



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.002.07.2020

Pan Maciej Lignowski
Prezes Zarządu Spółki – Dyrektor Przedsiębiorstwa
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
81-002 Gdynia
ul. Morska 350 A

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350 A, 81-002 Gdynia, zwana dalej również SKM lub Spółką.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Maciej Lignowski, Prezes Zarządu – Dyrektor Przedsiębiorstwa, od 13 marca 2015 r. (akta kontroli str. 72-73, 131)
Zakres przedmiotowy kontroli	Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym: - utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska; - wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów; - zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich; - unowocześnienie i odnowa eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwanie dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowych pojazdów kolejowych lub modernizację pojazdów posiadanych przez Spółkę; - wykorzystywanie wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dokumentów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli byłoby to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Witold Olczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/27/2020 z 6 maja 2020 r. (akta kontroli str.1-2)

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 PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. w latach 2018-2020 (I półrocze), w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Wyniki kontroli wykazały, że Spółka prawidłowo wypełniała zadania związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych w stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów pasażerskich. Stwierdzony w trakcie kontroli brak zdarzeń kolejowych spowodowanych złym stanem technicznym taboru SKM, wskazuje na prawidłową eksploatację posiadanych przez Spółkę pojazdów kolejowych.

Spółka podejmowała skuteczne działania w zakresie wyposażania taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi pasażerów. Pomimo użytkowania elektrycznych zespołów trakcyjnych³ wyprodukowanych w latach 1969–1989, w ramach prowadzonych modernizacji sukcesywnie podnosiła standard pojazdów kolejowych. Działania te polegały m.in. na zapewnieniu utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym, dostosowaniu do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz zapewnianiu czystości i bezpieczeństwa w przestrzeni pasażerskiej⁴. Poza wskazanym wyżej taborem, SKM eksploatowała także dwa nowoczesne pojazdy kolejowe typu Impuls oraz wyprodukowane po roku 2010 spalinowe zespoły trakcyjne⁵, które były wyposażone w klimatyzację i defibrylatory serca. Zapewniała przy tym skuteczny nadzór nad doskonaleniem zawodowym maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich, w tym poprzez przeprowadzanie wymaganych szkoleń i egzaminów sprawdzających.

Stwierdzone w działaniach SKM nieprawidłowości dotyczyły przypadków nieterminowego wykonywania czynności przeglądowo-naprawczych, przewidzianych w dokumentacji systemu utrzymania⁶ dla poszczególnych pojazdów kolejowych.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli obowiązujący w Spółce System Zarządzania Bezpieczeństwem⁷ (dalej: SMS) nie zabezpieczał w pełni terminowości wypełniania czynności przeglądowo-naprawczych, określonych w DSU dla poszczególnych pojazdów kolejowych. Stan ten spowodowany był brakiem jednoznacznego określania w procedurach SMS dokumentacji służącej do planowania tych czynności na poszczególnych poziomach utrzymania pojazdów kolejowych. Wskazują na to wyniki kontroli 14 pojazdów⁸, które wykazały cztery przypadki przekroczenia terminów⁹ przeprowadzenia czynności utrzymaniowych, przewidzianych dla prawidłowego ich utrzymania i bezpieczeństwa eksploatacji.

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

³ Dalej: EZT.

⁴ Realizowanego poprzez montaż monitoringu lub wprowadzanie ochrony fizycznej w pociągach.

⁵ Dalej: SZT.

⁶ Dalej: DSU.

⁷ Z angielskiego: Safety Management System (SMS).

⁸ Tj. 19% eksploatowanego w SKM pasażerskiego taboru kolejowego.

⁹ W tym, wykonania ich z opóźnieniem pomimo przekroczenia dopuszczalnego przebiegu kilometrów eksploatowanego pojazdu kolejowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. W SKM obowiązywał SMS przyjęty do stosowania uchwałą nr 176/2011 Zarządu Spółki z 12 września 2011 r. SMS zawierał pięć zidentyfikowanych obszarów procesów¹¹, występujących w SKM, które przyporządkowano pracownikom odpowiedzialnym i realizującym zarządcze i kierownicze funkcje kluczowe dla ich realizacji. W skład SMS wchodziły łącznie 22 procedury postępowania w Spółce (dalej: Procedury), które powiązane były z uregulowaniami wewnętrznymi (instrukcjami, zarządzeniami, okólnikami, itp.).

W okresie objętym kontrolą w SMS wprowadzono 3 zmiany, które zgodnie z Procedurą PWS.17 *Zarządzanie zmianą*, zostały uznane za nieznaczące dla bezpieczeństwa SKM i w związku z tym nie zawiadamiano o nich Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK).

Dokumentacja SMS zawierała politykę bezpieczeństwa zatwierdzoną przez kierownictwo SKM. Spółka sporządzała programy poprawy bezpieczeństwa na lata 2018-2019, które wraz z raportami bezpieczeństwa zostały przekazane do Prezesa UTK w ustawowym terminie, tj. do końca drugiego kwartału każdego roku. W SKM były sporządzane rejestry celów dla realizacji poprawy bezpieczeństwa ze wskazaniem sposobów ich realizacji, terminów oraz komórek odpowiedzialnych za ich realizację.

1.2. SKM w okresie objętym kontrolą eksploatowała łącznie 73 pojazdy kolejowe¹², w tym 59 EZT typu: EN 57, EN 57 AKM, EN 71 i 31 WE, które były własnością Spółki oraz 14 SZT typu SA, w tym 13 dzierżawionych od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego (dalej: UM) i jeden wypożyczony od 28 marca 2020 r. z Kolei Dolnośląskich (dalej: KD).

Dla realizacji procesu utrzymania technicznego pojazdów kolejowych w SKM obowiązywała procedura PWU.07 *Utrzymanie sprawności pojazdów kolejowych oraz pozostałych zasobów technicznych* i powiązane z nią uregulowania wewnętrzne w postaci przepisów Instrukcji SKM t-32 o utrzymaniu pojazdów kolejowych. Procesy utrzymaniowe były realizowane w oparciu o DSU, którą SKM posiadała dla poszczególnych typów pojazdów. Badaniu rzetelności procesu utrzymania technicznego pojazdów kolejowych, mającego zapewnić właściwy ich stan techniczny i bezpieczeństwo eksploatacji, poddano 14 pojazdów¹³, tj. 19%

¹⁰Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹Proces główny – realizacja procesu przewozowego i usługi; Procesy krytyczne, w tym: Analiza i zarządzanie ryzykiem, Zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa i doskonalenie, Zarządzanie zmianą; Procesy pomocnicze, w tym: Dokumentacja i wymagania w zakresie SMS, Zarządzanie kompetencjami personelu; Procesy wspomagające, w tym: Utrzymanie sprawności pojazdów kolejowych i technicznych, Współpraca z dostawcami, Współpraca z zarządcami infrastruktury, innymi przewoźnikami kolejowymi i otoczeniem; Procesy doskonalenia, w tym: Przegląd zarządzania, Audyt bezpieczeństwa, Monitorowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa, Działania zapobiegawcze i korygujące.

¹²Dla trzech pojazdów dzierżawionych od UM: SA137-01, 137-02 i SA 138-01, dzierżawa wygasła 15 grudnia 2018 r.

¹³EN 57-838 (rok produkcji 1971) i 969 (rok 1973), EN 57 AKM-768 (rok 1970), 769 (rok 1970) i 880 (rok 1972), EN 71-038 (rok 1970), 039 (rok 1969), 047 (rok 1969), 048 (rok 1970) i 052 (rok 1971), 31 WE-027 (rok 2016), SA 133-030 (rok 2015), SA 136-014 (rok 2015) i 017 (rok 2015).

eksploatowanego taboru. W przypadku czterech pojazdów stwierdzono, że wystąpiły przekroczenia określonych w DSU terminów wykonania przeglądów dla poszczególnych poziomów utrzymania technicznego, wyrażonych w dniach lub w przebiegu kilometrów.

(akta kontroli str. 76-120, 157-160, 171-264, 773-783, 798-810, 816-822)

1.3. Spółka według stanu na 30 czerwca 2020 r. eksploatowała 70 pojazdów kolejowych. Było to 59 EZT, w tym dwa nowoczesne pojazdy typu 31 WE z 2016 r. Pozostałe 57 EZT zostały wyprodukowane w latach 1969-1989. Wszystkie SZT, były dzierżawione od UM z przeznaczeniem do obsługi przewozów na linii Pomorskiej Kolei Metropolitarnej a wyprodukowane zostały w 2015 r. Pojazd SA 132-002, wypożyczony od KD został wyprodukowany w 2006 r. Z ww. taboru trzy EZT typu EN 71 oczekiwały na wykonanie modernizacji w ramach poziomu utrzymania P5¹⁴ a dwa pozostałe na wykonanie naprawy poziomu P4 (jeden EN 57 i jeden EN 71). Prezes Zarządu Spółki wyjaśnił, że Organizator Przewozów (UM, który był jednocześnie współdziałowcem SKM), nie wyraził zgody na realizację napraw tych pojazdów w opisanym powyżej zakresie, co spowodowało konieczność ich wyłączenia z eksploatacji. Decyzja UM spowodowana była ograniczeniami w liczbie kursowania pociągów, w związku z występującym zagrożeniem epidemiologicznym. W kwestii wykonania napraw poziomu P4, Spółka podjęła decyzję o samodzielnym wykonaniu tego przeglądu systemem gospodarczym, ponieważ zaplecze techniczne SKM pozwalało na przeprowadzenie tego typu napraw¹⁵. Ponadto Spółka była w trakcie procedowania realizacji projektu dotyczącego zakupu 10 nowych EZT¹⁶, który zakładał zastąpienie tym taborem dwudziestu przestarzałych EZT. W przypadku realizacji tego projektu dwa pojazdy (z oczekujących na modernizację poziomu P5) przewidziane zostały do kasacji. Według wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki, SKM nie modernizowała pojazdów kolejowych w okresie objętym kontrolą. Ostatni zakup pojazdów kolejowych został zrealizowany w 2016 r. (2 pojazdy typu 31 WE) oraz zrealizowana została modernizacja 22 pojazdów typu EN 57 na EN 57 AKM w latach 2013-2014.

1.4. W latach 2018-2020 (do 30 czerwca) SKM dokonała zakupu urządzeń podnoszących standard eksploatowanych pojazdów kolejowych w łącznej kwocie ok. 2 456 tys. zł.

(akta kontroli str. 76-77, 128, 155-160, 818, 846-860)

1.5. W SKM sporządzano plany audytów wewnętrznych dotyczących zagadnień utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych, które były poprzedzane analizami ryzyka. W okresie objętym kontrolą zaplanowano i przeprowadzono 4 audyty pn. „Utrzymanie sprawności pojazdów kolejowych oraz pozostałych zasobów technicznych”, w wyniku których stwierdzono, że procesy były prawidłowo realizowane. Ponadto były planowane i przeprowadzane kontrole wewnętrzne w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych w stanie technicznym zabezpieczającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Standardowo planowano po dwie kontrole w miesiącu (osobno dla poziomu P1 i P2), przeprowadzane w hali napraw Gdynia Cisowa jako zadanie pn. „Nadzór nad terminowością i jakością przeprowadzanych okresowych przeglądów pojazdów kolejowych (P1, P2) oraz prawidłowością prowadzenia zapisów w dokumentacji z tym związanej”. W latach 2018-2020 (I połowa) przeprowadzono łącznie 259 kontroli, w tym: w 2018

¹⁴ W procesie utrzymania sprawności technicznej pojazdów kolejowych zgodnie z DSU przewidziane jest poziomów utrzymania: P1, P2, P3, P4 i P5, gdzie P5 to kompleksowa modernizacja pojazdu kolejowego.

¹⁵ Naprawy poziomu P5 i częściowo P4 były wykonywane przez podmioty zewnętrzne (producentów pojazdów lub Zakłady Naprawy Taboru Kolejowego – ZNTK).

¹⁶ Projekt pn. „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru”.

r. – 57 dla poziomu P1 (w tym 24 zgodnie z planem wg procedur SMS, i 33 kontrole doraźne w ramach nadzoru poszczególnych szczebli zarządzania), 51 dla poziomu P2 (w tym 24 z tytułu SMS i 27 doraźnych); w 2019 r. – 50 dla poziomu P1 (w tym 24 z tytułu SMS i 26 doraźnych), 47 dla poziomu P2 (w tym 24 z tytułu SMS i 23 doraźne); w 2020 r. (do końca czerwca) – 28 dla poziomu P1 (w tym 12 z tytułu SMS i 16 doraźnych) i 26 dla poziomu P2 (12 z tytułu SMS i 14 doraźnych).

(akta kontroli str. 8-44, 386, 846-855, 1018-1029, 1044-1046)

1.6. Sporządzane w SKM raporty i protokoły z przeprowadzanych audytów i kontroli wewnętrznych, w zakresie przestrzegania procedur związanych z utrzymaniem taboru kolejowego były dokumentowane, a ich wyniki przedstawiane Zarządowi Spółki. Zidentyfikowane w toku kontroli i audytów wewnętrznych nieprawidłowości lub zagrożenia były usuwane na bieżąco lub wprowadzane były działania naprawcze prowadzące do ich wyeliminowania. Także wyniki kontroli zewnętrznych, w tym przeprowadzonych przez Prezesa UTK, były analizowane, a sformułowane na ich podstawie wnioski lub zalecenia wdrażane do realizacji w formie działań naprawczych. Prezes UTK przeprowadził w SKM, w latach 2018-2020 (I półrocze), 7 kontroli, w tym jedną dotyczącą procesu utrzymania pojazdów kolejowych, w której odnotowano trzy nieprawidłowości w zakresie prowadzenia dokumentacji przebiegu tego procesu.

(akta kontroli str. 8-44, 267-335, 386, 399-439, 846-856, 1018-1029)

1.7. Spółka wykorzystywała zalecenia wydawane dla przedsiębiorców kolejowych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w zakresie dotyczącym utrzymania pojazdów kolejowych, w sposób zapewniający bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego. Działania takie były omawiane w sporządzanych przez SKM rocznych raportach bezpieczeństwa i programach poprawy bezpieczeństwa.

(akta kontroli str. 336-385, 387-398, 440-476, 835-838, 1008-1015)

1.8. Spółka prowadziła monitoring stanu technicznego eksploatowanego taboru kolejowego. Wykorzystywała w tym celu 4 systemy informatyczne do monitorowania stanu technicznego elektrycznych pojazdów kolejowych:

- AWIA Rail Explorer, który służy do oceny stanu technicznego pojazdów serii 31WE i EN 57 AKM,
- ConSEL, który służy do oceny stanu technicznego pojazdów EN 57 i EN 71.

Do monitorowania stanu technicznego pojazdów SA 133 i 136, służyły: aplikacja AWIA Rail Explorer i aplikacja diagnostyczna producenta pojazdów PESA. Aplikacje te pozwalały na bieżący dostęp do szeregu parametrów technicznych eksploatowanych pojazdów kolejowych. Ponadto w SKM funkcjonowała aplikacja komputerowa „Meritum”, w której dostępne były dane dotyczące aktualnych przebiegów tych pojazdów.

(akta kontroli str. 5-20, 1001-1006)

1.9. W SKM zgodnie z procedurami SMS, wewnętrznymi instrukcjami oraz zatwierdzonymi DSU, były realizowane badania diagnostyczne eksploatowanych pojazdów kolejowych, które wypełniały nałożone na przewoźnika obowiązki, przewidziane przepisami załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych¹⁷ (dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych).

(akta kontroli str. 5-44, 171-264, 770-783, 798-810, 879-989)

¹⁷ Dz. U. z 2016 r. poz.226

1.10. Z wyjątkiem opisanych poniżej czterech przypadków przekroczenia przez SKM terminów przeprowadzania przeglądów technicznych pojazdów kolejowych, Spółka realizowała zgodnie z obowiązującymi przepisami ogólnymi i wewnętrznymi zadaniami dotyczące diagnostyki taboru pasażerskiego. Wyniki badań diagnostycznych, w tym stwierdzone w ich toku usterki były przedmiotem analiz prowadzonych na poszczególnych szczeblach zarządzania w pionie techniczno-eksploatacyjnym. W Spółce sporządzano analizy awarii podstawowych układów pojazdów kolejowych (napędowego, hamulcowego, pneumatycznego itp.), które w przypadkach wskazujących na brak możliwości normalnej eksploatacji tych pojazdów, konieczność zaciągania zobowiązań w celu ich utrzymania lub rozporządzania prawami, były przedmiotem obrad Zarządu Spółki. W okresie objętym kontrolą miało miejsce 6 przypadków umieszczenia w porządku obrad Zarządu, spraw związanych ze stanem techniczno-eksploatacyjnym taboru kolejowego.

(akta kontroli str. 5-44, 171-264, 770-783, 798-810, 846-860, 879-989, 1016-1017)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W procesie utrzymania technicznego pojazdów kolejowych wystąpiły:
 - trzy przekroczenia terminów przeglądów poziomu P1 ustalonych w DSU, wyrażone w kilometrach¹⁸ (o 73 km, o 77 km i o 470 km) dla pojazdu kolejowego 31 WE -27;
 - jedno przekroczenie przebiegu kilometrów pomiędzy poszczególnymi przeglądami poziomu utrzymania P3-2 a P2 (o 5 129 km)¹⁹ dla pojazdu kolejowego SA 136-014.

Stanowiło to naruszenie przepisów zawartych w DSU, które obowiązywały w SKM dla tych typów pojazdów kolejowych, wydanych na podstawie § 12 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

Dyrektor ds. Eksploatacji wyjaśnił, że przekroczenia terminów przeglądów ustalonych w DSU dla pojazdu 31 WE-027 (Impuls), wynikały z niedoszacowania przez dyspozytora trakcji i maszynistę, przebiegu, który został zrealizowany podczas dobowego planu obiegów²⁰ do którego był przydzielony wskazany pojazd kolejowy. Natomiast przekroczenie dla pojazdu SA 136-014 wynikało z błędu pracownika zatrudnionego na stanowisku mistrza odpowiedzialnego za przeglądy, który omyłkowo podał niepoprawne zapisy wartości maksymalnego przebiegu pojazdu.

NIK nie podziela argumentacji powołanej w wyjaśnieniu odnośnie niedoszacowania przebiegu pojazdu kolejowego w trakcie dobowego obiegu przydzielonego dla tego pojazdu kolejowego, ponieważ te wartości mogły być precyzyjnie wyliczone przy sporządzaniu planów obiegów (zarówno miesięcznych jak i dobowych) i powinny być znane zarówno dyspozytorowi jak również maszyniście. Dodatkowo należy podkreślić, że wystąpiły trzy takie niedoszacowania²¹, w tym jedno wielkości 470 km, co dla linii kolejowej SKM

¹⁸ DSU zakłada wykonanie przeglądu po upływie odpowiedniej liczby dni od ostatniego przeglądu lub przejechaniu dopuszczalnej liczby kilometrów. W tym przypadku przeglądy powinny być wykonane po przejechaniu 4 tys. km, a przejechano więcej o wielkości wskazane w opisie nieprawidłowości.

¹⁹ DSU zakłada dopuszczalny przebieg kilometrów pomiędzy poprzednim badaniem dla poziomu P2 lub poziomu wyższego (np. P3, tak jak w tym przypadku), w wysokości 30 tys. km +/- 10%.

²⁰ Obieg taboru (składu pociągu/pojazdu kolejowego) definiowany jest jako zbiór pociągów (relacji), które dany skład/pojazd kolejowy obsługuje w okresie od odjazdu ze stacji początkowej do ponownego odjazdu ze stacji początkowej (najczęściej w przypadku SKM, będącej stacją końcową poprzedniej relacji pociągu).

²¹ Dyrektor ds. Eksploatacji brak precyzyjnego wyliczenia liczby kilometrów, które dany pojazd kolejowy miał do wykonania w danym dniu zgodnie z zakładanym rozkładem jazdy, tłumaczył niedoszacowaniami.

nr 250 o długości około 32,5 km, stanowiło długość blisko 15 przejazdów, czyli prawie całodzienny plan obiegów pojazdu zgodnie z dobowym planem obiegów dla tego pojazdu.

(akta kontroli str. 5-44, 171-264, 770-783, 798-810, 827)

2. Brak planów miesięcznej obsługi technicznej pojazdów SZT na poziomie P2, co stanowiło naruszenie przepisów Procedury PWU.07 *Utrzymanie sprawności pojazdów kolejowych oraz pozostałych zasobów technicznych* oraz Instrukcji SKM t-32 *Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych* (§ 8 pkt 3 i 4)²². Przepisy instrukcji, o której mowa powyżej nie przewidywały planowania dla poziomu P3 w układzie miesięcznym. Natomiast zgodnie z ww. procedurą, jak również z powyższą instrukcją, obowiązek planowania miesięcznego dla poziomu P2 tego typu pojazdów nie był wyłączony..

Pomimo tego, że treść punktu 4 § 8 wskazanej instrukcji wyłączała planowanie miesięczne poziomu P3, nie opisano tego faktu w Procedurze PWU.07. Ponadto przedłożone miesięczne plany przeglądów nosiły nazwę *Plan obsługi technicznej P2, P3 – miesiąc i rok*, co sugerowało konieczność sporządzania dla przeglądów poziomu utrzymania P2 i dla P3 planów zarówno miesięcznych, jak i rocznych, co było niezgodne z przedstawionymi powyżej uregulowaniami wewnętrznymi Spółki.

Dyrektor ds. Eksploatacji wyjaśnił, że Spółka nie prowadzi planowania miesięcznego dla poziomu P2 i P3 dla pojazdów SZT ze względu na długie czasokresy pomiędzy przeglądami P2.

NIK stwierdziła, że przepisy obowiązujące w SKM instrukcji t-32 przewidywały korygowanie planów miesięcznych czynności utrzymaniowych wykonywanych na poziomie P2 bez względu na czasookresy występujące pomiędzy przeglądami. Tym samym wskazane wyżej różnice i nieścisłości w obowiązujących dokumentach wewnętrznych były stanem nieprawidłowym. Także nazewnictwo przedłożonych tabel planów miesięcznych wprowadzało w błąd i pozwalało domniemywać, że przeglądy poziomu P3 powinny znajdować się w planach miesięcznych, pomimo takiego wyłączenia w przepisie instrukcji SKM t-32.

(akta kontroli str.78-116, 161-170, 999-1004)

3. Równoczesne funkcjonowanie w SMS dwóch sprzecznych ze sobą dokumentów dotyczących sporządzania rocznych planów utrzymania taboru dla poziomów P2/P3/P4, z których jeden nosił symbol PWU.07/F01 wskazujący na jego powiązanie z Procedurą PWU.07, a drugi był opisany jako wzór wprowadzony Okólnikiem nr 1/2013 z 1 grudnia 2013 r. Dyrektora ds. Eksploatacji. W przedstawionej Procedurze PWU.07 nie występował żaden z tych dokumentów, jako przewidziany do stosowania w Spółce.

Dyrektor ds. Eksploatacji wyjaśnił, że w SKM obowiązuje tylko wzór zgodny ze wskazanym powyżej Okólnikiem, a przedstawione dokumenty kontrolerowi omyłkowo sporządzono na nieobowiązującym od 21 sierpnia 2013 r. wzorze PWU.07/F01.

²² Treść tych punktów stanowiła: pkt 3 – Plan przeglądów drugiego poziomu utrzymania P2 (dawnych przeglądów okresowych) wykonuje Sekcja Napraw Taboru, dyspozytor ds. trakcji Sekcji Eksploatacji wprowadza operatywnie korekty planu, plan jest sporządzany na dany miesiąc; oraz pkt 4 – Plan przeglądów trzeciego poziomu utrzymania P3 (dawny przegląd okresowy poszerzony) oraz napraw poziomów P4 i P5 (dawnej naprawy rewizyjnej, dawnej naprawy głównej) wykonuje Sekcja Napraw Taboru, plan jest sporządzany na dany rok.

NIK stwierdza, że brak wskazania w Procedurze PWU.07 obowiązującego dokumentu w zakresie rocznego planowania wprowadza w błąd pracowników opracowujących roczne plany utrzymania taboru.

(akta kontroli str. 78-87, 999-1041)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK stwierdziła, że Spółka prawidłowo realizowała zadania w zakresie technicznego utrzymania pojazdów kolejowych w stanie gwarantującym jego bezpieczną eksploatację. Świadczy o tym brak zdarzeń kolejowych spowodowanych złym stanem technicznym taboru oraz wdrożone procedury zapewniające nadzór kierownictwa Spółki nad utrzymaniem taboru. Jednocześnie w toku kontroli stwierdzono cztery przypadki przekroczenia terminów przeglądów technicznych pojazdów kolejowych, stanowiące naruszenie warunków eksploatacyjnych określonych w DSU. Dodatkowo stwierdzono nieprawidłowości w zakresie prowadzonej dokumentacji SMS dotyczącej planowania poszczególnych działań utrzymaniowych sprawności technicznej pojazdów kolejowych, co mogło mieć wpływ na zaistniałe przekroczenia terminów wykonywania przeglądów technicznych.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

2.1. Wszystkie pojazdy kolejowe eksploatowane przez SKM, w latach 2018-2020 (I półrocze),²³ wyposażone były w rampy umożliwiające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Tym samym wszystkie uruchamiane przez SKM pociągi były wyposażone we wskazane urządzenia. Spółka uruchomiła: w 2018 r. – 106 448 pociągów, w 2019 r. – 96 171 i w 2020 r. (do 30 czerwca) – 12 542²⁴.

(akta kontroli str.148, 841, 873-876, 977)

2.2. Spółka w latach 2018 – 2020 (I połowa) zaplanowała środki na doposażenie pojazdów kolejowych w urządzenia ułatwiające wsiadanie i wysiadanie podróżnych o ograniczonej zdolności poruszania się w wysokości 2 181,5 tys. zł i wydatkowała na te cele 2 167,6 tys. zł. Nie wydatkowano wszystkich środków w związku z otrzymaniem tańszych ofert niż założono w planie. Środki zostały przeznaczone przede wszystkim na system informacji pasażerskiej, wymiany przetwornic i sprzężarek obsługujących platformy do wsiadania i wysiadania osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Spółka była w trakcie procedowania realizacji projektu pn. „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienia zaplecza utrzymania taboru”. Planowana realizacja tego projektu miała nastąpić po roku 2021. Pojazdy te miały zostać fabrycznie wyposażone w urządzenia do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Na 22 stacje i przystanki na linii kolejowej nr 250 należącej do SKM, 18 było wyposażonych w windy i/lub pochylnie na schodach ułatwiające przemieszczanie się osób o ograniczonej zdolności poruszania się. SKM do końca 2023 r. planowała dostosować wszystkie perony znajdujące się na linii 250 do potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przedsięwzięcie to zostanie częściowo zrealizowane w ramach projektu „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”, który był w trakcie postępowania przetargowego

²³ Tj. 73 pojazdy w okresie objętym kontrolą.

²⁴ Średnio dzienne uruchomienie pociągów SKM wyposażonych w urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się wynosiło w: 2018 r. – 291 pociągów, 2019 r. – 263 i 2020 (do 30 czerwca) – 189.

o szacunkowej wartości 48 300 tys. zł. W ramach tego projektu zaplanowana została m.in.: budowa dźwigów na perony: w Gdyni Orłowie, w Gdyni Leszczynki (2 dźwigi), Gdynia Stocznia -Uniwersytet Morski oraz w Gdyni Grabówek budowa pochylni dla zejścia z peronu. Rozpoczęcie wskazanych prac miało nastąpić w I kwartale 2021 r. Ponadto Spółka w porozumieniu z miastem Gdańsk zaplanowała budowę dźwigów z peronów do kładek miejskich na przystankach: Gdańsk Stocznia – w 2022 r. oraz Gdańsk Przymorze Uniwersytet²⁵ – w 2023 r.

Według wyjaśnień Dyrektora ds. Eksploatacji, SKM brała udział w pracach, funkcjonującego przy Prezesie UTK, zespołu zadaniowego ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w skład którego wchodził m.in. przedstawiciele wszystkich przewoźników kolejowych oraz PKP PLK S.A. W ramach prac tego zespołu, SKM wnioskowała do PKP PLK S.A. o wyposażenie stacji i przystanków kolejowych w mobilne urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie z pociągów pasażerów poruszających się na wózkach.

(akta kontroli str. 154, 847, 994, 1042-1043)

- 2.3. W okresie objętym kontrolą Spółka eksploatowała 10 pojazdów kolejowych (trakcji spalinowej) wyposażonych w defibrylatory (13,7% wszystkich pojazdów SKM). Zgodnie z programem pouczeń okresowych Spółka szkoliła kierowników pociągów z zakresu udzielania pomocy przedlekarskiej, w tym użycia defibrylatora AED 185, w trybie co 2 lata. W 2018 r. przeszkolono 17 a w 2019 r. – 68 kierowników pociągu. W 2020 r. zgodnie z programem pouczeń okresowych szkolenie przewidziane zostało w III i IV kwartale. Na 149 zatrudnionych kierowników pociągu (stan na koniec czerwca 2020 r.), przeszkolonych było 85 kierowników pociągu, co stanowiło 57% tej grupy pracowniczej. Ponadto Spółka prowadziła szkolenia w ww. zakresie co 3 lata dla pracowników kierujących zespołami ludzkimi. Średnio dziennie SKM uruchamiała pociągi wyposażone w defibrylatory w liczbie: 2018 r. – 94, 2019 r. – 61 i 2020 r. (I połowa) – 50 pociągów.

(akta kontroli str. 149-150, 157-160, 523-727, 850-851, 878)

2.4. W SKM na 73 eksploatowane pojazdy kolejowe, w monitoring były wyposażone 52 pojazdy (71,2%). W okresie objętym kontrolą Spółka uruchamiała w:

- 2018 r. – 106 448 pociągów, w tym: 80 131 wyposażonych w monitoring (75%) i 25 885 pociągów objętych ochroną fizyczną (24%);
- 2019 – 96 171 pociągów, w tym: z monitoringiem 66 719 (69%) i 26 772 z ochroną fizyczną (28%);
- w pierwszej połowie 2020 r. – 34 449, w tym: z monitoringiem 32 180 (93%) i z ochroną fizyczną 3 886 (11%)²⁶.

(akta kontroli str. 153, 157-160, 845)

2.5. Stwierdzono, że 13 eksploatowanych (wg stanu na 30 czerwca 2020 r.) przez SKM pojazdów kolejowych²⁷ było wyposażonych w klimatyzację, zamknięty obieg WC i zabezpieczenia p.poż. (pojazdy typu 31 WE i SA). Pojazdy starego typu (nawet po przejściu modernizacji) nie posiadały klimatyzacji oraz wyposażone były w standardowe gaśnice p.poż. Na 57 pojazdów kolejowych typu EN, 28 miało zainstalowany zamknięty obieg WC. Podczas przeprowadzonych oględzin sześciu wyrywkowo wybranych pojazdów kolejowych nie stwierdzono nieprawidłowości polegających na: braku czystości przedziałów pasażerskich, braku gaśnic lub

²⁵ Budowa drugiego dźwigu z peronu (obecnie funkcjonuje jeden po stronie południowej).

²⁶ Procentowy udział pociągów objętych monitoringiem i ochroną fizyczną nie sumuje się, ponieważ część pociągów objętych monitoringiem jest także obsadzana patrolami ochrony fizycznej. Spółka SKM w swoich strukturach posiada jednostkę Straży Ochrony Kolei, wykonującą m.in. zadania ochrony fizycznej w pociągach tej spółki.

²⁷ Wyprodukowane po 2000 r.

piktogramów opisujących: miejsca dla rowerów, pochylnie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej itp. Eksploatowane przez SKM pojazdy kolejowe wyposażone zostały w informacje ostrzegające o epidemii COVID-19 oraz wskazujące podstawowe zachowania przeciwepidemiczne²⁸.

W ramach procedur SMS obszar czystego i prawidłowego przygotowania i eksploatacji pojazdów kolejowych, ustalały procedury: PPH.02, PPP.01, PWA.15, PWK.19, PWS.05, PWS.06 i PWU.07²⁹.

W latach 2018-2020 (I półrocze) utrzymanie porządku w pojazdach kolejowych eksploatowanych przez SKM oraz ich stan techniczny (w zakresie dot. jakości usług przewozu, praw pasażera itp.) były przedmiotem siedmiu kontroli Prezesa UTK. W trzech z nich stwierdzone zostały nieprawidłowości w: oznaczeniu pojazdów kolejowych, systemie informacji pasażerskiej (dalej: SIP) oraz dokumentacji pociągowej.

Jakość świadczonych przez SKM usług przewozowych była, we wskazanym okresie, również przedmiotem 16 kontroli przeprowadzonych przez Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego. Wyniki dziewięciu z tych kontroli wykazały nieprawidłowości dotyczące: niesprawnego SIP, nieprawidłowego działania klimatyzacji, braku piktogramu oraz jeden przypadek niesprawnych drzwi i zbyt dużego zapełnienia pociągu.

Do SKM w okresie objętym kontrolą wpłynęło: 111 skarg dotyczących niewłaściwego stanu sanitarnego i utrzymania taboru, z których 63 uznane zostały za zasadne oraz 166 skarg na zatłoczenie w pociągach, z których 79 uznano za zasadne.

(akta kontroli str. 824-832, 851-852, 856, 996-997, 1002-1003)

2.6. Według wyjaśnień Dyrektora ds. Eksploatacji w przypadku uznania skargi za zasadną wprowadzane były działania naprawcze polegające na naprawie wskazanego w niej elementu wyposażenia pojazdu kolejowego. W sytuacji potwierdzonego zatłoczenia pociągów badane były przyczyny takiego stanu, a spostrzeżenia były kierowane do Organizatora Przewozów, tj. UM, który miał decydujący wpływ na zwiększanie składów pociągów lub częstotliwości ich kursowania. Spółka prowadziła regularne badania frekwencji w uruchamianych pociągach, z których wnioski kierowane były do UM. Sprawy poruszane w skargach oraz związane z bezpieczeństwem i komfortem realizowanych przez SKM przewozów kolejowych były regularnie omawiane na pouczeniach okresowych dla pracowników obsługi pociągów.

(akta kontroli str. 523-727, 851-852)

2.7. W związku z występującym w 2020 r. zagrożeniem epidemiologicznym Spółka podjęła działania mające na celu ochronę życia i zdrowia pasażerów oraz pracowników przy realizacji przewozów kolejowych. Działania te polegały m.in. na przekazaniu kierownikom pociągów, maszynistom, kontrolerom biletów oraz kasjerom wytycznych dotyczących zapobiegania rozprzestrzenianiu się wirusa COVID-19 wydanych przez: Prezesa UTK, Państwowego Inspektora Sanitarnego oraz komórkę odpowiedzialną w Spółce za bhp. Pracownicy SKM związani

²⁸ W tym dotyczące: konieczności zakładania maseczek ochronnych, zachowywania wymaganych odległości pomiędzy pasażerami a także o sposobie zajmowania miejsc siedzących (tak aby co drugie pozostało wolne). Podczas jazdy pociągów wygłaszane były komunikaty głosowe nakazujące zachowania wskazane na piktogramach.

²⁹ PPH.02 Organizacja i nadzór procesu realizacji usług przewozowych, PPP.01 Zarządzanie procesami przewozowymi, PWA.15 Audyty, PWK.19 Kontrola wewnętrzna, PWS.05 Nadzór nad niezgodnościami, PWS.06 Działania korygujące i zapobiegawcze i PWU.07 Utrzymanie sprawności pojazdów kolejowych oraz pozostałych zasobów technicznych.

z obsługą pociągów zostali wyposażeni w: żele antybakteryjne, maseczki, rękawiczki jednorazowe i płyny dezynfekujące. Ponadto uruchomiono dodatkowe mycie i dezynfekowanie pojazdów kolejowych, w szczególności elementów dotykanych przez podróżnych. Unieruchomiono zostały przyciski otwierania drzwi (zaklejone taśmami), a otwieranie drzwi następowało wyłącznie centralnie przez obsługę pociągu. Wprowadzono także dodatkowe sprzątanie peronów, ze szczególnym zwróceniem uwagi na prowadzenie dezynfekcji biletomatów, przycisków w windach oraz dezynfekowanie całych pojazdów kolejowych nowoczesną metodą zamgławiania. Powołano w Spółce sztab kryzysowy monitorujący zagrożenia. Pracowników objęto obowiązkowym badaniem temperatury ciała oraz do niezbędnych przypadków ograniczono ich wyjazdy służbowe.

W zakresie działań prewencyjnych w pojazdach z elektronicznym systemem informacji pasażerskiej dystrybuowano materiały informujące o postępowaniu w przypadku wystąpienia objawów COVID-19. Podobne informacje były umieszczone w gablotach na peronach. Znajdujące się w pojazdach kolejowych apteczki zostały wyposażone w maseczki i rękawiczki ochronne. Wśród innych działań prewencyjnych na stacji Gdynia Cisowa Postojowa (w siedzibie Spółki), wyznaczone zostało miejsce do izolacji osób podejrzanych o zakażenie wirusem COVID-19³⁰. Analogiczne miejsce wyznaczono również na Dworcu Podmiejskim w Gdyni Głównej. Wdrażano także zalecane ograniczenia w dopuszczalnej liczbie pasażerów w pojeździe kolejowym, co było opisane na ogłoszeniach na drzwiach wejściowych do tych pojazdów oraz na piktogramach w przestrzeni pasażerskiej.

(akta kontroli str. 125-128, 824-832)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność SKM w zakresie wykonywania zadań związanych z wyposażeniem pojazdów kolejowych w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów. Ocenę taką uzasadnia prowadzenie przewozów wyłącznie pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia umożliwiające wsiadanie i wysiadanie z pociągu osobom o ograniczonej zdolności poruszania się. Ponadto nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego, urządzeń i sprzętu p.poż. oraz czystości w pociągach. Część pojazdów została wyposażona w defibrylatory. Znaczna część pojazdów była wyposażona w monitoring oraz część pociągów objęto ochroną fizyczną. Spółka podjęła również działania prewencyjne zalecane w okresie epidemii.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Spółka w okresie objętym kontrolą nie planowała zakupu nowych pojazdów kolejowych. Ostatnie zakupy taboru pasażerskiego zrealizowano w latach 2014-2016.

W ramach omówionego we wcześniejszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego, projektu pn. „Zakup 10 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych oraz unowocześnienie zaplecza utrzymania

³⁰ Wskazane miejsce wyposażono w: odzież ochronną jednorazową, okulary ochronne, maski jednorazowe, rękawiczki jednorazowe i płyny dezynfekcyjne.

taboru”, Spółka planowała uzyskanie kredytu na sfinansowanie tego projektu z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

SKM przeprowadzała analizy stanu technicznego i częstotliwości występowania usterek technicznych eksploatowanego taboru. Na podstawie tych analiz zwróciła się do UM o zgodę na przeprowadzenie modernizacji czterech EZT w ramach poziomu utrzymania P5. W związku z brakiem zgody UM na przeprowadzenie wskazanych modernizacji, Spółka podjęła decyzję o przeprowadzeniu dla jednego z tych EZT kolejnej naprawy poziomu P4, która miała zostać przeprowadzona w ramach własnego zaplecza technicznego. W analogiczny sposób, tj. w systemie gospodarczym zaplanowane zostało przeprowadzenie jeszcze jednej naprawy poziomu P4 dla kolejnego z ww. EZT.

W okresie objętym kontrolą nie występowały zdarzenia kolejowe z udziałem pojazdów kolejowych SKM, spowodowane stanem technicznym użytkowanego taboru.

(akta kontroli str. 846-847, 857-860, 1016-1017)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność SKM w skontrolowanym zakresie. SKM podejmowała optymalne działania w oparciu o możliwości własnego zaplecza technicznego dla modernizowania posiadanego taboru kolejowego, pomimo występujących przejściowych trudności dla realizacji normalnych cykli utrzymania i podnoszenia standardu technicznego pojazdów kolejowych (wykonywania przeglądów poziomu P5).

OBSZAR

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.³¹

Opis stanu
faktycznego

Analiza rejestru zdarzeń kolejowych, które wystąpiły w SKM wskazuje, że w okresie objętym kontrolą nie miały miejsca żadne zdarzenia spowodowane stanem technicznym pojazdów kolejowych. Nie odnotowano także żadnego przypadku wskazań awarii taboru kolejowego wykrytego przez system bezpieczeństwa służący do automatycznego wykrywania awarii taboru kolejowego (dSAT), zamontowanych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.³² W związku z powyższym nie było konieczności tworzenia systemu współpracy przewoźnika kolejowego Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z zarządcą infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie wykorzystania wskazań urządzeń dSAT w procesie poprawy bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

(akta kontroli str. 5, 128, 133-144, 161-162)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

³¹ W związku ze stwierdzeniem, że SKM nie eksploatowała urządzeń dSAT, a uruchamiane przez tą Spółkę pociągi jeździły na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., na których tylko w jednej lokalizacji było zainstalowane urządzenie dSAT oraz, że w okresie objętym kontrolą nie stwierdzono żadnego przypadku wykrycia stanu alarmowego emitowanego przez urządzenie dSAT w pojazdach SKM, odstąpiono od oceniania działań SKM w tym zakresie.

³² Zarządzana przez SKM linia kolejowej nr 250 nie posiadała zainstalowanych urządzeń dSAT. Na linii 202 należącej do PKP PLK S.A. na odcinku Wejcherowo – Lębork, na której SKM wykonuje kilka przejazdów w dobie, znajdowało się jedno urządzenie dSAT, ale w okresie objętym kontrolą nie odnotowano żadnego stanu awaryjnego taboru SKM.

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. W Spółce obowiązywała „Instrukcja SKMa-5 (A-5) o przygotowaniu i doskonaleniu kadr w PKP Szybka Kolej w Trójmieście Sp. z o.o.” W strukturze organizacyjnej SKM znajdował się Ośrodek Szkolenia i Egzaminowania, którego podstawowymi zadaniami było: – szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej, – szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej i pojazdu kolejowego, – przeprowadzanie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, – organizowanie egzaminów kwalifikacyjnych, weryfikacyjnych, okresowych na stanowiska związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, – organizowanie pouczeń okresowych, a także prowadzenie rejestru świadectw maszynisty wydanych przez SKM. Ponadto dla zapewnienia spełniania kwalifikacji i prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich, w ramach SMS utworzono „Procedurę PWK.13 Zarządzanie kompetencjami personelu w transporcie kolejowym”. Ww. dokumenty regulowały obowiązujące u Przewoźnika wymagania w zakresie kwalifikacji, obowiązków i uprawnień maszynistów oraz pracowników drużyn konduktorskich, w tym wymagania kwalifikacyjne i doskonalące obowiązujące kandydatów a następnie pracowników na stanowiskach maszynistów oraz kierowników pociągu. w trakcie dalszej pracy. W ramach tych działań m.in.: sporządzano i realizowano roczne plany szkoleń i pouczeń okresowych, przeprowadzano wymagane przepisami egzaminy sprawdzające a także sporządzano plany okresowych badań lekarskich oraz prowadzono ich rejestr w sposób zapewniający ciągłość obowiązywania orzeczeń lekarskich, dopuszczających do pracy na danym stanowisku. W Ośrodku Szkolenia i Egzaminowania przechowywano dokumentację przeprowadzonych szkoleń i pouczeń, w tym: ich zakres przedmiotowy, czas realizacji, listy prowadzących szkolenia i uczestników szkoleń, a także rejestr złożonych egzaminów oraz rejestr wydanych świadectw maszynistów. Dokumentację w zakresie orzeczeń lekarskich i dokumentów potwierdzających kwalifikacje pracowników prowadzono w Wydziale Kadr i Organizacji. (akta kontroli str. 21-44, 121, 145-147, 149-150, 161-170, 306-320, 523-745, 756, 790-797) 5.2. Spółka realizowała przewidziane w SMS działania dotyczące maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich, w tym: – odbywania wymaganych szkoleń, przystępowania do egzaminów okresowych, kwalifikacyjnych i weryfikacyjnych, – wykonywania badań lekarskich, potwierdzających spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do pracy na stanowiskach

związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych, uzyskania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz zachowania ich ważności.

W okresie objętym kontrolą w Spółce planowano i realizowano w powyższym zakresie audyty i kontrole wewnętrzne.

(akta kontroli str. 523-745, 756)

5.3. Analiza wybranej wrywkowo dokumentacji personalnej, zatrudnionych w SKM 18 maszynistów i 15 pracowników kierowników pociągu³³ wykazała, że wskazani pracownicy spełniali niezbędne do wykonywania czynności służbowych wymogi w zakresie: kwalifikacji, przygotowania zawodowego oraz stanu zdrowia. W przypadku trzech maszynistów stwierdzono brak aktualnych badań lekarskich, co było usprawiedliwione wprowadzonymi przez Radę Ministrów przepisami dotyczącymi wstrzymania wykonywania okresowych badań lekarskich przez tych pracowników, w związku z występującym w 2020 r. zagrożeniem epidemiologicznym.

W ramach kontroli 6 wybranych wrywkowo pociągów w trakcie pracy eksploatacyjnej stwierdzono, że znajdowała się w nich wymagana dokumentacja, w tym: książka pokładowa pojazdu kolejowego; wykaz pojazdów w pociągu; karta próby hamulca i świadectwo sprawności technicznej; posiadanie autoryzacji maszynisty na dany pojazd; karta znajomości szlaku maszynisty, licencja i świadectwo maszynisty. Kierownicy tych pociągów posiadali: legitymacje służbowe uprawniające do wykonywania czynności na wskazanym stanowisku, karty znajomości odcinków linii kolejowych, karty znajomości typów pojazdów kolejowych.

(akta kontroli str.121, 756-797, 824-832, 1030-1037)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

³³ Na zatrudnionych w SKM w dniu badania: 182 maszynistów i 149 kierowników pociągu.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Wyeliminowanie opóźnień w wykonywanych przeglądach technicznych pojazdów kolejowych i zapewnienie skutecznego nadzoru nad ich planowaniem.
2. Dokonanie przeglądu Księgi SMS w celu ujednolicenia przepisów wewnętrznych z treścią Procedur.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

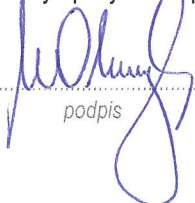
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

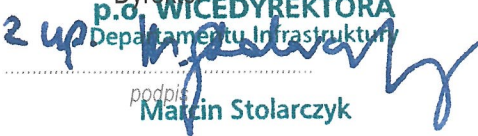
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, ²⁸ sierpnia 2020 r.

Kontroler
Witold Olczyk
Główny specjalista kp.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
p.o. WICEDYREKTORA
Departamentu Infrastruktury
2 up. 
.....
podpis
Marcin Stolarczyk