

**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY**

KIN-4111-001-02/2014

K/14/004

**WYSTĄPIENIE
POKONTROLNE**

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	K/14/004 – Realizacja wniosków pokontrolnych skierowanych przez NIK po kontroli nr P/11/061 „Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych”.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli, Departament Infrastruktury.
Kontroler	Maria Rainczuk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 88555 z dnia 27 maja 2014 r. (dowód: akta kontroli str.1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Krakowie, Rondo Mogiłskie 1, 31-516 Kraków.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Janusz Nowak, Dyrektor Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego w Krakowie. [dowód: akta kontroli str.3-4]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Uzasadnieniem powyższej oceny jest zrealizowanie przez Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Krakowie (dalej OT UTK) dwóch wniosków pokontrolnych skierowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli w wystąpieniu z dnia 11 lipca 2011 r.

1. OT UTK prowadził rzetelnie działania mające na celu realizację przez PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych (dalej ZLK) w Krakowie, Nowym Sączu i Rzeszowie zaleceń pokontrolnych Oddziału, sformułowanych po kontrolach torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi. Efektem tych działań było podjęcie prac modernizacyjnych, w wyniku których nastąpiła poprawa stanu technicznego torów, w porównaniu do stanu z poprzedniej kontroli NIK.
2. Dyrektor OT UTK zrealizował wniosek pokontrolny NIK dotyczący zapewnienia pracownikom Oddziału dostępu do specjalistycznych szkoleń oraz aktualnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. W okresie od października 2011 r. do maja 2014 r. w pięciu takich szkoleniach uczestniczyło czterech pracowników, otrzymując zaświadczenia o ich ukończeniu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonanie wniosków pokontrolnych

Opis stanu faktycznego

W wystąpieniu pokontrolnym z dnia 11 lipca 2011 r. wystosowanym do OT UTK po kontroli „Wykonywanie zadań przez administrację publiczną w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych” Najwyższa Izba Kontroli (dalej NIK) sformułowała następujące wnioski pokontrolne.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę oceni: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości oraz negatywna.

Wniosek nr 1:

Podjęcie stosownych działań mających na celu doprowadzenie przez Zakłady Linii Kolejowych w Krakowie, Nowym Sączu i Rzeszowie do realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych Oddziału.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne NIK w piśmie z dnia 20 lipca 2011 r. (pismo znak: T03-076-14/ZK/2011) Dyrektor OT UTK poinformował, że w celu ostatecznego uregulowania sprawy związanej z posiadaniem torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi przez zarządcę infrastruktury zgodnie z obowiązującymi wymogami techniczno-prawnymi, zobowiązano dyrektorów ZLK w Krakowie, Rzeszowie i Nowym Sączu (pismo znak: T03-076-13/2011 z dnia 15 lipca 2011 r.) do podjęcia działań w tym zakresie i ustalenia w terminie jednego miesiąca szczegółowej lokalizacji torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi i przedstawienia programu budowy tych torów (lub przystosowania istniejących) zgodnie z wymogami określonymi w § 8 Instrukcji Ir-16 o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (dalej Instrukcja Ir-16).

[dowód: akta kontroli str. 5-11]

W odpowiedzi na ww. pismo Dyrektor ZLK w Krakowie poinformował OT UTK w dniu 12 sierpnia 2011 r. (pismo znak: Nr IZSP-721/4/2011) m.in., że dla stacji Kraków Prokocim do awaryjnego ustawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi wyznaczono tor nr 410. Na dzień składania informacji tor ten nie posiadał instalacji odgromowej i uziemiającej (ZLK Kraków wystąpił o opracowanie projektu ich wykonania). Tor ten nie posiadał także wiatrowskazu (ZLK Kraków był na etapie zakupu wiatrowskazu wraz z montażem), nie posiadał także stosownej tablicy informacyjnej (ZLK Kraków zamówił tablicę informacyjną o treści „Tor Nr 410 przeznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi”).

[dowód: akta kontroli str. 12-13]

W maju 2012 r. OT UTK w Krakowie przeprowadził kontrolę toru nr 410 do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi usytuowanego w stacji Kraków Prokocim (protokół kontroli nr T03-520-29/AL/2012 z dnia 28 maja 2012 r.). W trakcie kontroli sprawdzono spełnianie przez zarządcę infrastruktury wymagań rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne². Z przeprowadzonej kontroli OT UTK sporządził wystąpienie pokontrolne nr T03-520-29/AL/2012 z dnia 30 maja 2012 r. zawierające między innymi wniosek o „konsekwentne prowadzenie przemyślanych działań naprawczych, dostosowawczych lub inwestycyjnych na terenie zakładu w zakresie spełniania wszystkich warunków technicznych przez tory wyznaczone na stacjach manewrowych do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne lub wykorzystanie najbliższej przebudowy tych stacji do powstania takiego toru w nowej lokalizacji”.

[dowód: akta kontroli str. 14 - 32]

Według stanu na dzień 18 czerwca 2014 r. tor nr 410 posiadał instalację odgromową i uziemiającą, zainstalowany wiatrowskaz, właściwą tablicę informacyjną. Instalacja odgromowa i uziemiająca została wykonana w oparciu o opracowany projekt, natomiast wiatrowskaz wraz z tablicą informacyjną wykonano we własnym zakresie systemem gospodarczym (pismo PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie nr znak: IZSP-721/04/2014 z dnia 18 czerwca 2014 r. podpisane przez Dyrektora Andrzeja Reichela -

² Dz. U. z 2012 r., poz. 508. Przepis § 3 ust. 1 określa, że wyznaczone tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne należy dostosować do wymagań rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r. Zaznaczyć należy, iż przepisy Instrukcji Ir-16 nie przewidywały okresu na dostosowanie omawianych torów do określonych warunków.

informacja uzyskana od jednostki niekontrolowanej na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 grudnia 1994r. o NIK³).

[dowód: akta kontroli str. 33 - 42]

W odpowiedzi na pismo OT UTK Nr TO3-076-13/ZK/2011 z dnia 15 lipca 2011 r., ZLK w Nowym Sączu poinformował, iż posiada tor wyznaczony do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi na terenie stacji Nowy Sącz (tor 3b). Z uwagi, iż tor ten nie spełniał wszystkich wymagań technicznych określonych w Instrukcji Ir-16, a zakres robót przekraczał możliwości finansowe Zakładu, w dniu 5 sierpnia 2011 r. wystąpiono do Zarządu PKP PLK S.A. z wnioskiem o ujęcie tego zadania w planach inwestycyjnych Spółki (pismo nr IZESe-7210/6/11 z dnia 11 sierpnia 2011 r., podpisane przez Zastępcę Dyrektora inż. Andrzeja Oleksego).

[dowód: akta kontroli str. 43]

W sierpniu 2012 r. OT UTK w Krakowie przeprowadził kontrolę toru nr 3b do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi usytuowanego w stacji Nowy Sącz. Weryfikacja działań ZLK w Nowym Sączu nastąpiła w nowych uwarunkowaniach po zmianie przepisów, tj. wejściu w życie ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewożeniu towarów niebezpiecznych⁴. W ramach prowadzonych działań kontrolnych sporządzono protokół nr TO3-42-01/AŁ2012 z dnia 14 sierpnia 2012 r. Stwierdzono zły stan techniczny toru 3b na stacji Nowy Sącz oraz niespełnianie wymogów ww. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

[dowód: akta kontroli str. 17, 44-52]

Na dzień 23 czerwca 2014 r. na omawianym torze 3b brakowało uszczelnionej nawierzchni zabezpieczającej przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu i wód powierzchniowych, instalacji odgromowej i uziemiającej oraz hydrantu.

W piśmie ZLK w Nowym Sączu znak: IZESe-07210-10/2014 z dnia 23 czerwca 2014 r. podpisanym przez Dyrektora Włodzimierza Zembola (informacja uzyskana od jednostki niekontrolowanej na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK), podano m.in., że biorąc pod uwagę wysokie koszty remontu i dostosowania toru nr 3b do obowiązujących wymogów, Zakład wystąpił do Zarządu PKP PLK SA o ujęcie tego zadania w planach inwestycyjnych w 2011 r. Pilne inne potrzeby remontowe (odbudowa popowodziowa) uniemożliwiły przyjęcie tej pozycji do realizacji. W tej sytuacji Zakład podjął działania mające na celu poprawę stanu technicznego toru w podstawowym zakresie, tj. wymianę podkładów i przytwierdzeń na całej długości toru. Prace te mają zostać zakończone do końca września 2014 r. Do tego celu wykorzystane zostaną materiały staroużyteczne, które pozyskiwane są z ciągłej wymiany podkładów wykonywanej na trasie Żegiestów-Muszyna. Pozostały zakres prac będzie wykonany po zaakceptowaniu wniosku inwestycyjnego, ponownie złożonego 30 maja 2014 r. lub po uzyskaniu dodatkowych środków.

[dowód: akta kontroli str. 53-57]

ZLK w Rzeszowie pismem znak: IZESd-721-17/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. podpisanym przez Marka Małacha, Zastępcę Dyrektora ds. Eksploatacyjnych poinformował OT UTK, że na obszarze działania Zakładu, tory do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi wyznaczono na stacjach: Rzeszów Staroniwa nr 4; Przeworsk nr 54; Żurawica nr 129 (normalny) i nr 504 (szeroki); Medyka Towarowa nr 40 (normalny); Medyka Osobowa nr 214 (szeroki); Jasło Towarowa nr 506. Wymienione wyżej stacje nie były objęte planami modernizacyjnymi, w związku z tym nie przewidywano na nich instalacji nawierzchni uszczelnionych torów wyznaczonych do awaryjnego odstawiania wagonów⁵. Stacje Rzeszów Staroniwa, Żurawica, Medyka Osobowa i Towarowa

³ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

⁴ Dz. U. z 2011 r., Nr 227, poz. 1367, ze zm.

⁵ Stosownie do przepisu § 8 ust. 6 Instrukcji Ir-16, dla torów nowo budowanych zaleca się, aby miejsce do awaryjnego odstawiania posiadało uszczelnioną nawierzchnię, zabezpieczającą przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu oraz czynny hydrant.

wyposażone były w palatki geomembranowe do zabezpieczenia przed skażeniem gruntu pod wagonem. Do końca 2011 r. przewidywano zakup brakujących palatek dla stacji Przeworsk i Jasło Towarowe oraz zakończenie instalowania wiatrowskazów i oznakowania tablicami informacyjnymi.

[dowód: akta kontroli str. 58]

W dniach 24 – 26 października 2012 r. OT UTK w Krakowie dokonał sprawdzenia toru nr 4 na stacji Rzeszów Staroniwa. Z przeprowadzonej kontroli sporządzono protokół nr TO3-42-05/AL/2012 podpisany przez kontrolowany podmiot w dniu 26 października 2012 r. Odnosnie stanu technicznego i wyposażenia toru do awaryjnego odstawiania stwierdzono, że tor nr 4 dla stacji Rzeszów Staroniwa nie spełniał wszystkich wymogów: m.in. odległości od toru głównego zasadniczego, brakowało izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi oraz instalacji odgromowej i uziemiającej.

Pozostałych torów zlokalizowanych na terenie ZLK w Rzeszowie nie weryfikowano z uwagi na zmiany warunków dla tzw. stanowiska postojowego wynikających z przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r.

[dowód: akta kontroli str. 15, 59-67]

Od 2013 r. stacja Przeworsk, w związku ze zmianami organizacyjnymi w PKP Cargo S.A. nie jest już stacją manewrową w związku z czym ZLK w Rzeszowie odstąpił od utrzymywania toru do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi na tej stacji. Stacja Jasło Towarowa została wyposażona w brakującą palatkę geomembranową. Na wszystkich stacjach manewrowych, przy wszystkich torach na których zostały wyznaczone stanowiska do awaryjnego odstawiania wagonów ustawiono tablice informacyjne o przeznaczeniu wydzielonego odcinka toru, natomiast przy posterunku najbliższym zlokalizowanym od tego toru zainstalowano wiatrowskazy typu lotniczego (pismo znak: IZESd-721-18/2014 z dnia 23 czerwca 2014 r. podpisane przez Dyrektora ZLK w Rzeszowie Mieczysława Borowca; informacja uzyskana od jednostki niekontrolowanej na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK).

[dowód: akta kontroli str. 68-76]

Do dnia 23 października 2013 r. obszarem działania OT UTK w Krakowie były województwa małopolskie i podkarpackie. Obecnie, zgodnie z § 15 pkt 3) Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego stanowiącego Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 20 Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 23 października 2013 r. w sprawie wprowadzania Regulaminu Organizacyjnego w Urzędzie Transportu Kolejowego obszar terenowy OT UTK w Krakowie obejmuje swym działaniem województwo małopolskie i świętokrzyskie.

[dowód: akta kontroli str. 77-82]

Wniosek nr 2:

Zapewnienie pracownikom Oddziału dostępu do specjalistycznych szkoleń oraz aktualnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

W celu zapewnienia pracownikom OT UTK dostępu do specjalistycznych szkoleń w zakresie bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych Dyrektor Oddziału wystąpił do Dyrektora Generalnego UTK (pismo znak: TO3-077-35/ZK?2011 z dnia 19 lipca 2011 r.) o ujęcie w najbliższym okresie w planie szkoleń z tego zakresu dla inspektorów i specjalistów zajmujących się tym tematem w poszczególnych oddziałach terenowych UTK. Do dnia zakończenia niniejszej kontroli pracownicy OT UTK uczestniczyli w pięciu specjalistycznych szkoleniach z tematyki przewozów towarów niebezpiecznych kolejną (pismo znak: TO3-076-114/JN/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r.). W szkoleniach uczestniczyło łącznie czterech pracowników uzyskując stosowne zaświadczenia:

- zaświadczenie Nr 33/2011;
- zaświadczenie TDT Nr TDT.W2-071-5/2012;
- zaświadczenie TDT Nr TDT.W2-071-6/2012;
- zaświadczenie nr STC-48/2014,
- zaświadczenie nr STC-55/2014.

[dowód: akta kontroli str. 5-10, 83-90]

W wystąpieniu pokontrolnym NIK z dnia 11 lipca 2011 r. zwrócono także uwagę na fakt, że OT UTK nie posiadał aktualnego regulaminu RID w wersji papierowej. Ustalono, że od czerwca 2011 r. OT UTK posiada i wykorzystuje w trakcie realizowanych czynności kontrolnych aktualne, papierowe wersje przepisów RID 2011 i 2013 oraz załącznik 2 do Umowy SMGS 2011 i 2013 (pismo OT UTK w Krakowie znak: TO3-076-114/JN/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. podpisane przez Dyrektora Oddziału Janusza Nowaka).

[dowód: akta kontroli str. 7-10]

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

2. Realizacja uwag zawartych w wystąpieniu pokontrolnym

Opis stanu
faktycznego

1.1. W wystąpieniu pokontrolnym NIK z dnia 11 lipca 2011 r. zwrócono uwagę na fakt, że ZLK w Krakowie nie wyznaczył doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. W maju 2012 roku OT UTK w Krakowie podczas prowadzonych działań kontrolnych zweryfikował zatrudnienie doradcy w ww. ZLK. Zgodnie z pismem ZLK w Krakowie nr IZSP-721/9/2012 z dnia 26 czerwca 2012 r. - będącym odpowiedzią na wystąpienie pokontrolne Oddziału nr TO3-520-29/AL/2012 z dnia 30 maja 2012 r. - skontrolowany podmiot wyznaczył jako doradcę pracownika ZLK posiadającego Wspólnotowe Świadcstwo Nr GOP-0763-57/2003/2008 PL ważne do dnia 8 maja 2013 r. Decyzją Nr 18/2013 Dyrektora ZLK w Krakowie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 lipca 2013 r. na stanowisko doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych wyznaczono pracownika ZLK - kontrolera ds. inżynierii ruchu (Świadcstwo nr 426/2013 doradcy ds. bezpieczeństwa w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych wydane dnia 15 maja 2013 r. przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, ważne do dnia 14 maja 2018 r.).

[dowód: akta kontroli str. 14-18, 91-95]

1.2. W odpowiedzi z dnia 20 lipca 2011 r. na wystąpienie pokontrolne NIK, Dyrektor OT UTK w Krakowie zobowiązał się, że o ostatecznym załatwieniu spraw związanych z doprowadzeniem torów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi do stanu zgodnego z obowiązującymi przepisami, Dyrektor Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych NIK zostanie poinformowany w późniejszym terminie, po otrzymaniu przez Oddział pisemnych gwarancji wykonania wniosków pokontrolnych (pismo znak: TO3-076-14/ZK/2011). Dyrektor OT UTK w Krakowie w wyjaśnieniu z dnia 20 czerwca 2014 r. podał, że...wobec zmian krajowych przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, tj. ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 roku o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2011 r. Nr 227 poz. 1367 z późn. zm.), rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2012 r., poz. 508), rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie formularzy protokołu i listy kontrolnej (Dz. U. z 2012 r., poz. 655) oraz w sytuacji, gdzie w związku z ww. aktami prawnymi nastąpiło nowe, określenie cech dla stanowiska postojowego na torze do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów z towarami niebezpiecznymi z jednoczesnym ustaleniem nowego terminu spełnienia tych warunków na rok 2020 - nie było jak dotychczas - uzasadnione przedłożenie pisma informującego Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych NIK o ostatecznym załatwieniu spraw.

[dowód: akta kontroli str. 14-20]

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

IV. Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od sformułowania wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

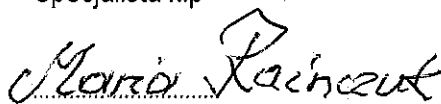
*Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń*

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

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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.

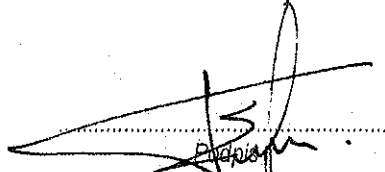
Warszawa, dnia sierpnia 2014 r.

Kontroler NIK
Maria Rainczuk
Specjalista k.p


Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


Podpis