



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN-4114-01-03/2012

I/12/003

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

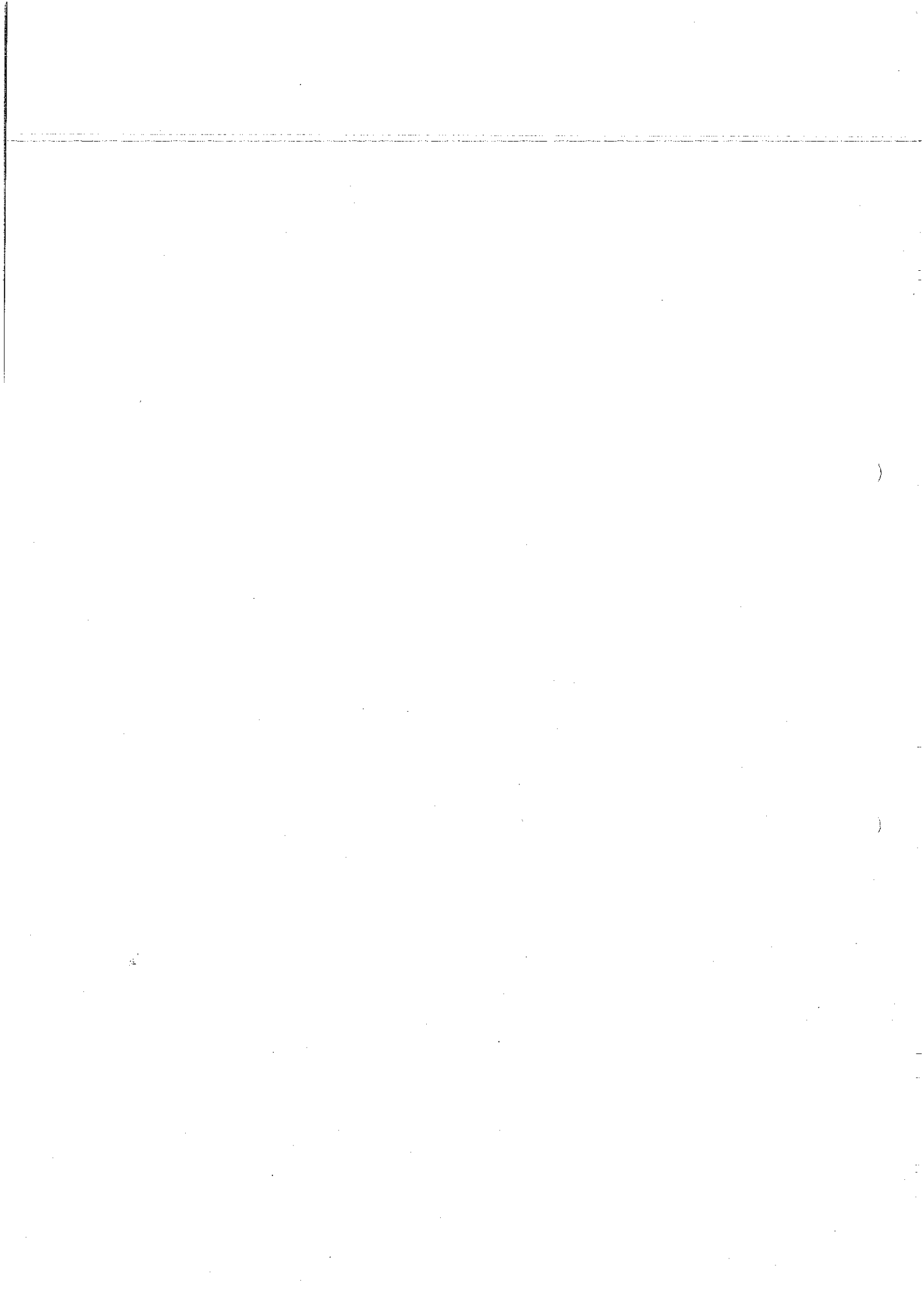
NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43

[kin@nik.gov.pl](mailto:kin@nik.gov.pl)

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1



## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli I/12/003 - Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce.

Jednostka  
przeprowadzająca  
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury.

Kontrolerzy

1. Wojciech Tokarski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82461 z dnia 24 sierpnia 2012 r.
2. Andrzej Sykała, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr 82462 z dnia 24 sierpnia 2012 r.
3. Waldemar Wypych, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82475 z dnia 9 października 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-4, 51-52)

Jednostka  
kontrolowana

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 (zwana dalej także: PKP PLK S.A. bądź Spółka).

Kierownik jednostki  
kontrolowanej

Zarząd PKP PLK S.A. w składzie:

Remigiusz Paszkiewicz - Prezes Zarządu  
Józefa Majerczak Członek Zarządu - Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury  
Andrzej Pawłowski Członek Zarządu - Dyrektor ds. eksploatacji  
Karol Depczyński Członek Zarządu - Dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych  
Jacek Kałaur Członek Zarządu - Dyrektor ds. pracowniczych  
Aleksander Wołowicz Członek Zarządu - Dyrektor ds. inwestycji

## II. Ocena kontrolowanej działalności

Kontrolą niniejszą objęto wykonywanie zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (brk), w okresie 2011 r. – 2012 r. (do czasu zakończenia kontroli, tj. 20 grudnia 2012 r.).

W okresie objętym kontrolą zagadnienia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem i brk, w Centrali PKP PLK S.A. należały do Biura Bezpieczeństwa. Od 3 lipca 2012 r. - jeszcze w trakcie czynności kontrolnych NIK, Decyzją Zarządu Biuro to zostało podporządkowane bezpośrednio Członkowi Zarządu – Dyrektorowi ds. eksploatacji. Wcześniej było ono nadzorowane przez Wiceprezesa Zarządu – Dyrektora ds. strategii i rozwoju.

(dowód: akta kontroli, str. 7-15 i 1457-1460)

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>1</sup> działalność skontrolowanej jednostki w zakresie wykonywania zadań związanych z brk, w objętym kontrolą okresie.

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Ocenę negatywną uzasadnia zakres i waga stwierdzonych nieprawidłowości przedstawionych w niżej wymienionych ocenach częściowych, dotyczących istotnych dla brk zagadnień.

A. Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki ze względu na:

1. Niedostateczną realizację istotnych zadań warunkujących prawidłowe funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w PKP PLK S.A. Stwierdzono:
  - a. nieaktualizowanie dokumentacji SMS w związku ze zmianami kluczowej dla zapewnienia brk, Instrukcji Ir-1 (R-1) oraz nieaktualizowanie danych odnośnie stanu zatwierdzenia części wewnętrznych przepisów Spółki przywoływanych w rozdziale 24 SMS ,

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

b. niedostateczną, nierzetelną realizację procedur dotyczących utrzymania infrastruktury kolejowej tj. istotnego obszaru dla brk, co przejawiało się m.in. znacznym udziałem infrastruktury kolejowej poniżej stanu umożliwiającego bezawaryjnie prowadzenie ruchu pociągów, wprowadzaniu ograniczeń prędkości bądź awaryjnych trybów sterowania ruchem (na sygnały zastępcze – dalej ozn. skrótowo SZ), długotrwałym pozostawianiem usterek bez naprawy, zaniedbaniami w zakresie dokładności i terminowości dokonywania przeglądów stanu infrastruktury kolejowej.

c. nierealizowanie ważnej dla brk procedury SMS-PD-02 „Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, poprzez niewykonywanie audytów SMS, których celem winno być wykrywanie zaniedbań i nieprawidłowości w funkcjonowaniu SMS, ujawnianie przyczyn i źródeł ich powstawania, oraz sprawne i skuteczne wnioskowanie o usprawnienia działań jednostek organizacyjnych Spółki. Proces audytowania SMS nie został wdrożony w PKP PLK S.A. w ciągu 2 lat od utworzenia merytorycznej w tym zakresie komórki organizacyjnej (IBR), przy czym przez ok. 20-22 miesięcy od utworzenia tej komórki nie została ona przygotowana organizacyjnie do realizacji tego zadania (nie przeprowadzono wymaganego przeszkolenia pracowników).

2. Wzrost liczby wypadków w 2011 r. w stosunku do 2010 r., w tym o 32,7% kategorii 09 (uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego) i największy w ww. okresie udział wypadków z tych przyczyn w ogólnej liczbie wypadków z winy PKP PLK S.A. Wzrost wypadków z powodu złego utrzymania nawierzchni kolejowej wskazuje, na niewypełnianiu postanowień art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.), w części dot. zadań zarządcy infrastruktury kolejowej objętej przepisem ust. 1 pkt 3 ww. art. stanowiącym, że zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na utrzymywaniu jej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

3. Nierzetelne działania w zakresie nadzoru nad realizacją zadań przez dyżurnych ruchu w sytuacji używania SZ, tj. w obszarze stanowiącym zasadniczą przyczynę wypadków kategorii 03 - wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej ozn. skrótowo srk) a także w zakresie wypadków kat 15 - przedwczesne rozwiązanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem. Stwierdzono, że wypadki tych kategorii stanowiły łącznie 18,2% całości wypadków w 2011 r. i 16,6% w okresie 9 m-cy 2012 r.

4. Nierzetelną realizację powypadkowych zaleceń (wniosków) komisji kolejowych, których celem było zapobieżenie powstawaniu zdarzeń (wypadków) lub ograniczenie ich skutków. Stwierdzono przypadki, realizacji tych zaleceń w czasie od 7 do 18 miesięcy po wypadkach, a także przypadek powtórnego wypadku w tym samym miejscu i z analogicznych przyczyn w okresie niezrealizowania wniosku pokontrolnego z wcześniejszego wypadku (wypadek 4.12.2010 r. na stacji Ciechanów).

5. Niezapewnianie przez Spółkę dla znacznej części zarządzanej sieci kolejowej bezusterkowego, dobrego stanu technicznego dróg kolejowych i urządzeń srk. Wg stanu na 31.12.11 r. m.in. ze względu na stan techniczny: eksploatacja 60% linii kolejowych PKP PLK S.A. i 34,4% rozjazdów była możliwa jedynie przy ograniczeniach eksploatacyjnych (prędkościowych) a w zakresie urządzeń srk ocenę stanu dostateczną, do której kwalifikowane są urządzenia z uszkodzeniami, które można usunąć wymieniając uszkodzony element lub podzespół, miało: 66,4% urządzeń samoczynnej blokady liniowej, 62,5% urządzeń na przejazdach i 86,4% urządzeń stacyjnych.

Powyższy stan wynikał przede wszystkim z niedostatecznych w stosunku do potrzeb środków finansowych jakie Spółka była w stanie przeznaczać na poprawę stanu technicznego ww. elementów dróg kolejowych (jak wskazano wyżej złe utrzymanie nawierzchni drogi kolejowej było przyczyną największej liczby wypadków z winy PKP PLK S.A.).

6. Nierzetelne działania pracowników dokonujących oględzin i usuwania usterek w rozjazdach i urządzeniach srk, w tym m.in. niepodawanie w książkach E1758 przyczyn zaistniałych usterek w urządzeniach.

7. Brak instrukcji obsługi urządzeń zainstalowanych w Lokalnych Centrach Sterowania (LCS) na szeregu okręgach nastawczych na terenie IZ: Łódź, Siedlce, Białystok, Olsztyn, Poznań.

8. Nieadekwatny do stanu technicznego infrastruktury liniowej zakres prac utrzymaniowych oraz długotrwałe nieusuwanie awarii urządzeń srk, powodujących konieczność długiego (od ok. 8 miesięcy do 2 lat) stosowania procedur „awaryjnych” z zastosowaniem sygnałów SZ, tj. procedur o najniższym stopniu technicznej ochrony przed możliwością wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Procedura sygnału SZ zwiększa zagrożenie wystąpienia wypadków kategorii 03 (tj. z powodu wyprawienia, przyjęcia lub jazdy po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsługi urządzeń srk). W 2011 r. było siedem wypadków tej kategorii, co stanowiło 7,1% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A., natomiast w okresie 9 m-cy 2012 r. wystąpiły cztery wypadki tej kategorii, co stanowiło 8,3% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A. Podkreślenia wymaga fakt, że w czasie stosowania procedury sygnałów SZ, w dniu 3 marca 2012 roku w miejscowości Chałupki w pobliżu Szczekocin zderzyły się dwa pociągi pospieszne, co było jedną z największych katastrof kolejowych w Polsce.

9. Nieprzekazywanie informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki (IKA i IBR) o wykonywanych kontrolach mających związek z brk.

10. Nieustalenie faktycznych potrzeb wielkości zatrudnienia pracowników niezbędnych do zapewnienia realizacji czynności wynikających z obowiązujących przepisów i instrukcji w służbach: drogowej, automatyki i inżynierii ruchu w PKP PLK S.A. Prowadziło to do rażących nieprawidłowości w wykonywaniu czynności niezbędnych dla prawidłowego utrzymania infrastruktury, m.in. braku badań technicznych wykonanych przez torowców (z powodu wielomiesięcznej nieobecności), wieloletniego braku inspektorów diagnostów ds. nawierzchni i podtorza i nieprzeprowadzania komisyjnych badań rozjazdów lub przeprowadzanie ich przez osoby nieuprawnione.

11. Nieprowadzenie od ok. 17 miesięcy działań przez powołany Decyzją nr 5/2011 Zespół ds. weryfikacji jednostek technicznych w zakresie diagnostyki: drogi kolejowej, automatyki i telekomunikacji, energetyki oraz jednostek pracy dla posterunków ruchu i nie osiągnięcie przez ten Zespół, po upływie ok. 22 miesięcy od jego powołania, celów dla jakich został utworzony, tj. m.in. nieustalenie wielkości pozwalających określić aktualne, minimalne potrzeby zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych wykonujących zadania dotyczące: dróg kolejowych, automatyki i telekomunikacji oraz posterunków prowadzenia ruchu.

12. Nieopracowanie procedur w zakresie systemowego nadzoru nad realizacją wniosków i zaleceń pokontrolnych zespołów kontrolnych Spółki i kontroli zewnętrznych, dotyczących stanu kolejowej infrastruktury drogowej.

**B. Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Spółki w zakresie:**

1. Opracowywania przez Spółkę programów poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury.
2. Opracowania przez Spółkę procedur dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej na poziomie zgodnym z obowiązującymi standardami.
3. Realizacji programów szkolenia pracowników w PKP PLK S.A.
4. Realizacji zaleceń i wniosków Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
5. Odnoszenia się do problemów dotyczących pracy dyżurnych ruchu, przedstawianych w pismach Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu.

**C. Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie:**

1. Opracowania dokumentacji SMS zaakceptowanej przez UTK, w tym procedury SMS-PR-06 oraz trybu przekazywania w Spółce informacji odnośnie dokumentacji SMS.
2. Opracowania przez Spółkę metody dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej i urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Nadzoru nad oceną ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej w PKP PLK S.A.
4. Opracowania programów szkolenia bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu ruchu.
5. Opracowywania analiz niezawodności kluczowych dla bezpieczeństwa elementów infrastruktury kolejowej (m.in. rozjazdów, urządzeń srk) oraz ich wykorzystywania w działalności Spółki.

6. Identyfikacji najpowszechniejszych usterek rozjazdów napędów zwrotnicowych, urządzeń srk.
7. Wdrażania na zarządzanej sieci kolejowej Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).
8. Ponadto w świetle informacji przedstawionych po zakończeniu czynności kontrolnych w Spółce, przez Wiceprezesa Zarządu Dyrektora ds. eksploatacji, NIK pozytywnie ocenia przedstawione działania w Spółce, podejmowane już w trakcie kontroli w obszarze zagadnień mających bezpośredni wpływ na podniesienie poziomu brk.

Przedstawione w ww. informacji działania obejmują m.in.:

- zmniejszanie liczby posterunków, na których ruch prowadzony jest w oparciu o sygnały zastępcze powyżej 7 dni: stan na koniec marca - 157 lokalizacji, do końca grudnia zmniejszono do 102 lokalizacji (spadek o 55 lokalizacji o 35 %). W Spółce przyjęto program zmniejszenia liczby lokalizacji, w których ruch długotrwale (powyżej 7 dni) prowadzony jest na sygnał zastępczy do 50 lokalizacji do roku 2018 poprzez działania inwestycyjne,
- opracowanie i wdrożenie od 1 stycznia 2013 r. nowej wewnętrznej procedury kontroli w Spółce dla pracowników Biura Bezpieczeństwa, przez zmienione od 12 listopada 2012 r. kierownictwo Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki,
- opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. w roku 2013 na podstawie rejestru zagrożeń, wyników kontroli przeprowadzonych przez kontrolerów i starszych kontrolerów oraz bazy danych o wypadkach, głównie ze wskazaniem czynników jakościowych i ilościowych jako podstawowy pakiet działań w Spółce,
- przyjęcie przez Zarząd w dniu 19 listopada 2012 r. do realizacji do roku 2016 działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa wymienionych w dokumencie „Raport o bezpieczeństwie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (...)”, w tym m.in.:
  - projekt POIiŚ 7.1-59 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I i II”,
  - projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym” -wymiana 700 rozjazdów,
  - zabudowa dodatkowych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) - ich docelowa liczba ma wynieść 200 sztuk,
  - zakup nowych i wymiana rejestratorów rozmów na posterunkach ruchu Spółka planuje do końca 2015 roku zakupić i zabudować ok. 520 nowoczesnych urządzeń wykonanych w technologii cyfrowej,
  - zwiększenie ilości godzin pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu o 100% począwszy od 01 stycznia 2013 roku.
  - od sierpnia 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowany jest projekt szkoleniowy mający na celu podniesienie kompetencji dyżurnych ruchu w zakresie umiejętności pracy w sytuacjach stresowych,

Czynności kontrolne w Spółce zakończyły się w grudniu 2012 r. i w zakresie wypadków obejmowały dane za 3 kwartały 2012 r. W świetle przedstawionych w pkt B 8 wystąpienia danych w okresie całego 2012 roku uzyskano spadek o 18% liczby wypadków statystycznie obciążających PKP PLK S.A. z 99 wypadków w 2011 r. do 81 w 2012 r., tj. znacząca poprawę w porównaniu ze stanem w 2011 r. w którym jak podano wyżej nastąpił wzrost w porównaniu z 2010 r. liczby wypadków z winy PKP PLK S.A. o 12 tj. o 13,8%.

(dowód: akta kontroli, str. 1457-1470)

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Realizacja zadań w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w PKP PLK S.A.**

##### **1.1 SMS i wchodzące w jego skład procedury**

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą zagadnienia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu Centrali PKP PLK S.A. należały do Biura Bezpieczeństwa. Od 3 lipca 2012 r. Biuro to

zostało podporządkowane bezpośrednio Członkowi Zarządu-Dyrektorowi ds. eksploatacji. W okresie wcześniejszym, tj. w większości kontrolowanego okresu, ww. Biuro podporządkowane było bezpośrednio Wiceprezesowi Zarządu - Dyrektorowi ds. strategii i rozwoju.

(dowód: akta kontroli, str. 7-15)

Wniosek o akceptację SMS został sporządzony w PKP PLK S.A. i przyjęty uchwałą Nr 293/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 29 czerwca 2010 r. i złożony do akceptacji Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w dniu 30 czerwca 2010 r. W okresie od 30 czerwca 2010 r. do 28 grudnia 2010 r. PKP PLK S.A. we współpracy z UTK korygowała i uzupełniała dokumentację SMS złożoną Prezesowi UTK. Prezes UTK decyzją Nr TTN-0211-A-07/2010 z dnia 29 grudnia 2010 r., zaakceptował „System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”

W dniu 30 grudnia 2010 r. Prezes UTK wydał autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK S.A. obejmującą dwa dokumenty:

- część A nr PL2120100003 potwierdzającą akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. oraz właściwymi przepisami krajowymi,
- część B nr PL2220100001 potwierdzającą akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu i zarządzania infrastrukturą kolejową zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. oraz właściwymi przepisami krajowymi.

Wydana autoryzacja zachowuje ważność do dnia 29 grudnia 2015 r., z zastrzeżeniem warunków wyszczególnionych w autoryzacji.

Procedury SMS zostały opracowane w 2010 r. Po akceptacji procedur przez Prezesa UTK (29-12-2010 r.), zostały one wprowadzone do stosowania ww. uchwałą i zarządzeniem.

W dniu 24 stycznia 2011 r. Zarząd PKP PLK S.A.:

- Zarządzeniem Nr 4/2011 wprowadził do stosowania SMS w PKP PLK S.A., przy czym dokumentacja SMS była dostępna i aktualizowana w wersji elektronicznej na stronie intranetowej Spółki.

- Uchwałą Nr 30/2011 przyjął ww. zarządzenie Nr 4/2011, zobowiązał kierowników jednostek organizacyjnych Spółki do zapoznania się z dokumentacją SMS, udokumentowanego zapoznania z nią podległych pracowników, oraz egzekwowania od nich przestrzegania zapisów zawartych w SMS.

O umieszczeniu dokumentacji SMS na stronach intranetowych Spółki, pracownicy zostali powiadomieni m.in. pocztą elektroniczną.

Wg informacji Dyrektora Biura Bezpieczeństwa - nie pozostały procedury SMS, dla których nie opracowano opisów lub które nie zostały wdrożone.

(dowód: akta kontroli, str. 1009-1019, 1020-1022)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia<sup>2</sup> pozytywnie działalność PKP PLK S.A. w przedstawionym wyżej zakresie.

### 1.2 Aktualizacja i rzetelność dokumentacji SMS

Opis stanu  
faktycznego

W procedurach SMS w okresie ich 2-letniego obowiązywania w PKP PLK S.A. dwukrotnie dokonano zmian: w dniach 14 września 2011 r. (37 zmian) oraz 17 lipca 2012 r. (122 zmiany), przy czym zmiany te miały głównie charakter porządkowo-redakcyjny (m.in. interpunkcja, numeracja stron, nazewnictwo komórek organizacyjnych Spółki, aktualizacja przywołanych aktów prawnych). O zmianach tych zawiadomiono Prezesa UTK, odpowiednio 23 września 2011 r. i 23 listopada 2012 r.,

(dowód: akta kontroli, str. 1037-1068)

Do dokumentacji SMS włączone zostały wewnętrzne przepisy Spółki, wymienione w „Księdze SMS PKP PLK S.A.” w rozdziale 24 „Wykaz regulacji wewnętrznych”. W rejestrze przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. wymieniono 74 instrukcje, w tym 35 zatwierdzonych przez Prezesa

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

UTK. W odniesieniu do 34 instrukcji wewnętrznych zaznaczono, że nie wymagają one zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

Przy wymienionych w ww. rejestrze 3 instrukcjach wewnętrznych: Id-19(D-3): Warunki Techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych 1520 mm i 1524 mm; Itw-1 Instrukcja dla maszynisty i kierowcy pojazdu kolejowego z napędem (obowiązująca od dnia 13 grudnia 2010 r.) oraz Itw-2 Instrukcja pomiarów geometrycznych i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów kolejowych (obowiązująca od dnia 13 grudnia 2010 r.) w Rejestrze w kolumnie „Nr zatwierdzenia UTK” odnotowano „złożono do UTK”.

Przy wymienionych w ww. rejestrze 2 instrukcjach wewnętrznych: Ir-1a Tymczasowa instrukcja prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ECTS poziomu 1 (obowiązująca od dnia 18 lipca 2011 r.) oraz EBH-1 Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej. Postanowienia wspólne.

– nie odnotowano żadnej informacji ani w zakresie wymogu złożenia tych instrukcji w UTK do zatwierdzenia ani w zakresie stanu procesu zatwierdzania ich przez Prezesa UTK.

(dowód: akta kontroli, str. 22)]

Ustalono  
nieprawidłowości

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

1. W SMS nie zostały dokonane aktualizacje wynikające ze zmian prawa powszechnie obowiązującego: rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. zmieniającego rozporządzenie z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 63, poz. 325), oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2012 r. poz. 1042). Wprowadzone ww. rozporządzeniami zmiany przepisów dotyczyły m.in.: prowadzenia manewrów, rozmieszczenia wagonów z towarami niebezpiecznymi i transportów wojskowych, masy hamującej, jednoosobowej obsługi trakcyjnej, organizacji ruchu i prowadzenia pociągów, które winny zostać ujęte w regulacjach wewnętrznych podmiotów kolejowych, przede wszystkim w przywoływanej w SMS instrukcji Ir-1 (R-1), kluczowej dla zapewnienia brk instrukcji wewnętrznej.

W wyjaśnieniu Dyrektor Biura Eksploatacji Centrali Spółki podał: że w związku ze zmianą do rozporządzenia z dnia 18 lutego 2011 r. (Dz. U. Nr 63, poz. 325), opracowano projekt zmiany do instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1). W dniu 24 maja 2011 r. projekt skierowano do uzgodnień wewnętrznych (biura Centrali i zakłady PKP PLK S.A.) i konsultacji zewnętrznych (przewoźnicy Grupy PKP i związki zawodowe dyżurnych ruchu i maszynistów). Treść projektu zawiera zmiany do instrukcji oraz poprawki, wynikające z potrzeb wewnętrznych Spółki. Otrzymywane uwagi i opinie weryfikowano wg. kompetencji Biura Eksploatacji i nanoszono do wersji ostatecznej tego dokumentu. W trakcie uzgodnień i konsultacji projektu zmiany do ww. instrukcji, weszła w życie kolejna zmiana rozporządzenia z dnia 6 września 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1042), co spowodowało, że w dniu 30 listopada 2012 r. rozpoczęto ponowną procedurę konsultacji i uzgodnień – poczynając od konsultacji z PKP Cargo S.A. i PKP Intercity S.A.

Kontrola wykazała, że w latach 2011 i 2012 nie dokonano żadnych zmian do instrukcji Ir-1 (R-1), pomimo zmian przepisów prawa powszechnie obowiązującego, które winny zostać ujęte w tej kluczowej dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego instrukcji wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli, str. 1319-1326)

2. Nierzetelne dane odnośnie stanu zatwierdzenia części wewnętrznych przepisów Spółki przywoływanych w SMS (w „Księdze SMS PKP PLK S.A.” w rozdziale 24 „Wykaz regulacji wewnętrznych”. Ustalono, że:

- Instrukcja Id-19 (D-3), przy której w wykazie odnotowano „złożono do UTK”, została przedłożona do zatwierdzenia Prezesowi UTK na podstawie Uchwały 603/2008 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 28 listopada 2008 r., jednak nie została zatwierdzona, przy czym Biuro Bezpieczeństwa nie posiada dalszej korespondencji z UTK w tej sprawie, w tym ewentualnej odpowiedzi Prezesa UTK.

- Instrukcja Itw-1 oraz Instrukcja Itw-2 przy których w wykazie odnotowano „złożono do UTK”, zostały przekazane do UTK, jednak nie zostały zatwierdzone. Instrukcje te nie obowiązują w PLK,



a data wpisana w Księdze Bezpieczeństwa SMS, jako rozpoczęcie ich obowiązywania, jest datą przekazania do UTK i zamieszczona została omyłkowo.

- Tymczasowa Instrukcja Ir-1a, przy której w wykazie brak jakiejkolwiek informacji w zakresie wymogu złożenia jej do zatwierdzenia i stanu tego procesu, została zatwierdzona przez Prezesa UTK. Biuro Bezpieczeństwa nie posiadało informacji o dacie zatwierdzenia tej instrukcji, informację w tym zakresie posiadało natomiast Biuro Eksploatacji. Według wyjaśnień Dyrektora Biura Bezpieczeństwa właściwa informacja o dacie rozpoczęcia obowiązywania instrukcji zostanie zamieszczona w Księdze Bezpieczeństwa SMS podczas jej kolejnej aktualizacji.

- Instrukcja EBH-1 o analogicznym stanie informacji jak ww. Ir-1a, nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Według wyjaśnień Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, informacja ta zostanie zamieszczona w Księdze Bezpieczeństwa SMS podczas jej kolejnej aktualizacji.

(dowód: akta kontroli, str. 22, 1319-1441)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność PKP PLK S.A. w przedstawnym wyżej zakresie.

### **1.3 Opracowywanie przez Spółkę programów poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury i określenie w nich celów i parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa.**

Opis stanu faktycznego

„Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w jednostkach organizacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w roku 2011” został opracowany przez Biuro Bezpieczeństwa i przy piśmie z 29 listopada 2010 r. Członka Zarządu Z. Zarychty przekazany jednostkom organizacyjnym Spółki, celem podania do wiadomości i stosowania pracownikom. W dokumencie tym zobowiązano Zakłady Linii Kolejowych, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Diagnostyki do opracowania „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” dla zarządzanego obszaru na rok 2011 w terminie do 31 grudnia 2010 r. Pismem IBR 734/48/I/2010 z dnia 21 grudnia 2010 r. Spółka przekazała Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP Polskie Linie Kolejowe w roku 2011 do UTK.

Ww. Program w zakresie parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa zawierał tylko<sup>3</sup> parametry w ujęciu jakościowym. W rozdziale I pkt 3. „Programu...” określono, że program w ujęciu ilościowym zostanie przekazany jednostkom organizacyjnym Spółki oraz komórkom organizacyjnym Centrali w terminie późniejszym w trakcie procesu zatwierdzenia planu finansowo-rzeczowego Spółki.

(dowód: akta kontroli, str. 1069-1076)

Jak wyjaśnił Dyrektor Biura Bezpieczeństwa, okres ten był pierwszą edycją PPB w takiej formie, a czas uzgodnienia z UTK był przyczyną wydłużenia okresu przygotowania zadań ilościowych poza wyznaczony czas.

„Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w jednostkach organizacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na rok 2012” został opracowany i w dniu 30 listopada 2011 r. przekazany przez Zarząd Spółki podległym jednostkom organizacyjnym, celem podania do wiadomości i stosowania pracownikom. „Program...” zawierał następujące rozdziały: I Postanowienia ogólne, II Zadania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, III Zadania wspomagające utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Zakładach Linii Kolejowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Diagnostyki, Zakładzie Maszyn Torowych oraz Komendzie Głównej Straży Ochrony Kolei; IV Analiza zagrożeń; V Planowane inwestycje i remonty przewidziane w Spółce PLK S.A. w roku 2012 mające na celu eliminowanie zagrożeń, a tym samym mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego; VI Postanowienia końcowe. Zadania szczegółowe wymienione zostały w zakresie spraw organizacyjnych, spraw pracowniczych, spraw technicznych, oraz nadzoru i kontroli, z wyszczególnieniem sposobu ich realizacji (na bieżąco/

<sup>3</sup> Zgodnie z § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.) programy poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury powinny określać m.in. ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa Dz.U.2007.60.407

ciągły/ wg postanowień instrukcji Ir-17), jednostek organizacyjnych realizujących zadania oraz jednostek pełniących nadzór bezpośredni.

(dowód: akta kontroli, str. 1069-1118)

W „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w jednostkach organizacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na rok 2012”, analiza zagrożeń została przedstawiona w tabeli obejmującej m.in. kolumnę: Priorytet kierownictwa (w podziale na kategorie: nie dotyczy, mały, średni, duży). Żadnemu zagrożeniu ani jego zidentyfikowanej (opisanej) przyczynie nie został przypisany w ww. dokumencie priorytet kierownictwa.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa wyjaśnił, że nie przypisano priorytetów kierownictwa żadnemu zagrożeniu z listy zagrożeń będącej częścią „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2012” zatwierdzonego w dniu 30 listopada 2011 r., ponieważ to jednostki organizacyjne Spółki opracowując swój Program poprawy bezpieczeństwa zostały zobowiązane do przypisania odpowiednich priorytetów biorąc pod uwagę warunki lokalne, ilość wypadków jakie zdarzyły się z powodu danego zagrożenia oraz bieżący stan infrastruktury.

(dowód: akta kontroli, str. 1077-1100)

Sporządzone przez Biuro Bezpieczeństwa ogólny Program Poprawy Bezpieczeństwa ruchu kolejowego PKP PLK S.A. w roku 2011 z dnia 29 listopada 2010 r. oraz Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rok 2012 z dnia 30 listopada 2011 r. przekazane zostały do podległych jednostek organizacyjnych w formie skanu pocztą elektroniczną, do wykorzystania przez jednostki organizacyjne przy opracowaniu własnych Programów Poprawy Bezpieczeństwa. Po opracowaniu własnych PPB na lata 2011 i 2012 jednostki organizacyjne przekazały w formie skanu pocztą elektroniczną oraz dowodnie za podpisem do podległych Sekcji Eksploatacji a także do merytorycznych działów do realizacji przez pracowników.

(dowód: akta kontroli, str. 1111-1118)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Opracowany w PKP PLK S.A. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w jednostkach organizacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w roku 2011”, nie określał parametrów osiągnięcia zakładanego poziomu bezpieczeństwa. Parametry te przygotowywane były z opóźnieniem do ww. dokumentu, w którym powinny być zawarte zgodnie z przepisem § 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

2. Nie został zachowany termin opracowania Programów Bezpieczeństwa wskazany w rozdziale I pkt 3. „Programu...” z dnia 29 listopada 2010 r. oraz w rozdziale I pkt 4. „Programu...” z dnia 30 listopada 2011 r., przez: Zakład Maszyn Torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Diagnostyki.

(dowód: akta kontroli, str. 1077-1100)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność PKP PLK S.A. w badanym zakresie.

#### **1.4 Opracowanie opisów procedur dla osiągnięcia celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa**

Opis stanu  
faktycznego

Jak wyjaśnił Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP PLK S.A. wszystkie procedury SMS zostały wprowadzone do stosowania wymienionymi w p-kt 1.1 uchwałą i zarządzeniem Zarządu Spółki z dnia 24.01.2011 r.

(dowód: akta kontroli, str. 1111-1118)

M.in. procedura SMS-PR-06 Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programami poprawy bezpieczeństwa zmieniana była dwukrotnie: w dniach 14 września 2011 r. i 17 lipca 2012 r. – ogółem wprowadzono 8 zmian o charakterze redakcyjnym (zmiany nazw i symboli komórek organizacyjnych, korekty grafów – wynikające z dostosowania procedury do struktury organizacyjnej Spółki), które nie zostały ocenione jako znaczące.

Procedura SMS-PR-06 nie przewiduje opracowania odrębnych od Programów poprawy bezpieczeństwa opisów procedur dla osiągnięcia celów przyjętych w tych Programach.

(dowód: akta kontroli, str. 1184-1193)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność PKP PLK S.A. w zakresie opracowania ww. procedury SMS-PR-06.

**1.5 Procedury dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej.**

**1.5.1 Posiadanie przez Spółkę procedur w ww. zakresie**

Opis stanu faktycznego

Tematykę utrzymania infrastruktury w Spółce reguluje Procedura SMS-PW-01 „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” oraz przywołane w niej dokumenty. Celem procedury SMS-PW-01 jest określenie zasad i procesów utrzymania linii kolejowych w sprawności technicznej i organizacyjnej dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Została ona podzielona na następujące podprocedury branżowe: 1) utrzymanie nawierzchni kolejowej, 2) utrzymanie podtorza kolejowego, 3) utrzymanie kolejowych obiektów inżynierskich, 4) utrzymanie budynków i budowli kolejowych, 5) utrzymanie urządzeń elektroenergetyki trakcyjnej, 6) utrzymanie urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej, 7) utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk), 8) utrzymanie urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat), 9) utrzymanie urządzeń telekomunikacji kolejowej, 10) utrzymanie przejazdów kolejowych.

Wśród dokumentów związanych z ww. procedurą wymienione zostały m. in. przepisy (Instrukcje wewnętrzne) dotyczące: ruchu kolejowego „lr”, drogi kolejowej „ld”, elektroenergetyki „EBH”

Procedura SMS-PW-01 „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” zmieniona została jeden raz w dniu 13 listopada 2012 r. – ogółem wprowadzono 5 zmian o charakterze redakcyjnym (aktualizacja nazw i symboli stanowisk i komórek organizacyjnych oraz przywołanych aktów prawnych i regulacji wewnętrznych), które nie zostały ocenione jako znaczące.

(dowód: akta kontroli, str. 1194-1126)

Ustalone nieprawidłowości

Niezaktualizowanie związanego z procedurą SMS-PW-01 dokumentu, tj. instrukcji lr-1 (R-1) oraz błędy w Księdze bezpieczeństwa SMS, związane z procedurą SMS-PW-01 instrukcji: ld-19 (D-3), lr-1a oraz EBH-1, co zostało opisane w części 1.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego „Realizacja programów i zachowanie procedur w zakresie SMS”.

(dowód: akta kontroli, str. 1319-1443)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność PKP PLK S.A. w badanym obszarze.

**1.5.2 Nadzór nad realizacją procedur dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej**

Opis stanu faktycznego

Nadzór nad realizacją zapisów procedury SMS-PW-01 „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” prowadzą wg kompetencji pracownicy Zakładów Linii Kolejowych oraz pracownicy Biur Centrali.

(dowód: akta kontroli, str. 1319-1443)

W toku kontroli stwierdzono m.in. szereg przypadków (przedstawionych szczegółowo w dalszej części wystąpienia pokontrolnego: pkt-y: 2.1.1, 2.2.2, 4.2.4, 6.2) m.in. długotrwałego pozostawiania usterek infrastruktury kolejowej bez naprawy, w tym będących przedmiotem zaleceń komisji powypadkowych oraz zaniedbań w zakresie dokładności i terminowości dokonywania przeglądów stanu infrastruktury kolejowej.

Niedostateczne działania Spółki w zakresie nadzoru nad realizacją procedury SMS-PW-01 „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej”.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie.

**1.6 Nadzór nad realizacją procedury w zakresie audytu SMS**

Ocena cząstkowa

Opis stanu faktycznego

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem PKP PLK S.A., w procedurze SMS-PD-02 „Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” określone zostały zasady i tryby przeprowadzania audytów i kontroli wewnętrznych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz funkcjonowaniem SMS. Celem ww. działań, dotyczących zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz funkcjonowaniem SMS w Spółce, ma być wykrywanie zaniedbań i nieprawidłowości w funkcjonowaniu kontrolowanego obszaru, ujawnianie przyczyn i źródeł ich powstawania, oraz sprawne i skuteczne wnioskowanie o usprawnienia działań jednostek organizacyjnych Spółki poprzez wydawanie zaleceń pokontrolnych. Zgodnie z zapisami

w Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP PLK S.A., SMS winien zapewniać regularne przeprowadzanie audytów wewnętrznych, dzięki którym sprawdzane jest, czy:

- działania jednostek organizacyjnych Spółki są zgodne z przepisami i wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- ustanowiony w Spółce SMS jest skutecznie utrzymywany i doskonalony;
- krajowe i wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) są utrzymywane, a wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) są stosowane;
- ustanowiony Program bezpieczeństwa Spółki jest realizowany.

Nieprawidłowości dotyczące niestosowania procedury dotyczącej audytu SMS przedstawione zostały szczegółowo w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli, str. 1319-1326)

Ustalone  
nieprawidłowości

Nierealizowanie zadań określonych procedurą SMS-PD-02, tj. niewykonywanie audytów SMS (przedstawione w dalszej części wystąpienia pokontrolnego pkt 6.1), których celem winno być m.in. wykrywanie zaniedbań i nieprawidłowości w funkcjonowaniu SMS, co wskazuje na niedostateczne działania Spółki w zakresie nadzoru nad realizacją ww. procedury.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w zakresie audytu SMS.

Ocena cząstkowa

**1.7 Ocena ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej i urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.**

**1.7.1 Opracowanie przez Spółkę metody dokonywania oceny ryzyka w ww. zakresie**

Opis stanu  
faktycznego

W PKP PLK S.A. zagadnienia dotyczące ryzyka technicznego opisane zostały w „Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP PLK S.A.” oraz procedurach dot. procesów analizy ryzyka. Dokumentacja została przyjęta do stosowania w Spółce Uchwałą Nr 30 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 24 stycznia 2012 r.

W celu określenia sposobu postępowania przy ocenie i analizie ryzyka zawodowego na stanowiskach pracy w Spółce, dla zapewnienia możliwie najlepszej ochrony zdrowia pracowników i zapewnienia ciągłej poprawy bezpieczeństwa pracy utworzono procedurę SMS-PR-01 „Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego”. W Tabeli zmian ww. procedury nie zostało wskazane przeprowadzenie jakichkolwiek jej zmian.

Celem określenia metod identyfikacji i oceny ryzyka technicznego w ramach SMS i zasad ich stosowania utworzono procedurę SMS-PR-02 Identyfikacja i ocena ryzyka technicznego. W procedurze dokonano w dniu 14 września 2011 r. 3 zmian (dotyczących zmiany nazwy oraz skrótu komórki organizacyjnej Spółki, zmiany stylistyki tekstu oraz poszczególnych wyrazów), które nie zostały ocenione jako zmiany istotne.

W celu określenia procesu zarządzania zmianą w systemie kolejowym, począwszy od oceny znaczenia zmiany dla tego systemu do momentu wdrożenia tej zmiany, utworzono procedurę SMS-PR-03 Zarządzanie zmianą. W ww. procedurze dokonano w dniu 14 września 2011 r. 2 zmian (dotyczących zmiany nazwy oraz skrótu komórki organizacyjnej Spółki), które nie zostały ocenione jako zmiany istotne.

(dowód: akta kontroli, str. 1140-1183)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność PKP PLK S.A. w zakresie opracowania przez Spółkę metody dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej i urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego

**1.7.2 Nadzór nad oceną ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej w PKP PLK S.A.**

Opis stanu  
faktycznego

W ramach realizacji postanowień procedury SMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, w okresie objętym kontrolą Biuro Bezpieczeństwa opiniowało projekty zmian do zewnętrznych i wewnętrznych aktów prawnych oraz dokumentacje projektowe pod kątem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Analizie poddano następujące zmiany:

- projekty na zaawansowanym etapie realizacji (67 zadań dot. modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, przebudowy układu komunikacyjnego i obiektów infrastruktury kolejowej),

- wnioski ws. odstępstw (3 przypadki) na podstawie art. 9 Prawa budowlanego, od obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych,
- wnioski o utworzenie przejazdów lub przejść kolejowo-drogowych (4 przypadki),
- wnioski o likwidację przejazdów lub przejść kolejowo-drogowych (14 przypadków).

W wyniku analizy ww. zmiany oceniono jako nieznaczające, tj. niewymagające zawiadomienia Prezesa UTK o zmianach wprowadzonych do SMS w PKP PLK S.A.

Zgodnie z procedurą SMS-PR-02 Dyrektor Biura Bezpieczeństwa: wyznaczył terminy oceny ryzyka, zatwierdził rejestr zagrożeń, powołał Zespoły ds. oceny ryzyka, zatwierdził Karty Oceny Ryzyka, oraz zatwierdził sprawozdania z oceny ryzyka, które następnie zaakceptował właściwy ds. SMS Członek Zarządu PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli, str. 1101-1103, 1124-1134, 1320-1321)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

## **1.8 Program szkolenia pracowników w PKP PLK S.A.**

### **1.8.1 Opracowanie przez Spółkę programów szkolenia związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu ruchu.**

Opis stanu  
faktycznego

Warunki, jakie powinni spełniać pracownicy, rodzaj i zakres przygotowania zawodowego oraz wymagany czas trwania przygotowania dla poszczególnych stanowisk zawarte są w rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301, ze zm.), jak również w Instrukcji Ia-5 o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP PLK S.A. Zgodnie z przepisami rozporządzenia przygotowanie zawodowe obejmuje m. in. szkolenie teoretyczne polegające na zorganizowanym grupowym lub indywidualnym zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na danym stanowisku, określonym programem przygotowania zawodowego i programem szkolenia. Szkolenie teoretyczne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego odbywa się na podstawie programu szkolenia opracowanego przez pracodawcę.

Przepisem wewnętrznym Spółki regulującym m.in. szkolenia zawodowe pracowników jest Instrukcja o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP PLK S.A. Ia-5 – wydana 23 czerwca 2009 r. Zgodnie z zapisami rozdziału II Instrukcji Ia-5 każde szkolenie prowadzone jest w oparciu o program szkolenia zatwierdzony przez Spółkę. Programy szkolenia opracowują pracownicy zainteresowanych jednostek/komórek organizacyjnych stosownie do potrzeb. Przygotowane programy szkolenia podlegają uzgodnieniu z właściwymi merytorycznie (dla zakresu tematycznego programu) komórkami Centrali Spółki. Biuro Spraw Pracowniczych Centrali PKP PLK S.A. posiada opracowane, zgodne z przepisami rozporządzenia programy szkolenia – kursy kwalifikacyjne na stanowiska ujęte w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Programy te są zarejestrowane w Centralnym rejestrze programów szkolenia, który wraz z programami jest udostępniony na stronie Intranetu w zakładce „sprawy pracownicze”. Są one podstawą do przeprowadzenia szkoleń teoretycznych na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zarówno w organizowanych w Spółce szkoleniach systemem wewnątrzzakładowym, jak i w szkoleniach organizowanych przez np. CS Szkolenie i Doradztwo.

W PKP PLK S.A. istnieje również możliwość skorzystania, jako formy doskonalenia, z opracowanych programów szkoleń doskonalących (w formie kursów i prezentacji). Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych podlegają doskonaleniu zawodowemu w formie pouczeń okresowych. Wykaz stanowisk, na których zatrudnieni pracownicy podlegają pouczeniom okresowym w roku następnym wydaje Centrala Spółki. Pouczenia okresowe, zgodnie z obowiązującymi zasadami w roku bieżącym powinny być przeprowadzane raz w roku w wymiarze do 8 godzin. Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki,

określa jednolity wymiar godzin w poszczególnych grupach pouczanych pracowników dla wszystkich podległych jednostek organizacyjnych (bez możliwości ich zmiany).

Jednostki organizacyjne Spółki mogą samodzielnie, w ramach ustalonego wymiaru godzin w grupie, przydzielić godziny w zakresie wymaganych zagadnień tematycznych. Pouczenia okresowe prowadzone są na podstawie opracowanej w jednostkach organizacyjnych tematyki do rocznego programu szkolenia (pouczeń okresowych). Zakres tematyki, która powinna zostać uwzględniona w rocznym programie pouczeń okresowych znajduje się w rozdziale III w § 11 ust. 7 Instrukcji Ia-5.

Za koordynację prawidłowej realizacji przygotowania zawodowego pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego odpowiedzialne są komórki ds. kontroli i instruktazu w jednostkach organizacyjnych Spółki. Natomiast za nadzorowanie realizacji programów szkoleń w jednostkach organizacyjnych odpowiada kierownik przygotowania zawodowego każdorazowo wyznaczany przez Dyrektora Zakładu. Zadania kierownika przygotowania zawodowego reguluje § 11 ust. 6 Instrukcji Ia-5. W ocenie Biura Spraw Pracowniczych, w Spółce prowadzony był odpowiedni nadzór zarówno nad tworzeniem programów szkolenia zawodowego, jak i nad ich właściwą realizacją. Ostatecznym weryfikatorem procesu przygotowania zawodowego są komisje egzaminacyjne powoływane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które przeprowadzają egzaminy osób poddawanych procesowi szkolenia i wydając opinię pozytywną potwierdzają prawidłowość przygotowania zawodowego kandydata.

(dowód: akta kontroli, str. 1101-1103, 1124-1134, 1320-1321)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w powyższym zakresie.

Opis stanu  
faktycznego

### **1.8.2 Realizacja programów szkolenia pracowników PKP PLK S.A.**

Realizacja programów szkolenia pracowników w PKP PLK S.A. została skontrolowana w zakresie szkolenia pracowników wykonujących zadania audytowe i kontrolne.

Ustalone  
nieprawidłowości

Stwierdzono (opis w p-kt 6.1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) długotrwałe ok. 20 miesięcy od utworzenia IBR, nieprzeprowadzanie szkolenia pracowników do wykonywania zadań tego Biura w zakresie przeprowadzania audytów SMS.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości działalność w zakresie realizacji programów szkoleniowych.

## **2. Wypadki na sieci kolejowej PKP PLK S.A. Realizacja zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) oraz komisji kolejowych**

### **2.1 Wypadki na sieci kolejowej PKP PLK S.A.**

Opis stanu  
faktycznego

W roku 2011 na sieci PKP PLK S.A. zanotowano ogółem 829 wypadków, tj. o 23 wypadki więcej w porównaniu do roku 2010, w którym było ich 806. W okresie 2006- 2009 r. liczba wypadków zmieniała się od 888 w 2006 r. poprzez 948 w 2007 r. do 831 w 2009 r.

Wg danych za bieżący (wg chronologii badania zagadnień w toku niniejszej kontroli) okres 2012 r., tj. od 01 stycznia do 18 września tego roku na sieci PKP PLK S.A. zanotowano ogółem 489 wypadków, tj. było ich w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego mniej o 102. W analogicznych okresach (od 01 stycznia do 18 września) lat 2006-2009 liczba wypadków zmieniała się od 648 w 2006 r. poprzez 695 w 2007 r. do 584 w 2009 r.

W 2011 r., w ogólnej liczbie wypadków na sieci PKP PLK S.A., wypadki zakwalifikowane przez komisje prowadzące postępowania jako obciążające PKP PLK S.A. (które wystąpiły z winy tego zarządcy infrastruktury) stanowiły 11,9 % (99 wypadki na ogółem 829 na sieci PKP PLK S.A. – w okresie przedstawiania danych do raportu za 2011 r. postępowania odnośnie 4 wypadków były jeszcze prowadzone.). W 2011 r. nastąpił wzrost w porównaniu z 2010 r. o 12, tj. o 13,8%) liczby jak i udziału wypadków z winy PKP PLK S.A. W 2010 r. wypadków takich było 87 i stanowiły one 10,8% wypadków na ogółem 829 na sieci PKP PLK S.A..

W zakresie przyczyn wypadków zakwalifikowanych jako obciążające PKP PLK S.A. największy udział miały: uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego (kategoria numeryczna przyczyn-09) – w 2011 r. wypadków tej kategorii było 69 co stanowiło 69,7% ogółem wypadków

zaistniałych z winy PKP PLK S.A. Liczba wypadków z tych przyczyn była większa niż w 2010 roku o 17, tj. o 32,7%.

Procentowy udział wypadków z innych niż ww. przyczyn:

- przedwczesne rozwiązanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem (kategoria numeryczna przyczyn - 15) – w 2011 r. wypadków tej kategorii było 11, co stanowiło 11,1% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A. Liczba wypadków z tych przyczyn była większa niż w 2010 roku o 7, tj. o 175%,

- wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń srk (kategoria numeryczna przyczyn- 03) – w 2011 r. wypadków tej kategorii było 7 co stanowiło 7,1% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A. Liczba wypadków z tych przyczyn była mniejsza niż w 2010 roku o 3 tj. o 30%,

- najechanie na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (kategoria numeryczna przyczyn- 13), w 2011 r. wypadków tej kategorii było 5 co stanowiło 5% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A. Liczba wypadków z tych przyczyn była taka sama jak w 2010 roku,

- uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym. (kategoria numeryczna przyczyn- 12) – w 2011 r. wypadków tej kategorii było 3 co stanowiło 3% całości wypadków z winy PKP PLK S.A., przy niewystępowaniu wypadków z tych przyczyn w 2010 roku.

(dowód: akta kontroli, str. 84, 86-89)

W okresie 9 m-cy 2012 r. wypadki obciążające PKP PLK S.A. stanowiły 9,3% wypadków ogółem na sieci PKP PLK S.A. (48 na 514 wypadki ogółem w okresie I-IX 2012 r.). W zakresie przyczyn tych wypadków struktura procentowych udziałów była podobna jak w 2011 r., tj. największy udział miały: uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni (kategoria numeryczna przyczyn- 09) – wypadków tej kategorii było 33 co stanowiło 68,8% całości wypadków z winy PKP PLK S.A. w tym okresie (48). Wypadków kategorii numerycznej przyczyn 15 było 4, co stanowiło 8,3% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.. Wypadków kategorii numerycznej przyczyn 03 było również 4, co stanowiło 8,3% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A. Wypadków kategorii numerycznej przyczyn 12 i 13 było po 1, co stanowiło po 2,1% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A.. Wypadków kategorii numerycznej przyczyn 18 (najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe strzeżonym) było 2, przy niewystępowaniu wypadków z tych przyczyn w 2011 roku.

W okresie od 2006 r. najniższa liczba wypadków z winy PKP PLK S.A. wystąpiła w 2009 r. i wyniosła 73 wypadki. W okresie 2006- 2008 liczba wypadków wynosiła od 108 w 2006 r poprzez 119 w 2007 r. do 104 w 2008 r. W latach 2010 i 2011 liczba wypadków (87 oraz 99) z winy PKP PLK S.A. wzrastała w porównaniu z 2009 r.

W zakresie przyczyn wypadków w okresie od 2006 r zasadniczy udział miały wypadki kategorii numerycznej przyczyn- 09 (uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, .. ): od 80 wypadków tej kategorii w 2006 r. (74,1% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), poprzez 42 wypadki tej kategorii w 2009 r. (57,5% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), do 69 wypadków tej kategorii w 2011 r. (69,7% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.).

Wypadków kategorii numerycznej przyczyn - 15 (przedwczesne rozwiązanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem) było: od 5 w 2006 r. (4,6% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), poprzez 13 wypadki tej kategorii w 2008 r. (12,5% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), do 11 wypadków tej kategorii w 2011 r. (11,1% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.). Wypadków kategorii numerycznej przyczyn – 03 (wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń srk) było: od 4 w 2006 r. (3,7% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), poprzez 10 wypadki tej kategorii w 2010 r. (11,5% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), do 7 wypadków tej kategorii w 2011 r. (7,1% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.). Wypadków kategorii numerycznej przyczyn – 12 (uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym) było: od 2 w 2006 r. (1,9% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), poprzez niewystępowanie wypadków tej kategorii w 2010 r. , do 3 wypadków tej kategorii w 2011 r. (3% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.). Wypadków kategorii numerycznej przyczyn – 18 (najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe strzeżonym) było: od 3 w 2006 r. (2,8% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.), poprzez 5 w 2010 r. (5,7% ogółem wypadków z winy PKP PLK S.A.) do niewystępowania wypadków tej kategorii w 2011 r.

(dowód: akta kontroli, str. 349-352)

Wg wyjaśnienia Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, odnośnie przyczyn wzrostu liczby wypadków w 2011 r. w stosunku do roku poprzedniego m.in.: „... w zakresie wypadków z kategorii przyczyn 09, wzrost liczby wypadków związany był z pogarszającym się stanem infrastruktury kolejowej, czego zasadniczym powodem jest brak wystarczających środków na bieżące utrzymanie zarządzanej sieci kolejowej. ... w zakresie wypadków z kategorii przyczyn 15 (wypadków z powodu przedwczesnego rozwiązania drogi i przełożenia zwrotnicy pod pojazdem) - po szczegółowym przeanalizowaniu wszystkich protokołów ustaleń końcowych za 2011 r. przyczyny wzrostu liczby wypadków nie są możliwe do ustalenia. W każdym przypadku wpływ na przebieg wydarzeń miały inne czynniki, przy czym we wszystkich zdarzeniach zasadniczym był udział „czynnika ludzkiego”. ...w zakresie wypadków z kategorii przyczyn 12 - w roku 2011 były to trzy wypadki -wszystkie były związane z usterką techniczną. ...”

(dowód: akta kontroli, str. 436-439)

W toku niniejszej kontroli dokonano przeglądu protokołów końcowych komisji kolejowych z postępowań dotyczących 6 wypadków w 2011 r. i 3 wypadków w 2012 r. pod kątem ustalonych przez komisje przyczyn wypadków:

1) Wykolejenie lokomotywy w pociągu - wypadek kategorii B 03 (wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń srk), który miał miejsce 17.02.2011 r. o godz. 21.29 na stacji Ciechanów (linia 009 warszawa- Gdańsk). Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń (z kosztem pogotowia technicznego): 25,0 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 857 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: wykolejenie się lokomotywy na wykolejnicy Wk 202 zabudowanej na torze numer 4a stacji Ciechanów b) pierwotna: wyświetlenie sygnału zastępczego dla wyjazdu pociągu na niewłaściwie przygotowaną drogę przebiegu; przełożenie nieposiadających Izolacji zwrotnicowej sprzężonych rozjazdów pod jadącym taborem

2) Wykolejenie szynobusu (poc. 60815) - wypadek kategorii B 03, który miał miejsce 22.11.2011 r. o godz. 5.34 na stacji Jaworzyna Śląska (linia 274 Wrocław Świebodzki-Zgorzelec). Dyżurna ruchu powiadomiła maszynistę poc. 60815, że wjazd odbędzie się na sygnał zastępczy a wyjazd na rozkaz pisemny „S”. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń (z kosztem pogotowia technicznego): 127,8 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 100 min., opóźnione pociągi towarowe na 124 min.. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: Wyprawienie pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu b) pierwotna: przedwczesne podyktowanie rozkazu pisemnego R -305 ...

3) Wykolejenie trzech wagonów towarowych (w środkowej części poc. 60815) - wypadek kategorii B 12 (uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym), który miał miejsce 6.09.2011 r. o godz. 15.58 na stacji Jaworzyna Śląska (linia 274 Wrocław - Zgorzelec). Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń (bez kosztem pogotowia technicznego): 199,2 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 541 min., opóźnione pociągi towarowe na 613 min., komunikacja zastępcza na szlaku Jaworzyna Śl.-Strzegom od 06 do 07.09.211 r. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: Jazda widełkowa taboru po zwrotnicy rozjazdu nr 89 ab, b) pierwotna: długotrwała eksploatacja elektrycznego napędu zwrotnicowego typu JEA-29 nr 89ab od 1977 r., c) pośrednie: pęknięcie (wyszczerbienie) szczęki sprzęgła zaporowego (hamulca) powodujące wypadnięcie sprężyny śrubowej cylindrycznej w elektrycznym napędzie zwrotnicowym typu JEA-29 nr 89ab.

4) Uderzenie otwartych drzwi przedziału służbowego w rusztowanie stojące w skrajni toru (poc. 15329 – jednostka elektryczna EN 57) - wypadek kategorii B 09 (uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, .... w tym również, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego), który miał miejsce 12.07.2011 r. o godz. 16.17 podczas wyjazdu ze stacji Gąsocina (linia 009 warszawa- Gdańsk). Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń: 5,2 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 289 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: najechanie jednostki elektrycznej prowadzącej pociąg numer 15329 na pozostawione rusztowanie w skrajni toru numer 3 b) pierwotna: postawienie rusztowania w skrajni toru numer 3 – y c) pośrednie: brak powiadomienia dyżurnego ruchu o postawieniu rusztowania przy przejściu podziemnym z lewej strony toru numer 3-y.



5) Wykolejenie wagonu osobowego (5 –ty wagon od czoła poc. 85105) - wypadek kategorii B 09 (uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, ...), który miał miejsce 16.11.2011 r. o godz. 22.34 na linii 960–Gdynia Postojowa podczas wyjazdu ze stacji Gdynia Główna. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń: 1,4 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 337 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: Zejście koła I-go zestawu I-go wózka kołowego wagonu ... z główki szyny do wewnątrz toru wskutek złego stanu technicznego podkładów drewnianych w łączniku między rozjazdami 2 i 3 ... c) pośrednia: Wyeksploatowanie podkładów drewnianych, spowodowane długotrwałą 34 letnią eksploatacją od czasu wbudowania ich w tor.

6) Wykolejenie wagonu towarowego (wagon w końcu poc. 184069) - wypadek kategorii B15 (przedwczesne rozwiązanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem), który miał miejsce 13.02.2011 r. o godz. 19.27 na stacji Okonek, linia 405 Piła Gł. - Ustka. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń: 30,0 tys. zł, opóźnione pociągi towarowe na 436 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: przestawienie zwrotnicy numer 5 pod jadącym taborem b) przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu, c) pośrednie: brak pomby na przycisku zwalnicza ręcznego bloku przebiegowo-utwierdzającego.

7) Wykolejenie jednostki elektrycznej EN 57 (poc. 12233) - wypadek kategorii B 03, który miał miejsce 4.10.2011 r. o godz. 16.10 na stacji Bartodzieje (linia 008 Warszawa - Radom). Poc. 12233 wjeżdżał na tor stacyjny na sygnał zastępczy. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń (z kosztem pogotowia technicznego): 3,8 tys. zł, opóźnione pociągi osobowe na 100 min., opóźnione pociągi towarowe na 2514 min. Komunikacja zastępcza na szlaku Bartodzieje – Kruszyna od 04.09.2011 r. g. 16.10 do 04.09.2011 r. g. 20.52. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: Jazda pociągu po niewłaściwie ułożonej i niedostatecznie zabezpieczonej drodze przebiegu przy niedoleganiu iglic do opornic (położenie połowiczne) na rozjeździe 2ab, b) pierwotna: Uszkodzenie mufy na kablu nr 102a powodujące brak kontroli położenia oraz brak możliwości sterowania napędem zwrotnicowym rozjazdu 2 ab/Wk.

8) Wykolejenie jednostki elektryczna EN 71 (poc. 453) - wypadek kategorii B 09), który miał miejsce 22.05.2012 r. o godz. 17.53 na stacji Gdynia Chylonia (na linii nr 250 szlak Gdynia Główna – Gdynia Chylonia) podczas wjazdu na tor 1 stacji Gdynia Chylonia na sygnał zastępczy. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń: 650,0 – 750,0 tys. zł (uszkodzony wagon i podkłady), opóźnione poc. osobowe na 337 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: przekroczone dopuszczalne parametry szerokości toru(1485mm); b) pierwotna: zużycie nawierzchni w wyniku ponad 30-to letniej eksploatacji, zły stan nawierzchni; c) pośrednie: zły stan przytwierdzenia (brak pojedynczych wkrętów).

9) Wykolejenie 2 lokomotyw (poc. 453020) - wypadek kategorii B15, który miał miejsce 28.02.2012 r. o godz. 17.03 linia 171 Dąbrowa Górnicza Towarowa-Panewnik. Szacunkowa kwota uszkodzeń i zniszczeń: 47,50 tys. zł, opóźnione pociągi towarowe na 654 min. Wg ustaleń komisji kolejowej, m.in.: - Przyczyny ww. zdarzenia: a) bezpośrednia: Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu i przełożenie zwrotnicy nr 25ab pod pojazdem kolejowym b) pierwotna: Kradzieże elementów infrastruktury kolejowej - kabli zasilających blokadę liniową, tarcz ostrzegawczych i semaforów c) pośrednie: Wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym

(dowód: akta kontroli, str. 431-433)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Wzrost w 2011 r. w stosunku do roku poprzedniego o 13,8% liczby wypadków na sieci PKP PLK S.A zakwalifikowane przez komisje prowadzące postępowania jako obciążające PKP PLK S.A. (wypadków, które wystąpiły z winy tego zarządcy infrastruktury), w tym wzrost o 32,7% wypadków kategorii 09, tj. z powodu uszkodzenia lub złego utrzymania nawierzchni kolejowej. Występowanie wypadków z powodu złego utrzymania nawierzchni kolejowej wskazują, na nieprawidłowość w działaniach Spółki w odniesieniu do postanowień art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.), w części

zadań zarządcy infrastruktury kolejowej objętej przepisem ust. 1 pkt 3 ww. art. stanowiącym, że zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na utrzymywaniu jej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

2. Niedostateczne działania w zakresie nadzoru nad realizacją zadań przez dyżurnych ruchu w sytuacji używania sygnałów SZ, prowadzące do ww. wypadków kategorii 03 - wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń srk a także w zakresie wypadków kat 15 - przedwczesne rozwijanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem .

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### 2.2 Realizacja zaleceń i wniosków PKBWK oraz komisji kolejowych.

#### 2.2.1 Realizacja zaleceń i wniosków PKBWK.

Opis stanu faktycznego

Wg danych przedstawionych w raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2010 ( tabela 5), który ogłoszony został w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2012 r. (Dz.Urz. Ml nr 10, poz. 51):

a) Zrealizowane zostały wszystkie 7 zalecenia (rekomendacje) adresowane do zarządcy infrastruktury w związku z poważnym wypadkiem kat. A04 w dniu 13.07.2010 r. na szlaku Kępice - Korzybie w km 151,835 linii nr 405 Pila -Ustka.

b) W trakcie realizacji były n.w. 2 zalecenia (rekomendacje) adresowane do zarządcy infrastruktury w związku z wypadkiem kat. B06 w dniu 13.08.2010 r. w km 14,164 linia nr 139 stacja Mąkolowiec:

Wniosek 1: *Zarządca infrastruktury rozważy możliwość zmiany konstrukcji wskaźnika W24 w celu polepszenia parametrów widoczności podanego obrazu światła stosowanego we wskaźnikach W24 - był w toku realizacji.*

Wniosek 2: *Zarządca infrastruktury dokona analizy w zakresie możliwości ujednoczenia rozmieszczenia komór świetlnych sygnalizatora z masztem czerwono-białym z zachowaniem podziału komór światłem czerwonym tak, że pojedyncze światło poniżej komory światła czerwonego, jeśli świeci samodzielnie jest sygnałem wątpliwym - został zrealizowany. PKP PLK S.A.. dokonała analizy w ww. zakresie i stanowisko w tej sprawie przesłała do PKBWK.*

(dowód: akta kontroli, str. 513-517)

Wg danych przedstawionych w raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2011 (tabela 5) ogłoszonym w Obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. (Dz.Urz. MTBiGM, poz. 64):

a) Zrealizowane zostały obydwa zalecenia (rekomendacje) adresowane do zarządcy infrastruktury – PKP PLK S.A. w związku z wypadkiem kat. B09 w dniu 29.08.2010 r. w km 28,033 linii 70 oraz wypadku kat. B09 w dniu 3.10.2010 r. w km 28,711 linii 70 w obu zdarzeniach szlak Chmielnik-Grzybów.

b) Zrealizowane zostały obydwa zalecenia (rekomendacje ) adresowane do zarządcy infrastruktury – PKP PLK S.A. w związku z wypadkiem kat. A20 w dniu 28.04.2011 r. na przejeździe kat. C zlokalizowanym w km 77,061 linii nr 202 szlak Lębork-Godętowo.

c) Zrealizowane zostało jedno z dwóch zaleceń (rekomendacji ) adresowane do zarządcy infrastruktury – PKP PLK S.A. w związku z wypadkiem kat. B19 w dniu 4.10.2010 r. w km 20,785 linii nr 008 szlak W-wa Okęcie -Piaseczno.

W trakcie realizacji było drugie zalecenie (pkt 1) dotyczące podjęcia pilnych działań zmierzających do zabudowy urządzeń rogatkowych kategorii A w km 20,785 linii nr 008, w tym pilne powołanie komisji w celu przekwalifikowania ww. przejazdu do kat. A. Wg stanu z niniejszej kontroli Komisja zakwalifikowała przejazd do kat. A., ale aby przejazdowi przyznać kat. A musi nastąpić wybudowanie strażnicy przejazdowej oraz zabudowanie urządzeń przejazdowych wraz z przyłączeniem do mediów i zapewnieniem wymaganej łączności. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie przygotował wniosek w sprawie zadania inwestycyjnego obejmującego ww. zakres robót, lecz nie zostały one podjęte z powodu braku środków finansowych. Przebudowa przejazdu w ww. zakresie została włączona w projekt inwestycyjny dotyczący modernizacji linii nr 008.

(dowód: akta kontroli, str. 511-512)

W p-cie 3.2 ww. Raportu - Zdarzenia w odniesieniu do których komisja prowadziła bezpośrednio postępowanie - zawarte zostały m.in. nw. zalecenia ws. poprawy bezpieczeństwa pod adresem jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A.:

a) W p-cie 3.2. 1 Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 13 lipca 2010 r. na szlaku Kępice - Korzybie – str 14-15 Raportu zalecenia nr: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 i 11.

b) W p-cie 3.2. 2 Poważny wypadek kat. A04 zaistniały w dniu 8.11. 2010 r. na stacji Białystok – str 17-18 Raportu zalecenia nr: 8 i 10.

Większość z ww. wniosków została zrealizowana.

Niewykonane zostało jeszcze zalecenie 10 po wypadku na szlaku Kępice- Korzybie o treści: „Dla obecnego systemu sterowania zwrótnicami PKP PLK S.A. opracuje i uzgodni z przewoźnikami uczestniczącymi w przewozach na odcinku Słupsk -Szczecinek przepisy wewnętrzne w zakresie sygnalizacji, sposobu obsługi ręcznej i postępowania z użyciem korby, jak również sposób postępowania drużyny trakcyjnej i konduktorskiej w przypadku opuszczenia pojazdu trakcyjnego w celu obsługi urządzeń i przedłoży do zatwierdzenia Prezesowi UTK.”, z następujących przyczyn: Projekt regulacji wewnętrznej w ww. zakresie został opracowany i złożony do zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Prezes UTK odmówił zatwierdzenia tych przepisów z powodu zastosowania na mijankach nietypowej sygnalizacji. W okresie niniejszej kontroli przygotowywany był wniosek inwestycyjny na wymianę urządzeń srk na tym odcinku linii i zastosowanie tam sygnalizacji zgodnej z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Zakłada się, że przedmiotowe prace będą finansowane wspólnie z lokalnymi Urzędami Marszałkowskimi, z dofinansowaniem pozyskanym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

(dowód: akta kontroli, str. 508-512)

Wg stanu z okresu badania tego zagadnienia (tj. do 5.10.12 r.) - w 2012 r. został przekazany do PKP PLK S.A. 1 raport PKBWK, tj. Raport Nr PKBWK/1/2012 z badania poważnego wypadku kategorii A06 zaistniałego 12 sierpnia 2011 r. o godz. 16.15 w stacji Baby w torze nr 1 w kilometrze 128.615 linii 001 Warszawa - Katowice, zatwierdzony Uchwałą Nr 3/ PKBWK/2012 z 31 lipca 2012 r. z zaleceniami realizacji środków zapobiegawczych. Zalecenia zostały przedstawione w punkcie VI raportu, z których PKP PLK S.A. dotyczą zalecenia wskazane w ust. 1, 3, 5, 8, 9,10 i 11. Zalecenia wskazane w ust.: 5, 9 i 10 zrealizowano, wskazane w ust.: 1, 3 i 8 były w trakcie realizacji.

Zalecenie 1 będzie przedmiotem obrad Komitetu ds. Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. z udziałem przedstawicieli Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, gdzie zostanie wypracowane ostateczne stanowisko w zakresie realizacji przedmiotowego zalecenia. Zalecenie to brzmi: *PKP PLK S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury rozważą możliwość wprowadzenia zmiany w Instrukcji Ir-1(R1) lub w przepisach pokrewnych w zakresie wprowadzenia obowiązku dodatkowego informowania maszynistów na stacjach nieobjętych systemem sterowania zdalnego przez dyżurnych ruchu o zmianach toru wjazdowego na stacji w stosunku do rozkładu jazdy pociągów,.....*

Zalecenie 3: *Wprowadzenie w instrukcjach i przepisach wewnętrznych przewoźników oraz zarządców posiadających pojazdy kolejowe z napędem, zakazu używania telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy w trakcie jazdy, za wyjątkiem sytuacji szczególnych przewidzianych w przepisach wewnętrznych.*

PKP PLK S.A. wprowadzi ww. przepis w nowo opracowanej, obecnie w trakcie uzgodnień, „Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy maszynisty i kierującego pojazdem kolejowym z napędem - Itw 5”. Do czasu wprowadzenia ww. instrukcji Spółka wydała pisemne zalecenie zakazu korzystania z telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy w czasie jazdy, za wyjątkiem sytuacji szczególnych (np. wypadek, zagrożenia życia ludzkiego).

Zalecenie 8: *PKP PLK S.A., PKP Energetyka SA. oraz PKP Intercity S.A. dokonają stosownych zmian w przepisach wewnętrznych w zakresie obowiązku okresowej synchronizacji czasu w systemach urządzeń zasilających energii elektrycznej, rejestratorów rozmów oraz rejestratorów prędkości na pojazdach kolejowych z napędem.*

PKP PLK SA nie dysponują powszechnie użytkowanym w przedsiębiorstwie wzorcem czasu. Wzorcem takim nie dysponuje również TK Telekom. W nowo instalowanych urządzeniach (rejestratorach rozmów) PKP PLK S.A. wymaga możliwości podłączenia zewnętrznego wzorca czasu do synchronizacji tych urządzeń. Do takiej, synchronizacji stosowany jest sygnał GPS lub

DCF (oba zegary mają wskazania współbieżne). W urządzeniach zabudowanych w poprzednich okresach stosuje się wyłącznie wewnętrzny zegar, który w ramach przeprowadzonych kontroli okresowych jest ręcznie synchronizowany. Urządzenia takie nie umożliwiają zewnętrznej synchronizacji. Urządzenia u innych podmiotów, w tym u przewoźników, są ich własnością i PKP PLK S.A. nie ma bezpośredniego wpływu, ani możliwości narzucenia synchronizacji tych urządzeń. Radiotelefony przewoźne nowej generacji (Pyrylandia, Radionika) posiadają wewnętrzny układ synchronizujący ich wskazania z czasem DCF. Zalecenie będzie tematem rozmów z przewoźnikami oraz TK Telekom.

Zalecenie wskazane w ust.11, dotyczące omówienia wypadku na najbliższych pouczeniach okresowych dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego zostanie zrealizowane przez zakłady linii kolejowych PKP PLK S.A. do końca bieżącego roku.

(dowód: akta kontroli, str. 370-423)

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

W działalności skontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość

1. W przypadku drugiego zalecenia PKBWK po wypadku na linii nr 008 i zalecenia 10 po wypadku na szlaku Kępice- Korzybie), niezabezpieczono środków finansowych na działania inwestycyjne dotyczące realizacji zaleceń powypadkowych, co powoduje przesuwanie w czasie wykonania tych zaleceń, których celem jest zapobieżenie powstawaniu zdarzeń (wypadków) lub ograniczenia ich skutków .

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność skontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### 2.2.2 Realizacja zaleceń powypadkowych komisji kolejowych

Opis stanu  
faktycznego

We wrześniu 2012 r. PKP PLK S.A. przesłała do Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK sprawozdania w zakresie realizacji zaleceń i wniosków z postępowań powypadkowych prowadzonych przez komisje kolejowe w 2011 r., które zostały sporządzone przez poszczególne Zakłady Linii Kolejowych (IZ) PKP PLK S.A.. Wg zawartych w tych sprawozdaniach danych większość zaleceń i wniosków z postępowań powypadkowych prowadzonych przez komisje kolejowe w 2011 r. została zrealizowana bądź była w trakcie realizacji. Zalecenia niezrealizowane dotyczyły m.in. następujących zagadnień:

a) Obszar IBR Katowice

- poz. 16 wykazu, zalecenie 1: uzależnienie Tm11 od położenia zwrotnicy 22b i Wk10 (wypadek B-04, 26.07.2011, linia140 Katowice Ligota-Nędza, stacja Sumina Su 1),

- poz. 39 wykazu, zalecenie 2: powołać komisję w celu określenia stopnia zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu pociągów nawierzchni kolejowej o dużym okresie eksploatacji (wypadek B-09, 2.06.2011, L-138 Mysłowice MwB),

- poz. 41 wykazu, zalecenie 4: IŻ Sosnowiec wdroży działania mające na celu zabudowę napędów zwrotnicowych z kontrolą położenia iglic zastępując napędy bez kontroli z ryglowymi mechanicznymi (wypadek B-12, 27.06.2011, L-93 Chybie),

- poz. 46 wykazu, zalecenia: 1 ISE Tychy dopilnuje usunięcia wszystkich usterek w rozjeździe nr 29 na podg Stawiska oraz zalecenia 2. ISE Tychy angażując posiadane siły i środki podejmie niezbędne działania w celu usuwania usterek po komisyjnym badaniu technicznym rozjazdów, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu pociągów (wypadek B-09, 11.09.2011, L-657 podg Stawiska),

- poz. 49 wykazu, zalecenie 6: intensyfikacja działań diagnostycznych nawierzchni o dużym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu z uwagi na przekroczony wiek eksploatacji (wypadek B-11, 27.10.2011, L-171 Katowice Muchowiec),

- poz. 50 wykazu, zalecenie 2a: pouczenie m.in. dyżurnych ruchu ze zwróceniem szczególnej uwagi na prawidłowość prowadzonych rozmów przez radiotelefon między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem a dyżurnym ruchu (wypadek C-44, 29.10.2011, L-171 stacja Chybie),

- poz. 54 wykazu, zalecenie 2a: pouczenie okresowe ze zwróceniem szczególnej uwagi na prawidłowe prowadzenie kontroli zajętości torów wjazdowych (wypadek B-03, 1.12.2011, L-139 stacja Tychy).

b) Obszar IZ Wrocław: wypadek B-09 (uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, ...), 21.05.2011 r. Wrocław Nadodrze 143 Kalety- Wrocław Mikołajów,

zalecenie 1: PKP PLK S.A. opracuje szczegółowe trasy przejazdu wagonów dziobowych 32 i 24 osiowych, wykluczające jazdę przez niekorzystne S- owe układy geometryczne. W przypadku

braku możliwości przeprowadzenia wagonu z pominięciem tego typu dróg, należy ustalić wymagane obostrzenia dla jazdy znaczenia.

(dowód: akta kontroli, str. 353-369)

Wg danych przedstawionych przez Biuro Bezpieczeństwa PKP-PLK S.A. (IBR) w związku z zapytaniami kontrolującego w ww. sprawach, m.in.:

- ad ww. poz. 16 zalecenie 1: W dniu 12. grudnia 2012 roku Biuro Bezpieczeństwa otrzymało odpowiedź z Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach informujące o odstąpieniu od realizacji ww. zalecenia wraz z uzasadnieniem. IBR podejmie stosowne działania w przedmiotowej sprawie.

- ad ww. poz. 39 zalecenie 2: zrealizowane ale po ok. 15 miesiącach od wypadku, po którym został sformułowany. Wypadek B-9 zdarzył się 2.06.11 r., spotkanie komisji, na którym określono zakres robót rewitalizacyjnych na odc. Mysłowice—Oświęcim odbyło się 25.09.12 r.

- ad ww. poz. 41 zalecenie 4: dla realizacji zalecenia została zlecona (ok. rok po wypadku) i opracowana dokumentacja techniczna. Zabudowa wnioskowanych napędów planowana była do realizacji w roku 2013, tj. po ponad 1,5 roku od wypadku, po którym został sformułowany.

- ad ww. poz. 46, 49, 50 i 54 zalecenia zostały zrealizowane.

- ad ww. zalecenie 1 dotyczące wypadku w obszarze IZ Wrocław: wg stanu z 12.12.12 r. tj. ok. 7 miesięcy po wypadku zalecenie to było w trakcie realizacji. Dnia 07 grudnia 2012 roku Biuro Bezpieczeństwa zobowiązało Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu o wyjaśnienie przyczyn i okoliczności niezrealizowania wniosków zapobiegawczych.

- zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir - 8 § 29 ust.3, podmiotem odpowiedzialnym za realizację wniosków zapobiegawczych jest Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych.

Monitorowanie realizacji wniosków i zaleceń komisji kolejowych należy do zakresu Działu Eksploatacji w Zakładach Linii Kolejowych PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli, str. 353-369)

Wg danych z protokołów końcowych komisji kolejowych zbadanych w toku niniejszej kontroli :

1) Z protokołu dot. wykolejenia pociągu - wypadek kategorii B 03 (wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu ...), który miał miejsce 17.02.2011 r. o godz. 21.29 na stacji Ciechanów:

- Na stacji Ciechanów miał miejsce podobny wypadek w dniu 04.12.2010 r (ok. 2 miesiące wcześniej) z pociągiem towarowym numer 554419 - także wyjazd na sygnał zastępczy „Sz” po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu i wykolejenie się lokomotywy na Wk202 zabudowanej w torze numer 4a. Środka zaradczego numer jeden po tym wypadku to jest usunięcia awarii kabla TKD na szlaku Ciechanów -Konopki nie wykonano do dnia ww. kolejnego wypadku w dniu 17.02.2011 r..

- ŚRODKI ZARADCZE (zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków po wypadku z 17.02.2011 r., m.in.: 2. Natychmiast dokonać naprawy kabla TKD ...

Ww. wniosek wykonany został 8 marca 2011 r., tj. 19 dni po drugim wypadku z 17.02.2011 r. i 94 dni po poprzednim wypadku w dniu 04.12.2010 r. po którym został po raz pierwszy postawiony.. W świetle informacji przesłanej 11.12.12 r. przez ZLK w Olsztynie do Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A., wg firmy do której należało dokonanie tej naprawy – TK Telekom - wcześniejsze usunięcie usterki kabla TKD było niemożliwe z uwagi na podmokły teren i zalewanie wykopu wodą.

(dowód: akta kontroli, str. 520-522)

2) Z protokołu dot. wykolejenia 2 lokomotyw (poc. 453020) - wypadek kategorii B15 (przedwczesne rozwiązanie drogi i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem), który miał miejsce 28.02.2012 r. o godz. 17.03 linia 171 Dąbrowa Górnica Towarowa-Panewnik.

ŚRODKI ZARADCZE m.in.: 1. Odbudować trasy kablowe i przywrócić do prawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku odgałęźnym Stawiska...

Ww. wniosek wykonany został ok. 13.11.12 r. (data pisma ZLK w Sosnowcu informującego o realizacji ww. wniosku), tj. dopiero po ok. 7 miesiącach od jego postawienia w protokole ustaleń końcowych z 11.04.12 r.

W świetle przedstawionej dokumentacji, m.in.:

- w ramach realizacji ww. wniosku: Dla przywrócenia prawidłowego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku odgałęźnym Stawiska ISE Tychy wystąpił ponownie (poprzednie pismo ISE-5470/156/12/11 z 08.12.2011) do IZ Sosnowiec o zlecenie naprawy tras kablowych między nastawniami Sk-KJw pismem ISE-5470-63/04/12 z 13.04.2012 r.

Wg wskazanej daty 08.12.2011r. pierwsze wystąpienie ISE Tychy o zlecenie naprawy tras kablowych dla przywrócenia prawidłowego działania urządzeń srk miało miejsce ok. 2,5 miesiąca przed ww. wypadkiem, którego przyczyną pośrednią było wadliwe działanie ww. urządzeń srk.

(dowód: akta kontroli, str. 431-433, 520, 523-526)

W odniesieniu do wszystkich 9 spraw z wypadków (wymienionych w p-cie 2.1.1) dotrzymane zostały przez komisje kolejowe wymogi dotyczące czasu prowadzenia postępowania powypadkowego określone w § 31 ust 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U.2007.89.593).

(dowód: akta kontroli, str. 431-433, 520,527)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Nierzetelna realizacja przez ZLK zaleceń powypadkowych w wymienionych wyżej przypadkach (poz. 39 zalecenie 2, poz. 41 zalecenie 4, zalecenie 1 dotyczące wypadku w obszarze IZ Wrocław), polegająca na przewlekłym (od 7 do 18 miesięcy po wypadkach) wykonywaniu zaleceń, których celem jest zapobieżenie powstawaniu zdarzeń (wypadków) lub ograniczenie ich skutków.

2. Nierzetelna i przewlekła realizacja wniosku pokontrolnego po wypadku kategorii B 03 w dniu 04.12.2010 r. na stacji Ciechanów, w związku z czym w okresie przed jego realizacją miał miejsce następny wypadek w tym samym miejscu i z analogicznych przyczyn 17.02.2011 r., tj. ok. 2 miesiące później.

3. Nierealizowanie przez IZ Sosnowiec wniosku ISE Tychy z 08.12.2011r. ws. przywrócenia prawidłowego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku odgałęźnym Stawiska, która to usterka wskazana została jako przyczyna pośrednia wypadku kategorii B15, który miał miejsce 28.02.2012 r., tj. ok. 81 dni po ww. wniosku oraz przewlekła realizacja zalecenia 1 po tym wypadku – zrealizowano je po ok. 7 miesiącach od postawienia go w protokole ustaleń końcowych.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność skontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Ocena cząstkowa

### 3. Stan techniczny eksploatowanej infrastruktury kolejowej w PKP PLK S.A.

Opis stanu  
faktycznego

Wg stanu na 31.12.11 r. PKP PLK S.A. eksploatowała – udostępniała do korzystania przewoźnikom kolejowym - 19 299 km linii kolejowych, w tym 11 496 km linii kolejowych o znaczeniu państwowym<sup>4</sup>.

(dowód: akta kontroli, str. 50)

Wg stanu na 31.12.11 r. tylko część zasadniczych elementów nawierzchni kolejowej na eksploatowanych liniach kolejowych PKP PLK S.A. znajdowała się w stanie technicznym umożliwiającym użytkowanie linii kolejowych z założonymi parametrami prędkościowymi a także tylko część urządzeń sterowania ruchem kolejowym była w stanie technicznym bez uszkodzeń.

W zakresie torów linii kolejowych ww. stan (ocena dobra wg kryteriów stosowanych w Spółce) dotyczyła 40% linii kolejowych, 65,6% rozjazdów (ocena 1 i 2 wg kryteriów stosowanych w Spółce - rozjazdy na których dopuszczalna była prędkość jazdy taboru bez ograniczeń) a w zakresie urządzeń srk ocena dobra wg kryteriów stosowanych w Spółce dotyczyła: 33,3% urządzeń samoczynnej blokady liniowej, 34,7% urządzeń na przejazdach i 8,2% urządzeń stacyjnych.

<sup>4</sup> Linie kolejowe, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe. Wykaz tych linii określony został rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. Nr 164, poz.1110).

Udział linii kolejowych PKP PLK S.A. w stanie ocenianym jako dobry (40%), w stosunku do roku poprzedniego (2010) uległ poprawie o 4 pkt procentowe, a w okresie lat 2005-2009 uzyskano jego poprawę z 25% do 37%.

Udział rozjazdów z oceną 1-i-2 - 65,6% w 2011 r., w stosunku do roku poprzedniego (2010) uległ nieznacznej poprawie (o 0,1 pkt procentowego). W odniesieniu do okresu lat 2006-2009 kiedy udział ww. rozjazdów osiągał wielkość w granicach 69,9- 66,3%, nastąpiło jego pogorszenie.

W zakresie ww. urządzeń srk w 2011 r. nastąpiła poprawa w odniesieniu do roku poprzedniego (2010) i roku 2005 urządzeń w stanie dobrym: dla urządzeń samoczynnej blokady liniowej o 0,7 i o 11,9%, dla urządzeń na przejazdach o 2,1 i o 9,9% i dla urządzeń stacyjnych o 0,6 i o 2,6%.

Taki stan torów kolejowych i rozjazdów powodował m.in. konieczność obniżania parametrów eksploatacyjnych (obniżanie dopuszczalnej prędkości) a urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) powodowały wzrost awaryjności w ich działaniu (wzrost liczby usterek).

(dowód: akta kontroli, str. 70-72, 450)

Wg przedstawionych przez Biuro Zarządu PKP PLK S.A. danych, m.in.:

a) *W ciągu roku rejestrowanych było około 12000 zmian ograniczeń prędkości pociągów, co oznacza, że w skali roku przypada statystycznie około 30 na jeden dzień.*

*Wg stanu na 03.10.2012. r., ze względu na stan techniczny nawierzchni kolejowej obowiązywało 4 313 szt. ograniczeń prędkości pociągów, których całkowita długość wynosiła 2553 km toru, a koszt ich usunięcia oszacowano na prawie 4 mld zł.*

b) Planowane działania w zakresie likwidacji występujących ograniczeń prędkości oraz zapobiegania pojawianiu się nowych objęte są zasadniczo planem robót utrzymaniowo - naprawczych. Zgodnie z §2 ust. 2 dokumentu „Ramowy Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych” - wprowadzonego uchwałą Nr 486/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z 10 listopada 2009 r. - zakład linii kolejowych jest zobowiązany do opracowania planu kolejności wykonywania robót utrzymaniowo -naprawczych na liniach kolejowych. Plan ten obejmuje zadania likwidacji ograniczeń prędkości, jak również roboty, których wykonanie ma zapobiec wprowadzaniu nowych lub pogłębianiu już obowiązujących ograniczeń prędkości pociągów. Zakład linii kolejowych planuje kolejność realizacji zadań utrzymaniowo - naprawczych w oparciu o następujące kryteria: 1. ilość środków, jakimi dysponuje zakład linii kolejowych, 2. zakres rzeczowy poszczególnych zadań, 3. lokalizacji - uzyskanie największej efektywności eksploatacyjnej sieci linii kolejowych.

c) Z uwagi na znikome pokrycie potrzeb środków na finansowanie robót utrzymaniowo-naprawczych oraz wskutek wykonywania na bieżąco badań diagnostycznych plany te ulegają stałym korektom....

d) W związku z rozproszeniem i zmiennością takich robót, na szczeblu Centrali, są one stale monitorowane z wykorzystaniem metod statystycznych. Nadzór nad obowiązującymi ograniczeniami prędkości prowadzony jest z wykorzystaniem systemu POSEOR. Na podstawie danych zgromadzonych w ww. bazie, przedstawiane są Zarządowi miesięczne raporty o liczbie ograniczeń prędkości na wybranych ciągach linii kolejowych.

e) W zakresie linii kolejowych o znaczeniu państwowym:

- liczba ograniczeń prędkości z powodu złego stanu infrastruktury na koniec września 2012 r. (1731 szt.) była niższa od stanu w analogicznym okresie roku poprzedniego (1967 szt.) a na koniec poszczególnych lat w okresie od 2005 r. do 2011 r. osiągała wielkość od 1785 szt. (2005 r.), poprzez 2280 szt. (2007 r.) do 1797 szt. (2011 r.)

- ograniczenia prędkości z powodu złego stanu infrastruktury (tory NiP) dotyczyły 1197 km na koniec września 2012 r. co stanowiło 10,4% długości linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Ww. wymiar ograniczeń prędkości był niższy od stanu w analogicznym okresie roku poprzedniego (1319,1 km) o 122,1 km. Na koniec poszczególnych lat w okresie od 2005 r. do 2011 r. ograniczenia prędkości z powodu złego stanu infrastruktury (tory NiP) dotyczyły od 1622,6 km (2005 r.), poprzez 1804,7 km (2007 r.) do 1247,3 km (2011 r.), co stanowiło odpowiednio: 14,2%, 15,8% i 10,8% długości linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

(dowód: akta kontroli, str. 47-50)

Liczba ograniczeń prędkości z powodu złego stanu technicznego rozjazdów na koniec poszczególnych lat w okresie od 2005 r. do 2011 r. osiągała wielkość od 341 szt. (2005 r.), poprzez 456 szt. (2007 r.) do 342 szt. (2011 r.).

(dowód: akta kontroli, str. 73)

Ilość usterek urządzeń srk eksploatowanych na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe SA w okresie od 2005 r. do 2011 r.:

- powiększała się od 2613 szt. do 5233 szt. w zakresie urządzeń samoczynnej blokady liniowej oraz od 13137 szt. do 18041 szt. w zakresie urządzeń stacyjnych,
- wahała się w granicach od 8432 szt. (2005 r.), poprzez 9631 szt. (2008 r.) do 8920 szt. (2011 r.) w zakresie urządzeń na przejazdach.

(dowód: akta kontroli, str. 72)

Wg danych z Biura Dróg Kolejowych Centrali PKP PLK S.A., opracowywanych w oparciu o dane otrzymane z zakładów linii kolejowych, niedofinansowanie robót naprawczo-utrzymawczych od lat 90-tych ubiegłego wieku, spowodowało m.in. powstanie zaległości naprawczych rozjazdów. Zaległości dotyczą 17350 szt. rozjazdów, (uwzględnione rozjazdy we wszystkich torach) na ogólną liczbę 43191 (stan na 31.12.2011 r.).

(dowód: akta kontroli, str. 108-109)

Wg danych z raportu o stanie urządzeń srk i detekcji stanów awaryjnych taboru w 2011 r. opracowanym przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP PLK S.A., m.in.:

a) Stan techniczny urządzeń srk na przełomie lat 2002 - 2011 oscyluje wokół stałego poziomu, przy czym zdecydowana większość urządzeń zabudowanych na obiektach stacyjnych, liniowych i na przejazdach kolejowych jest w dostatecznym stanie technicznym. Oznacza to, że prowadzone modernizacje i remonty pozwalają jedynie na utrzymanie istniejącego stanu technicznego (liczba zmodernizowanych, wyremontowanych lub pobudowanych urządzeń srk na posterunkach ruchu, szlakach i przejazdach kolejowych równoważy zaledwie liczbę urządzeń, które uległy degradacji technicznej).

b) Niepokój budzi wiek urządzeń. Ponad 40% obiektów stacyjnych zostało pobudowane przed czterdziestoma laty, a tylko 20% w ostatnim dwudziestoleciu. Istnieje również blisko 9% grupa urządzeń pobudowanych przed sześćdziesięciu laty, a najstarsze eksploatowane urządzenia datowane są na rok 1874. Należy zaznaczyć, że „czas życia” urządzeń mechanicznych przewiduje się maksymalnie (przy prawidłowym utrzymaniu cykli remontowych i zabiegów obsługi technicznej) na około 60 lat, a urządzeń przekąźnikowych na ok. 40 lat.

c) Większość tych obiektów leży na liniach wciąż eksploatowanych, ale nie przewidywanych w najbliższych latach do kompleksowej modernizacji. Utrzymanie tych urządzeń choćby w dostatecznym stanie technicznym wymaga zwiększonej pracy obsługi technicznej w tym robocizny i materiałów, co zdecydowanie podnosi koszty utrzymania. W związku z powyższym, w przypadku braku możliwości odtworzenia (remonty, modernizacje) ww. obiektów srk w najbliższym czasie spodziewać się należy zdecydowanego wzrostu potrzeb zatrudnieniowych i finansowych w tym zakresie. W innym przypadku stan techniczny urządzeń srk ulegnie skokowemu, zdecydowanemu obniżeniu.

(dowód: akta kontroli, str. 235-236)

Wg danych ze sprawozdania z działalności Spółki za 2011 r., PKP PLK S.A. w 2011 r. osiągnęła przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w kwocie ok. 4,1 mld zł, koszty działalności operacyjnej wyniosły ok. 4,6 mld zł., w tym amortyzacja ok. 0,87 mld zł. - i w rezultacie poniosła stratę na działalności gospodarczej ok. 0,6 mld zł. W ramach ponoszonych kosztów m.in.: koszty ogółem linii kolejowych eksploatowanych (utrzymanie, prowadzenie ruchu i administrowanie) wyniosły ok. 4,5 mld zł, w tym koszty utrzymania linii z amortyzacją ok. 2,9 mld zł, koszty utrzymania rozjazdów na liniach eksploatowanych ok. 223,4 mln zł, koszty utrzymania urządzeń srk ok. 447,1 mln zł.

W roku poprzednim, tj. za 2010 r. PKP PLK S.A. osiągnęła przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w kwocie ok. 3,8 mld zł, koszty działalności operacyjnej wyniosły ok. 4,2 mld zł., w tym amortyzacja ok. 0,82 mld zł. - i w rezultacie poniosła stratę na działalności gospodarczej ok. 0,4 mld zł. W ramach ponoszonych kosztów m.in.: ogółem koszty linii kolejowych eksploatowanych (utrzymanie, prowadzenie ruchu i administrowanie) wyniosły ok. 4,0 mld zł, w tym koszty utrzymania linii z amortyzacją ok. 2,6 mld zł, koszty utrzymania rozjazdów na liniach eksploatowanych ok. 208,6 mln zł, koszty utrzymania urządzeń srk ok. 329,8 mln zł.

Na zadania związane z modernizacją infrastruktury drogowej (w tym: modernizację i budowę linii kolejowych, modernizację stacji, likwidację ograniczeń prędkości) w 2010 r. przeznaczono ok. 2,4 mld zł, w 2011 r. ok. 2,6 mld zł a na 2012 r. zaplanowana została kwota ok. 4,7 mld zł.



Natomiast na modernizację obiektów zabezpieczenia ruchu kolejowego w 2010 r. przeznaczono ok. 13,8 mln zł, w 2011 r. ok. 45,5 mln zł a na 2012 r. zaplanowana została kwota ok. 157,3 mln zł.

(dowód: akta kontroli, str. 77-79, 106)

Z wyjaśnień przedstawionych w toku kontroli przez Dyrektora Biura Dróg Kolejowych na temat przyczyn ww. stanu technicznego infrastruktury kolejowej, wynika m.in., że:

„...Utrzymujące się od lat 90-tych ubiegłego wieku niedofinansowanie robót naprawczych powoduje powstawanie zaległości naprawczych, a w konsekwencji pogarszanie się stanu technicznego infrastruktury kolejowej. ....

Zaległości wymian torów wynoszą 11 150 km, w tym 8 350 km w torach szlakowych i głównych zasadniczych. Z uwagi na kryterium normalnego zużycia dodatkowo rocznie należałoby wymieniać 355 km torów. Zatem, przy założeniu odtwarzania zaległości wynoszącym 10 lat, roczna ilość wymian torów powinna wynosić 1 470 km  $(11150/10+355)$ . W rzeczywistości, opierając się na danych z lat ubiegłych:

a) w ramach inwestycji modernizacyjnych rocznie dokonuje się wymiany średnio 500 km torów (przyjęto okres porównawczy 5 lat przed rokiem 2011) - w roku 2011 z uwagi na szczególną intensyfikację kończących inwestycji przed EURO2012, wymiana torów wyniosła 1060 km.

b) jednocześnie ze środków operacyjnych dokonuje się wymian na poziomie 35 km torów (przyjęto ww. okres 5 lat)

Uwzględniając średnioroczne ilości realizowanych robót utrzymaniowo-modernizujących tj. 535 km/rok oraz potrzeby wymian torów w ilości 1 470 km to dla normalnego utrzymania i remontów drogi kolejowej brakuje rocznie około 935 km wymian torów. Z uwagi na ilość robót realizowanych rocznie, pokrycie potrzeb wynosi zatem 36%.

Przedstawione analizy opracowano przy założeniach wynikających ze standardów utrzymania, zgodnie z którymi wymiany torów i rozjazdów, powinny być wykonywane cyklicznie - w przypadku podkładów i podrozjazdnic drewnianych co około 18-33 lat, a w przypadku betonowych co około 35 - 40 lat (wg Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych).

...  
Zaległości wymian rozjazdów wynoszą 17 350 szt., w tym 4 300 szt. w torach szlakowych i głównych zasadniczych. Z uwagi na kryterium normalnego zużycia dodatkowo rocznie należy wymieniać 670 szt. rozjazdów. Zatem, przy założeniu odtwarzania zaległości wynoszącym 10 lat, roczna ilość wymian rozjazdów powinna wynosić 2 405 szt.  $(17350/10+670)$ .

Potrzeby nakładów na poziomie 7,9 mld zł na wszystkie budowle branży drogowej, oszacowano przy następujących założeniach:

a) likwidacja zaległości remontowych oraz prowadzenie inwestycji odtworzeniowych w okresie 10 lat,

b) corocznej, wynikającej ze zużycia eksploatacyjnego, realizacji wymian torów i rozjazdów,

c) wykonania robót utrzymaniowych i remontowych w takim zakresie, jaki zapobiegnie wprowadzaniu ograniczeń eksploatacyjnych.

Ze środków operacyjnych w roku 2011 na samo utrzymanie drogowej infrastruktury kolejowej wydatkowano kwotę nie większą niż 0,4 mld zł. Natomiast potrzeby środków na to utrzymanie zostały oszacowane na poziomie 2,8 mld zł rocznie. Z uwagi na wielkość środków finansowych na utrzymanie wszystkich budowli (bez remontów) pokrycie potrzeb wynosi zatem zaledwie 14% ! W konsekwencji degradacji ulegają również budowle poddane modernizacji w latach 90 oraz później.

Ze względu na ograniczoną ilość środków finansowych w pierwszej kolejności realizowane są roboty utrzymaniowo-naprawcze w lokalizacjach, które mają największy wpływ na funkcjonowanie sieci kolejowej (tzn. na liniach o kategorii magistralna, pierwszorzędna, dużych stacjach węzłowych ważnych dla gospodarki Państwa). Powoduje to wzrost zaległości naprawczych na pozostałych liniach kolejowych.

Aby powstrzymać niekorzystny trend nasza Spółka czyni starania w celu pozyskiwania dodatkowych źródeł finansowania robót dla poprawy stanu technicznego zarządzanej infrastruktury, np.: w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

Aktualnie w Programach uwzględnionych jest 25 zadań, których wartość wynosi prawie 1,6 mld zł. Otrzymywane w tym trybie środki są przeznaczane na konkretne cele i dotyczą

finansowania rewitalizacji lub modernizacji wskazanych linii kolejowych ale nie dotyczą robót utrzymaniowych. Ilość środków na działalność utrzymaniową, naprawczą, modernizacyjną w poszczególnych latach jest różna, kierowana w różnym stopniu na poszczególne linie. Zmianie ulegają również przewozy na poszczególnych liniach...

PKP PLK S.A. w celu uzyskania poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej działa w kilku kierunkach. Aktualny system polegający na zlecaniu zadań remontowych firmom zewnętrznym ze względu na procedury przetargowe jest czasochłonny, mało elastyczny i w efekcie relatywnie drogi dlatego trwają prace nad opracowaniem efektywniejszych metod wykorzystania posiadanych środków finansowych na bieżące utrzymanie infrastruktury. Nowa koncepcja systemu elementarnego utrzymania ma wprowadzić między innymi na szczeblu Zakładów Linii Kolejowych elastyczną strukturę Zespołów. Zespoły te mają być w pełni obsadzone właściwie wykwalifikowanymi pracownikami, wyposażone w odpowiedni sprzęt, ukierunkowane na określony rodzaj robót i mobilne, by szybko dotrzeć do lokalizacji robót.

Następny kierunek to nowelizacja obowiązujących krajowych przepisów określających warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Rozpoczęte w 2011 r. rozmowy z przedstawicielami ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury ustaliły, że zmiany w przepisach powinny umożliwić stosowanie nowych rozwiązań technicznych, których zastosowanie byłoby uzasadnione postępowaniem technicznym, jak również względami ekonomicznymi (niższe koszty eksploatacyjne). Do tego kierunku działania należy zaliczyć również próby jakie PKP PLK S.A. podejmuje dla nowelizacji przepisów, które nakładają na naszą Spółkę obowiązek utrzymywania nawierzchni drogi kołowej na przejazdach kolejowo - drogowych. Ze względu na znaczny wzrost ruchu samochodowego nawierzchnia drogowa ulega szybszemu zużyciu. Na zarządzanej przez PKP PLK S.A. sieci linii kolejowych zlokalizowanych jest ponad 16 tys. przejazdów, których nawierzchnia drogowa stanowi równowartość około 300 km drogi kołowej. Środki finansowe wykorzystywane do finansowania remontów nawierzchni drogowej powinny zostać skierowane na utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Kolejny kierunek działania to wypracowanie zasad stabilnego i długofalowego finansowania robót utrzymaniowo-naprawczych infrastruktury kolejowej. Podstawowym źródłem pozyskiwania środków są przychody uzyskiwane ze sprzedaży tras przewoźnikom według stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, które nie pokrywają potrzeb bieżącego utrzymania linii kolejowych. Następnymi źródłami finansowania są dotacje z budżetu państwa, w tym Fundusz Kolejowy, którego tryb uchwalania powoduje, że najwcześniej w połowie roku obrachunkowego znana jest ilość przyznawanych środków. Uniemożliwia to planowanie robót w dłuższym okresie czasu. Rozwiązaniem tego problemu byłoby zawarcie z Ministerstwem właściwym ds. transportu kontraktu wieloletniego dla finansowania robót bieżącego utrzymania kolejowej infrastruktury drogowej. Stabilne, na poziomie wynikającym z potrzeb, finansowanie zadań remontowych w dłuższej perspektywie czasu (co najmniej kilku lat) umożliwiłoby racjonalne i bardziej efektywne planowanie robót. W takiej sytuacji środki inwestycyjne byłyby wykorzystywane do finansowania modernizacji linii (podwyższania parametrów eksploatacyjnych), a nie również do rewitalizacji (roboty odtworzeniowe). Prace nad kontraktem wieloletnim zostały rozpoczęte, ale nie zostały zakończone....

.... nadzieją na przełamanie niekorzystnych tendencji w dziedzinie infrastruktury jest planowana realizacja programów naprawczych infrastruktury kolejowej (obecnie w fazie opracowywania w PKP PLK S.A.):

- a) Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych,
- b) Podwyższenie standardów technicznych obiektów inżynierskich,
- c) Poprawa bezpieczeństwa przejść nad torami kolejowymi,
- d) Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym.

(dowód: akta kontroli, str. 445-449)

Z wyjaśnień przedstawionych w toku kontroli przez Dyrektora Biuro Automatyki i Telekomunikacji na zapytania kontrolującego odnośnie przyczyn ww. stanu urządzeń srk, wynika m.in. że.:

1. Ocena stanu technicznego definiowana jako „stan dostateczny” lub „stan niezadawalający” ma kilka płaszczyzn odniesienia. Cytowane w piśmie wyjaśnienie ma charakter opisowy, dotyczący

sfery eksploatacyjnej i traktuje, że urządzenia w tym stanie mogą być bezpiecznie eksploatowane ale:

1.1. w przypadku „stanu dostatecznego” mogą zdarzać się krótkotrwałe usterki elementów systemu lub podzespołów, które bez trudności, w stosunkowo krótkim czasie mogą zostać usunięte przez wykwalifikowane własne jednostki organizacyjne bez zmniejszenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego (w czasie krótkotrwałych niesprawności urządzeń zastosowane zostają dodatkowe procedury służące bezpiecznemu prowadzeniu ruchu pociągów),

1.2. w przypadku „stanu niezadawalającego” doprowadzenie urządzeń do stanu choćby „dostatecznego” wymaga większych nakładów finansowych oraz kompleksowych prac o charakterze remontowo - modernizacyjnym. Natomiast również w tym przypadku można prowadzić bezpiecznie ruch kolejowy stosując odpowiednie organizacyjne zasady i procedury bezpieczeństwa. Najwięcej urządzeń w „stanie niezadawalającym” to urządzenia zabudowane w starych technologiach (mechanicznych kluczowych, mechanicznych scentralizowanych, elektrycznych suwakowych) eksploatowanych ze względów społecznych na liniach o mniejszym znaczeniu eksploatacyjno-przewozowym oraz ograniczonym ruchu kolejowym gdzie odbudowa tych urządzeń z punktu widzenia technologii jest już niemożliwa, a modernizacja nieopłacalna z punktu widzenia ekonomicznego lub przewidywana jest w dalszej perspektywie inwestycyjnej.

3. Problem dużego udziału infrastruktury srk w „stanie dostatecznym” związany jest z:

3.1. z niskimi nakładami na projekty inwestycyjne między pierwszą połową lat dziewięćdziesiątych a rokiem 2003,

3.2. stopniową degradacją infrastruktury kolejowej przy niewystarczających nakładach na jej utrzymanie,

4. Analiza stanu technicznego w zakresie urządzeń stacyjnych i urządzeń liniowych wykazuje, że stan ten jest stabilny na podobnym poziomie przez ostatnich 8 lat. Oznacza to, że prowadzone inwestycje i modernizacje pozwalają jedynie na utrzymanie istniejącego stanu technicznego. ... Aby uzyskać statystyczną poprawę stanu technicznego urządzeń należałoby zwiększyć ilość inwestycji oraz zwiększyć środki na remonty kapitalne urządzeń i naprawy bieżące wykonywane w ramach obsługi technicznej. W zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych wiek około 2% urządzeń przekroczył 50 lat, a wiek ok. 13% urządzeń przekroczył 25 lat. Wiek urządzeń na przejazdach kolejowych, brak elementów i części zamiennych do urządzeń starego typu, a także liczne kradzieże i dewastacje tych urządzeń przyczyniają się do ich szybkiej degradacji technicznej mimo budowy i przekazywania do eksploatacji nowych urządzeń na przejazdach. W ostatnim okresie odnotowano jednak poprawę stanu technicznego. Te pozytywne wyniki uzyskano stosując wzmożone zabiegi konserwacyjne i utrzymaniowe przedłużające czas życia systemów przejazdowych, a remonty, modernizacje i inwestycje radykalnie poprawiły stan

techniczny wielu obiektów ograniczając też poprzez zastosowanie elementów anty kradzieżowych straty z tytułu kradzieży i dewastacji.

... PKP PLK S.A. w ramach posiadanych i pozyskiwanych z różnych źródeł środków finansowych prowadzi modernizacje i rewaloryzacje linii kolejowych. Inwestycje te prowadzone są na liniach ważnych dla realizacji przewozów pasażerów i towarów. Nie jest możliwe zlikwidowanie w krótkim okresie czasu wieloletnich zaniedbań w utrzymaniu infrastruktury wynikających z braku środków na realizację nie tylko inwestycji, ale również prac utrzymaniowych. Niewielkie środki (w bieżącym roku ok. 14,5 mln zł) jakie możemy przeznaczyć na remonty urządzeń automatyki i telekomunikacji przeznaczane są na realizację najpilniejszych zadań, ale również koncentrują się na liniach ważnych z punktu widzenia realizacji przewozów.

(dowód: akta kontroli, str. 442-444)

Likwidacja występujących ograniczeń prędkości oraz zapobieganie pojawiania się nowych następuje także w wyniku realizowanych zadań modernizacyjnych infrastruktury drogowej, w tym modernizacji i budowy linii kolejowych oraz modernizacji stacji.

W działalności skontrolowanej jednostki stwierdzono następujące nieprawidłowości :

Ustalone  
nieprawidłowości

1. Wg stanu na 31.12.11 r. 60% linii kolejowych PKP PLK S.A. mogła być eksploatowana przy ograniczeniach eksploatacyjnych (prędkościowych) z powodu występujących uszkodzeń lub wad jej elementów, przy czym:

- stan 32% linii kolejowych, oceniany był jako dostateczny, do którego kwalifikowane są linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości), dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych - oprócz robót konserwacyjnych - wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów,

- stan aż 28% linii kolejowych, oceniany był jako niezadowolający, do którego kwalifikowane są linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża ilość lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Jakkolwiek w stosunku do roku poprzedniego (2010) udział linii kolejowych PKP PLK S.A. w stanie ocenianym jako niezadowolający (28%) uległ niewielkiej poprawie (o 1 pkt procentowy), to nastąpiło jego pogorszenie w odniesieniu do okresu lat 2006-2009 kiedy, osiągał wielkość w granicach 25-27% i powtórzenie stanu z 2005 r. (28%).

Wg stanu na 31.12.11 r. 34,4% rozjazdów mogło być eksploatowanych przy ograniczeniach eksploatacyjnych (prędkościowych oraz kierunkowych) a w części nawet nie mogło być użytkowanych z powodu występujących uszkodzeń lub wad jej elementów, przy czym:

- stan techniczny 27,5% rozjazdów (ocena „3”), wpływał na ograniczenie prędkość jazdy taboru do czasu naprawy części rozjazdu,

- stan techniczny 6,2% rozjazdów (ocena „4”), zezwalał na eksploatację rozjazdu w stopniu ograniczonym tylko po kierunku zasadniczym, przy minimalnej prędkości taboru do czasu wymiany części rozjazdu,

- stan 0,7% rozjazdów (ocena „5”), wpływał na zakaz jazdy po nich taboru do czasu kompleksowej ich wymiany.

Ww. stan oznacza niewielką (o ok. 1,1 p-ka procentowego) poprawę w odniesieniu do stanu na 31.12.10 r. kiedy to 35,5% rozjazdów mogło być eksploatowanych przy ograniczeniach eksploatacyjnych (prędkościowych oraz kierunkowych). W okresie lat 2006-2009 udział rozjazdów, które mogły być eksploatowane przy ograniczeniach eksploatacyjnych, osiągał od 30,1% w 2006 r. do 33,7% w 2009 r..

Wg stanu na 31.12.11 r., w zakresie urządzeń srk:

- ocenę stanu dostateczną, do której kwalifikowane są urządzenia z uszkodzeniami, które można usunąć wymieniając uszkodzony element lub podzespół miało: 66,4% urządzeń samoczynnej blokady liniowej, 62,5% urządzeń na przejazdach i 86,4% urządzeń stacyjnych,

- ocenę stanu niezadawalającą, do której kwalifikowane są urządzenia, w których występujące usterki oraz wady elementów lub ilość uszkodzonych elementów kwalifikują urządzenia do wymiany lub kapitalnego remontu miało: 0,3% urządzeń samoczynnej blokady liniowej, 2,8% urządzeń na przejazdach i 5,4% urządzeń stacyjnych.

(dowód: akta kontroli, str. 70-72, 75)

#### Ocena cząstkowa

Uwagi dotyczące badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w zbadanym obszarze w związku z ww. nieprawidłowościami polegającymi na niezapewnieniu dla znacznej części zarządzanych dróg kolejowych bezusterkowego, dobrego stanu technicznego.

Formułując powyższą ocenę Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że jakkolwiek ww. stan determinowany jest zasadniczo niedostatecznymi w stosunku do potrzeb środkami finansowymi, jakie Spółka jest w stanie przeznaczać na poprawę stanu technicznego ww. elementów dróg kolejowych, to należy podkreślić, że uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni drogi kolejowej

jest przyczyną największej liczby wypadków z winy PKP PLK S.A.: w 2011 r. wypadków z tej przyczyny było 69 co stanowiło 69,7% całości wypadków z winy PKP PLK S.A. i było ich więcej niż w 2010 roku o 17, tj. o 32,7% a w okresie 9 m-cy 2012 r. wypadków z tej przyczyny było 33 co stanowiło 68,8% całości wypadków z winy PKP PLK S.A. w tym okresie. Natomiast występowanie wypadków z powodu złego utrzymania nawierzchni kolejowej wskazuje, na nieprawidłowość w działaniach Spółki w odniesieniu do postanowień art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.), w części zadań zarządcy infrastruktury kolejowej objętej przepisem ust. 1 pkt 3 ww. art. stanowiącym, że zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na utrzymywaniu jej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

#### **4. Analizy, plany i harmonogramy dotyczące działań na rzecz ograniczania usterek technicznych urządzeń kluczowych dla brk.**

##### **4.1 Opracowywane w Spółce analizy niezawodności kluczowych dla brk elementów infrastruktury kolejowej (m.in. rozjazdów, urządzeń srk).**

Opis stanu  
faktycznego

Co roku, w oparciu o dane otrzymane z zakładów linii kolejowych PKP PLK S.A., Biuro Dróg Kolejowych Centrali Spółki opracowuje informację za rok poprzedni do „Raportu o stanie infrastruktury” na temat stanu poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. Raport zawiera między innymi informację o stanie technicznym rozjazdów kolejowych wg przyjętych kryteriów i ocen w skali od 1 do 5 oraz procentowym udziale rozjazdów w tych 5 grupach stanu technicznego, co zostało przedstawione w poprzednim punkcie.

Zarząd Spółki wykorzystuje powyższe dane dla pozyskania środków finansowych w celu zlikwidowania zaległości naprawczych rozjazdów spowodowanych niedofinansowaniem robót naprawczo-utrzymawczych od lat 90-tych ubiegłego wieku.

Podobne analizy przeprowadza się dla innych elementów infrastruktury - np. każde uszkodzenie szyny jest ewidencjonowane w postaci sporządzanej w sekcji eksploatacji Karty pękniętej szyny. W cyklach miesięcznych karty te przekazywane są z zakładu linii kolejowych do Centrum Diagnostyki, które je analizuje i sporządza zestawienia uszkodzeń w zależności od rodzaju uszkodzenia, producenta, profilu szyny, gatunku stali oraz jej położenia na sieci. Takie zestawienia trafiają następnie do Biura Dróg Kolejowych, gdzie stanowią bazę do planowania robót nawierzchniowych, jak również są jednym ze sposobów kontrolowania producentów w zakresie jakości produktu.

Niezależnie od ewidencjonowania i analizowania ewentualnych nieprawidłowości przez biura merytoryczne Centrali, wszystkie usterek mające wpływ na bezpieczeństwo i punktualność ruchu pociągów odnotowuje Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (IR) w Centrali Spółki. Wszelkie nieprawidłowości w działaniu elementów infrastruktury kolejowej znajdują swoje odzwierciedlenie w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), który jest podstawowym narzędziem pracy dyspozytorskiej.

(dowód: akta kontroli, str. 107-112)

W zakresie urządzeń telekomunikacji kolejowej wg danych z raportu o stanie urządzeń srk i detekcji stanów awaryjnych taboru w 2011 r. sporządzonym przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP PLK S.A., m.in.:

Radiolączność. PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej dla wypełnienia obowiązków nałożonych Ustawą o transporcie kolejowym, eksploatuje radiotelefoniczne sieci: pociągową, ratunkową, manewrową, drogową i utrzymania, Straży Ochrony Kolei. Sieci te służą do zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, manewrów, utrzymania infrastruktury kolejowej, prowadzenia akcji ratunkowych i usuwania skutków wypadków na zarządzanych liniach kolejowych, a także do ochrony mienia kolejowego, przewożonych osób i towarów.

W wyniku modernizacji linii kolejowych oraz centralnych zakupów radiotelefonów przenośnych oraz radiotelefonów stacjonarnych sieci pociągowej z funkcją rejestracji rozmów i zdarzeń uzyskano znaczącą poprawę łączności radiowej, a tym samym sprawne i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz wykonywanie zadań dla utrzymania infrastruktury kolejowej oraz ochrony mienia kolejowego, przewożonych osób i towarów na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę.

Łączność przewodowa. W Spółce podstawowym środkiem łączności jest łączność przewodowa, w tym łączność ruchowa - służąca do zapewnienia sprawnego (efektywnego) i bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i dyspozytorska - służąca do sprawnego i bezpiecznego kierowania ruchem pociągów na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę. Decydujący wpływ na płynność, regularność, a przede wszystkim bezpieczeństwo prowadzonego ruchu kolejowego ma łączność ruchowa. Urządzenia pracujące w tej sieci stanowią grupę urządzeń najbardziej wyeksploatowanych o przestarzałej konstrukcji i technologii. W czasie modernizacji linii kolejowych są zastępowane nowoczesnymi urządzeniami cyfrowymi. Selektorowa sieć dyspozytorska została wymieniona i jest nowoczesną siecią IP. Z wykorzystaniem tej sieci mogą być realizowane inne nowoczesne usługi dla potrzeb prowadzenia ruchu pociągów.

Rozwój kolei ukierunkowany na podnoszenie prędkości kursujących pociągów, wymusza stosowanie najnowszych technologii. Urządzenia powinny bezbłędnie i szybko ustalać, które parametry zestawów kołowych wykraczają poza przyjęte wartości oraz jaka jest ich tendencja zmian. Dla warstwy podstawowej, Spółka PKP PLK S.A. w ramach uregulowań wewnętrznych, określiła wymagania technologiczne dla nowobudowanych systemów DSAT. Technologia skanerów wielowiązkowych dla łożysk osiowych i hamulców, urządzenia wykrywania deformacji bieżni kół oraz pomiaru przeciążeń, odpowiada najwyższej technice stosowanej na świecie. Skuteczności systemu DSAT w dużej mierze uwarunkowana jest szybkością i pewnością informacji przesyłanych pomiędzy warstwą podstawową urządzeń a systemem informatycznym SID. Systemy DSAT wspomagają realizację, zawieranych przez Spółkę PKP PLK S.A., umów na udostępnianie i obsługę trasy pociągów i wpisują się w strategię regulacji prawnych kolei UE. Objęcie systemem DSAT kluczowych dla działalności Spółki linii kolejowych, znacząco podnosi bezpieczeństwo kursowania pociągów oraz umożliwia utrzymanie dobrej kondycji technicznej zmodernizowanej infrastruktury kolejowej.

(dowód: akta kontroli, str. 236-238)

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w zbadanym obszarze.

#### **4.2 Identyfikacja najpowszechniejszych usterek rozjazdów napędów zwrotnicowych i urządzeń srk.**

Podstawowa identyfikacja usterek w ww. zakresie prowadzona jest przez zakłady linii kolejowych PKP PLK S.A. w ramach bieżącej działalności utrzymaniowej. W skali sieci linii kolejowych informacje te zawarte są w systemie Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (SEPE). W ten sam sposób identyfikacja usterek była prowadzona w okresie objętym kontrolą (od 2011 r.).

Części zamienne do rozjazdów kolejowych kupowane są w ramach posiadanych środków finansowych w trybie przetargów na ich dostawę organizowanych z wyprzedzeniem do okresu dostawy zamawianych części (np. ostatni przetarg - na dostawy półzwrotnic i krzyżownic w roku 2012 i 2013 odbył się na przebiegu 2011 i 2012 r.) W celu skrócenia czasu oczekiwania na zamówione w trybie awaryjnym elementy rozjazdów, PKP PLK S.A. rozważa możliwość wszczęcia procedury przetargowej na utworzenie centralnego punktu przechowywania części rozjazdowych (zapasu awaryjnego). Rodzaj oraz liczba potrzebnych elementów, które byłyby dostępne w takim punkcie, określone zostaną na podstawie statystyki elementów rozjazdów najczęściej podlegających wymianie w trybie awaryjnym, na podstawie informacji pozyskanych z zakładów linii kolejowych.

Identyfikacja najpowszechniejszych usterek urządzeń srk jest prowadzona przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali od wielu lat w oparciu o zbierane od zakładów linii kolejowych informacje o liczbie, przyczynach usterek urządzeń srk i czasach opóźnień pociągów z winy urządzeń. Dane w tym zakresie wykorzystywane są dla potrzeb m.in. „Raportu o stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, telekomunikacji kolejowej i detekcji stanów awaryjnych taboru” oraz comiesięcznych wykazów z systemu SEPE „Księga wypadków i incydentów”. Niezależnie od cyklicznych sprawozdań zakłady linii kolejowych monitorują na bieżąco działanie urządzeń srk i przesyłają informacje o powtarzających się usterekach i nieprawidłowościach, specyficznych dla danego typu urządzenia. Nadsyłane informacje są analizowane i w przypadku

Ustalono  
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Opis stanu  
faktycznego

stwierdzenia przyczyny niekorzystnych zjawisk w wadach konstrukcyjnych urządzeń, podejmowane są działania w celu wyeliminowania ich przez producenta. Doświadczenia zdobywane w wyniku identyfikacji usterek i procesu wprowadzania zmian usprawniających są również wykorzystywane przy tworzeniu specyfikacji wymagań technicznych i pozyskiwaniu nowych rozwiązań. Przykłady działań inicjowanych przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki. Wg uśrednionej wartości „ilości usterek/urządzenie/1 rok” napędów zwrotnicowych eksploatowanych na terenie PKP PLK S.A. w latach 2010 i 2011, która została opracowana na podstawie danych otrzymanych z zakładów linii kolejowych, wskaźnik w skali wszystkich rodzajów stosowanych napędów uległ poprawie (2010 r. - 0,15 a w roku 2011 - 0,12) tj. w 2010 r. usterka napędu zwrotnicowego elektrycznego występowała średnio 1 raz na 7 napędów /rok a w 2011 r. 1 raz na 8 napędów /rok.

(dowód: akta kontroli, str. 53-57)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Spółki w zbadanym zakresie.

#### **4.3 Sprawność usuwania awarii urządzeń kolejowej infrastruktury drogowej oraz zabezpieczenia ruchu kolejowego.**

Opis stanu  
faktycznego

W toku kontroli przeanalizowano dokumentację: – dzienniki D-831(dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płóz hamulcowych na górkach rozrządowych) oraz książki E-1758 (książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przejeździe kolejowym oraz wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń) ze stacji zlokalizowanych na terenie 5 IZ (Łódź, Siedlce, Białystok, Olsztyn, Poznań) obejmujące 19 okręgów nastawczych.

#### **Usterki w rozjazdach kolejowych**

Na stacjach tych stwierdzono usterki lub przeszkody w działaniu w 1461 rozjazdów, w tym również powtarzające się, nieusunięte. W 956 rozjazdach, tj. w 65% ogółu, usterki stwierdzono w trakcie komisyjnych badań technicznych, w 449 rozjazdach (31%) usterki stwierdzono w innych (nie komisyjnych) badaniach technicznych, a tylko w 56 rozjazdach (4%) usterki zostały ujawnione w trakcie dokonywania codziennych oględzin lub zostały stwierdzone przez pracowników obsługujących urządzenia nastawcze, którzy np. nie mogli przelożyć zwrotnicy. W 9 okręgach nastawczych, usterki w rozjazdach były ujawniane dopiero w trakcie komisyjnych badań technicznych rozjazdów.

Średni czas usuwania usterek w rozjazdach wynosił od usuwanych natychmiast (1 usterka na stacji Dąbrowa Białostocka), przez 17 dni na stacjach Poznań Dębiec (303 usterki) i Oborniki Wlkp. (196 usterek), do 19 dni na stacji Skierniewice /SkB (98 usterek). Ogółem średni czas usuwania usterek rozjazdów wynosił 10 dni, przy czym tylko 9% stwierdzonych usterek zostało usuniętych niezwłocznie tj. w dniu ich ujawnienia. W skrajnym przypadku przez ponad 6000 dni nie były usunięte usterki w rozjeździe nr 2 na stacji Rębiszów a średni czas trwania usterek w niektórych rozjazdach na stacjach linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzicki – Zgorzelec wynosił 1078 dni.

#### **Usterki w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym**

Na stacjach tych, w okresie objętym analizą, w książkach E1758, odnotowano 2680 usterek i przeszkód w działaniu urządzeń srk.

Średni czas usuwania usterek na badanych stacjach wynosił prawie 11 godzin. Czas usuwania niektórych (pojedynczych) usterek na nastawni SK1(Skierniewice) wynosił 255 godz., dla Giżycka – 504 godz., Poznań Dębiec 336 godz.

Dla części usterek we wszystkich objętych badaniem książkach E1758 nie podano przyczyn ich powstania. Dla połowy nastawni nie ustalono przyczyny powstania 50 – 75% usterek. Ponadto w przypadku 292 usterek (11 % wszystkich) nie odnotowano w ogóle faktu ich usunięcia. Może to oznaczać, że niektóre urządzenia srk przez długi, niemożliwy do określenia czas były niesprawne i stwarzały zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Żaden z zapisów zawartych w książkach E1758 dokonanych przez osoby nadzorujące pracowników obsługi technicznej lub kontrolujące ich działania nie odnosił się do braku zapisów o usunięciu usterek, przyczyn powstania tych usterek, jak również wielokrotności powstawania usterek w tych samych urządzeniach.

Na niektórych stacjach występowały wielokrotnie powtarzające się usterki tych samych urządzeń. Np. na stacji Poznań Dębiec semafor W lub blok W uległ usterce 46 razy, z czego w 27 przypadkach nie podano przyczyny powstania usterki, a na stacji Siedlice semafor X1/2 lub urządzenia blokowe X1/2 uległ usterce 38 razy, z czego w 36 przypadkach nie podano przyczyny jej powstania.

Powtarzające się usterki, niejednokrotnie również w niewielkich odstępach czasu, których przyczyn nie byli w stanie ustalić lub usunąć miejscowi pracownicy obsługi technicznej, powinny stanowić przedmiot prowadzonych badań diagnostycznych. Tymczasem usterkowość urządzeń srk nie była wyznacznikiem dla planowania badań diagnostycznych.

Instrukcja obsługi przekąźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-10, która zakresem merytorycznym obejmuje również komputerowe pulpity nastawcze, nie zawiera żadnych przepisów określających sposoby postępowania w przypadkach nieprawidłowego działania lub uszkodzeń takich pulpitów, w szczególności postępowania ukierunkowanego na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Żadne postanowienia Instrukcji diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-7, ani innej instrukcji obowiązującej w PLK nie nakazują uwzględniania w procesie planowania badań diagnostycznych urządzeń srk informacji o stopniu awaryjności urządzeń na poszczególnych posterunkach technicznych, w szczególności gdy pracownicy obsługi technicznej nie są w stanie określić przyczyny powtarzającej się usterki.

(dowód: akta kontroli, str. 562-600, 859-999)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności PKP PLK S.A. w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono, że działania związane z zapewnieniem sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania rozjazdów kolejowych i urządzeń służących do sterowania ruchem kolejowym prowadzone były w sposób nierzetelny (niezgodnie z zasadami określonymi w instrukcjach). Niektóre czynności przewidziane w instrukcjach wewnętrznych nie były wykonywane, lub wykonywane były niezgodnie z zasadami przewidzianymi w nich. Mogło to prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Ustalono, że:

1. Dopiero w trakcie badań technicznych stwierdzano takie usterki, jak np. wykruszenia lub pęknięcia elementów rozjazdów, brak smarowania elementów trących w rozjeździe, uszkodzenia wskaźników zwrotnicowych lub brak przymocowania łączników szynowych w sieci powrotnej, które to usterki wg postanowień § 3 Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4 powinny być stwierdzone w toku oględzin rozjazdów. Świadczy to o nierzetelności dokonywania oględzin rozjazdów.
2. Ujawniane usterki w rozjazdach usuwane były ze znaczną zwłoką, w niektórych przypadkach rozjazdy z usterkami były eksploatowane nawet przez okresy kilkuletnie. Wskazuje to na nierzetelne wykonywanie obowiązków przez pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie w należytej sprawności rozjazdów kolejowych.
3. Usterki w urządzeniach srk w szeregu przypadków nie były usuwane niezwłocznie - zwłoka w usuwaniu ich niesprawności dochodziła nawet do kilkunastu miesięcy. Pracownicy obsługi technicznej urządzeń srk w niezadowalający sposób dążyli do ustalenia przyczyn zaistniałych usterek, nawet w przypadkach wielokrotnego występowania tej samej usterki. Brak ustalenia przyczyn usterki oraz wielokrotność występowania takich samych usterek nie była przedmiotem zainteresowania osób sprawujących nadzór i kontrolę nad stanem technicznym urządzeń, a w szczególności nie stanowiła powodu do przeprowadzenia pozaplanowej diagnostyki tych urządzeń.
4. Nie podawanie w książkach E1758 przyczyn zaistniałych usterek w urządzeniach było w świetle postanowień § 17 ust. 12 Instrukcji le-7 oraz § 9 ust. 2 Instrukcji konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-12, działaniem nielegalnym.
5. Nie było instrukcji obsługi urządzeń zainstalowanych w Lokalnych Centrach Sterowania.



Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność Spółki w zbadanym zakresie.

#### **4.4 Częstotliwość wyprawiania pociągów na sygnały zastępcze i podejmowane działania w celu ich ograniczania.**

Opis stanu faktycznego

Sygnal zastępczy (kolejowy sygnał stosowany do wydania zezwolenia na jazdę w szczególnych sytuacjach, m.in. kiedy nie ma możliwości podania zwykłego sygnału zezwalającego np. z powodu awarii urządzeń srk). Użycie sygnału Sz, nie zależy od ustawień innych urządzeń sterowania ruchem. Stwarza to możliwość wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, przy użyciu sygnału zastępczego można bowiem wyprawić pociąg np. na zajęty odcinek toru, co normalnie uniemożliwiłyby urządzenia sterowania. Z tego powodu stosowanie sygnału wymaga szczególnej ostrożności.

W wyjaśnieniach podano, m.in., że: W Centrali PKP PLK S.A., właściwe merytorycznie Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali nie prowadzi analizy częstotliwości wyprawiania pociągów na sygnały zastępcze, gdyż bezpośrednią analizę przyczyn usterek powodujących konsekwencje użycia sygnału zastępczego przeprowadzają jednostki organizacyjne - zespoły utrzymania i konserwacji urządzeń srk w sekcji eksploatacji (komórka wykonawcza zakładu linii kolejowych), przy wsparciu zespołów diagnostycznych oraz działów technicznych. Większość usterek w urządzeniach srk ma charakter jednorazowy lub krótkotrwały. Po przeanalizowaniu przyczyn i ustaleniu środków zaradczych, usuwane są w trybie roboczym siłami własnymi zakładów linii kolejowych lub w formie robót zleconych firmom zewnętrznym. W sytuacji, gdy usunięcie przyczyn prowadzenia ruchu na sygnały zastępcze z winy urządzeń srk leży poza kompetencjami zakładu linii kolejowych, zakład informuje o tym Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki. Zadania do realizacji celem rozwiązania problemu, w miarę możliwości finansowych oraz ogólnie przyjętej strategii inwestycyjnej PKP PLK SA, umieszczane są w planach remontowych i inwestycyjnych Spółki. Dla przykładu, przedstawiono dokumenty obrazujące działania podjęte w celu usunięcia przyczyn prowadzenia ruchu na sygnały zastępcze na stacji Sandomierz i linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław -Jelenia Góra.

(dowód: akta kontroli, str. 270-300)

Wg danych z tych dokumentów, m.in.:

a) W Sandomierzu podczas powodzi w maju i na początku czerwca 2010 r., woda z rozmytego wału w Koćmierzowie zalała całą stację kolejową. Uszkodzone w wyniku powodzi zewnętrzne urządzenia sterowania ruchem kolejowym (napędy zwrotnicowe, sygnalizatory, sieć kablowa) i urządzenia wewnętrzne (przełącznikownia urządzeń srk, urządzenia zasilania awaryjnego, urządzenia zasilania) nastawni dysponującej nie kwalifikowały się do remontu tylko do wymiany na nowe. Aby prowadzić ruch kolejowy, w październiku 2010 r. pobudowano prowizoryczne urządzenia kluczowe z tablicą kluczy czynnych na nastawni dysponującej oraz posterunku SKP2. Zwrotnice zabezpieczono zamkami trzpieniowymi. Dla jazdy pociągów po torach 1, 2, 9 i 11 uruchomiono na semaforach światła zabraniające oraz sygnały zastępcze. Podstawą prowadzenia ruchu było telefoniczne zapowiadanie pociągów.

W planach inwestycyjnych na lata 2010 - 2011 ujęta została modernizacja urządzeń srk i budowa nowych urządzeń komputerowych. Decyzją z dnia 14 lutego 2011 r. Zarząd PKP PLK S.A. wydał dyspozycję wstrzymania podpisywania umów na wykonanie prac związanych z usuwaniem skutków powodzi.

W wyniku kontroli UTK sytuacji na stacji Sandomierz, wydana została decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr TO2-0211-01/2012 z dnia 31 lipca 2012 r., zgodnie z którą należy przywrócić łączność zapowiadawczą, strzeżenie przejazdów oraz zabudować urządzenia srk umożliwiające prowadzenie ruchu po zorganizowanych drogach przebiegu I sprawnej blokadzie liniowej do dnia 30 listopada 2012r.

W dniu 13 sierpnia 2012 r. Zarząd PKP PLK S.A., po zapoznaniu się z Decyzją Nr TO2-0211-01/2012 Prezesa UTK w sprawie stacji Sandomierz, polecił wdrożyć niezbędne działania do realizacji ww. Decyzji UTK.

W świetle wyjaśnień przedstawionych przez: Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji (IAT), Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) oraz Dyrektora Biura Bezpieczeństwa (IBR), w związku z pytaniami skierowanymi do Prezesa Zarządu, m.in.:

- bezpośrednio po powodzi zostały podjęte działania umożliwiające doraźne bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów poprzez zainstalowano ww. prowizorycznych urządzeń srk, zapewniające realizację ww. funkcji (IAT)

- w oparciu o uchwałę nr 309/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 8.07.2010 r. podjęto działania dla odbudowy urządzeń srk na stacji Sandomierz obejmujące: ustalenie zakresu odbudowy i zgłoszenie planowanych robót w tym zakresie do odpowiednich Urzędów - zgłoszenia te stały się prawomocne w listopadzie 2010 r. Dalsze prace wstrzymane zostały w związku z dyspozycją podjętą przez Zarząd PKP PLK S.A. na posiedzeniu 14 lutego 2011 r. o wstrzymaniu podpisywania umów na wykonanie prac związanych z usuwaniem skutków powodzi (CRI),

- ww. dyspozycja z 14 lutego 2011 r. o wstrzymaniu podpisywania umów na wykonanie prac związanych z usuwaniem skutków powodzi wynikała z braku zapłaty wymagalnych należności Spółki przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (IAT),

- Biuro Bezpieczeństwa powołało zespół w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego odnośnie realizacji nakazanych działań naprawczych a w dniach 06 - 16.08.2012r. zostało przeprowadzone postępowanie wyjaśniające dotyczące nieprawidłowości wykazanych w Wystąpieniu TO2-520-10/LW/12 z 23 lipca 2012r. (IBR),

- na podstawie uchwał Zarządu PKP PLK S.A. z 31.08.2012 r. zostało ogłoszone i rozstrzygnięte postępowanie na wybór wykonawcy robót na stacji Sandomierz. Postęp prac pozwala twierdzić, że przywrócenie łączności zapowiadawczej oraz odbudowy urządzeń sterowania ruchem na stacji Sandomierz nastąpi w terminie 31.12.2012r. W związku z niedotrzymaniem dla tych napraw terminu określonego w ww. Decyzji Nr TO2-0211-01/2012 Prezesa UTK, PKP PLK S.A. wystąpiła pismem do Prezesa UTK o zmianę terminu z dnia 30.11.2012r. na dzień 31.12.2012r. wykonania obowiązków nałożonych ww. decyzją (IAT).

(dowód: akta kontroli, str. 424-426, 434-435, 451-452, 454-456)

b) Odnośnie sytuacji linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław-Jelenia Góra.

Wg opisu w programie inwestycyjnym z grudnia 2011 r. dot. modernizacji linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław -Jelenia Góra, w zakresie odcinka od stacji Wałbrzych Miasto do stacji Sędziszów: Kradzieże elementów przytorowych uniemożliwiają prawidłowe działanie urządzeń i nie pozwalają na właściwe wskazania na pulpitych nastawczych na posterunkach ruchu w zakresie zajętości torów i rozjazdów. Kradzieże wymusiły zastosowanie minimalnego okablowania do szaf, które zapewnia jedynie wskazywanie przez semafony świateł czerwonych i białych (sygnały zastępcze). W konsekwencji wjazdy i wyjazdy pociągów odbywają się na sygnały zastępcze. W ww. programie inwestycyjnym dla zapewnienia jazd pociągowych na sygnały zezwalające tylko po torach zasadniczych z prawidłowym działaniem blokady liniowej, zaproponowane zostało zastosowanie nowoczesnych i sprawdzonych urządzeń, których konstrukcja m.in. powinna wpływać ograniczająco na uszkodzanie ich poprzez kradzież elementów. Wnioskowane w ww. programie terminy i szacunkowe koszty realizacji proponowanego zakresu: 2012 r. – 11,7 mln PLN, 2013 r. – 4,4 mln PLN. Wg przedstawionej dokumentacji w Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. na przełomie sierpnia i września przygotowany był wniosek do Zarządu PKP PLK S.A. o przyjęcie uchwały ws. finansowania rewitalizacji urządzeń srk na odcinku Wałbrzych Miasto - Sędziszów na kwoty netto 2 mln PLN w 2012 r. i 5,2 mln PLN w 2013 r.

W świetle wyjaśnień przedstawionych przez: Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji (IAT) oraz Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji (CRI), w związku z pytaniami skierowanymi do Prezesa Zarządu, m.in.:

- na wniosek CRI Oddziału we Wrocławiu z grudnia 2011 r., w dniu 24.01.2012 r. podjęta została uchwała Zarządu PKP PLK S.A. ws. finansowania zadania: rewitalizacja urządzeń srk na odc. Wałbrzych Miasto – Sędziszów. Dnia 24.04.12 r. podpisano umowę z wykonawcą, która powinna być zrealizowana do 03.12.12 r. Z uwagi na ograniczone środki realizacja zadania podstawowego objęła rewitalizację urządzeń srk tylko w torach głównych zasadniczych. Zakończenie całego zadania planowane jest na listopad 2013 r., ponieważ realizacja innego zadania na linii kolejowej nr 274 (tj. tor 1 na szlaku Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Zachód z terminem zakończenia 28.06.2013 r. wymusza wzajemną koordynację i umożliwia docelowy montaż urządzeń przytorowych dopiero po zakończeniu tych prac. (CRI)

- wyjaśniono, że dewastacja infrastruktury na omawianym odcinku linii kolejowej miała tak duże rozmiary, że proste metody polegające na uzupełnianiu skradzionych elementów infrastruktury nie dawały rezultatów. Uzupełniane elementy były natychmiast ponownie kradzione. W związku z powyższym podjęto decyzję o zabudowie urządzeń, których konstrukcja i użyte materiały powodują, że są one mniej narażone na kradzieże i dewastacje (IAT).

(dowód: akta kontroli, str. 424-426, 452-453)

Ww. sytuacje wymienione w pkt a i b powodują konieczność długotrwałego (ponad 2 letniego – pkt a i ok. rocznego – pkt b) stosowania przez dyżurnych ruchu sygnałów zastępczych.

Wg informacji przedstawionej w piśmie RK Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP zn. RK ZZDR PKP 147/10/2012 z 26.10.2012 r. adresowanym do kontrolującego, m.in.: „

... specjalna organizacja ruchu pociągów prowadzona w ramach prac remontowych a także w wyniku notorycznie występujących i powtarzających się usterek urządzeń sterowania ruchem kolejowym - jest w wielu punktach sieci zjawiskiem tak częstym i permanentnym, że procedury mające mieć zastosowanie tylko w sytuacjach wyjątkowych, rzadkich - spowszedniały i stały się zwykłym sposobem codziennego prowadzenia ruchu pociągów. ..Tutaj najbardziej można dostrzec efekty zmian zachowania pracownika obsługującego system, kiedy przez kilka lat personel obsługi musi funkcjonować w wykraczającym ponad codzienny rytmie pracy wymagającym bardzo wzmożonej uwagi i czujności ze względu na występujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pociągów. ...Niezaprzeczalne jest, że w trybie pracy awaryjnej - jazd na sygnały zastępcze wzmożenie uwagi dyżurnego ruchu jest kilkakrotnie większe niż w trybie normalnym, jeśli taka forma pracy jest wymuszona przez cały dyżur, przez kilkadziesiąt miesięcy, to łatwo ocenić, kto staje się najsłabszym ogniwem w całym procesie mającym zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego...”

Wg opisanych przykładów:

- dlajazd realizowanych w sytuacji prawidłowo działających urządzeń przekaźnikowych srk, dla wyprawienia pociągu na sygnał zezwalający na semaforze występują 4 grupy czynności, a podanie sygnału zezwalającego uzależnione jest od urządzeń srk kontrolujących m.in. czy tor dla którego ma być podany sygnał jest wolny dla jazdy pociągu oraz czy droga przebiegu (zwrotnice) ustawiona jest prawidłowo,.
- dlajazd realizowanych w sytuacji awaryjnej, przyjęcie - wyprawienie pociągu na sygnał zastępczy na semaforze występuje 10 grup czynności, a podanie sygnału zezwalającego uzależnione jest tylko od wzrokowego ustalenia przez dyżurnego ruchu m.in.: czy tor dla którego ma być podany sygnał jest wolny dla jazdy pociągu i czy droga przebiegu (zwrotnice) ustawiona jest prawidłowo.

(dowód: akta kontroli, str. 429-430)

Zgodnie z dyspozycją Członka Zarządu -Dyrektora ds. utrzymania infrastruktury oraz Członka Zarządu - Dyrektora ds. eksploatacji, od 2 miesięcy Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali przedkłada wyżej wymienionym członkom Zarządu sprawozdania miesięczne dotyczące awaryjności, kradzieży i dewastacji, usterek poburzowych, opóźnień pociągów, braków elektromagnesów SHP, jak również posterunków, na których odbywają się jazdy na sygnał zastępczy SZ.

Raporty dotyczące: uszkodzeń w systemach (urządzeniach) srk, uszkodzeń elementów (podzespołów urządzeń) srk, awaryjności urządzeń ASR, awaryjności elementów urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat), poburzowych usterek srk, tworzone są co miesiąc na potrzeby Biura Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki, od kilku lat w zmiennej formie (od 2010 r. forma stała).

Wprowadzone od czerwca 2012 r. raporty: jazda na „sygnał SZ”, brak elektromagnesów SHP przygotowywane są w cyklach miesięcznych.

(dowód: akta kontroli, str. 270-271)

Stosowana w związku z awariami urządzeń srk procedura z zastosowaniem sygnału SZ, tj. procedura o najniższym stopniu technicznej ochrony bezpieczeństwa ruchu pociągów, zwiększa zagrożenie wystąpienia wypadków kategorii O3 (wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń srk) i jak podano we wcześniejszej części wystąpienia była przyczyną szeregu wypadków tej kategorii. W 2011 r. wypadków tej kategorii było siedem, co stanowiło 7,1% całości wypadków z winy

PKP PLK S.A. natomiast w okresie 9 m-cy 2012 r. wypadków tej kategorii było cztery, co stanowiło 8,3% całości wypadków z winy PKP PLK S.A.

Należy również wskazać, że w czasie stosowania procedury sygnałów zastępczych 3 marca 2012 roku w miejscowości Chalupki w pobliżu Szczekocin zderzyły się dwa pociągi pospieszne, co było jedną z największych katastrof kolejowych w Polsce.

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Nieusuwanie (przez ponad 2 lata na stacji Sandomierz i przez ponad 8 miesięcy na odcinku Wrocław - Jelenia Góra) awarii podstawowych urządzeń srk, powodujących konieczność długotrwałego stosowania procedur z zastosowaniem sygnałów SZ.

2. Wg stanu z niniejszej kontroli w PKP PLK S.A. nie ustalono jeszcze, kiedy przewidywana jest realizacja decyzji o zabudowie urządzeń, które będą mniej narażone na kradzieże i dewastacje, na odcinku Wałbrzych Miasto – Sędziszów.

3. Z miesięcznym opóźnieniem w stosunku do terminu wyznaczonego przez Prezesa UTK Decyzją Nr TO2-0211-01/2012 z dnia 31 lipca 2012 r., przewidywana jest naprawa urządzeń srk na stacji Sandomierz.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w powyższym zakresie, w związku z ww. nieprawidłowościami dotyczącymi długotrwałego nieusuwania awarii urządzeń srk, powodującymi konieczność długotrwałego stosowania procedur z zastosowaniem sygnału Sz, tj. procedury o najniższym stopniu technicznej ochrony bezpieczeństwa ruchu pociągów, zwiększającej zagrożenie wystąpienia wypadku.

#### 4.5 Wdrażania systemu ERTMS

Opis stanu  
faktycznego

Wg danych z raportu o stanie urządzeń srk i detekcji stanów awaryjnych taboru w 2011 r. sporządzonym przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP PLK S.A., m.in.: Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A jako podmiot odpowiedzialny za wdrożenie systemu ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) w Polsce realizuje projekty implementacji systemu ETCS i GSM-R współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) i Funduszu TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa). W zakresie tym realizowane były prace badawczo - rozwojowe związane z wdrażaniem systemu ERTMS/GSM-R oraz projekty inwestycyjne.

(dowód: akta kontroli, str. 231-235)

W świetle przedstawionych danych (wg stanu z początku grudnia 2012 r.), stwierdzono, że:

a) Prace badawczo - rozwojowe związane z wdrażaniem systemu ERTMS/GSM-R (współfinansowane z programu TEN-T), a wymienione w Raporcie o stanie urządzeń srk i detekcji stanów awaryjnych taboru w 2011 r., sporządzonym przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP PLK S.A., zakończyły się w terminie obowiązywania decyzji finansowej, tj. do 30 czerwca 2011 r.

b) Realizowane zadania inwestycyjne, związane z wdrażaniem systemu ERTMS na sieci PKP PLK S.A., są częścią zadań ujętych w projekcie Narodowego Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS (NPW), który został przyjęty na posiedzeniu Rady Ministrów 6 marca 2007 r. Natomiast prace badawczo - rozwojowe, z uwagi na zaawansowanie techniczne systemu ERTMS, stanowią dla PKP PLK S.A. niezbędne wsparcie techniczne. Strona polska dopiero zaczyna wdrażać ten system i nie zdobyła jeszcze doświadczeń eksploatacyjnych. W związku z powyższym należy założyć, że wraz ze wzrostem skali wdrożenia systemu ERTMS będą opracowywane kolejne prace badawczo - rozwojowe.

c) Wdrażanie systemu ERTMS planuje się przede wszystkim na korytarzach, wskazanych w Decyzji Komisji z 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” Transeuropejskiego Systemu Kolei 2012/88/UE. W/w Decyzja Komisji powstała na bazie Narodowych Planów Wdrażania systemu ERTMS dla poszczególnych krajów UE.

Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65, CMK, Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie" (TEN-T 2009-PL-60151-P). W październiku zostały zakończone w całości prace budowlane. Trwa proces certyfikacji podsystemu ETCS poziom 1, którego zakończenie przewidywane jest w marcu 2013 r. Po zakończeniu certyfikacji PKP PLK S.A.

wystąpi do UTK o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji tego podsystemu strukturalnego zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym.

W ramach projektu POIiŚ 7.1-15.1 pn.: „Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna”, w części ETCS poziom 2: dla urządzeń przytorowych m.in. dokonano zabudowy urządzeń w terenie, prowadzone są przez wykonawcę testy wewnętrzne i przygotowania do rozpoczęcia testów funkcjonalnych. Dla urządzeń pokładowych prowadzone są prace projektowe. W zakresie GSM-R zakończono zabudowę urządzeń w terenie, trwają przygotowania do uruchomienia systemu i rozpoczęcia testów, które potwierdzą prawidłową pracę systemu i przygotowanie do udostępnienia dla system ETCS. Planowana data zakończenia realizacji projektu 20.03.2014 roku.

W ramach projektu POIiŚ 7.1-1.4 pn.: „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 „ na odcinku Warszawa - Gdynia - w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego trwa zabudowa urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT. W fazie projektowej znajduje się realizacja 33 umów przyłączeniowych dla kabin i podstacji trakcyjnych. W dniu 21 listopada uzyskano zgodę Ministerstwa Finansów na podpisanie umowy dla zadania: „Projekt i zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym warstwy nadrzędnej dla 8 LCS-ów na linii kolejowej E - 65 Warszawa - Gdynia”. Spełniono warunki formalno-prawne umożliwiające podpisanie umowy w grudniu 2012 r.

(dowód: akta kontroli, str. 496-497)

Poza ww. zadaniami system ERTMS planowany jest do wdrażania w 7 zadaniach inwestycyjnych realizowanych w ramach POIS w latach 2013-2015.

Zgodnie z pkt. 7.3.2.4. Decyzji Komisji 2012/88/UE, w miarę postępu prac modernizacyjnych, system będzie wdrażany na kolejnych liniach modernizowanych ze środków pomocowych UE. Podane terminy zakończenia inwestycji są zgodne z przyjętymi w WPIK i POIiŚ.

d) Wg informacji PKP PLK S.A.: *Tempo wdrażania systemu ERTMS jest związane bezpośrednio z modernizacjami linii kolejowych w korelacji z Decyzją Komisji z 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” Transeuropejskiego Systemu Kolei 2012/88/UE. PKP PLK S.A. czyni wszystko, aby w system ERTMS były w pierwszej kolejności wyposażone korytarze wskazane w Decyzji Komisji 2012/88/UE. Zgodnie z NPW „...Zasadnicze bariery we wdrażaniu systemu ERTMS/GSM-R to bariery finansowe. Zasadnicze bariery we wdrażaniu systemu ERTMS/ETCS to bariery techniczne i bariery finansowe. System ERTMS/ETCS może być wdrażany wyłącznie na liniach całościowo zmodernizowanych w zakresie sterowania. Taka modernizacja w większości przypadków musi być poprzedzona zmianami układu torowego. Dlatego też wdrażanie ERTMS/ETCS musi być realizowane jako ostatnia faza modernizacji linii kolejowych...”*  
*Na liniach nieprzewidzianych do modernizacji rozważa się zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziom 1.”*

(dowód: akta kontroli, str. 491-495)

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Opis stanu  
faktycznego

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Spółki w badanym obszarze.

#### **5. Pisma ZZDR PKP dotyczące problemów w pracy dyżurnych ruchu kierowane do Prezesa Zarządu PKP PLK S.A.**

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruch PKP (ZZDR PKP) wystosował do p. Z. Szafrąńskiego b. Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. m.in. 7 następujących pism, dotyczących problemów w pracy dyżurnych ruchu: SI ZZDR PKP 15/02/JO/12 z 16.02.2012 r., SI ZZDR PKP 81/JO/12/11 z 8.12.2011 r., RK ZZDR PKP Nr187/TS/08/2011 z 1.08.2011 r., RK ZZDR PKP Nr176/TS/06/2011 z 30.06.2011 r., SI ZZDR PKP 11/HR/02/11 z 17.02.2011 r., SI ZZDR PKP 66/JO/09/10 z 29.09.2010 r., SI ZZDR PKP 07/JO/01/09 z 21.01.2009 r.

(dowód: akta kontroli, str. 457-472)

Odpowiedzi udzielone zostały na 4 z ww. pism. Kwestie poruszone w piśmie SI ZZDR PKP 66/JO/09/10 z 29 września 2010 r. zostały omówione na spotkaniu zorganizowanym z przedstawicielami ZZDR PKP przy udziale Prezesa Zarządu PKP PLK S.A.

W przypadku pisma SI ZZDR PKP 07/JO/01/09 z 21.01.2009 r., przedstawiona dokumentacja wskazuje, że działania ze strony PKP PLK S.A. zostały zatrzymane się w lutym 2009r. na etapie przygotowywania w Spółce zespołu roboczego w tematach określonych w ww. piśmie ZZDR PKP. W ww. piśmie SI ZZDR PKP 07/JO/01/09 wskazywano m.in., że dyżurni ruchu w wielu przypadkach wykonują swoje czynności w ograniczonych obsadach a jednocześnie dociążani są dodatkowymi czynnościami nie związanymi z podstawowym zakresem ich obowiązków tj. prowadzeniem ruchu pociągów. W piśmie tym wnioskowano o: zorganizowanie w terminie uzgodnionym w trybie roboczym spotkania z przedstawicielami Spółki w celu ustalenia zasad weryfikacji podjętych przez Kierownictwa wielu Zakładów Linii Kolejowych decyzji o przejmowaniu niektórych czynności od innych spółek oraz zweryfikowania i uaktualnienia KJP (Katalog Jednostek Pracy) o czynności, których ten nie przewiduje, a które są wykonywane i nie przyjmowane w wyliczeniach obciążenia pracą posterunków techniczno ruchowych, co powoduje znaczne zafałszowanie wyników.

W odniesieniu do pisma SI ZZDR PKP 81/JO/12/11 z 8.12.2011 r. Biuro Eksploatacji Centrali nie udzielało odpowiedzi, natomiast tematyka pisma została włączona do pakietu propozycji aktualnie opracowywanych zmian w Instrukcji Ir-1 (R-1).

W ww. piśmie ZZDR wniosowały po raz kolejny o wykreślenie z treści Instrukcji Ir-1 (R-1) zapisów § 7 ust. 11, w treści projektu poprawki do Ir-1 wykreślenie zapisów w § 7 ust. 24, 26 i 27. Wg uzasadnienia do ww. wniosku, m.in.: „*Pomimo kilkukrotnego poruszania sprawy obarczania pracowników posterunków techniczno ruchowych dodatkowymi czynnościami nie mającymi nic wspólnego z prowadzeniem ruchu pociągów, nic w tej sprawie ze strony pracodawcy się nie dzieje a rozwiązanie nawarstwiającego się problemu odsuwane jest w czasie. W związku z powyższym przypominamy nasze uzasadnienie zawarte w piśmie RK ZZDR PKP 206/JO/09/11 z 8.09.2011 r. adresowane do Pana A. Massela podsekretarza stanu w MI , które również skierowane było do Pana Prezesa.*

*„...Pracownicy posterunków techniczno ruchowych (dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie) w ostatnim dziesięcioleciu zostali obarczeni niemal wszystkim co się dało i co jeszcze kilka lat wstecz było wykonywane przez innych pracowników współpracujących z nimi lub im podległych. Do tego celu nagminnie i z pełną premedytacją wykorzystywany jest zapis § 7 ust. 11 Instrukcji Ir-1. Nadużywanie przez zwierzchników służbowych zapisu § 7 ust. 11 Instrukcji Ir-1 doprowadziło do bardzo niebezpiecznej sytuacji gdzie obowiązki na posterunku (nastawni) wykonywane do niedawna w kilkuosobowej obsadzie obecnie są wykonywane przez jednego pracownika - dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego. W wielu przypadkach dzieje się tak na liniach, na których praca przewozowa nie uległa zmniejszeniu a wręcz w ostatnim okresie czasu wzrosła...*

*Jeśli wziąć pod uwagę fakt, że na wielu liniach dyżurni ruchu pracują w stanie permanentnego zamknięcia i to przez okres od kilku miesięcy do kilku lat, bez zwiększenia na okres robót obsady, bez cofnięcia nierealnych i niewykonalnych w wielu sytuacjach czynności, to nałożenie na tych ludzi dodatkowo kolejnej czynności nie tylko nie poprawi stanu bezpieczeństwa na polskich torach ale wręcz go pogorszy.”*

(dowód: akta kontroli, str. 461-462, 473-486)

W odpowiedzi na zapytanie postawione w piśmie ZZDR PKP z 30.08.2012 r. co należy rozumieć pod pojęciem „okręg zwrotnicowy”, Biuro Eksploatacji w PKP PLK S.A. w piśmie Nr IES1-7202-10/12 z 16.10.2012 przedstawiło odpowiedź o treści: „*Pojęcie „okręgu zwrotnicowego” nie zostało do chwili obecnej zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005 r. Nr 172, póź. 1444 z późn. zm.), co nie pozwala na wprowadzenie tej definicji w przepisach wewnętrznych spółki. Jednocześnie nadmieniamy, że w tym temacie prowadzone już były wcześniejsze rozmowy ze Związkami Zawodowymi Maszynistów celem określenia tego pojęcia w rozporządzeniu; w związku z powyższym na obecną chwilę proponujemy posługiwać się tym terminem, ale bez konieczności jego definiowania.”*

Pojęcie „okręg zwrotnicowy” występuje m.in. w przepisach: § 31 ust. 8, § 65 pkt 3, § 66 ust 3 ww. rozporządzenia.

W świetle informacji przedstawionej na zapytania kontrolującego, m.in.: *Biuro Eksploatacji Centrali Spółki nie informowało Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (wcześniej Ministerstwa Infrastruktury) o braku zdefiniowania pojęcia „okręgu zwrotnicowego” w ww. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 8 lipca 2005 r. oraz że: ww. Biuro stoi na stanowisku, że brak zdefiniowania pojęcia „okręgu zwrotnicowego” nie stanowi, a tym bardziej nie powoduje sytuacji, zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.*

(dowód: akta kontroli, str. 487-490)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Długotrwałe utrzymywanie w stanie nierozstrzygniętym wniosków ZZDR dotyczących problemu obarczania pracowników posterunków techniczno ruchowych dodatkowymi czynnościami nie mającymi nic wspólnego z prowadzeniem ruchu pociągów, w tym: brak reakcji na wnioski przedstawione w tym zakresie w ww. piśmie z 21.01.2009 r. natomiast wnioski w ww. zakresie z pisma z 8.12.2011 r. (wcześniej przedstawione w piśmie z 8.09.2011 r.) wg stanu z niniejszej kontroli (3.12.12 r.), tj. po ok. roku od ich przestania do Spółki znajdowały się w pakiecie propozycji opracowywanych zmian w Instrukcji Ir-1 (R-1).

2. Nieprzekazanie do właściwego merytorycznie ministerstwa problemu braku definicji okręgu zwrotnicowego używanego w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005 r. Nr 172, póź. 1444 z późn. zm.), co było przedmiotem pytania w piśmie ZZDR PKP z 30.08.2012 r.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości działania Spółki w badanym obszarze.

Ocena cząstkowa

## **6. Czynności audytowe i kontrolne w PKP PLK S.A. odnośnie zagadnień brk, w tym audytów wewnętrznych SMS.**

### **6.1. Audyt wewnętrzny SMS**

Opis stanu  
faktycznego

Zadania obejmujące m.in. planowanie i przeprowadzanie audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i kontroli wewnętrznych w zakresie SMS oraz nadzór nad realizacją wniosków z nich wynikających, należą do Biura Bezpieczeństwa (IBR) - §16a Reg. Organizacyjnego Centrali PKP PLK S.A. z dnia 15 grudnia 2010 r. Biuro to utworzono w strukturze organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. z dniem 1 stycznia 2011 r. uchwałą Nr 617/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 15 listopada 2010 r.. Wcześniej w strukturze organizacyjnej Centrali Spółki funkcjonował Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego wchodzący w skład Biura Eksploatacji, do zakresu działania, którego należało m.in. opracowanie, wdrożenie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w Spółce (§16 Regulaminu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Centrala z 1.10.2010r.)

Procedura SMS-PD-02 Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP PLK S.A. wprowadzona została 21 czerwca 2010 r. Procedura ta określała tryb planowania i przeprowadzania planowych oraz pozaplanowych audytów wewnętrznych SMS w PKP PLK S.A., służących ocenie czy: działania jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. były zgodne z przepisami i wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa systemu kolejowego, ustanowiony SMS był skutecznie utrzymywany i doskonalony, krajowe i wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) były utrzymywane, a metody oceny bezpieczeństwa (CSM) były stosowane oraz czy ustanowiony program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego PKP PLK S.A. był realizowany. Procedura obejmowała wszystkie jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. których działania związane były z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu kolejowego i prawidłowym funkcjonowaniem SMS.

Procedura ta stanowiła m.in., że podstawą realizowania audytów jest ramowy roczny plan audytów opracowany z podziałem na poszczególne miesiące. Powinien on zawierać zakres podmiotowy, tj. jednostki organizacyjne do audytowania w poszczególnych miesiącach oraz przedmiotowy tj. określone elementy SMS planowane do audytowania. Ramowy plan audytów podlega zatwierdzeniu przez członka zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. SMS na wniosek

dyrektora IBR. Audyty SMS przeprowadzane powinny być przez audytorów i ekspertów technicznych będących pracownikami IBR.

Osoby wyznaczone do przeprowadzania audytów powinny mieć ukończone kursy dla audytorów wewnętrznych ds. SMS i legitymować się znajomością przepisów i wymagań dotyczących SMS PKP PLK S.A. Powinny posiadać wykształcenie wyższe i staż pracy 3 lata lub średnie i staż pracy – 5 lat w transporcie kolejowym. Osoby wyznaczone do przeprowadzania audytów zagadnień technicznych, oraz eksperci techniczni, powinni posiadać wykształcenie wyższe lub średnie techniczne oraz legitymować się znajomością przepisów i wymagań technicznych dotyczących określonej dziedziny. W przypadku osób z wykształceniem wyższym wymagany był 5-letni staż pracy, a w przypadku osób z wykształceniem średnim 10-letni staż pracy w określonej specjalizacji w transporcie kolejowym. W dniu 14 września 2011 r. w PKP PLK S.A. wydano wersję 2 procedury SMS-PD-02: Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Zmiany dokonane w odniesieniu do wersji 1 procedury dotyczyły spraw porządkowych (m.in. zmiana Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na Biuro Bezpieczeństwa, aktualizacja osoby zatwierdzającej, aktualizacja normy, poprawki stylistyczne i interpunkcyjne).

W roku 2011 w PKP PLK S.A. nie były przeprowadzane audyty wewnętrzne SMS przez IBR. Wykonywanie audytów planowano na 2012 r. Do dnia 22 października 2012 r. audyty takie nie były wykonywane.

W złożonym wyjaśnieniu dotyczącym nie wykonywania audytów w latach 2011-2012 dyrektor Biura Zarządu PKP PLK S.A. wyjaśniła, że: „Lata 2011 – 2012 były, zgodnie z koncepcją ustaloną przez Wiceprezesa Zarządu - Dyrektora ds. strategii i rozwoju, przeznaczone do praktycznego wdrażania SMS oraz zapoznania pracowników Spółki z nowym podejściem UE do tematyki bezpieczeństwa na kolei. W 2011 r. trwały prace koncepcyjne nad organizacją audytu wewnętrznego SMS w Spółce oraz doбором kadry. Następnie kandydaci uczestniczyli w naradach wewnętrznych, których celem było między innymi poszerzenie wiedzy w zakresie dokumentacji SMS oraz nowego podejścia do problematyki bezpieczeństwa, w związku z obowiązującymi regulacjami unijnymi. Biuro Bezpieczeństwa postanowiło, wychodząc naprzeciw potrzebom realizacji zadań audytowych w 2012 r. przeprowadzić szkolenia pracowników, uprawniające te osoby do przeprowadzania audytów w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS. Z uwagi na długotrwałą procedurę wyboru jednostki szkolejacej oraz wakacyjny okres urlopowy, szkolenia dla audytorów zostały przeprowadzone w lipcu i październiku br. (2012 r.)”

W roku 2012 (w lipcu i październiku) przeprowadzono szkolenia 34 pracowników IBR. Tematyka szkoleń obejmowała: podstawowe wymagania prawne dotyczące SMS, ogólne zasady dotyczące audytowania, praktykę prowadzenia audytów wewnętrznych SMS (studia przypadków, ćwiczenia audytorskie z zakresu formułowania niezgodności, działań korygujących, i zapobiegawczych, założenia doskonalenia SMS za pomocą audytów).

Wg przedstawionych danych, znajdujące się w strukturze organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego (IKA) w 2011 r. w ramach wykonywanych audytów przeprowadziło m.in. 3 audyty w obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dotyczyły one: procesu ochrony części składowych infrastruktury kolejowej istotnych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego; nadzoru nad realizacją inwestycji i zapewnieniem wymaganej jakości, certyfikacja materiałów i urządzeń dla projektów współfinansowanych przez UE; procesu przygotowania zamknięć torowych dla potrzeb inwestycyjnych w rozkładzie jazdy.

Na pytanie kontrolera skierowane do dyrektora IBR czy IBR posiada informacje o przeprowadzonych przez IKA audytach i wnioskach sformułowanych po ich przeprowadzeniu oraz czy i jak zostały one wykorzystane - dyrektor IBR poinformował, że: "Biuro Bezpieczeństwa otrzymuje od Biura Audytu i Kontroli sprawozdania z audytów w przypadku istnienia zaleceń do realizacji przez Biuro Bezpieczeństwa lub na każdorazową prośbę Biura Bezpieczeństwa. W przypadku ujawnienia w sprawozdaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. IBR podejmuje czynności w zależności od ważności problemu." Stwierdzono, że:

- IBR nie przekazano sprawozdania Nr IKA3a-0942-16/11 z audytu procesu wnioskowania przez Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Warszawa do PKP PLK S.A. o udzielanie zamknięć torowych, przeprowadzonego w dniach 25.08 – 20.09. 2011 r. Audyt ten uznany został przez PKP PLK S.A. za związany z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.



- Regulamin organizacyjny Centrali PKP PLK S.A. nie obligował IKA do przekazywania sprawozdań/informacji o przeprowadzonych kontrolach/audytach dotyczących bezpieczeństwa ruchu do IBR.

- IBR i IKA nie konsultowały tematyki przeprowadzanych audytów dotyczących spraw bezpieczeństwa.

IKA podporządkowane było Prezesowi Zarządu, a IBR – od 3 lipca 2012 r. Członkowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji - w okresie wcześniejszym IBR podporządkowane było Wiceprezesowi Zarządu - Dyrektorowi ds. strategii i rozwoju.

(dowód: akta kontroli, str. 75-77 rocznego raportu ws. bezpieczeństwa za 2011 r., 601-642, 858)  
W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości

1. Niewykonywanie przez IBR zadań w zakresie audytów SMS w latach 2011 – 2012.

2. Nieprzygotowanie od strony kadrowej, przez ok. 20-22 miesięcy od utworzenia IBR, do realizacji zadań tego Biura w zakresie audytów SMS - szkolenie pracowników do wykonywania tych zadań przeprowadzono dopiero w lipcu i październiku 2012 r.

2. Nieprzekazywanie informacji pomiędzy IKA i IBR o wykonywanych audytach i kontrolach mających związek z brk.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w zbadanym zakresie w związku z ww. nieprawidłowościami.

## 6.2 Działania kontrolne.

Procedura SMS-PD-06: Działania kontrolne wydana została w PKP PLK S.A. 22 czerwca 2010 r. Procedura ta określa zasady i trybu przeprowadzania kontroli instytucjonalnej związanej z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz funkcjonowaniem SMS w PKP PLK S.A. w zakresie: wykrywania zaniedbań i nieprawidłowości w funkcjonowaniu kontrolowanego obszaru, ujawniania przyczyn i źródeł ich powstania oraz informowania zarządu PKP PLK S.A. o stanie faktycznym. Procedura ta obejmuje komórki i jednostki organizacyjne PKP PLK S.A., których działalność miała wpływ na funkcjonowanie SMS oraz pociągi, pojazdy kolejowe, pojazdy trakcyjne i pracowników przewoźników kolejowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Procedura ta stanowi, że kontrolę instytucjonalną w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. wykonują na podstawie regulaminu organizacyjnego:

- IKA Centrali – we wszystkich komórkach i jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A.,

- IBR Centrali – we wszystkich komórkach i jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A. oraz w stosunku do pociągów, pojazdów kolejowych, pojazdów trakcyjnych i pracowników przewoźników kolejowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

- działy kontroli i instruktażu w zakładach linii kolejowych (IZ) oraz komórki kontroli w jednostkach organizacyjnych podległych zarządowi PKP PLK S.A.- w macierzystych jednostkach. W dniu 14 września 2011 r. w PKP PLK S.A. wydano wersję 2 procedury SMS-PD-06: Działania kontrolne. Zmiany dokonane w odniesieniu do wersji 1 procedury były analogiczne jak ww. zmiany do procedury SMS-PD-02.

W roku 2011 w zakresie funkcjonowania SMS pracownicy IBR przeprowadzili 252 kontrole, a pracownicy kontroli w IŻ (Zakładach Linii Kolejowych) – 103.336 kontroli.

(dowód: akta kontroli, str.643-660)

W sierpniu 2011 r. IBR przeprowadziło kontrolę w IZ Łódź, w wyniku której, w odniesieniu do badań technicznych rozjazdów wykonywanych przez toromistrza rejonu SKA stacji Skierniewice stwierdzono m.in. „Brak wykonania przez toromistrza w miesiącu czerwcu 2011 r. badań technicznych rozjazdów nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 160, 162, 165, 183, 189, 190, 191, 507, 508, 600. Brak wykonywania przez toromistrza w okresie od 01.01.2011 r. do dnia kontroli badań technicznych rozjazdów nr 301, 302, 311, 313, 317, 318, 319.” W grudniu 2012 r. IZ Łódź poinformował IBR o wymianie zużytych części rozjazdów i podroziejdznic w niektórych rozjazdach. Poinformował, że w 13 rozjazdach nie wymieniono części rozjazdowych oraz podroziejdznic z powodu braku tych elementów. Na pytanie kontrolera skierowane do dyrektora IBR o przyczyny nie wyjaśnienia braku badań technicznych rozjazdów, dyrektor IBR załączył odpowiedź dyrektora IZ Łódź z dnia 12 listopada 2012 r. wg której m.in.:“(…) Stwierdzone podczas kontroli uchybienia zaistniały w okresie poważnych trudności kadrowych w zespole utrzymania nawierzchni, w tym długotrwałej absencji chorobowej jednego z toromistrzów, konieczności wykorzystania zaległych urlopów wypoczynkowych, a także nieoczekiwane

Ustalone  
nieprawidłowości

Ocena częściowa

Opis stanu  
faktycznego

*i niemożliwe do przewidzenia spiętrzenie się pilnych robót związanych z bieżącym utrzymaniem torów i rozjazdów."*

Ustalenia kontroli IBR przeprowadzonej we wrześniu 2011 r. w IZ Sosnowiec w zakresie terminowości badania technicznego rozjazdów. W jej wyniku kontroler IBR stwierdził, m.in. że:

- badania komisyjne rozjazdów w torach głównych (rejony TY i TY-1) nie były wykonywane zgodnie z instrukcją Id-4(D-6),
- brak badań technicznych wykonanych przez toromistrza,
- niewykonywanie od września 2010 r. pomiaru wstawek rozjazdowych i ich oceny,
- badania komisyjne w lutym i kwietniu 2011 r. były wykonywane pod przewodnictwem ISED, a nie przez inspektora diagnostę,
- stwierdzone usterki nie były usuwane,
- opracowane harmonogramy badań technicznych rozjazdów wykonywane były nierzetelnie,
- brak widocznej działalności inspektora diagnosty od początku 2011 r.

Wg informacji IZ Sosnowiec dla IBR dotyczącej przyczyn ww. sytuacji, m.in.:

- brak badań technicznych rozjazdów w rejonie TY i TY-1 w miesiącach styczniu i sierpniu spowodowany był „*przebywaniem toromistrza tej stacji na L-4* „,
- na terenie ISE Tychy od kilku lat brak było inspektora diagnosty ds. nawierzchni i podtorza oraz od początku roku toromistrza (przebywał na L-4),
- komisyjne badania techniczne rozjazdów w rejonie Ty i TY-1 w lutym i kwietniu 2011 r. wykonywane były pod przewodnictwem ISED z powodu braku obsady na stanowisku inspektora diagnosty ds. nawierzchni i podtorza,
- od trzech lat na st. Tychy nie było wyznaczonego przez IZDKN inspektora diagnosty ds. nawierzchni i podtorza.

(dowód: akta kontroli, str. 661-690)

IBR i IKA nie konsultowały tematyki kontroli dotyczących zagadnień bezpieczeństwa w latach 2011-2012.

W roku 2011 – IBR przeprowadziło 12 tematów kontroli planowych oraz 11 doraźnych.

W ramach kontroli planowych skontrolowano m.in.: przejazdy, ewidencję złamanych szyn przez ISE, bezpieczeństwo ruchu kolejowego w zakresie rejestracji wypadków, incydentów i trudności eksploatacyjnych oraz realizacji zaleceń pokontrolnych, ograniczenia prędkości ruchu pociągów, terminowość usuwania usterek po technicznych badaniach rozjazdów, realizację wniosków po zaistniałych zdarzeniach na sieci PKP PLK S.A., widoczność sygnałów i ustawienia wskaźników.

W części podsumowującej kontrole zapisano: „*Przeprowadzone kontrole częściowo potwierdziły wykonanie wniosków i zaleceń wydanych wcześniej przez zespoły kontrolne Spółki, jak również wykonanie wniosków i zaleceń wynikających z kontroli zewnętrznych. Niepełne wykonanie zaleceń spowodowane było przede wszystkim brakiem środków finansowych na dokonanie zmian kategorii przejazdów oraz likwidację ograniczeń prędkości (...). Niezadowalający stan nawierzchni kolejowej skutkuje wydawaniem doraźnych zezwoleń na jazdę pociągów (sygnały zastępcze i rozkazy pisemne). Taki sposób prowadzenia ruchu, przy zachowaniu odpowiednich procedur, zapewnia wprawdzie wymagany poziom bezpieczeństwa, ale poziom ten jest obniżony w stosunku do normalnej eksploatacji, gdyż w dużej mierze zależy od czynnika ludzkiego – pracowników posterunków technicznych.*”

(dowód: akta kontroli, str.691-723, 858)

W dniu 21 maja 2012 r. IBR przeprowadziło wyrywkową kontrolę LCS Wrocław Muchobórz (IZ Wrocław). Celem kontroli było m.in. sprawdzenie powtarzalności występowania usterek w urządzeniach srk i skuteczność ich usuwania.

W protokole kontroli zapisano m.in., że źródłem zakłóceń w prowadzeniu ruchu pociągów jest „*zawieszanie*” systemu komputerowego, które każdorazowo wymusza restartowanie systemu trwające kilkanaście sekund. Obecnie dotyczy to 2 stacji sterowanych z LCS, a po zakończeniu modernizacji dotyczyć będzie 6 stacji. Nie usunięcie tej wady może stać się źródłem dużych problemów.

W książce kontroli urządzeń srk E 1758 istniało 10 zapisów o przypadkach zawieszania się systemu. Brak było odpisów monterów dostawcy (firma Bombardier) o działaniach dotyczących usunięcia nieprawidłowości. W okresie 1 tygodnia (przed dniem kontroli) zamieszczono 6 zapisów o utracie kontroli w stacji Żerniki nad odcinkami IZ4/7 oraz It4a. Monter srk odpisał w książce, że przyczyną wadliwej pracy był „*brak głowicy nadawania czujnika koła*„

i „usterka będzie się powtarzać”. Pomimo, że od ostatniego zapisu dyżurnego ruchu w dniu 19.05 brak było zapisów o usterce, w dniu kontroli IBR usterka sygnalizowana była bez przerwy. Dyrektor IZ stwierdził, że największym mankamentem nowo zabudowanych urządzeń srk były usterki w działaniu licznikowych obwodów kontroli nie zajętości torów i rozjazdów. Stwierdził, że: „(...) Powszechna wśród monterów, dyżurnych ruchu i pracowników serwisu BT, wiedza o ułomności konstrukcyjnej głowic liczników osi skutkuje wypracowaniem określonego sposobu postępowania z usterkującymi urządzeniami SOL. Pierwsza reakcja dyżurnych ruchu na informacje o usterce (...) to zerowanie (tzw. Reset) tejże sekcji. (...) Wykonanie resetu (...), a tym samym przywrócenie warunków dla jazd pociągów na sygnały zezwalające, pozwala na nieangażowanie w proces usuwania usterki montera automatyki(!)”

Na st. Nowy Dwór od ponad miesiąca powtarzała się usterka zaniku izolacji (sygnalizowanie zajętości toru bez udziału taboru) na odcinku lt2m i lt78 – 10 razy, monterzy srk nie reagowali na zgłaszane usterki, a prowadzący kontrolę zawiadowca automatyki i kierownictwo Sekcji ds. inżynierii ruchu i ds. drogowych nie dostrzegali powtarzalności usterek. Pomimo instalowania kolejnych LCS brak było instrukcji obsługi urządzeń tego typu.

Dyrektor IZ Wrocław wystąpił do Centrali PKP PLK S.A. w marcu 2012 r. o zgodę na zatrudnienie 15 pracowników w pionie automatyki. Uzasadnił to faktem, że z „jednostek technicznych” wynika potrzeba zatrudnienia 79 pracowników, a zatrudnionych było 28 pracowników. Do dnia 26 czerwca 2012 r. IZ nie otrzymał odpowiedzi na swoje pismo.

(akta kontroli, str. 830-836)

W dniach 27 kwietnia – 7 maja 2012 r. IBR przeprowadziło kontrolę w IZ Wrocław. Obejmowała ona sprawdzenie realizacji zaleceń wydanych po kontroli UTK w marcu 2012 r.

Kontrolerzy UTK stwierdzili m.in. istnienie 145 nieusuniętych usterek w rozjazdach st. Wrocław Popowice, 20 na st. Wrocław Osobowice, 11 na st. Szewce, 40 na st. Brzeg oraz zniszczone podrozdne. Na tych stacjach nadzór i kontrolę wewnętrzną oceniono pozytywnie lecz stwierdzono potrzebę jego wzmocnienia. Kontrolę nadzoru wewnętrznego w zakresie stanu srk oraz nawierzchni na st. Pegów, Smardzów Wrocławski i podg. Lamowice uznano za niezadowalającą (prowadzoną rutynowo bez przeprowadzania analiz powtarzalności i częstotliwości usterek).

W protokole kontroli IBR zapisano m.in.: „W związku z trwającą modernizacją linii 271 (...) kierownictwo Sekcji Wrocław Główny angażowane jest w dużą ilość komisji odbioru oraz nadzory nad prowadzonymi robotami. Dwóch ludzi nadzoru (zawiadowca ds. automatyki i ds. drogowych) łącznie z dwoma zastępcami Naczelnika Sekcji (ds. automatyki i ds. drogowych) nie są w stanie wywiązać się w sposób rzetelny z wszystkich obowiązków technicznych nakładanych przepisami i poleceniami. Nie mają czasu na prowadzenie analiz powtarzalności usterek, prowadzenie doraźnych szkoleń grup pracowniczych i formułowanie środków zaradczych. Po otwarciu tak szerokiego frontu robót należało zwiększyć personel nadzoru na terenie Sekcji w pionach technicznych co najmniej do poziomu istniejącego w inżynierii ruchu, gdzie funkcjonuje 3-ech zawiadowców.”

W dniu 18 czerwca 2012 r. Wiceprezes Zarządu PKP PLK S.A. podpisał informację roczną z pracy IBR za rok 2011. W odniesieniu do terminowości usuwania usterek po technicznych badaniach rozjazdów, stwierdzono: „Kontrole terminowości usuwania usterek po komisyjnych technicznych badaniach rozjazdów wykazały, iż usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego (tj. regulacja zamknięć nastawczych czy dolegania iglic) są usuwane w trybie pilnym. Występujący jednak ustawicznie brak części rozjazdowych i doborów podrozdnic powoduje, iż zalecenie wymiany podkładów w torze lub podrozdnic, wymiany iglic, krzyżownic, szyn skrzydłowych czy szyn łączących są powtarzane nawet więcej niż trzech kolejnych badaniach. Skutkuje to wprowadzaniem ograniczeń prędkości, obniżeniem prędkości eksploatacyjnej i pogorszeniem spokojności jazdy pociągu. Braki materiałowe i finansowe są zgłaszane do IZ przez Sekcję Eksploatacji (z tego tytułu są wprowadzane ograniczenia prędkości pociągów ciągnące się miesiącami, do czasu usunięcia usterek), braki w zatrudnieniu pracowników – zwłaszcza pionu drogowego – powodują wydłużenie czasu usunięcia usterek po badaniach technicznych ze względu na brak mocy przerobowej. ISE mają trudności z wykonaniem obowiązków w tym zakresie z uwagi na zatrudnienie. Diagnostyki nie dokonują gradacji usterek pod względem bezpieczeństwa ruchu. Nie podają terminu ich ostatecznego usunięcia.”

Spółka PKP PLK S.A. nie posiadała procedur w zakresie sprawowania nadzoru nad realizacją wniosków sformułowanych po przeprowadzonych kontrolach.

Metodami sprawdzenia realizacji wniosków pokontrolnych w Spółce były: kontrole weryfikujące, zapisy w protokołach z kontroli wewnętrznych zobowiązujące kontrolowaną jednostkę do przełożenia informacji o realizacji wniosków pokontrolnych, miesięczne narady pracowników IBR oraz narady IBR z kierującymi działami kontroli i instruktą w IZ.

W latach 2011 - 2012 IKA przeprowadziło 14 kontroli obejmujących zagadnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tym głównie kontrole w zakresie stanu zabezpieczenia placu budowy i osygnalizowania robót inwestycyjnych (od strony torów czynnych dla ruchu pociągów). W okresie 3 - 20 stycznia 2011 r. przeprowadzono kontrolę dotyczącą sposobu prowadzenia ruchu pociągów m.in. na linii nr 208 na odcinku Chojnice - Wierzchucin. Ustalono, że na tej linii od dnia 8 lutego 2010 r., z powodu awarii blokady liniowej półsamoczynnej, ruch pociągów prowadzony był na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Pociągi kursujące pomiędzy stacjami Chojnice i Silno wyprawiane były na sygnały zastępcze. Awarię blokady liniowej na linii 208 usunięto po ok. 17 miesiącach.

IBR nie otrzymało protokołu z przeprowadzonej przez IKA ww. kontroli. Na sprawozdaniu z przeprowadzonej kontroli, Prezes Zarządu p. Zbigniew Szafrąński napisał dekretację: " IKA i IAT: IAT proszę pilotować te sprawę (...)". IKA przekazało do ITA sprawozdanie z przeprowadzonej kontroli.

(akta kontroli, str. 824-829, 837)

Stan zatrudnienia w PKP PLK S.A. w grupach: utrzymania dróg kolejowych oraz utrzymania urządzeń automatyki w okresie 31.12.2009 r. - 31.10.2012 r.

Stan zatrudnienia na:	Zatrudnienie (osoby)					
	Służba drogowa	Różnica (rok do roku)	%	Służba automatyki	Różnica (rok do roku)	%
31.12.2009	6.846	-	-	3.372	-	-
31.12.2010	6.707	- 139	2,03	3.379	7	0,21
31.12.2011	6.645	-62	0,92	3.333	-46	1,36
31.10.2012	6.595	-50	0,75	3.306	-27	0,81

W dniu 16 stycznia 2011 r. Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych (IPR) PKP PLK S.A. skierował pismo do Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. o rozpatrzenie projektu decyzji w sprawie powołania zespołu ds. wykonania prac związanych z aktualizacją jednostek technicznych dla zespołu diagnostycznego branży drogowej, automatyki i telekomunikacji, energetyki oraz zespołu do określenia jednostek pracy dla posterunków ruchu. Powołanie zespołu uzasadniono prowadzeniem restrukturyzacji zatrudnienia i coraz większym problemem braku wytycznych pozwalających określić minimalne potrzeby zatrudnienia oraz pożądane struktury zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych.

W dniu 8 lutego 2011 r. Prezes Zarządu PKP PLK S.A. podpisał Decyzję nr 5/2011 w sprawie powołania Zespołu ds. weryfikacji jednostek technicznych w zakresie diagnostyki: drogi kolejowej, automatyki i telekomunikacji, energetyki oraz jednostek pracy dla posterunków ruchu. Zespołowi zlecono m.in.:

- szczegółową inwentaryzację infrastruktury będącej na utrzymaniu PKP PLK S.A.: drogi kolejowej, automatyki i telekomunikacji, energetyki objętych procesami diagnostycznymi,
- sporządzenie katalogu czynności wchodzących w skład procesów diagnostycznych (w poszczególnych branżach) oraz katalogu czynności na posterunkach ruchu i posterunkach dróżników przejazdowych,
- określenie (dla poszczególnych elementów infrastruktury) częstotliwości przeglądów diagnostycznych, wynikających z odrębnych przepisów,
- przygotowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia na zlecenie chronometrażu czynności diagnostycznych, celem obliczenia nakładu pracy (w roboczogodzinach) na diagnostykę poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej oraz wykonania czynności ruchowych, a w efekcie opracowania katalogu jednostek technicznych dla diagnostyki i jednostek pracy dla posterunków ruchu.

Zespół odbył 4 posiedzenia (ostatnie w dniu 4 lipca 2011 r.). W październiku 2011 r. Biuro Energetyki PKP PLK S.A. zgłosiło wykonanie opracowania dotyczącego jednostek technicznych

w zakresie diagnostyki urządzeń elektroenergetycznych. W sierpniu 2012 r. służby drogowa i automatyki poinformowały, że trwają prace nad ustaleniem wykorzystania czasu pracy diagnostów a Biuro Eksploatacji, że " *pomimo podejmowania wielokrotnych prób, (...) nie udało się stworzyć katalogu jednostek pracy na czynności przewozowe wykonywane na posterunkach ruchu*".

(dowód: akta kontroli, str. 724-742)

Dyrektorzy IZ wielokrotnie zwracali się do Centrali PKP PLK S.A o wyrażenie zgody na zatrudnienie pracowników do pracy w służbie drogowej oraz automatyki i inżynierii ruchu. M.in. 22 czerwca 2012 r. dyrektor IZ Warszawa zwrócił się o wyrażenie zgody na zatrudnienie 80 osób w tym: w służbie automatyki – 16, w służbie drogowej -14, w inżynierii ruchu – 50. W uzasadnieniu wniosku podano m.in., że: „*Braki zatrudnieniowe w branży automatyki powodują utrudnienia w prowadzeniu bieżącej eksploatacji urządzeń srk, a także w trwających na terenie zakładu robotach inwestycyjnych*” oraz „*Występujące w zespole utrzymania torów i rozjazdów braki zatrudnieniowe uniemożliwiają realizowanie podstawowych zadań, szczególnie w zakresie sprawdzania stanu nawierzchni kolejowej, urządzeń, bieżącego usuwania usterek oraz obchodów torów.*” W dniu 6 września 2012 r. zastępca dyrektora IPR skierował pismo do członka zarządu PKP PLK S.A. – dyrektora ds. pracowniczych dotyczące udzielenia zgody na przyjęcie pracowników do IZ Warszawa, w którym napisał m.in.: „*(...) Jednocześnie –w celu uzupełnienia najbardziej pilnych braków kadrowych, Biuro Sprawa Pracowniczych po rozpatrzeniu wniosku IZ Warszawa (...) z dnia 22.06.2012 r. (...) zwraca się z prośbą o wyrażenie zgody na zatrudnienie z zewnątrz: - 2 osób w zespole utrzymania urządzeń automatyki, - 2 osób w zespole utrzymania drogi kolejowej. Z analizy zatrudnienia w w/w zespołach wynika, że w zespole utrzymania urządzeń automatyki brak jest 16 etatów (...), w zespole utrzymania drogi kolejowej brak 1 etatu (...). Ogółem w zespole konserwacji i utrzymania drogi kolejowej brak jest 17 etatów. Powyższa sytuacja spowodowana jest ubytkami naturalnymi pracowników (...). Należy również wziąć pod uwagę odejścia osób na świadczenia emerytalne. Do końca roku 2012 uprawnienia emerytalne nabywa 75 osób, w tym: - 38 osób z zespołu inżynierii ruchu, - 5 osób z zespołu automatyki, - 4 osoby z utrzymaniem drogi kolejowej. W branży automatyki występujące niedobory zatrudnienia powodują utrudnienia w prowadzeniu bieżącej eksploatacji urządzeń srk, a także prowadzonych na terenie IZ Warszawa robotach inwestycyjnych. Braki kadrowe przekładają się bezpośrednio na generowanie godzin nadliczbowych. W ciągu 7 miesięcy br. Zakład wypracował ogółem 71.253 godziny nadliczbowe tj. średnio 39,83 godz/1 prac.(...)*”. Członek Zarządu PKP PLK S.A. – dyrektor ds. pracowniczych wyraził zgodę na przyjęcie 4 pracowników (2 do służby automatyki i 2 do służby drogowej).

W wyjaśnieniu dla kontrolera NIK, zastępca dyrektora IPR poinformował, że w ramach przydzielonego na dany rok budżetu, dyrektor IZ samodzielnie „*kształtuje poziom zatrudnienia i wynagrodzeń*” oraz, że „*W odniesieniu do zespołów utrzymania infrastruktury (diagnostyka i konserwacja) z uwagi na brak centralnej bazy wszystkich elementów infrastruktury, normatywów czasowych na ich utrzymanie (nieaktualne jednostki techniczne wyrażające nakład pracy w roboczo-godzinach), jak również wykonywanie niektórych prac przez zakłady linii kolejowych w systemie zleconym nie ma aktualnie możliwości wiarygodnego oszacowania potrzeb zatrudnienia w zespołach.*”

(dowód: akta kontroli, str. 691-693, 851-857, 859-860)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości :

1. Nie było rzetelnie ustalonych potrzeb wielkości zatrudnienia pracowników niezbędnych do zapewnienia realizacji czynności wynikających z obowiązujących przepisów i instrukcji w służbach: drogowej, automatyki i inżynierii ruchu w PKP PLK S.A.
2. Od ok. 17 miesięcy nie podejmował działań, powołany Decyzją nr 5/2011 z dnia 8 lutego 2011 r. Zespół ds. weryfikacji jednostek technicznych .... – którego jednym z zadań jest m.in. wypracowanie danych dla określania aktualnych, minimalnych potrzeb zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych wykonujących zadania w obszarach dróg kolejowych, automatyki i telekomunikacji oraz posterunków ruchu.
3. Braki zatrudnieniowe występujące w zespole utrzymania torów i rozjazdów utrudniały realizowanie podstawowych zadań, w zakresie sprawdzania stanu nawierzchni kolejowej i urządzeń srk, bieżącego usuwania usterek oraz obchodów torów, prowadziły m.in. do ww.

przypadków odstępstw w zakresie niewykonywaniu badań technicznych przez toromistrzów, wieloletniego braku inspektorów diagnostów ds. nawierzchni i podtorza oraz nie przeprowadzanie komisyjnych badań rozjazdów lub przeprowadzanie ich przez osoby nieuprawnione.

4. Nie opracowano procedur w zakresie nadzoru nad realizacją wniosków i zaleceń pokontrolnych. Działania w zakresie nadzoru nad realizacją wniosków sformułowanych po przeprowadzeniu kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu nie miały charakteru systemowego.

5. Brak sformułowania w protokole kontroli przeprowadzanych w okresie 27 kwietnia – 7 maja 2012 r. przez IBR IZ Wrocław wniosku pokontrolnego odnośnie stwierdzonego, niedostatecznego do zakresu zadań stanu zatrudnienia w Sekcji Wrocław Główny.

6. Nie było przepływu informacji pomiędzy IKA i IBR o wykonywanych kontrolach mających związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

#### Ocena cząstkowa

Opis stanu  
faktycznego

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w badanym obszarze w związku z ww. nieprawidłowościami.

#### **7. Obsługa techniczna w zakresie przygotowania pociągów do wyprawienia w trasę (praca rewidentów)**

Wg przepisów § 20 ust 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444 z późn. zm.) za właściwe przygotowanie pociągu do jazdy, odpowiadają przewoźnicy kolejowi. M.in. na podstawie ww. przepisu uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury właściwe przygotowanie pociągu do jazdy. W związku z powyższym w strukturach organizacyjnych PKP PLK S.A. nie występuje stanowisko rewidenta taboru, sprawdzającego stan techniczny taboru przygotowywanego do wyprawienia w trasę..

W zakresie stanowisk znajdujących się w strukturze organizacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej, przepisy ww. rozporządzenia w § 34 nakładają zadania w zakresie obserwacji okręgu nastawczego oraz przejeżdżającego pociągu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu - zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym należy do obowiązków m.in. dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, starszych zwrotniczych i dróżników przejazdowych, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym.

Zadania określone w § 34 ww. rozporządzenia wprowadzone zostały do regulacji wewnętrznej określającej zasady prowadzenia ruchu na liniach PKP PLK S.A., tj. Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 w § 44.

Do wykrywania stanów awaryjnych taboru podczas jazdy na liniach PKP PLK S.A., wykorzystywane są urządzenia techniczne, zwane urządzeniami detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat). Zasady dotyczące m.in. ich instalacji, eksploatacji oraz postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych taboru określone zostały w „Wytucznych techniczno - eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru” le-3 wprowadzonych Zarządzeniem Nr 16 Zarządu PKP PLK S.A. z 20 maja 2005 r.

(dowód: akta kontroli, str. 91-105)

Zadania w ww. zakresie były w PKP PLK S.A realizowane. W świetle przedstawionych danych statystycznych za ostatni miesiąc wg stanu z niniejszej kontroli, w listopadzie 2012 r. m.in.: ujawniano przypadki otwartych drzwi w wagonach w czasie jazdy (28), inne przyczyny związane z taborem powodujące zatrzymanie pociągu, w tym rozerwania pociągu(113). Przy pomocy urządzeń detekcji stanów awaryjnych stwierdzono podczas jazdy na liniach PKP PLK 384 przypadków stanów nieprawidłowości w taborze (obejmujących m.in. przypadki: grzania hamulców, przekroczonego oddziaływania dynamicznego na tor, przekroczenia nacisków osiowych).

Zgodnie z Uchwałą Nr 194/2012 Zarządu PKP PLK S.A. z 13 marca 2012 r., w Spółce został przyjęty do eksploatacji System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru (SID), stanowiący warstwę nadrzędną nad urządzeniami dsat - zbierającą, przechowującą

i udostępniającą informację z urządzeń przytorowych, również o wykrytych nieprawidłowościach w przejeżdżającym taborze. Obecnie, zintegrowanych i włączonych do systemu SID jest 116 urządzeń dsat na 179 eksploatowanych na sieci PKP PLK S.A. Dostęp do informacji zawartych w systemie SID posiada 528 użytkowników wewnętrznych i zewnętrznych.

(dowód: akta kontroli, str. 498-505, 547-548)

Ocen cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Spółki w powyższym zakresie.

Wnioski pokontrolne

#### IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>5</sup>, wnosi o:

1. Zaktualizowanie dokumentacji SMS, w zakresie zmian przepisów prawa powszechnie obowiązującego, Instrukcji Ir-1 (R-1) oraz danych odnośnie zatwierdzania wewnętrznych przepisów Spółki przywoływanych w rozdziale 24 SMS PKP PLK S.A.
2. Terminowe opracowywanie „Programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” w jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A.,
3. Rzetelne realizowanie procedur dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej.
4. Zapewnienie skutecznego nadzoru nad jednostkami odpowiedzialnymi za stan techniczny infrastruktury drogowej i urządzeń srk, w tym w zakresie wykonywania czynności związanych z oceną stanu technicznego rozjazdów i urządzeń srk i ich utrzymania oraz sprawnego, bezwłocznego usuwania usterek tych urządzeń.
5. Zapewnienie rzetelnych działań w zakresie:
  - nadzoru nad realizacją zadań przez dyżurnych ruchu w sytuacji używania sygnałów SZ, tj. w obszarze stanowiącym zasadniczą przyczynę wypadków kategorii 03 a także wypadków kategorii 15,
  - rozpatrywania wniosków RK ZZDR PKP ws. obarczania pracowników posterunków techniczno ruchowych (m.in. dyżurnych ruchu) dodatkowymi czynnościami nie związanymi z prowadzeniem ruchu pociągów oraz rzetelnego nadzoru nad oceną wymaganego stanu liczebnego obsady posterunku ruchu w sytuacjach pracy w trybie awaryjnym (m.in. w związku z długotrwałymi usterekami urządzeń srk) - jazd na sygnały zastępcze - wiążące się ze zwiększeniem liczby wykonywanych czynności.
6. Podjęcie działań dla zwiększenia zakresu prac utrzymaniowo-remontowych na zarządzanej sieci kolejowej do poziomu zapewniającego sukcesywną poprawę udziału dróg kolejowych i urządzeń srk o dobrym, bezusterkowym stanie technicznym, poprzez wypracowanie w porozumieniu z MTBiGM, projektu wieloletniego programu dla prac utrzymaniowo - naprawczych dróg kolejowych i urządzeń srk.
7. Monitorowanie realizacji zaleceń komisji kolejowych w Centrali PKP PLK S.A.
8. Wdrożenie w Spółce audytów SMS oraz zapewnienie przepływu informacji w zakresie przeprowadzanych działań audytowych i kontrolnych pomiędzy IKA i IBR.
9. Określenie faktycznych potrzeb zatrudnienia pracowników niezbędnych do realizacji czynności związanych z brk, wynikających z obowiązujących przepisów i instrukcji w służbach: drogowej, automatyki i inżynierii ruchu PKP PLK S.A.
10. Zapewnienie odpowiedniego poziomu zatrudnienia na stanowiskach prowadzenia ruchu dla realizacji zadań wynikających z obowiązujących przepisów i instrukcji, związanych z brk, utrzymaniem właściwego stanu technicznego dróg kolejowych, urządzeń srk.
11. Wprowadzenie procedur dla systemowego nadzoru nad realizacją wniosków i zaleceń pokontrolnych odnośnie stanu dróg kolejowych.
12. Opracowanie instrukcji obsługi urządzeń zainstalowanych w LCS.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

<sup>5</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82

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.

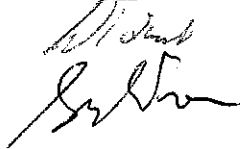
Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni 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, dnia 30 stycznia 2013 r.

Kontrolerzy:  
Wojciech Tokarski  
główny specjalista kp



Andrzej Sykała  
doradca techniczny

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Infrastruktury

Dyrektor  
Stanisław Jarosz

