



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA. 410.007.01.2020

**Pan Alan Beroud
Prezes Zarządu**

**Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
Aleje Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. ¹ , Aleje Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zarząd SKM Sp. z o.o. ² : - Alan Beroud - Prezes Zarządu od 24 czerwca 2019 r., Członek Zarządu od 28 marca 2019 r. do 24 czerwca 2019 r., - Krzysztof Kłak - Członek Zarządu od 5 września 2017 r., - Konrad Mirowski - Członek Zarządu od 26 kwietnia 2019 r. W okresie od 4 kwietnia 2012 r. do 24 czerwca 2019 r. Prezesem Zarządu była Krystyna Pękała. W okresie od 11 października 2012 r. do 27 lipca 2018 r. Członkiem Zarządu był Radosław Gawek. W okresie od 5 maja 2004 r. do 27 lipca 2018 r. Członkiem Zarządu był Jerzy Obrębski. Organem uprawnionym do reprezentowania SKM Sp. z o.o. jest Zarząd. ³
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 nowego lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych; - wykorzystywanie wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli byłoby to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontroler	Maria Więckowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/72/2020 z 6 maja 2020 r.

(akta kontroli tom I str.1-25)

¹ Dalej SKM Sp. z o.o. lub Spółka lub Przewoźnik.

² Dalej: Zarząd SKM Sp. z o.o., Zarząd Spółki lub Zarząd.

³ §§ 14 ust. 1 i 15 ust. 1 umowy Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością przyjętej i zatwierdzonej uchwałą Zarządu nr 125/2017 z 24 lipca 2017 r.

⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność SKM Sp. z o.o. w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Obowiązująca w SKM Sp. z o.o. dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem spełniała wymogi określone w § 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym⁶. W Spółce rzetelnie realizowano zadania określone w przyjętych procedurach dotyczących utrzymania pojazdów kolejowych oraz przeprowadzano badania diagnostyczne pojazdów zgodnie z przepisami załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁷. W SKM Sp. z o.o. prowadzono kontrole i audyty wewnętrzne dotyczące zagadnień kontrolowanych przez NIK. Podejmowano bieżące działania w celu usunięcia stwierdzonych podczas nich nieprawidłowości oraz rzetelnie realizowano zalecenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁸ i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych⁹ w tym zakresie. Wszystkie uruchamiane pociągi pasażerskie były wyposażone w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie osób z niepełnosprawnościami oraz w system monitoringu. W związku z występującym w I pół. 2020 r. zagrożeniem epidemicznym podjęto prawidłowe działania w celu ograniczenia możliwości zarażenia się pasażerów i druzyn pociągowych chorobami zakaźnymi. SKM Sp. z o.o. współpracowała z zarządcą infrastruktury w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru¹⁰. Nie stwierdzono przypadków wyłączenia pojazdów z ruchu na podstawie wskazań tych urządzeń, a na trasie objętej ich monitoringiem nie doszło do wypadków ani incydentów spowodowanych awariami taboru. W SKM Sp. z o.o. prowadzono rzetelny nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i kierowników pociągów wymaganych kwalifikacji oraz terminowym wykonywaniem badań lekarskich. Podjęto również skuteczne działania w zakresie uzyskania dofinansowania ze środków UE na zakup nowego taboru oraz podpisano umowę na dostawę 21 nowych pojazdów w 2022 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów
Opis stanu faktycznego	SKM Sp. z o.o. była przewoźnikiem kolejowym, posiadającym certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK na okres pięciu lat w częściach A ¹²

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

⁶ Dz. U. z 2016 r., poz. 328, dalej rozporządzenie ws. SMS.

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 226, ze zm., dalej rozporządzenie ws. ogólnych warunków technicznych.

⁸ Dalej: Prezesa UTK.

⁹ Dalej: PKBWK.

¹⁰ Dalej: dSAT.

¹¹ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹² Część akceptująca system zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

i B¹³, ważnych odpowiednio od 10 grudnia 2015 r. i od 20 grudnia 2015 r. Obowiązująca u Przewoźnika dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem (tzw. SMS) składała się z Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym¹⁴ oraz 19 procedur SMS¹⁵. W Księdze SMS ujęto również wykaz zgodności regulacji wewnętrznych, zawierający wykaz instrukcji wewnętrznych, powiązanych z systemem SMS¹⁶. Ww. dokumentacja systemu SMS spełniała wymogi określone w § 2 i 4 rozporządzenia w sprawie SMS.

(akta kontroli tom I str. str.162-336)

W badanym okresie w dokumentacji systemu SMS wprowadzano zmiany¹⁷ związane m.in. z aktualizacją danych dotyczących aktów prawnych, władz spółki i nazw komórek organizacyjnych. Proces wprowadzania zmian w dokumentacji SMS określono w procedurach P/03 i P/16. Podczas opracowania ww. aktualizacji systemu każdorazowo analizowano znaczenie zmian i podejmowano decyzję o przedstawieniu lub braku konieczności ich przedstawienia Prezesowi UTK. W okresie 2018-2020 (I pół.) jeden raz poinformowano Prezesa UTK o zmianach w dokumentacji SMS, pomimo stwierdzenia ich nieistotności¹⁸.

(akta kontroli tom I str. 215-222, 261-268, tom II str. 141-150, 200-207)

Zastępca Dyrektora Pionu Operacyjnego ds. Kontroli¹⁹ wyjaśnił, że w wyniku ustnych ustaleń roboczych z pracownikami UTK, w pełni zastosowano zapisy dokumentacji SMS i zaprzestano każdorazowego przedstawiania zmian Prezesowi UTK, stosując kryterium ich istotności, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²⁰.

(akta kontroli tom II str. 204-207)

SKM Sp. z o.o. terminowo przedkładała Prezesowi UTK programy poprawy bezpieczeństwa wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa za lata 2018-2020, co było zgodne z § 5 rozporządzenia ws. SMS.

(akta kontroli tom I str. 518-521)

Obowiązujące u Przewoźnika procedury utrzymania pojazdów kolejowych, w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania, obejmowały Księgę SMS, ww. procedury P/05 i P/13 oraz instrukcje wewnętrzne SKM-5, SKM-6 i SKM-21²¹.

(akta kontroli tom I str. 175-214, 233-242, 288-336, tom II str. 43)

¹³ Część sieciowa akceptująca uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.

¹⁴ Dokumentacja SMS w SKM Sp. z o.o. została opracowana przez Pełnomocnika Zarządu ds. SMS 25 marca 2015 r., a wg stanu na 20 maja 2020 r. obowiązywała jej aktualizacja z 17 kwietnia 2020 r.

¹⁵ Procedury: P/01 Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie Programem Poprawy Bezpieczeństwa; P/02 Ocena zgodności celów bezpieczeństwa ze standardami; P/03 Zarządzanie zmianą; P/04 Realizacja procesu przewozu osób; P/05 Utrzymanie sprawności taboru oraz zasobów technicznych; P/06 Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego; P/07 Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego; P/08 Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją; P/09 Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa; P/10 Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia; P/11 Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami; P/12 Zarządzanie kompetencjami personelu; P/13 Ocena dostawców; P/14 Ciągłe doskonalenie; P/15 Przegląd zarządzania; P/16 Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem; P/17 Postępowanie po wystąpieniu zagrożenia lub zdarzenia; P/18 Audyty bezpieczeństwa; P/19 Kontrole.

¹⁶ M.in. SKM-1 Instrukcja dla maszynisty pojazdu kolejowego, SKM-2 Instrukcja dla kierownika pociągu, SKM-5 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców elektrycznego zespołu trakcyjnego, SKM-6 Instrukcja o warunkach technicznych utrzymania pojazdów kolejowych, SKM-11 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów kolejowych i trudności eksploatacyjnych.

¹⁷ W dniach 8 marca i 28 maja 2018 r., 4 czerwca 2019 r., 31 stycznia oraz 17 kwietnia 2020 r.

¹⁸ Pismo nr GPB-0160-1/18-346 z 19 marca 2018 r.

¹⁹ Na podstawie pełnomocnictwa nr ODZ-013-57/2020 z 14 maja 2020 r. udzielonego przez Zarząd Spółki, dalej: Pełnomocnik Zarządu.

²⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, dalej: uotk.

²¹ Instrukcja o warunkach przygotowania i pracy w okresie zimy.

Na podstawie badania dokumentacji próby 10 pojazdów kolejowych o najdłuższym okresie użytkowania²², wykorzystywanych przez przewoźnika do przewozów pasażerskich, stwierdzono, że w SKM Sp. z o.o. w latach 2018-2020 (I pół.) realizowano zadania określone w procedurach²³ utrzymania pojazdów kolejowych. Pojazdy te posiadały świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa UTK, ważne świadectwa sprawności technicznej, dokumentację systemu utrzymania taboru (tzw. DSU), dokumentację techniczno-ruchową pojazdu kolejowego (tzw. DTR) oraz Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru. Dla pojazdów tworzone i na bieżąco aktualizowano harmonogramy obsługi. Terminy kolejnej obsługi wyznaczano zgodnie z DSU pojazdów. Dopuszczenia lub wyłączenia z ruchu kolejowego dokonywano po każdej obsłudze danego poziomu utrzymania oraz przed i po awariach lub naprawach pojazdów.

(akta kontroli tom I str. 288-340)

SKM Sp. z o.o. użytkowała elektryczne zespoły trakcyjne²⁴ typu 14WE, 19WE, 27WE i 35WE. Wg stanu na 11 maja 2020 r., liczba posiadanych pociągów pasażerskich wynosiła 30, w tym 23 w eksploatacji i siedem z niej wyłączonych z powodu przeznaczenia do wykonania obsługi poziomów P4 i P3. Wg stanu na koniec 2017 r., 2018 r. i 2019 r., Przewoźnik nie posiadał pojazdów kolejowych wyłączonych z eksploatacji.

(akta kontroli tom II str. 20-23, 44-47)

W Planach gospodarczych Spółki na lata 2018, 2019 i 2020 ujęto zadania dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych w sprawności techniczno-eksploatacyjnej, a rozliczenia finansowe tych zadań zamieszczano w sprawozdaniach z realizacji planu gospodarczego za grudzień oraz za IV kwartały danego roku²⁵.

(akta kontroli tom I str. 135-161)

W latach 2018-2020 (I pół.) liczba zrealizowanych u Przewoźnika kontroli wewnętrznych²⁶ wyniosła odpowiednio: 525, 431 i 192, w tym dotyczących utrzymania taboru pasażerskiego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji odpowiednio: 25, 13 i sześć. Nie realizowano kontroli doraźnych lub pozaplanowych w tym zakresie oraz nie odstąpiono od realizacji kontroli planowych.

Liczba zrealizowanych w Spółce audytów wewnętrznych wyniosła odpowiednio sześć, sześć i jeden, w tym dotyczących utrzymania taboru pasażerskiego w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo eksploatacji odpowiednio po jednym w każdym roku.

²² Badaniem objęto pojazdy kolejowe: SKMWA107 (Ezt złożony z trzech pojazdów/członów pojazdu o nr EVN: 94512120018-8, 94512120020-4, 94512120019-6); SKMWA108 (Ezt złożony z trzech pojazdów/członów pojazdu o nr EVN: 94512120021-2, 94512120022-0, 94512120023-8); SKMWA301 (Ezt złożony z czterech pojazdów/członów pojazdu o nr EVN: 94512150001-7, 94512150002-5, 94512150003-3, 94512150004-1).

²³ Badaniem objęto realizację procedury SMS P/05 Utrzymanie sprawności taboru oraz zasobów technicznych oraz powiązaną regulację wewnętrzną, SKM-6 Instrukcja o warunkach technicznych utrzymania pojazdów kolejowych, zawierającą uszczegółowienie przebiegu procesów i zakresów odpowiedzialności określonych w procedurze P/05.

²⁴ Dalej: Ezt.

²⁵ Np. w Planie gospodarczym na 2018 r. założono modernizację systemu monitoringu z zabudową kamery pantografu na czterech pojazdach typu 19WE za kwotę 800 tys. zł (przedsięwzięcie zrealizowano za łączną kwotę 762,6 tys. zł), realizację dwóch projektów wieloletnich dotyczących utrzymania pojazdów i monitorowania pantografów z siecią trakcyjną za kwotę 1 850 tys. w 2018 r. (wykonanie w 2018 r. wyniosło 1 050 tys. zł). W Planie gospodarczym na 2019 r. założono m.in. modernizację monitoringu na pojazdach typu 35WE za kwotę 765 tys. zł (wykonanie wyniosło 819 tys. zł). Od maja 2018 r. rozpoczęto na terenie użytkowanej bocznicy kolejowej Warszawa Wola obsługę przeglądów P3 na pojazdach typu 27WE. W 2018 r. wykonano 7 przeglądów, w 2019 r. 12 przeglądów tego typu pojazdów.

²⁶ Zrealizowanych przez Dział Kontroli i Dział Kontroli Wewnętrznej. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym od 1 sierpnia 2019 r. w Spółce funkcjonował Dział Kontroli, w okresie od 4 grudnia 2017 r. do 31 lipca 2019 r. był to Dział Kontroli Wewnętrznej.

Nie realizowano audytów doraźnych lub pozaplanowych w tym zakresie oraz nie odstąpiono od realizacji audytów planowych.

(akta kontroli tom II str. 24-26, 56)

Zagadnienia dotyczące kontroli wewnętrznych w SKM Sp. z o.o. uregulowano w procedurze P/19. Zgodnie z nią, m.in. na podstawie wyników analizy programu poprawy bezpieczeństwa, wyników poprzednich kontroli, rekomendacji PKBWK, zaleceń komisji kolejowych oraz wyników przeprowadzanego raz w roku przeglądu SMS sporządzano roczne plany kontroli wewnętrznych²⁷ określające ich zakresy oraz częstotliwość lub minimalną liczbę. Z kontroli tych sporządzano protokoły oraz sprawozdania opracowywane w cyklu miesięcznym. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych uregulowano procedurą P/18, zgodnie z którą, m.in. na podstawie analizy wyników poprzednich audytów, sprawozdania z ostatniej oceny i wyceny ryzyka, rekomendacji PKBWK, rejestru zdarzeń kolejowych oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i wyników przeglądu SMS sporządzano roczne programy wewnętrznych audytów bezpieczeństwa, w których określano obszary i procesy poddawane audytom oraz terminy ich przeprowadzenia. Ze zrealizowanych audytów sporządzano raporty.

(akta kontroli tom I str. 269-284, 351-419, tom II str. 25-26, 230-234, 323-339)

W ramach ww. kontroli i audytów wewnętrznych nie stwierdzono nieprawidłowości i ryzyk zagrażających bezpieczeństwu eksploatacji taboru kolejowego. Badanie próby dokumentacji 10 z 41 kontroli wewnętrznych oraz trzech audytów wewnętrznych przeprowadzonych w latach 2018-2020 (I połowa) dotyczących utrzymania i eksploatacji pasażerskich pojazdów kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ich eksploatacji wykazało, że w SKM Sp. z o.o. podejmowano działania mające na celu realizację zaleceń pokontrolnych²⁸ oraz usunięcie stwierdzonych niezgodności²⁹. Zalecenia pokontrolne wydano w wyniku czterech kontroli i dotyczyły one w trzech przypadkach dokonania naprawy stwierdzonych usterek taboru, w jednym przypadku rozważenia przez Zespół Utrzymania Taboru zapewnienia minimalnej rezerwy modułów mocy w celu uniknięcia opóźnień przy kolejnych obsługach technicznych.

(akta kontroli tom II str. 24, 56, 309)

Analiza przeprowadzonych u Przewoźnika, w latach 2018-2020 (I pół.) przez Prezesa UTK, 11 kontroli w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego wykazała, że w czterech przypadkach nie stwierdzono naruszeń przepisów. W sześciu kontrolach stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na nieprawidłowych wpisach w karcie znajomości szlaku, braku właściwego nadzoru nad znajomością szlaków przez pracowników drużyn pociągowych, dysponowaniu taboru z uszkodzonymi drzwiami bocznymi, niewłaściwym zabezpieczeniu urządzeń związanych z awaryjnym otwieraniem drzwi pojazdów, niezapewnieniu odpowiedniego wyposażenia sal szkoleniowych. SKM Sp. z o.o. zrealizowała uwagi

²⁷ Zgodnie z procedurą P/19 sporządzane były również miesięczne plany kontroli w działach maszynistów, kierowników pociągów, realizacji przewozów i utrzymania taboru.

²⁸ Zalecenia pokontrolne wydano w wyniku czterech kontroli, zrealizowano w pełni w trzech przypadkach, w jednym przypadku kontroli pojazdu kolejowego po wykonanej obsłudze technicznej poziomu P1 w dniu 30 stycznia 2020 r. zalecenia zrealizowano częściowo - wg stanu na 18 czerwca 2020 r. falownik trakcyjny pomimo prób naprawy przez serwis producenta pozostawał nadal niesprawny.

²⁹ W wyniku audytu przeprowadzonego w 2019 r. sformulowano dwa spostrzeżenia, podjęte zostały skuteczne działania mające na celu korektę listy osób uprawnionych do dopuszczania pojazdów do eksploatacji oraz doprecyzowanie regulaminu zamówień publicznych. W wyniku audytu przeprowadzonego w 2020 r. zdefiniowano trzy niezgodności i sformulowano trzy spostrzeżenia, m.in. w zakresie potrzeby zmiany Instrukcji SKM-6 w celu dostosowania jej zapisów do aktualnej organizacji pracy w SKM Sp. z o.o. oraz uregulowania sprawy nadzoru nad przebiegiem pojazdów. Komórkom organizacyjnym wyznaczono termin 31 lipca 2020 r. na podjęcie działań w celu usunięcia niezgodności.

i wnioski sformułowane w wyniku sześciu kontroli³⁰. W przypadku jednej kontroli, do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK, wystąpienie pokontrolne nie wpłynęło do SKM Sp. z o.o.

(akta kontroli tom II str. 59-60)

W latach 2018-2019 PKBWK wydała łącznie 47 zaleceń skierowanych do certyfikowanych przewoźników kolejowych, w tym SKM Sp. z o.o. Do 5 czerwca 2020 r. Przewoźnik zrealizował 33 zalecenia PKBWK w pełni, trzy w części³¹ i wobec 11 podjął działania alternatywne. Podjęte działania alternatywne dotyczyły m.in. sformułowanych przez PKBWK zaleceń w zakresie kontroli poprawności oraz udostępniania członkom komisji kolejowych zapisów parametrów na taśmach rejestratorów elektromechanicznych pojazdów kolejowych. Ponieważ w pojazdach Spółki nie ma rejestratorów elektromechanicznych, tylko elektroniczne rejestratory parametrów jazdy ATM, podjęte działania zostały dostosowane do użytkowanego wyposażenia, m.in. zaplanowano kontrolę zapisów parametrów jazdy w rocznych planach kontroli, wprowadzono procedury udostępniania danych z rejestratorów członkom komisji kolejowych.

(akta kontroli tom I str. 373-380, tom II str. 50-54)

Do monitorowania stanu technicznego eksploatowanego taboru kolejowego wykorzystywano system informatyczny IBM Maximo³². Do systemu wprowadzono dane dotyczące działań planowych oraz prac doraźnych związanych z usuwaniem stwierdzonych usterek. W okresie objętym kontrolą system był rozbudowywany o kolejne funkcjonalności, m.in. w grudniu 2019 r. uruchomiono mobilne zgłaszanie usterek, umożliwiające dotykową obsługę systemu na tabletach przemysłowych.

(akta kontroli tom II str. 61-62, 122-125, 133-140)

W wyniku badania próby dokumentacji badań diagnostycznych 10 wybranych losowo pojazdów kolejowych³³ wykorzystywanych do przewozów pasażerskich ustalono, że w latach 2018-2020 (I pół.) Przewoźnik przeprowadzał ich badania diagnostyczne zgodnie z przepisami załącznika nr 3 do rozporządzenia ws. ogólnych warunków technicznych oraz rzetelnie realizował zadania przewidziane w ww. procedurze P/05 i instrukcji wewnętrznej SKM-6. Badania diagnostyczne pojazdów kolejowych poziomów utrzymania od 1 do 4 realizowano zgodnie z DSU pojazdów, a w sytuacji wskazującej na konieczność naprawy usterek lub wyłączenia pojazdów z eksploatacji, dokonywano niezbędnych napraw.

(akta kontroli tom I str. 233-242, 288-337, 341-350)

Stwierdzone
nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

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

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

³⁰ Wykonanie jednego z wniosków z kontroli przeprowadzonej w dniach 17-31 marca 2020 r. dotyczącego braku udokumentowania sporządzenia wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu zostało zawieszone z uwagi na wątpliwości co do prawidłowej metodyki wypełniania wykazu. SKM Sp. z o.o. zwróciła się pismem ZBP-0161-5/20-385 z 26 maja 2020 r. do Prezesa UTK o zajęcie stanowiska i wskazanie prawidłowej metodyki.

³¹ Częściowa realizacja dotyczyła zaleceń z 2019 r., dla których zaplanowano kontynuację realizacji w 2020 r.

³² System informatyczny klasy EAM (Enterprise Asset Management) zakupiony w 2016 r.

³³ EZT nr SKMWA301 (złożony z czterech pojazdów/członów pojazdu o nr EVN: 94512150001-7, 94512150002-5, 94512150003-3, 94512150004-1) i nr SKMWA404 (złożony z 6 pojazdów/członów pojazdu o nr EVN: 94512160019-7, 94512160020-5, 94512160021-3, 94512160022-1, 94512160023-9, 94512160024-7).

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

Opis stanu faktycznego

Liczba pociągów pasażerskich uruchamianych w latach 2018-2020 (I pół.) przez SKM Sp. z o.o. średnio dziennie wynosiła odpowiednio: 224, 232 i 228. Wszystkie były wyposażone fabrycznie w urządzenia umożliwiające bezpieczne wsiadanie i wysiadanie osób o ograniczonej zdolności poruszania się³⁴, a także w system monitorowania wizyjnego bezpieczeństwa podróżnych³⁵. Nie były wyposażone w defibrylatory serca. Zgodnie z wyjaśnieniami Kierownika Działu Kierowników Pociągów, nie odnotowano przypadków braku możliwości komunikacji kierownika pociągu z osobą niesłyszącą i z zaburzeniami mowy. Pojazdy SKM Sp. z o.o. posiadały niezbędne tablice informacyjne³⁶, a kierownicy pociągów zostali wyposażeni w służbowe tablety umożliwiające m.in. komunikowanie się z osobami z zaburzeniami mowy i słuchu. Natomiast p.o. Zastępcy Dyrektora Pionu Inwestycji poinformował, że zamontowanie defibrylatorów w użytkowanych pojazdach planowane jest na przełom 2020/2021 r., a nowe EZT, które będą dostarczone w 2022 r. mają być wyposażone w defibrylatory serca.

(akta kontroli tom II str. 1-2, 14-16, 38-40, 151-163, 262-265, 297-298, 305)

Według stanu na koniec okresu, liczba osób zatrudnionych jako kierownik pociągu wynosiła 121 osób w 2018 r., 123 osoby w 2019 r. i 130 w 2020 r. (I pół.), a maszynistów odpowiednio 109, 110 i 116. W okresie objętym kontrolą przeszkolono z zakresu udzielania pierwszej pomocy i obsługi defibrylatora łącznie 112 kierowników pociągu i 109 maszynistów.

(akta kontroli tom II str. 3, 38-40, 262-265, 343)

Eksplloatowane przez SKM Sp. z o.o. EZT wyposażono w środki i urządzenia zapewniające pasażerom bezpieczeństwo oraz poprawiające komfort podróży: systemy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, urządzenia i środki przeciwpożarowe oraz służące do ewakuacji pasażerów, urządzenia informacji dla podróżnych³⁷. W zakresie utrzymania właściwego stanu technicznego tych środków i urządzeń oraz utrzymania czystości miejsc w pociągach³⁸, obowiązywały w SKM Sp. z o.o. przepisy wewnętrzne³⁹, w tym procedury SMS. Stan techniczny pociągów podlegał cyklicznym przeglądom⁴⁰, wewnętrzne czyszczenie pojazdów było realizowane na bocznicach kolejowej przez pracowników firmy zewnętrznej⁴¹. Stan czystości pociągów oraz realizacja umów czyszczenia składów były przedmiotem kontroli wewnętrznych.

(akta kontroli tom I str. 175-214, 223-242, 288-350, 373-419, tom II str. 48, 58, 340-342, 359-440)

Łączna liczba skarg i wniosków pasażerów dotyczących poprawy bezpieczeństwa i warunków eksploatacji pociągów wykorzystywanych do przewozów wyniosła 351 w 2018 r., 323 w 2019 r. i 241 w 2020 r. (do 30 czerwca). Liczba skarg wyniosła:

- 328 w 2018 r., w tym 188 uznano za uzasadnione,

³⁴ Windy lub podesty dla wózków, rozkładane platformy transportowe.

³⁵ Tj. system monitoringu pozwalający personelowi pokładowemu na obserwację wagonów i podejmowanie działań zapobiegających ewentualnym zagrożeniom dla podróżnych lub dewastacjom mienia kolejowego.

³⁶ Tj. elektroniczne tablice kierunkowe wewnętrzne i zewnętrzne.

³⁷ Elektroniczne tablice kierunkowe wewnętrzne i zewnętrzne, instalację rozgłoszeniową.

³⁸ W EZT nie ma przedziałów i toalet.

³⁹ Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, procedura P/04, P/05, P/10, P/17 oraz SKM-1, SKM-2, SKM-6, SKM-8, SKM-11, SKM-24 Instrukcja o utrzymaniu w czystości elektrycznych zespołów trakcyjnych.

⁴⁰ W ramach przeglądów weryfikowano m.in. sprawność poszczególnych systemów oraz ważność legalizacji wyposażenia podlegającego okresowemu sprawdzeniu, w tym wyposażenia ppoż.

⁴¹ Na podstawie umów nr GOZ-352-1/17 z 9 maja 2017 r., nr FZP-353-3/19 z 14 czerwca 2019 r., nr FZP-352-3/19 z 16 lipca 2019 r.

- 295 w 2019 r., w tym 175 uznano za uzasadnione,
- 241 w 2020 r. (do 30 czerwca), w tym 116 uznano za uzasadnione.

Skargi uznane przez SKM za zasadne były załatwiane poprzez udzielenie pasażerowi odpowiedzi wyjaśniającej i przeproszenia, po wyjaśnieniu i usunięciu nieprawidłowości w działach odpowiedzialnych za dany obszar oraz wyciągnięcie konsekwencji względem osób odpowiedzialnych. Liczba skarg w zakresie dotyczącym:

- niewłaściwego stanu technicznego lub czystości miejsc do siedzenia wynosiła 52 w 2018 r., 28 w 2019 r. i 8 w 2020 r. (do 30 czerwca),
- niesprawnego systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji w pociągach wynosiła 15 w 2018 r., 28 w 2019 r. i 13 w 2020 r. (do 30 czerwca),
- zatłoczenia w pociągach wynosiła 8 w 2018 r., 18 w 2019 r. i 10 w 2020 r. (do 30 czerwca),
- innych skarg związanych z poprawą bezpieczeństwa lub komfortu podróży wynosiła 253 w 2018 r., 221 w 2019 r. i 210 w 2020 r. (do 30 czerwca).

(akta kontroli tom II str. 29-31, 344)

W latach 2018-2020 (I pół.) zagadnienia związane ze stanem technicznym i czystością miejsc dla pasażerów, sprawnością systemu ogrzewania, wentylacji lub klimatyzacji, zalegalizowaniem urządzeń i środków ppoż oraz oznakowaniem, informacją i narzędziami umożliwiającymi sprawną ewakuację pasażerów, były przedmiotem odpowiednio 108, 140 i 11 kontroli wewnętrznych⁴² oraz czterech, jednej i dwóch kontroli UTK. W ich wyniku stwierdzono m.in. zabrudzone półki bagażowe, niewłaściwe działanie części tablic relacyjnych, nieprawidłowe działanie klimatyzacji, dysponowanie taboru z uszkodzonymi drzwiami bocznymi, niezapewnienie podróżnym odpowiednich warunków (zatłoczenie w pociągu). Na podstawie badania próby dokumentacji pięciu wynikowych kontroli wewnętrznych⁴³ oraz trzech wynikowych kontroli zewnętrznych⁴⁴ przeprowadzonych w kolejnych latach stwierdzono, że SKM Sp. z o.o. podejmowała skuteczne działania prowadzące do wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości. Polegały one m.in. na dokonaniu naprawy tablic systemu informacji dla pasażerów, przeglądzie funkcjonowania klimatyzacji, weryfikacji możliwości zmiany częstotliwości kursowania pociągów.

(akta kontroli tom II str. 27-28, 57-58)

W związku z występującym w I pół. 2020 r. stanem zagrożenia epidemicznego, a następnie stanem epidemii, Zarząd Spółki 2 marca 2020 r. powołał Zespół ds. zabezpieczenia pasażerów pociągów i pracowników Spółki przed koronawirusem⁴⁵. W wyniku prac Zespołu podjęto działania mające na celu utrzymanie oferty przewozowej, m.in. uruchomiono dodatkowe zasoby kadrowe do drużyn pociągowych, realizowano zakupy środków ochrony i dezynfekcji, na bieżąco analizowano ryzyko związane z zachowaniem płynności realizacji zadań z zakresu utrzymania taboru. Podjęte w Spółce działania dotyczące bieżącej obsługi pociągów polegały m.in. na poleceniu⁴⁶ drużynom pociągowym stosowania centralnych systemów otwierania drzwi, wyposażeniu pociągów w plakaty informujące o ograniczeniu liczby dostępnych miejsc i konieczności zachowania dystansu społecznego, wyznaczeniu bezpiecznych stref dla kierowników pociągu,

⁴² Przeprowadzonych przez Dział Kontroli i Dział Kontroli Wewnętrznej. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym od 1 sierpnia 2019 r. w Spółce funkcjonował Dział Kontroli, w okresie od 4 grudnia 2017 r. do 31 lipca 2019 r. był to Dział Kontroli Wewnętrznej.

⁴³ Kontrole przeprowadzone w dniach 1 lutego i 12 czerwca 2018 r., 30 kwietnia i 11 lipca 2019 r. oraz 26 lutego 2020 r. w zakresie dotyczącym m.in. realizacji harmonogramu czyszczenia pojazdów, kontroli pracy drużyn pociągowych, kontroli działania urządzeń informacji dla podróżnych.

⁴⁴ Kontrole przeprowadzone 10 kwietnia 2018 r., od 10 do 12 czerwca 2019 r. i od 17 do 31 marca 2020 r.

⁴⁵ Uchwała nr 50/2020 Zarządu SKM Sp. z o.o.

⁴⁶ Polecenie służbowe przekazane pracownikom 4 marca 2020 r. w formie sms wysłanego przez dyspozytora.

wyposażeniu drużyn pociągowych w środki ochrony osobistej, poleceniu dokonywania dezynfekcji poręczy i przycisków w pojazdach na stacjach zwrotnych. Od 26 marca 2020 r., w związku z wprowadzeniem ograniczenia możliwości skorzystania z przejazdu liczby osób nie większej niż połowa liczby miejsc siedzących, w pociągach SKM Sp. z o.o. umieszczono odpowiednie oznakowanie. W związku z podwyższeniem od 16 maja i 1 czerwca 2020 r. obowiązującego limitu pasażerów w transporcie publicznym, oznakowanie to zostało zaktualizowane.

Zarząd SKM Sp. z o.o. przyjął Zasady postępowania na wypadek podejrzenia zarażenia chorobą szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną⁴⁷, które przekazano pracownikom do stosowania. System powiadamiania służb medycznych o podejrzeniu choroby na obszarze kolejowym lub w pociągu oraz zasady działania personelu pokładowego w takiej sytuacji określono w §§ 5 i 6 oraz w załączniku nr 3 do Zasad postępowania. Zgodnie z § 5 ust. 13 Zasad postępowania, skład pociągu, w którym stwierdzono obecność osoby z objawami zarażenia, należało wycofać z ruchu i skierować na wyznaczone stanowisko w celu dezynfekcji środkami antyseptycznymi.

(akta kontroli tom II str. 61-121, 151-159, 164-192, 441-462)

Pełnomocnik Zarządu wyjaśnił, że z uwagi na specyfikę budowy EZT, nie wydzielono miejsca dla osób z podejrzeniem zarażenia. Szczegóły postępowania z takimi osobami określono w Zasadach postępowania.

(akta kontroli tom II str. 63-65)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Zarząd SKM Sp. z o.o. omawiał zagadnienia dotyczące stanu technicznego pojazdów kolejowych na 41 posiedzeniach w 2018 r., 44 w 2019 r. i 10 w 2020 (I pół.) oraz podjął uchwały dotyczące udzielania zamówień na wykonanie obsługi trzeciego i czwartego poziomu utrzymania odpowiednio: 13⁴⁸ i 15⁴⁹ EZT, a także serwisu pogwarancyjnego wyposażenia informatycznego pojazdów⁵⁰. Zarząd SKM Sp. z o.o. nie podejmował decyzji o modernizacji, znaczącej modyfikacji lub wymianie pojazdów kolejowych, niespełniających wymaganych parametrów zapewniających bezpieczeństwo eksploatacji, ponieważ nie wystąpiły sytuacje, w których uznano stan techniczny pojazdów kolejowych za zagrażający bezpieczeństwu. Przedsięwzięcia związane z opisanym poniżej zakupem nowego taboru uwzględniono w Planach gospodarczych SKM Sp. z o.o. na lata 2018 i 2019.

(akta kontroli tom I str. 135-157, tom II str. 61-62, 122-132, 262-264, 266, 357-358)

⁴⁷ Uchwałą nr 68/2020 z dnia 17 marca 2020 r., dalej Zasady postępowania.

⁴⁸ Uchwały Zarządu: nr 69/2019 z 27 lutego 2019 r. i nr 96/2018 z 19 marca 2018 r.

⁴⁹ Uchwały Zarządu: nr 37/2020 z 19 lutego 2020 r., nr 24/2020 z 29 stycznia 2020 r. i nr 245/2019 z 20 sierpnia 2019 r.

⁵⁰ Uchwały Zarządu: nr 94/2019 z 18 marca 2019 r., nr 316/2018 z 27 listopada 2018 r.

Z uwagi na stwierdzoną potrzebę rozszerzenia oferty przewozowej⁵¹ w Spółce zaplanowano przedsięwzięcia mające na celu pozyskanie nowych EZT. W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w formie przetargu nieograniczonego, 21 maja 2018 r. SKM Sp. z o.o. podpisała umowę z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.⁵² na dostawę fabrycznie nowych 13 EZT wraz z 15-letnim okresem ich utrzymania, pakietem szkoleń oraz prawem opcji w zakresie dostawy dodatkowych ośmiu EZT. Wartość zakupu pojazdów kolejowych wynosiła 244 400,0 tys. zł netto. Z uwagi na istotne opóźnienia po stronie wykonawcy⁵³, 17 października 2019 r. odstąpiono od umowy z PESA S.A.

(akta kontroli tom I str. 135-157, 568-589, tom II str. 17-18, 122-125, 268-271)

Po przeprowadzeniu kolejnego przetargu nieograniczonego, 7 kwietnia 2020 r. zawarto z firmą Newag S.A. umowę na dostawę 21 nowych EZT wraz z 7-letnim okresem ich utrzymania oraz przeprowadzeniem szkoleń. Wartość zakupu pojazdów kolejowych wynosiła 452 700,0 tys. zł netto. Wszystkie pojazdy powinny być dostarczone do 30 listopada 2022 r. Planowana wartość dofinansowania ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020⁵⁴ zamówienia wynikającego z umowy z firmą Newag S.A. to 180 000,0 tys. zł netto.

(akta kontroli tom I str. 135-157, 555-567, 590-609, tom II str. 17, 61-62, 122-125, 262-264, 267, 308, 345-346, 471)

Pełnomocnik Zarządu wyjaśnił, że powodem zawarcia w umowie z PESA S.A. prawa opcji na dostawę dodatkowych ośmiu EZT oraz braku takich zapisów w umowie z Newag S.A. był fakt, że w dniu ogłaszania przetargu skutkującego podpisaniem umowy z PESA S.A., SKM Sp. z o.o. nie miała jeszcze przyznanego unijnego dofinansowania umożliwiającego zakup większej liczby pojazdów. Przetarg na dostawę pojazdów, w ramach którego w projekcie umowy zawarto prawo opcji ogłoszono 24 października 2017 r., a podpisanie umowy przysługujące dofinansowanie UE dla SKM Sp. z o.o. nastąpiło 4 kwietnia 2018 r.

(akta kontroli tom II str. 347-349)

W latach 2018-2020 (I pół.) w procesie eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego przez Przewoźnika odnotowano odpowiednio: osiem, osiem i trzy wypadki oraz cztery, pięć i jeden incydent. W okresie objętym kontrolą nie miały miejsca poważne wypadki. Wypadki i incydenty nie były spowodowane złym stanem technicznym pojazdów kolejowych. Dwa z powyższych wypadków miały miejsce na przejazdach kolejowych kategorii D. W ich wyniku Spółka poniosła koszty w łącznej wysokości 23,0 tys. zł.

Prezes Zarządu SKM Sp. z o.o. dwukrotnie⁵⁵ zwracał się do Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie PKP PLK S.A.⁵⁶ w sprawie analizy zagrożenia związanego z funkcjonowaniem niestrzeżonego przejazdu kolejowo-drogowego w km 0,922 linii kolejowej nr 10 i wdrożenia odpowiednich działań. W pismach wskazał m.in. na przypadki wjazdu kierowców na przejazd bezpośrednio przed zbliżającym się pociągiem. W odpowiedzi⁵⁷ na pierwsze wystąpienie przedstawiciel ZLK

⁵¹ Określona m.in. w dokumentach strategicznych takich jak Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020, Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020.

⁵² Dalej PESA S.A.

⁵³ Wynoszące powyżej 30 dni od terminów dostaw dwóch pierwszych pojazdów.

⁵⁴ 4 kwietnia 2018 r. SKM Sp. z o.o. podpisała z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę nr POIS.05.02.00-00-0022/17-00 o dofinansowanie projektu „Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I” dotyczącego zakończonej w 2017 r. modernizacji Stacji Techniczno-Postojowej Warszawa-Szcześliwice oraz zakupu 21 pojazdów.

⁵⁵ Pisma nr GPB-0163-18/16-1048 z 3 listopada 2016 r. i nr ZBP-0163-3/20-157 z 24 lutego 2020 r.

⁵⁶ Tj. zarządcy infrastruktury, z której Przewoźnik korzysta podczas realizowanych przez siebie przewozów. Dalej: ZLK.

⁵⁷ Pismo nr IZDK1f-5003-135/16 z 15 listopada 2016 r.

poinformował, że zabezpieczenie przejazdu jest właściwe dla kategorii D, a ZLK wystosował pismo do Komendy Powiatowej Policji w Legionowie o zdyscyplinowanie kierowców. W odpowiedzi⁵⁸ na drugie wystąpienie, Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych ZLK poinformował, że nie jest planowana zmiana kategorii wskazanego przejazdu i trwają ustalenia dotyczące zarządcy drogi⁵⁹.

W okresie 2018-2020 (I połowa) w SKM Sp. z o.o. wystąpiło łącznie 16 przypadków zderzeń pojazdów kolejowych z dzikimi zwierzętami, w wyniku których Spółka poniosła koszty naprawy szkód w wysokości 44,4 tys. zł, a w dwóch przypadkach wystąpiła konieczność wyłączenia pojazdu z ruchu⁶⁰. 8 lipca 2020 r. Prezes Zarządu SKM Sp. z o.o. wystąpił⁶¹ do ZLK o podjęcie działań w celu usunięcia nieprawidłowości dotyczącej możliwości wtargnięcia zwierzyny pod poruszający się pojazd, ze wskazaniem linii, na których najczęściej dochodzi do tego typu zdarzeń. Kwestie kolizji ze zwierzyną leśną były również poruszane na spotkaniach z PKP PLK S.A. dotyczących zarządzania ryzykiem wspólnym. SKM Sp. z o.o. nie ma informacji, czy PKP PLK podejmowała działania polegające na wygradzaniu dostępu do linii kolejowych w miejscach migracji zwierząt.

(akta kontroli tom II str. 32, 297-301, 306-307, 310-322)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

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

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

Zasady współpracy pomiędzy Przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury, tj. PKP PLK S.A. w zakresie wykorzystywania wskazań urządzeń dSAT regulował § 6 umów zawartych pomiędzy tymi podmiotami w zakresie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładach jazdy na dany rok⁶². W umowach tych przewidziano, że po wystąpieniu zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi, mienia i środowiska, powiadamia się maszynistę pojazdu trakcyjnego. Natomiast w § 26 pkt 4 Instrukcji SKM-1 wskazano, że w przypadku wykrycia nieprawidłowości przez przytorowe urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury⁶³.

(akta kontroli tom I str. 529-548, tom II str. 200-207, 250-258, 354-356, 463-470)

Zgodnie z informacją od PKP PLK S.A., w okresie 2018-2020 (I pół.)⁶⁴ w trakcie przejazdów przez strefy pomiarowe, urządzenia dSAT zarejestrowały łącznie 80

⁵⁸ Pismo nr IZDK1f-5003-37/2020 z 26 marca 2020 r.

⁵⁹ Jeżeli nie uda się zakończyć procedury do października 2020 r., przejazd zostanie zlikwidowany.

⁶⁰ Wyłączenie pojazdu SKMWA 401 w okresie od 21 do 24 września 2018 r. oraz pojazdu SKMWA 406 w dniu 15 lutego 2020 r.

⁶¹ Pismo nr ZPB-72-1/20-501.

⁶² Umowa nr 60/012/042/00/27000032/17 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, umowa Nr 60/012/163/00/27000032/18 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019, umowa nr 60/012/0116/19 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020.

⁶³ Tj. procedur PKP PLK S.A. w tym instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 oraz wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3.

⁶⁴ Do 20 maja 2020 r.

przekroczeń wartości progowych, dla których właściciel taboru został zidentyfikowany jako SKM Sp. z o.o., w tym przekroczenia poziomu: alarmowego (sześć przypadków) i ostrzegawczego (71) dla temperatury hamulców, wartości granicznej dla płaskiego miejsca (jeden), poziomu ostrzegawczego temperatury maźnicy (jeden) i poziomu ostrzegawczego przeciążenia dynamicznego (jeden).

(akta kontroli tom I str. 522-528, tom II str. 41)

Awarie taboru, do których dochodziło w trakcie pracy przewozowej oraz ewentualne wyłączenia pojazdów w wyniku tych awarii odnotowywano w Rejestrze awarii na szlaku. W latach 2018-2020 (I pół.) nie wyłączono z ruchu kolejowego, na podstawie wskazań urządzeń dSAT, pojazdów eksploatowanych przez SKM Sp. z o.o. U Przewoźnika nie prowadzono innego rodzaju dokumentacji w zakresie przekazywanych przez zarządcę wskazań urządzeń dSAT.

Ponadto w wyniku realizacji zaleceń przeprowadzonej w PKP PLK S.A. kontroli wewnętrznej⁶⁵, 21 kwietnia 2020 r. (tj. po niemal 3 tygodniach) zarządca infrastruktury przekazał Przewoźnikowi pisemne wezwanie⁶⁶ do niezwłocznego wyłączenia dwóch EZT⁶⁷ z eksploatacji i poddania ich zestawów kołowych szczegółowym badaniom celem wyeliminowania nieprawidłowości wskazanych przez urządzenie dSAT 3 kwietnia 2020 r. Dotyczyły one przekroczenia stanu granicznego podwyższonej temperatury hamulców. Przeprowadzone niezwłocznie przez Przewoźnika sprawdzenie stanu kwestionowanego taboru i jego układu hamulcowego⁶⁸ nie potwierdziło zgłoszonych nieprawidłowości, pojazdy dopuszczono do dalszej eksploatacji, a PKP PLK S.A. udzielono odpowiedzi⁶⁹. Na wykorzystywanej przez SKM Sp. z o.o. trasie objętej monitoringiem urządzeń dSAT⁷⁰ nie doszło w badanym okresie do poważnych wypadków, wypadków ani incydentów spowodowanych awariami taboru.

(akta kontroli tom I str. 549-554, tom II str. 33, 41-42, 200-207, 211-228, 250-258, 297-299, 302-304)

Pełnomocnik Zarządu wyjaśnił m.in., że w sytuacji otrzymania od operatora lub dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. informacji o przekroczeniu progów ostrzegawczych lub stanów awaryjnych wykazanych przez urządzenia dSAT, maszyniści wykonywali oględziny techniczne pojazdu, próbę hamulca, a po stwierdzeniu braku przeciwwskazań do kontynuowania jazdy, zgłaszali ten fakt dyżurnemu ruchu. Postępowanie maszynistów w tym zakresie regulował § 26 pkt 4 Instrukcji SKM-1 oraz § 76 pkt 12 Instrukcji PKP PLK S.A. o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1). Ponieważ przekazane maszynistom informacje o wskazaniach urządzeń dSAT (w zakresie ewentualnej niesprawności taboru lub konieczności wyłączenia pojazdu z ruchu) nie zostały potwierdzone, zgłoszeń tych nie odnotowano w ww. Rejestrze awarii na szlaku i książkach pokładowych pojazdów kolejowych.

W trakcie niniejszej kontroli NIK, 12 czerwca 2020 r. Kierownik Działu Realizacji Przewozów Spółki polecił dyspozytorom ruchu wpisywanie do Rejestru awarii pojazdów na szlaku wszystkich zgłoszonych wskazań urządzeń dSAT dotyczących potencjalnej niesprawności pojazdów, niezależnie od faktu, czy niesprawności te zostały potwierdzone.

(akta kontroli tom II str. 222, 253-258, 302-303, 325-327, 354-356, 463-470)

⁶⁵ Protokół kontroli nr IZKA1-09211-32/20 z dnia 17 kwietnia 2020 r., podpisany w dniu 21 kwietnia 2020 r.

⁶⁶ Pismo nr IZATa-5432-22/2020.

⁶⁷ SKMWA 303 i SKMWA 304.

⁶⁸ Dokonano m.in. sprawdzenia temperatury maźnic i tarcz hamulcowych, oględzin układu hamulcowego oraz wykonano szczegółową próbę hamulca.

⁶⁹ Nr ZPB-0163-9/20-473 z 10 czerwca 2020 r.

⁷⁰ Linia nr 447 (Pruszków-Warszawa Zachodnia) o długości 12,8 km.

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonywanie przez SKM Sp. z o.o. zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia 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	Wymagane kwalifikacje, obowiązki i uprawnienia maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich⁷¹ określono w procedurach SMS⁷² oraz instrukcjach wewnętrznych SKM-1, SKM-2 oraz SKM-14⁷³, a także Procedurze jakości kształcenia obowiązującej w Ośrodku Szkolenia i Egzaminowania Maszynistów i Kandydatów na Maszynistów zawierającej szczegółowe regulacje w tym zakresie. (akta kontroli tom I str. 175-214, 223-232, 243-260, tom II str. 49, 229) W ramach nadzoru nad posiadaniem przez maszynistów wymaganych kwalifikacji, w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów⁷⁴ przeprowadzano sprawdziany wiedzy i umiejętności. Organizowano również pouczenia okresowe dla maszynistów i kierowników pociągu oraz egzaminy dla kierowników pociągu. Powyższe działania realizowano w oparciu o sporządzane co roku Plany szkoleń dla pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w których określano m.in. wykonawców szkoleń. W zakresie badań i orzeczeń lekarskich, w tym psychologicznych, ww. pracowników pełniony przez Dział Personalny⁷⁵ nadzór polegał m.in. na monitorowaniu terminów kolejnych badań, informowaniu kierowników działów o zbliżających się terminach badań podległych pracowników, wystawianiu skierowań na badania okresowe, kontrolne i wstępne. (akta kontroli tom I str. 26-118, 243-260, 420-478, tom II str. 151-159, 193-199) W latach 2018-2020 (I pół.) zagadnienia związane z zapewnieniem wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowym wykonywaniem zadań przez maszynistów i drużyny konduktorskie były przedmiotem odpowiednio: 584, 738 i 159 kontroli wewnętrznych, w tym odpowiednio: - 582, 734 i 155 kontroli dotyczyło wymagań, jakie muszą być spełnione przez osoby zatrudnione na stanowiskach maszynistów oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich, - jedna, trzy i trzy kontrole obejmowały weryfikację spełniania przez maszynistów wymogów określonych w art. 22 ust. 2, 22b ust. 1a i 22ca uotk⁷⁶,

⁷¹ W SKM Sp. z o.o. nie zatrudniano pracowników na stanowiskach konduktorów. Wykaz stanowisk pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe obejmował: maszynistę, prowadzącego pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej, kierownika pociągu, dyżurnego ruchu, rewidenta ruchu i ustawiacza.

⁷² Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w części V.13 Zarządzanie kompetencjami personelu; procedura P/04, P/12.

⁷³ Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, szkoleniu i egzaminach pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

⁷⁴ Ośrodek prowadzony przez SKM Sp. z o.o., wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów nr PL/29/2017 z dnia 7 czerwca 2017 r.

⁷⁵ Od 1 marca 2020 r. Dział Personalny, w okresie od 1 sierpnia 2019 r. do 29 lutego 2020 r. Dział Kadr, od 4 grudnia 2017 r. do 31 lipca 2019 r. Zespół Kadrowo-Placowy.

⁷⁶ Tj. wymagań dotyczących posiadania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz składania przez maszynistów oświadczeń w zakresie świadczenia pracy lub usług na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej.

- po jednej kontroli rocznie w zakresie czasu pracy maszynistów.

Nieprawidłowości stwierdzono odpowiednio w wyniku 12, 11 i trzech kontroli. Dotyczyły one m.in. na niezgodnego z instrukcją wykonania szczegółowej próby hamulca, braku tablic relacyjnych oraz przekroczenia prędkości prowadzonego pociągu. Działania naprawcze polegały m.in. na wdrożeniu postępowań wyjaśniających, przeprowadzeniu rozmów instruktażowych, poddaniu maszynisty sprawdzianowi wiedzy i umiejętności.

Zagadnienia związane z zapewnieniem wymaganych kwalifikacji oraz prawidłowym wykonywaniem zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich były przedmiotem sześciu⁷⁷ audytów wewnętrznych, które nie wykazały niezgodności w tych obszarach.

(akta kontroli tom II str. 34-35)

Z wyjaśnień Kierownika Działu Kontroli wynika, że zagadnienia związane z czasem pracy maszynistów i kierowników pociągów weryfikowano również w trakcie kontroli wykonywania obowiązków służbowych przez pracowników drużyn pociagowych⁷⁸ oraz kontroli ATM⁷⁹. Do tworzenia harmonogramów i rozliczania czasu pracy maszynistów wykorzystywano system informatyczny pn. DPK Wieliczka, zawierający algorytmy do samoczynnej weryfikacji poprawności sporządzanego harmonogramu z obowiązującymi przepisami.

(akta kontroli tom II str. 272-273)

W latach 2018-2019 Przewoźnik przeprowadził odpowiednio 410 i 145 kontroli wykrywających spożycie alkoholu przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich i nie wykazały one nieprawidłowości. W związku z treścią komunikatu zamieszczonego 27 czerwca 2019 r. na stronie internetowej Urzędu Ochrony Danych Osobowych⁸⁰ dotyczącego braku możliwości samodzielnego prowadzenia przez pracodawcę kontroli stanu trzeźwości pracowników, od lipca 2019 r. SKM Sp. z o.o. zaprzestała realizacji samodzielnych kontroli w tym zakresie⁸¹.

(akta kontroli tom II str. 10-13, 34, 272-296, 323-327, 345-349)

Obszar posiadania zdolności psychofizycznych przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich do pracy na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych nie był przedmiotem odrębnych kontroli. Bieżący stan psychofizyczny członków drużyn pociagowych był oceniany w trakcie kontroli wykonywania obowiązków służbowych.

(akta kontroli tom I str. 373-432, tom II str. 34, 274-296)

Kierownik Działu Kontroli wyjaśnił, że w planach kontroli i protokołach kontroli wewnętrznej zakres oceny stanu psychofizycznego ujmowano w jednym punkcie wraz z kontrolą trzeźwości i oceny takiej dokonywano systematycznie do czerwca 2019 r. W związku z komunikatem UODO, zaprzestano oddzielnej sprawozdawczości w zakresie oceny stanu psychofizycznego, jednak kontynuowano wzrokową ocenę stanu pracowników pełniących służbę, co uwzględniano w protokołach kontroli.

(akta kontroli tom II str. 272-273)

Obszar posiadania wymaganych przepisami kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich był również przedmiotem siedmiu⁸² kontroli UTK. Jedyne stwierdzone

⁷⁷ Po trzy w latach 2018 i 2019.

⁷⁸ m.in. fizyczna obecność w pracy i obsługa wyznaczonych pociągów zgodnie z harmonogramem pracy.

⁷⁹ Rejestratorów parametrów jazdy, w trakcie której weryfikowano, czy maszyniści posługują się indywidualnie przyznanymi kluczami do pojazdu umożliwiającymi jego uruchomienie.

⁸⁰ Dalej: UODO.

⁸¹ Od lipca 2019 r. Spółka nadal nie przeprowadza samodzielnych kontroli stanu trzeźwości pracowników.

⁸² Trzy w 2018, trzy w 2019 r. i jedna w 2020 r.

nieprawidłowości⁸³ dotyczyły dwóch przypadków zamieszczenia nieprawidłowych wpisów w karcie znajomości szlaku. W celu wyeliminowania ww. błędów w dokumentach związanych ze znajomością szlaku, dokonano korekty nieprawidłowych wpisów oraz zweryfikowano poprawność pozostałych.

(akta kontroli tom II str. 36, 59)

Na podstawie próby obejmującej pięć osób zatrudnionych w latach 2018-2020 (I pół.) na stanowiskach maszynistów i pięciu kierowników pociągu ustalono, że osoby te spełniały warunki niezbędne do wykonywania pracy na powierzonych stanowiskach w zakresie obejmującym szkolenia i egzaminy, badania lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do pracy na stanowiskach kolejowych, uzyskania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz zachowania ich ważności, a także spełniały inne wymagania określone w art. 22d uotk. Maszyniści składali oświadczenia związane z czasem ich pracy zgodnie z zasadami określonymi w art. 22ca uotk. Maszyniści i kierownicy pociągów wykonywali pracę w systemie równoważnego czasu pracy, a czas pracy wszystkich pracowników objętych badaniem, którzy świadczyli pracę w IV kwartale 2019 r.⁸⁴ był przestrzegany.

(akta kontroli tom I str. 119-134, 420-486)

Stwierdzone
nieprawidłowości
OCENA CZĄSTKOWA

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

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

IV. Uwagi i wnioski

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

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Warszawa, 28 lipca 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Kontroler
Maria Więckowska
główny specjalista
kontroli państwowej

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

.....
podpis

⁸³ Kontrola przeprowadzona 28 marca 2018 r.

⁸⁴ Tj. czterech maszynistów i trzech kierowników pociągu.