o umieszczenie projektu związanego z zakupem 10 dwuczłonowych EZT na Liście Projektów Pozakonkursowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020. UMWM 2 grudnia 2019 r. poinformował o odmowie dofinansowania z powodu braku wolnych środków finansowych. Spółka KM planuje sfinansowanie zakupu ww. 10 dwuczłonowych EZT ze środków własnych. Pozytywną opinię UMWM uzyskał projekt zakupu 6 pięcioczłonowych EZT, który otrzymał dofinansowanie w ramach ww. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770)

3.1.4. Na potrzeby zakupu 71 nowych EZT i budowy bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu, Spółka uzyskała kredyt w kwocie 714,8 mln zł. oraz dofinansowanie z UE w łącznej kwocie 676,2 mln zł. Planowane finansowanie poszczególnych projektów było następujące:

- 55 szt. pięcioczłonowych EZT (12+12+15+16): 50 % wartości inwestycji z kredytu konsorcjum banków, 50 % wartości inwestycji dofinansowane z POLiŚ³²,
- sześć szt. pięcioczłonowych EZT: 21 % wartości inwestycji z kredytu konsorcjum banków, 79% wartości inwestycji dofinansowane z RPO³³,
- 10 szt. dwuczłonowych EZT: 100 % wartości inwestycji z kredytu konsorcjum banków.

Dotychczas na dostawę powyższych EZT Spółka poniosła wydatki w kwocie ogółem 131 960,3 tys. zł, w tym w roku:

- 2018 – 16 260,2 tys. zł,
- 2019 – 47 980,3 tys. zł,
- 2020 (I połowa) – 67 719,8 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770, 1771-1772, 2443-2474)

²⁹ Dziesięć dwuczłonowych ETZ (110 700,0 tys. zł), sześć pięcioczłonowych ETZ (147 361,0 tys. zł), 24 pięcioczłonowych ETZ (589 444,0 tys. zł, w dwóch oddzielnych wnioskach), 15 pięcioczłonowych ETZ (368 402,4 tys. zł), 16 pięcioczłonowych ETZ (392 962,6 tys. zł).

³⁰ Konkurs nr POLiŚ.5.2/1/16, w ramach POLiŚ, Priorytet V „Rozwój transportu kolejowego w Polsce, Działanie 5.2 „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”.

³¹ Konkurs nr POLiŚ.5.1/1/16, w ramach POLiŚ, Priorytet V „Rozwój transportu kolejowego w Polsce, Działanie 5.1 „Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T”.

³² Spółka 5 kwietnia 2018 r. podpisała Umowy o dofinansowanie w ramach POLiŚ 2014-2020, z okresem realizacji do 2023 r., Działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T.

³³ Spółka 7 maja 2018 r. podpisała Umowę o dofinansowanie dla ww. projektu. Dofinansowanie przyznane zostało w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020, z okresem realizacji do 2023 r, Działanie 7.2 Infrastruktura kolejowa.

3.1.5. W umowie Nr M-01-MEN-193/18 z 7 maja 2018 r., na dostawę 6 pięcioczęłowych EZT typ CE, model FLIRT, pomiędzy Spółką a Stadler Polska sp. z o.o. (dalej: Dostawca) ustalono, że dwa pojazdy zostaną dostarczone w terminie do 7 listopada 2019 r., a pozostałe cztery do 7 lutego 2020 r. Faktycznie pojazdy zostały dostarczone z opóźnieniem, tj. trzy pojazdy 22 czerwca 2020 r., dwa pojazdy 6 lipca 2020 r. i jeden pojazd 13 lipca 2020 r.

Zgodnie z umową Nr M-01-MEN-123/19 z 28 marca 2019 r., firma Stadler Polska sp. z o.o. zobowiązała się dostarczyć jeden nowy pojazd w terminie do 28 marca 2020 r., a pozostałe 11 pojazdów do 28 grudnia 2020 r. Faktycznie wykonawca dostarczył pojazd z opóźnieniem – 22 czerwca 2020 r.

Stadler Polska sp. z o.o. nie przystąpiła do podpisania Umowy Wykonawczej na dostawę kolejnych 12 sztuk nowych pięcioczęłowych EZT (II), we wskazanym w umowie przedwstępnej terminie, tj. do 29 lutego 2020 r., z powodu sytuacji spowodowanej epidemią koronawirusa. Sytuacja ta znacznie ograniczyła transportowe i produkcyjne możliwości poddostawców, a także możliwości produkcyjne Dostawcy.

Według wyjaśnień dyrektora Biura Finansowo-Ekonomicznego i dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego, Dostawca deklaruje gotowość do zawarcia kolejnych umów wykonawczych na dostawę pozostałych 43 pięcioczęłowych EZT w terminach późniejszych niż to wskazano w umowie przedwstępnej. Z rozmów prowadzonych przez Spółkę wynikało, że zawarcie kolejnej umowy wykonawczej na dostawę 12 EZT pięcioczęłowych (II) będzie mogło mieć miejsce we wrześniu 2020 r., a kolejnych transz z przesunięciem około 6-8 miesięcy względem pierwotnie planowanych terminów.

Zgodnie z umowami o dofinansowanie, terminy kwalifikowalności, w których należało zrealizować projekty zakupu nowych pięcioczęłowych EZT były następujące:

- zakup 12 szt. EZT (II) do 30 kwietnia 2021 r.,
- zakup 15 szt. EZT do 30 kwietnia 2022 r.,
- zakup 16 szt. EZT do 31 października 2022 r.

W celu zrealizowania wszystkich ww. projektów w terminach określonych w umowach o dofinansowanie, Spółka zamierza wystąpić do CUPT o przedłużenie okresów kwalifikowalności wydatków.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770, 1773-1777, 2646-2648)

3.2. Wpływ działań związanych z wymianą na nowe lub modernizacją eksploatowanych pojazdów kolejowych na poprawę bezpieczeństwa realizowanych pasażerskich przewozów kolejowych.

W sprawie zakupu 71 EZT ustalono m.in., iż nowe pojazdy kolejowe miały być: jednoprzestrzenne, klimatyzowane, wyposażone w urządzenia informacji wizualno-dźwiękowej i bezprzewodowy dostęp do internetu, wewnętrzny i zewnętrzny monitoring, platformę dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, mocowania wózków inwalidzkich, dziecięcych i rowerów, toalety z obiegiem zamkniętym oraz interkom umożliwiający kontakt pasażera z maszynistą w sytuacji awaryjnej, a także defibrylatory AED. Wszystkie nowe pojazdy kolejowe miały być wyposażone w urządzenia ETCS (Europejski System Sterowania Pociągami).

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770)

W latach 2018-2020 (do 31 maja) z udziałem pojazdów kolejowych Spółki odnotowano ogółem 103 zdarzenia kolejowe, w tym:

- w 2018 r.: 28 wypadków oraz 11 incydentów;
- w 2019 r.: 32 wypadki oraz 20 incydentów;
- w 2020 r.: 11 wypadków oraz 1 incydent.

W badanym okresie odnotowano jedno zdarzenie kolejowe związane ze złym stanem technicznym pojazdu kolejowego – zdarzenie kat. C53 (29 listopada 2018 r. pociąg nr 91562 relacji Piława - Warszawa Zachodnia nie zatrzymał się przy krawędzi peronowej na stacji Warszawa Wschodnia Osobowa, co było spowodowane usterką w obwodzie szybkościomierza). W wyniku tego zdarzenia w Spółce podjęte zostały działania zapobiegawcze, polegające m.in. na:

- omówieniu zdarzenia na pouczeniach okresowych w grupie drużyn pociągowych (II cykl, w okresie kwiecień - czerwiec 2019 r.) oraz z pracownikami zespołu brygad przeglądowo-naprawczych,
- wydaniu powiadomienia przypominającego drużynom trakcyjnym o używaniu hamulca pneumatycznego w okresie ujemnych temperatur,
- zamontowaniu na przewodzie G34 diody jednokierunkowej o napięciu przebicia 5V, w celu wyeliminowania możliwości przepływu prądu w kierunku zasilania cewek sterujących styczników liniowych oraz uniemożliwienia niekontrolowanego zamknięcia styczników na pojazdach serii EN57 i EN71,
- w Sekcjach Napraw i Eksploatacji Taboru, w których prowadzono utrzymanie pojazdów trakcyjnych, wyposażonych w prędkościomierze RT-9 Hasler, dokonywane były sprawdzenia poprawności zapisów funkcji dodatkowych rejestratora prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 1536-1770)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez Spółkę zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego taboru pasażerskiego.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

4.1. W latach 2018-2020 (I półrocze), Spółka współpracowała z zarządcą infrastruktury (PKP PLK S.A.) w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT. Podstawowe założenia tej współpracy³⁴ zostały określone w wydanych przez PKP PLK S.A. *Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie3*, Rozdział 5: *Zasady postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych*. Zgodnie z Wytycznymi, w przypadku wykrycia stanu awaryjnego przez urządzenie dSAT, dyżurny ruchu zobowiązany był do poinformowania o tym fakcie maszynisty obsługującego pociąg, w celu zweryfikowania usterki oraz podjęcia przez maszynistę decyzji o ewentualnym wyłączeniu pojazdu z ruchu kolejowego lub dalszej jeździe pociągu.

³⁴ Mającej na celu zapobiegania uszkodzeniom elementów infrastruktury kolejowej oraz usuwania zagrożeń dla bezpiecznego prowadzenia pasażerskich przewozów kolejowych.

Zasady współpracy pomiędzy Kolejami Mazowieckimi a PKP PLK S.A., były określane również w corocznie zawieranych umowach o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów. Pracownicy Spółki, realizujący proces przewozowy, zobowiązani zostali do stosowania regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przywołanych w załącznikach nr 3.1 oraz 3.2 do *Regulaminu sieci 2019/2020*.

Ponadto funkcjonujący w Spółce SMS określał tryb postępowania pracowników w przypadku wystąpienia stanów awaryjnych pojazdów.

W przypadku otrzymania pisemnej informacji z PKP PLK S.A. o stanach awaryjnych zarejestrowanych przez urządzenia dSAT, weryfikacja stanu układu biegowego dokonywana była przez uprawnionych pracowników Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru, którzy w przypadku stwierdzenia usterek dokonywali naprawy pojazdu.

Ustalono, iż wskazania urządzeń dSAT były dodatkowym środkiem weryfikującym stan zestawów kołowych i wykrywającym ewentualne nieprawidłowości. Najważniejszą czynnością mającą wpływ na właściwy stan zestawów kołowych, w tym na zapewnienie bezpieczeństwa, były regularne okresowe przeglądy pojazdów kolejowych oraz czynności kontrolne wykonywane przez rewidentów przed wyjazdem pociągu (m.in. próba hamulca). Dodatkowo Spółka posiadała na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów urządzenie diagnostyczne, umożliwiające wykrycie m.in. płaskich miejsc na kołach, owalizacji oraz określenie wagi pojazdu. System WILD³⁵ analizował dane z każdego pojazdu zjeżdżającego na tory postojowe sekcji. W przypadku wykrycia nieprawidłowości informacja o tym była przekazywana do Zespołu Inżynierjno-Technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012, 2055-2072)

4.2. Z wyjaśnień udzielonych przez wiceprezesa Zarządu PKP PLK S.A., dyrektora ds. Eksploatacji³⁶, wynikało m.in., że od początku 2018 r. do 29 maja 2020 r., zarejestrowane zostały 676 343 przejazdy taboru Spółki przez strefy pomiarowe urządzeń dSAT, w trakcie których zarejestrowano 1 311 przekroczeń wartości progowych stanów ostrzegawczych, alarmowych oraz granicznych, tj. 0,19% łącznej liczby przejazdów. Przekroczenia stanowiły: 0,20% wszystkich rejestrowanych przejazdów w 2018 r., 0,19% w 2019 r. i 0,18% w 2020 r. Z informacji dostępnych w systemie informatycznym dSAT (SID) wynikało, że zarówno działania Spółki, jak i jej pracowników, były zgodne z przyjętymi procedurami.

(dowód: akta kontroli str. 1779-1801)

4.2.1. W prowadzonym przez Koleje Mazowieckie rejestrze zgłoszeń stanów awaryjnych taboru kolejowego, skierowanych do Spółki przez PKP PLK S.A., w latach 2018 – 2020 (do 31 maja), odnotowano wpływ 20 pisemnych zgłoszeń o stanach awaryjnych eksploatowanych pojazdów kolejowych, w tym: jedno zgłoszenie w 2018 r., cztery w 2019 r. i 15 w 2020 r. Każde zgłoszenie zawierało dane o odnotowaniu przez urządzenie dSAT od jednego do kilkunastu przypadków stanu awaryjnego taboru Spółki.

W wyniku weryfikacji przez Spółkę otrzymanych zgłoszeń, w 12 przypadkach (60%) stwierdzono nieprawidłowości na zestawie kołowym. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości zostały niezwłocznie usunięte.

W przypadku ośmiu otrzymanych zgłoszeń, po przeprowadzeniu przeglądów nie stwierdzono nieprawidłowości. W trzech przypadkach stwierdzono prawidłowe parametry pojazdów kolejowych, a pięć dotyczyło instalowania urządzeń dSAT

³⁵ Wheel Impact Load Detector – detektor dynamicznych obciążeń zestawów kołowych.

³⁶ Wyjaśnienia pobrane w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

w miejscach dróg hamowania pociągu do przystanków osobowych. Takie usytuowanie urządzenia było niezgodne z obowiązującą Instrukcją Ie-3 § 26 pkt 1. ust. 1.

Według wyjaśnień dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego Spółki, na eksploatowanych przez Koleje Mazowieckie liniach kolejowych stwierdzono szereg przypadków instalowania urządzeń dSAT w miejscach dróg hamowania pociągu do przystanków osobowych np. linia nr 9 Jackowo Dworskie, Czeruchy, linia nr 2 Halinów.

Funkcja GH³⁷ praktycznie w dużej części była odbierana jako nieprawidłowość, skutkowało to zbędnym zatrzymywaniem pociągów i sprawdzeniem przez maszynistę stanu GH dla tego pociągu. Pomimo licznych zgłoszeń przez dyżurnych ruchu, maszyniści nie stwierdzali nieprawidłowości w hamowaniu pociągów. Maszynista pociągu nie miał wpływu na sposób wybierania systemu hamowania przy danym rodzaju taboru, gdzie musi bezpiecznie zatrzymać się w krawędzi peronowej.

O instalowaniu urządzeń dSAT w miejscach dróg hamowania pociągów oraz potrzebie ograniczenia liczby komunikatów dotyczących awarii taboru kolejowego Spółka kilkakrotnie informowała PKP PLK S.A. Na przykład zastępca dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego, w piśmie z 8 listopada 2019 r. zaproponował rozważenie zmiany istniejących punktów kontrolnych, tak aby ich usytuowanie nie kolidowało z drogą hamowania pociągów. Korespondencja w powyższej sprawie była także przekazywana 10 i 27 kwietnia 2020 r. – do Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie oraz 8 czerwca 2020 r. – do Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012, 2013-2020)

4.2.2. Rejestr zgłoszeń wpływających od PKP PLK S.A. pn. *Zgłoszenia pisemne stanów awaryjnych DSAT* zawierał datę poinformowania Kolei Mazowieckich przez zarządcę infrastruktury o wykryciu stanu awaryjnego pojazdu kolejowego, datę wystąpienia stanu awaryjnego, a także: numer pojazdu, którego dotyczyło zgłoszenie, oznaczenie stanu awaryjnego, nazwę lokalizację urządzenia dSAT, stwierdzenie nieprawidłowości na zestawie kołowym, wykonane czynności naprawcze, datę weryfikacji i/lub wykonania czynności naprawczych, odpowiedź do PKP PLK S.A. oraz uwagi.

W ww. rejestrze nie uwzględniono rubryki do podania godziny wystąpienia stanu awaryjnego oraz daty i godziny usunięcia awarii.

Według wyjaśnień zastępcy dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego, rejestr zgłoszeń jest dokumentem wewnętrznym, sporządzonym jedynie w celu informacyjnym. Podstawowym działaniem Spółki związanym z wystąpieniem stanów awaryjnych jest weryfikacja pojazdu kolejowego w warunkach warsztatowych. Wprowadzenie oficjalnego rejestru pism od PKP PLK S.A. zawierającego daty oraz godziny wystąpienia oraz usunięcia usterki zdaniem dyrektora Biura Eksploatacyjno-Technicznego nie wpływałoby na usprawnienie procesu weryfikacji stanów awaryjnych, ze względu na fakt, że zgłoszenia pisemne od PKP PLK S.A. były wysyłane zazwyczaj kilka lub kilkanaście dni po wystąpieniu stanu awaryjnego. Ponadto weryfikacja pojazdów odbywała się w większości przypadków przed wpłynięciem do Spółki zgłoszenia pisemnego.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012, 2013-2020, 2055-2072)

³⁷ Gorące Hamulce.

4.3. W latach 2018 – 2020 (I półrocze) liczba zarejestrowanych przez urządzenia dSAT zgłoszeń stanów awaryjnych eksploatowanych przez Spółkę pojazdów kolejowych wyniosła ogółem 1341, w tym: 548 w 2018 r., 549 - 2019 r., 244 - 2020 r. Podział zgłoszeń stanów awaryjnych, ze względu na rodzaj, był następujący:

- gorące hamulce – 706 (250 – 2018 r., 304 – 2019 r., 152 - 2020 r.),
- płaskie miejsca – 197 (98 – 2018 r., 57 – 2019 r., 42 – 2020 r.),
- przeciążenie dynamiczne – 400 (192 – 2018 r., 162 – 2019 r., 46 – 2020 r.),
- gorące maźnice – 38 (8 – 2018 r., 26 – 2019 r., 4 – 2020 r.),

Po otrzymaniu zgłoszenia od PKP PLK S.A. pracownicy Spółki dokonywali weryfikacji stanu układu biegowego, a w przypadku zgłoszeń w trakcie obsługi pociągu, sprawdzenie stanu pojazdu było realizowane przez maszynistę.

W badanym okresie nie wystąpiły awarie pojazdów kolejowych, które miałyby bezpośredni wpływ na uszkodzenie infrastruktury kolejowej.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012)

4.4. W 2018 r. nie stwierdzono przypadku wyłączenia pojazdu kolejowego z ruchu po otrzymaniu od PKP PLK S.A. zgłoszenia z urządzeń dSAT. Natomiast w 2019 r. wyłączono z ruchu 2 pojazdy, a w 2020 r. (do 31 maja) 13 pojazdów.

W wyniku zbadania dokumentacji ww. 15 przypadków wyłączenia pojazdów z ruchu stwierdzono, że wszystkie nieprawidłowości zostały usunięte po ich ujawnieniu, w ramach bieżącej kontroli technicznej, dokonywanej przez Sekcję Napraw i Eksploatacji Taboru lub bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia od PKP PLK S.A. We wszystkich przypadkach poinformowano zarządcę infrastruktury o sposobie realizacji otrzymanych zgłoszeń. Po przeprowadzeniu napraw wszystkie pojazdy zostały włączone do eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012, 2021-2044)

4.5. W badanym okresie wystąpił jeden incydent, kat. C55 – pożar w pociągu bez negatywnych skutków dla mienia i środowiska oraz bez osób poszkodowanych. Zdarzenie miało miejsce 1 grudnia 2018 r., na trasie objętej monitoringiem urządzeń dSAT, linia nr 4 - Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie i polegało na zapaleniu się okładzin ciernych tarcz hamulcowych wagonu sterowniczego. Przyczyną był brak właściwej reakcji maszynisty na komunikat wyświetlony na monitorze diagnostycznym oraz pozostawienie ciśnienia powietrza w cylindrach hamulcowych wagonu sterowniczego. W wyniku wniosków zapobiegawczych, wydanych przez komisję kolejową badającą przyczynę incydentu, podjęto następujące działania:

- zdarzenie zostało omówione podczas pouczeń okresowych w zespołach drużyn pociągowych w II cyklu pouczeń w 2019 r., które odbyły się w kwietniu oraz czerwcu 2019 r. W trakcie tych pouczeń omówiono zasady obsługi hamulca na pojazdach kolejowych z kabiny maszynisty oraz prawidłowe wykonanie prób hamulca na stacjach pośrednich lub zwrotnych;
- wydano polecenie maszynistom zabraniające używanie hamulca postojowego na przystankach osobowych, stacjach pośrednich i zwrotnych w czasie czynnego prowadzenia pociągu, co ma wyeliminować przypadki jazdy pociągów w stanie zahamowanym;
- maszynista odpowiedzialny za incydent przeszedł szkolenie na symulatorze w dniu 28 stycznia 2019 r., natomiast kierownik pociągu odbył rozmowę instruktażową z wykonywania prób hamulca na pociągach w dniu 12 marca 2019 r.

(dowód: akta kontroli str. 1802-2012, 2045-2054)

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywania zadań przez Spółkę w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
OBSZAR	5. Wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.
Opis stanu faktycznego	5.1. System Zarządzania Bezpieczeństwem. Funkcjonujący w Spółce SMS określał wymagania w zakresie kwalifikacji, obowiązków i uprawnień pracowników zatrudnionych na stanowiskach maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich. Zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi, nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymaganych w Spółce kwalifikacji, ich terminowym przedłużaniem i weryfikowaniem należał do naczelników poszczególnych Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru (nadzorujących pracę maszynistów)³⁸ i Sekcji Drużyn Konduktorskich (nadzorujących pracę kierowników pociągu i konduktorów). Ponadto, posiadane przez pracowników kwalifikacje były weryfikowane w ramach działań kontrolnych prowadzonych przez Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej, Wydział Kontroli Handlowo-Przewozowej, Wydział Rozwoju Kadr i Spraw Socjalnych oraz Wydział Ogólnopracowniczy. (dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335) 5.2. Sprawowanie nadzoru nad posiadaniem kwalifikacji, określonych obowiązującymi przepisami, a także nad wykonywaniem zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich. 5.2.1. Komórki odpowiedzialne merytorycznie za nadzór nad wymaganymi kwalifikacjami maszynistów i drużyn konduktorskich na bieżąco realizowały zadania określone w procedurach SMS. Sekcje Napraw i Eksploatacji Taboru kierowały maszynistów na zaplanowane, zgodnie z Ramowym Programem Pouczeń Okresowych oraz harmonogramem pouczeń okresowych w danym cyklu, pouczenia okresowe (3 razy w roku) oraz na szkolenie na symulatorze pojazdu kolejowego. Osoby nieobecne na pouczeniach okresowych były kierowane na konsultacje przed dopuszczeniem do pracy. Badania maszynistów, egzaminy okresowe, jak i rozszerzenie świadectwa maszynisty były nadzorowane przez pracowników Sekcji, którzy umawiali pracownika na badania lub zgłaszali do sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Sekcja Drużyn Konduktorskich kierowała pracowników drużyn konduktorskich na szkolenia okresowe (pouczenia okresowe) zgodnie z Ramowym Programem Pouczeń Okresowych oraz harmonogramem pouczeń okresowych w danym cyklu. Wyznaczony pracownik Sekcji weryfikował i aktualizował udział pracowników w pouczeniach okresowych oraz sprawował nadzór nad ważnością egzaminów okresowych. Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej, każdego roku, po opracowaniu Ramowego Programu Pouczeń Okresowych na dany rok, opracowywał

³⁸ Zlokalizowanych na stacjach: Warszawa Grochów, Warszawa Ochota, w Tłuszczu i Sochaczewie.

harmonogram pouczeń okresowych. Weryfikacja prawidłowości realizowanych działań przez ww. Sekcje dokonywana była poprzez prowadzenie audytów wewnętrznych oraz kontrole wewnętrzne, zgodnie z założeniami przyjętymi w ramach Programu Poprawy Bezpieczeństwa na dany rok.

W wyniku przeprowadzonych przez Spółkę kontroli wewnętrznych³⁹ w Sekcji Drużyn Konduktorskich, w latach 2018 – 2020 (I półrocze), nie stwierdzono błędów ani braków w obowiązującej dokumentacji. Ustalono że pracownicy drużyn konduktorskich posiadali aktualne dokumenty do wykonywania czynności na zajmowanym stanowisku pracy, tj.: upoważnienie, karta znajomości odcinków linii kolejowych, karta znajomości obsługi pojazdów.

Wydział Ogólnopracowniczy prowadził również bieżącą kontrolę terminowości wykonywania badań okresowych oraz kontrolnych w programie PK-Kadry i Płace. Kontrole z zakresu profilaktyki zdrowia – badań medycyny pracy, przeprowadzane były również zgodnie z Rocznym planem kontroli wewnętrznych, który był opracowywany na podstawie procedury numer PJ9-Koleje Mazowieckie-14, na podstawie rejestru wydanych skierowań na badania lekarskie, rejestru otrzymanych orzeczeń lekarskich i rejestru orzeczeń lekarskich wszystkich pracowników Sekcji.

(dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335)

5.2.2. Zagadnienia związane z zapewnieniem wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowym wykonywaniem zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich, w latach 2018-2020 (I półrocze), były przedmiotem kontroli i audytów wewnętrznych. Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej przeprowadził w drużynach trakcyjnych – ogółem 1 066 kontroli, w tym: 419 w 2018 r., 527 – 2019 r., 120 – 2020 r. (I półrocze). Zakres tematyczny kontroli obejmował m.in: dokumentację źródłową czasu pracy drużyn trakcyjnych, kontrolę sposobu rozpoczynania i zakańczania pracy, dokumentację uprawniającą do obsługi pociągu, wyposażenie drużyn konduktorskich, poziom wyszkolenia drużyn trakcyjnych z zakresu znajomości budowy obsługiwanego taboru, prawidłową obsługę pociągu pod względem zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dyscyplinę pracy. W wyniku kontroli stwierdzono pojedyncze nieprawidłowości, tj. w: 2018 r. – siedem, 2019 r. – osiem, 2020 r. (I półrocze) – trzy.

Wydziału Kontroli Handlowo-Przewozowej przeprowadził w drużynach konduktorskich łącznie 7 183 kontrole wewnętrzne (jazdy kontrolne/kontrolno-instruktażowe), w tym: 2 906 w 2018 r., 3 398 - 2019 r., 879 - 2020 r. (I półrocze). Zakres tematyczny kontroli obejmował kontrolę jakości pracy drużyn konduktorskich w zakresie: wygląd, ubiór wg Systemu Identyfikacji Wizualnej, wyposażenie, stan psychologiczny oraz pracę kierownika pociągu. W trakcie kontroli stwierdzono nieprawidłowości – 111 w 2018 r., 86 – 2019 r., 26 – 2020 r. (I półrocze).

Wydział Rozwoju Kadr i Spraw Socjalnych oraz Wydział Ogólnopracowniczy, w latach 2018 – 2019, prowadził kontrole zespołowe we wszystkich 4 Sekcjach Napraw i Eksploatacji Taboru oraz w Sekcji Drużyn Konduktorskich. W 2020 r. (I półrocze) przeprowadzono jedynie kontrolę w Sekcji Drużyn Konduktorskich, natomiast w związku z epidemią koronawirusa SARS-CoV-2, w pozostałych komórkach organizacyjnych kontrole zespołowe nie były realizowane. Ogółem przeprowadzono 11 kontroli, w tym 5 w 2018 r., 5 – 2019 r., 1 – 2020 r. (I półrocze).

³⁹ Kontrole realizowane przez Wydział Kontroli Eksploatacyjno-Technicznej, Wydział Kontroli Handlowo-Przewozowej, Wydział Rozwoju Kadr i Spraw Socjalnych, Wydział Ogólnopracowniczy oraz przez Naczelników Sekcji Drużyn Konduktorskich.

Zakres tematyczny kontroli obejmował posiadanie wymaganych kwalifikacji do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty, kierownika pociągu i konduktora, przeprowadzone szkolenia pracowników (pouczenia okresowe), egzaminy kwalifikacyjne, weryfikacyjne i okresowe, posiadanie przez pracowników aktualnych badań lekarskich niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku służbowym.

Kierownictwo Sekcji Drużyn Konduktorskich prowadziło kontrolę podległych pracowników. W trakcie kontroli weryfikowano prawidłowość wykonywania obowiązków, wyposażenie, ubiór według Systemu Identyfikacji Wizualnej i stan psychofizyczny oraz posiadanie właściwych dokumentów uprawniających do wykonywania pracy.

W badanym okresie Spółka przeprowadziła siedem audytów wewnętrznych SMS (trzy w 2018 r., trzy w 2019 r., jeden w 2020 r.), które obejmowały zagadnienia związane z kwalifikacjami pracowników drużyn pociągowych. W wyniku audytów przeprowadzonych w 2018 r. odnotowano cztery spostrzeżenia, a w 2019 r. dwa spostrzeżenia i dwie niezgodności. W 2020 r. nie zanotowano spostrzeżeń i niezgodności w zakresie kwalifikacji pracowników drużyn pociągowych. Zgodnie z Rejestrem działań korygujących/zapobiegawczych spostrzeżenia i niezgodności dotyczyły m.in.: braku kopii prawa kierowania jednego z maszynistów w teczce zawierającej dokumenty pracownika, uczestnictwa w dwóch pouczeniach okresowych w zespole drużyn konduktorskich w 2018 r. większej liczby uczestników od określonej w Instrukcji Koleje Mazowieckie a-5a (obecnych było 39 osób zamiast 30), w tabletach służbowych drużyn trakcyjnych w aplikacji „Maszynista” stwierdzono brak niektórych dokumentów wymaganych Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem. Wszystkie stwierdzone usterki i nieprawidłowości zawarte w spostrzeżeniach i niezgodnościach zostały usunięte zgodnie z obowiązującą procedurą *PJ9-Koleje Mazowieckie-03 Działania korygujące i zapobiegawcze*.

(dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335, 2443-2474)

W Spółce przeprowadzano testy na obecność alkoholu we krwi przed przystąpieniem do pracy na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych oraz obsługą pasażerów. Przeprowadzanie badań trzeźwości ww. pracowników w Spółce realizowane było m.in. zgodnie ze stanowiskiem Prezesa UTK z 30 września 2019 r.⁴⁰, w którym stwierdzono m.in., że możliwość prowadzenia badań stanu psychofizycznego tych pracowników wyłącznie na podstawie przepisów zawartych w art. 17 ustawy z 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi⁴¹ jest niewystarczająca. W ocenie Prezesa UTK, przeprowadzane do tej pory wyrwykowe badania trzeźwości pracowników systemu kolejowego wpływały pozytywnie na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w związku z tym powinny być nadal kontynuowane.

Wśród pracowników drużyn konduktorskich przeprowadzono ogółem 73 125 badań na obecność alkoholu, w tym: 33 984 – 2018 r., 33 743 – 2019 r., 5 398 – 2020 (I połowa) oraz 46 902 badania wśród maszynistów, w tym: 22 179 – 2018 r., 21 532 – 2019 r., 3 191 – 2020 r. (I połowa). W badanym okresie nie odnotowano przypadków podejmowania pracy przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich w sytuacjach wskazujących na spożycie alkoholu.

⁴⁰ Pismo znak: DOP-WOPS.052.9.2019.2.IN.

⁴¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 227 ze zm.

W badanym okresie odnotowano ogółem 7 przypadków nietrzeźwości zatrudnionych w Spółce osób (4 w 2018 r. i 3 w 2019 r.). Wszystkie takie przypadki dotyczyły pracowników warsztatów zatrudnionych w sekcjach napraw i eksploatacji taboru.

(dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335, 2443-2474)

5.2.3. Prezes UTK przeprowadził w Spółce, w latach 2018 – 2020 (I półrocze), cztery kontrole w zakresie: przestrzegania praw pasażerów, jakości usług, kwalifikacji pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, przestrzegania czasu pracy maszynistów oraz funkcjonowania ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów:

- 1) W ramach przeprowadzonej 4 kwietnia 2018 r. kontroli pt. *Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym*, stwierdzone zostały nieprawidłowości, które polegały na braku adnotacji dotyczącej ostatniej jazdy w charakterze członka drużyny pociągowej w *Karcie znajomości odcinków linii kolejowych* oraz w *Karcie znajomości obsługi pojazdu* kierownika pociągu.
- 2) W ramach przeprowadzonej w okresie 16-17 maja 2018 r. kontroli pt. *Nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania* wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty oraz trybu pracy działających w tych ośrodkach komisji egzaminacyjnych, nie stwierdzono nieprawidłowości.
- 3) W ramach przeprowadzonej w okresie 16-30 kwietnia 2019 r. kontroli pt. *Nadzór nad kwalifikacjami pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz czasem pracy maszynistów*, w tym składaniem i przekazywaniem do prezesa UTK stwierdzone zostały nieprawidłowości, które dotyczyły: nieuaktualniania Instrukcji Koleje Mazowieckiea-5a w odniesieniu do obowiązujących przepisów prawa, nieprzestrzegania postanowień § 23 ust. 24 Instrukcji Koleje Mazowieckiea-5a w zakresie udzielania konsultacji w przypadku nieobecności pracownika na pouczeniach okresowych, założenia w Ramowym programie pouczeń okresowych w Spółce Koleje Mazowieckie na 2019 r. mniejszej liczby godzin na pouczenia okresowe w poszczególnych blokach tematycznych niż było wymagane postanowieniami Instrukcji Koleje Mazowieckiea-5a.
- 4) W ramach przeprowadzonej w okresie 15-25 października 2019 r. kontroli pt. *Nadzór nad funkcjonowaniem ośrodków szkolenia* wpisanym do rejestru podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty, stwierdzone zostały nieprawidłowości, które dotyczyły: nieodpowiedniego wyposażenia sal szkoleniowych, braku bieżącego uzupełniania wpisów w dziennikach lekcyjnych szkoleń oraz prowadzenia zajęć w ramach pouczeń okresowych w grupach przekraczających 25 maszynistów.

W celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości wydane zostały przez Prezesa UTK zalecenia pokontrolne. Wszystkie zalecenia pokontrolne zostały zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335)

Prezes UTK, pismem z 3 stycznia 2019 r., przekazał do realizacji przez przewoźników kolejowych 24 zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK), wydane w 2018 r.⁴². PKBWK zaleciła m.in.:

- przewoźnicy kolejowi obsługujący pociągi towarowe oraz pasażerskie uwzględnią w tematyce pouczeń okresowych omówienie zasad postępowania maszynisty i rewidentów taboru w zakresie: - prawidłowego zestawiania składów

⁴² Raporty od nr 3 do nr 7 oraz w raporcie rocznym za 2017 r. z działalności PKBWK.

pociągu, - wykonywania oględzin technicznych przed wyprawianiem pociągu w drogę, - prawidłowego sposobu wykonywania wymaganych prób hamulców, - prawidłowej techniki obsługi pociągu (rozruch, płynna jazda z uwzględnieniem profilu odcinków linii kolejowych, hamowanie);

- certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej będą kontynuować działania mające na celu zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wszystkich kategorii: A, B, C i D.

Po otrzymaniu ww. pisma Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Spółce, pismem z 21 stycznia 2019 r., zalecił właściwym merytorycznie komórkom organizacyjnym realizację zaleceń PKBWK. Wszystkie zalecenia zostały zrealizowane w 2019 r.

PKBWK w 2019 r. wydała 6 zaleceń, w których rekomendowała, żeby przewoźnicy kolejowi:

- w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych maszynistów przypominali o zasadach: - użycia hamulca bezpieczeństwa maszynisty („grzybka”, „klapy Ackermanna”) w sytuacji bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, - wykonywania szczegółowej próby hamulca zgodnie z obowiązującymi przepisami, - dokonywania zapisów w Książce pokładowej pojazdu po zaistniałych zdarzeniach;
- podczas pouczeń okresowych przypominali zasady postępowania podczas prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem w sytuacji zauważenia otwartych rogatek przejazdowych i spowodowali, aby tego typu sytuacje były każdorazowo ćwiczone podczasjazd na symulatorze pojazdu kolejowego;
- zweryfikowali skuteczność nadzoru nad jakością i efektywnością pouczeń okresowych organizowanych dla pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych.

Wszystkie zalecenia PKBWK były w trakcie realizacji, a termin ich zakończenia, w szczególności pouczeń okresowych oraz planowanych audytów wewnętrznych SMS został przedłużony ze względu na epidemię Covid-19 do końca 2020 r.

PKBWK w raporcie⁴³ z 2020 r., z badania wypadku kat. B 13, zaistniałego 19 maja 2019 r. w stacji Rybnik Towarowy linia nr 140 Katowice Ligota - Nędza w torze nr 308, km 43,450 zaleciła, aby przewoźnicy i zarządcy infrastruktury kolejowej, w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych i instrukcji, zwiększyli nadzór nad: - poprawnością formułowania radiogramów i telefonogramów, - właściwym wykonywaniem prób hamulca, - prawidłowym omawianiem i realizowaniem prac manewrowych. Powyższe zalecenie Spółka realizowała poprzez sprawowanie bieżącego nadzoru nad prawidłowością wykonywania prób hamulca oraz odpowiednim omawianiem i wykonywaniem prac manewrowych w ramach kontroli wewnętrznych sprawowanych przez naczelników sekcji oraz Wydział Kontroli Eksploatacyjno – Technicznej.

(dowód: akta kontroli str. 2073-2260, 2335, 2261-2319, 2320-2334)

⁴³ Nr PKBWK/01/2020.

5.3. Spełnianie przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymagań określonych w obowiązujących przepisach i uregulowaniach wewnętrznych.

Według stanu na 31 maja 2020 r. w Spółce zatrudnionych było ogółem 2 907 osób, w tym 1 229 pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, tj. m.in.: 575 maszynistów i 525 kierowników pociągu.

Na podstawie próby 10 osób zatrudnionych w Spółce na stanowiskach maszynistów i kierowników pociągu, w latach 2018-2020 (I półrocze), zbadano spełnianie przez tych pracowników warunków niezbędnych do wykonywania pracy na powierzonych im stanowiskach, związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych, w zakresie obejmującym:

- szkolenia i egzaminy: okresowe, kwalifikacyjne i weryfikacyjne,
- badania lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do pracy na stanowiskach kolejowych, uzyskania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz zachowania ich ważności,
- inne wymagania określone w art. 22 ca⁴⁴ i 22d⁴⁵ uotk,
- przestrzegania obowiązującego w Spółce czasu pracy przy wykonywaniu zadań służbowych w IV kwartale 2019 r.

W wyniku badania nie stwierdzono nieprawidłowości. Osoby zatrudnione na stanowiskach maszynistów i kierowników pociągu spełniały warunki niezbędne do wykonywania pracy na powierzonych im stanowiskach, przestrzegając obowiązującego w Spółce czasu pracy. Objęte badaniem osoby, w wymaganym terminie odbyły egzaminy i pouczenia okresowe⁴⁶.

(dowód: akta kontroli str. 2335, 2336-2442)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

⁴⁴ Oświadczenia związane z czasem pracy maszynistów.

⁴⁵ Zasady uznawania kwalifikacji zawodowych personelu kolejowego.

⁴⁶ Z uwagi na epidemię koronawirusa pouczenia okresowe w I cyklu w lokalizacjach Tłuszcz i Sochaczew zostały odwołane, a pouczenia okresowe w II i III cyklu 2020 r. nie były realizowane – ich realizacja nastąpi do grudnia 2020 r.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

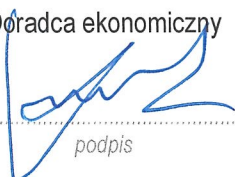
Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora 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.

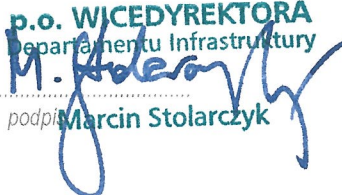
Warszawa, **28** sierpnia 2020 r.

Kontroler
Leszek Korczak
Doradca ekonomiczny



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor

2 up. p.o. WICEDYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

.....
podpis Marcin Stolarczyk

