



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN-4111-001-08/2014

K/14/004/KIN

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

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

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.
Kontrolerzy	Stanisław Janek, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 88552 z dnia 23 maja 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie, ul. Jagiellońska 78, 03-301 Warszawa (zwany dalej ZLK)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Do dnia 30 września 2013 r. funkcję Dyrektora Zakładu pełnił p. Jan Telecki. Od dnia 1 października 2013 r. funkcję Dyrektora pełnił p. Jan Strzelczak (jako p.o. Dyrektora Zakładu). Od 1 grudnia 2013 r. funkcję Dyrektora Zakładu pełni p. Mirosław Łoziński. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność ZLK w zakresie realizacji wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym NIK z dnia 13 lipca 2011 r. (kontrola nr P/11/061). Zakończone i kontynuowane działania stwarzają warunki do poprawy bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Uzasadnienie oceny ogólnej Spośród pięciu wniosków pokontrolnych NIK, podjęto działania w celu realizacji czterech wniosków. Dotyczyły one:

- 1) wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz egzekwowania od ww. rzetelnej realizacji wszystkich zadań określonych w art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych²;
- 2) podjęcia niezbędnych działań w celu zapewnienia niezwłocznego przekazywania zakładowi przez przewoźników, informacji o wszystkich zdarzeniach (wypadkach, awariach i incydentach) przy przewozie materiałów niebezpiecznych na terenie linii kolejowych zarządzanych przez te jednostki;
- 3) korzystania z uprawnień do dokonywania czynności sprawdzających pociągi i pojazdy kolejowe przewożące materiały niebezpieczne (w zakresie wskazanym w § 21 ust. 3 Instrukcji Ir-16) w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów;
- 4) realizacji wszystkich wniosków pokontrolnych zamieszczonych w wystąpieniu pokontrolnym, skierowanym przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) w dnia 14 grudnia 2010 r., w tym w szczególności

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

² Dz. U. z 2004 r., nr 97, poz. 962 ze zm., uchylona z dniem 1 stycznia 2012 r. na mocy art. 134 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2011.227.1367 ze zm.).

niezwłoczne przeszkolenie wszystkich pracowników Zakładu biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych oraz niedopuszczanie do pracy w tym zakresie osób nieprzeszkolonych.

Nie został natomiast zrealizowany w pełni wniosek dotyczący podjęcia działań w celu zapewnienia właściwego stanu toru na stacji Kutno Zachodnie przeznaczonego do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi. Stwierdzono, że wyznaczony w tym celu tor nr 260 nadal nie spełniał warunków określonych w przepisach³, a jego stan w porównaniu do stanu z poprzedniej kontroli NIK nie uległ istotnej poprawie. Nie wyeliminowano bowiem ujawnionych w toku wcześniejszej kontroli nieprawidłowości. Nie wykonywano również prac w celu bieżącego utrzymania (niewymagającego większych nakładów finansowych) toru nr 260 a starania o włączenie tego toru do planu inwestycyjnego PKP PLK S.A. celem poprawy jego stanu technicznego ZLK rozpoczął dopiero w 2013 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonanie wniosków pokontrolnych

Opis stanu
faktycznego

Po kontroli NIK nr P/11/061 przeprowadzonej w okresie od kwietnia do czerwca 2011 r., dotyczącej wykonywania zadań przez ZLK w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w latach 2010 – 2011(I kwartał), sformułowano pod adresem Dyrektora ZLK Warszawa następujące wnioski pokontrolne:

Wniosek nr 1:

Wyznaczenie doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz egzekwowanie od ww. rzetelnej realizacji wszystkich zadań określonych w art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.

Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w ZLK został wyznaczony decyzją nr 15/2011 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie z dnia 3 czerwca 2011 r. w sprawie wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (RID) w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie. W załączniku Nr 1 do tej decyzji wyszczególniono zadania doradcy obejmujące m.in. sporządzanie raportów dotyczących wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych oraz sporządzanie rocznych sprawozdań z działalności ZLK w zakresie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Podstawą prawną wydania decyzji oraz wyznaczenia zadań dla doradcy była obowiązująca w tym czasie ustawa o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych z dnia 31 marca 2004 r.⁴, która została następnie zastąpiona ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych⁵. Zakres zadań wyznaczonych dla doradcy ds. bezpieczeństwa był zgodny z przepisami art. 31 ustawy z 2004 r. oraz był zgodny z przepisami obecnie obowiązującej ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Wspólnotowe Świadczenie nr 185/2011 doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną

³ Rozporządzenie 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) a w okresie do dnia 25 maja 2012 r. – Instrukcja o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16", stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 27/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 3 listopada 2009 r.

⁴ Dz. U. z 2004 r., nr 97, poz. 962 ze zm.

⁵ Dz. U. z 2011 r., nr 227, poz. 1367 ze zm.

towarów niebezpiecznych zostało wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w dniu 19 maja 2011 r., z ważnością do dnia 11 lutego 2016 r.
(dowód: akta kontroli str. 4-5; 9-12)

ZLK sporządzał roczne sprawozdania doradcy ds. bezpieczeństwa z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych za lata 2011-2013. Forma sprawozdań odpowiadała wzorowi podanemu w załączniku do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełnienia⁶. Zgodnie ze sprawozdaniami rocznymi i protokołami powypadkowymi, na obszarze działania ZLK stwierdzono w 2011 r. pięć wypadków kolejowych związanych z transportem towarów niebezpiecznych. W roku 2012 i 2013 nie odnotowano na terenie działania ZLK wypadków związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 5; 33-39; 163-171; 191)

Wniosek nr 2:

Podjęcie działań na rzecz zapewnienia właściwego stanu torów, zlokalizowanych na stacji Kutno Zachodnie, przeznaczonych do awaryjnego odstawiania pociągów, w tym dostosowanie tego toru do wymagań określonych w § 8 Instrukcji Ir-16.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli, ZLK poinformował NIK pismem z dnia 1 sierpnia 2011 r., że będzie wnioskował o ujęcie toru nr 260 (wyznaczonego do awaryjnego odstawiania wagonów uszkodzonych z towarami niebezpiecznymi) w planach inwestycyjnych, przewidzianych do realizacji w ramach projektu „Modernizacja Linii E 20 – pozostałe roboty” na lata 2014-2020.

Stan toru nr 260 nie uległ istotnej poprawie w okresie od kontroli NIK z 2011 r. Nie wykonywano w odpowiednim zakresie bieżących prac utrzymaniowych (niewymagających znacznych nakładów finansowych) - co wykazały późniejsze kontrole doradcy ds. bezpieczeństwa i inspektora budowlanego. Wprawdzie w kontrolowanym okresie oznakowano tor tablicami informacyjnymi, zamontowano wiatrowskaz, wskazano w Regulaminie Technicznym miejsce zdeponowania pałatki geomembranowej, tor został odchwaszczony a usypy zostały usunięte, to jednak istotne dla bezpieczeństwa nieprawidłowości nie zostały zlikwidowane (np. wymiana zniszczonych podkładów i zużytych szyn, budowa instalacji odgromowej i uziemiającej). Droga dojazdowa gruntowa jest zabezpieczona na długości tylko 30 mb. W obowiązującym Regulaminie Technicznym Stacji Kutno Zachód tor nr 260 pozostaje nadal wyznaczony jako tor awaryjny, mimo zalecenia inspektora budowlanego o wyłączeniu toru z eksploatacji.

W 2011 r. doradca ds. bezpieczeństwa przeprowadził kontrolę stanu toru nr 260, stwierdzając m.in., że tor nie spełnia wymogów do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi zgodnie z Regulaminem RID. Brakowało wiatrowskazu, instalacji odgromowej i uziemiającej, oznakowania tablicami informacyjnymi i izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi. W rezultacie tej kontroli oznakowano tor nr 260 i zamontowano wiatrowskaz.

(dowód: akta kontroli str. 5-6; 41-42; 205; 219-237)

W wyniku kontroli (okresowej, pięcioletniej) technicznej sprawności i wartości użytkowej obiektu budowlanego przeprowadzonej w maju 2013 r. przez inspektora

⁶ Dz. U z 2012 r., poz. 966.

budowlanego⁷ stwierdzono m.in. iż zużycie szyn waha się od 1 (boczne) do 4 mm (pionowe), do wymiany zakwalifikowano 4 podkłady a stanu reszty podkładów, części złączek oraz podsypki nie oceniono z uwagi na zanieczyszczenie i zachwaszczenie toru. Stwierdzono też pęknięcia pierścieni sprężystych złączek. Inspektor zalecił wyregulowanie profilu części toru, wymianę części podkładów, usunięcia chwastów i utrzymanie wyłączenia części toru z eksploatacji (w km 0,125-0,265). Wartość użytkową toru inspektor budowlany ocenił na 10%.

Przez stację Kutno przejechały w minionych latach następujące ilości wagonów załadowanych towarami wysokiego ryzyka (TWR) lub pustych, po rozładowaniu TWR: w 2011 r. - 13.068, w 2012 r. - 22.289, a w 2013 r. - 13.068. W okresie od 2011 r. w stacji Kutno nie odstawiano awaryjnie wagonów z TWR, ponieważ awarie nie wystąpiły.

(dowód: akta kontroli str. 5-6; 13-32; 177; 191; 194; 202-204; 206-211; 253; 269-292)

W związku z niespełnianiem przez tor nr 260 wszystkich wymogów przewidzianych do awaryjnego odstawiania wagonów z TWR, wystąpiono w marcu 2014 r. do Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z wnioskiem o przyznanie środków na przystosowanie toru nr 242 (jako toru zastępczego w stosunku do toru nr 260) do odstawiania w trybie awaryjnym wagonów z TWR, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Koszt remontu wyniósłby według wniosku ok. 1.500 tys. zł netto. Prace potrwałyby ok. 3 miesiące a rozpoczęcie zaplanowano od lipca 2014 r. W toku niniejszej kontroli wniosek ZLK był w toku wstępnej weryfikacji przez Centralę PKP PLK S.A.

Wniosek o przystosowanie toru nr 242 był skutkiem nieuwzględnienia przez Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. starań ZLK z czerwca 2013 r. o włączenie do planów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach projektu „Modernizacja Linii E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty” również toru awaryjnego nr 260.

Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. poinformowało ZLK Warszawa na początku czerwca 2013 r., iż Projekt Wstępny nie przewidywał budowy toru dla TWR na Stacji Kutno. Zakres prac według Projektu Wstępnego był podstawą opracowania wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Decyzja, która nie obejmowała przebudowy toru awaryjnego w Kutnie, została wydana przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Poznaniu dniu 19 października 2012 r. Zmiany w zakresie prac spowodowałyby konieczność zmiany wydanej Decyzji środowiskowej, co skomplikowałoby procedury i znacznie wydłużyło terminy realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 5-6; 191; 202-205; 212-217; 238-242; 252-253; 254-257; 259-266)

Wniosek nr 3:

Podjęcie niezbędnych działań w celu zapewnienia niezwłocznego przekazywania zakładowi przez przewoźników, informacji o wszystkich zdarzeniach (wypadkach, awariach i incydentach) przy przewożeniu materiałów niebezpiecznych na terenie linii kolejowych zarządzanych przez te jednostki.

Zakład Linii Kolejowych w Warszawie wystosował do pięciu największych przewoźników pismo nr IZSe-721-12/11 z dnia 22 lipca 2011 r. przypominające o bezwzględnym przestrzeganiu Instrukcji Ir-16, w tym o obowiązku powiadamiania o zdarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu i podkreślił, iż nieprzestrzeganie i niestosowanie

⁷ Na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409, ze zm.).

zaleceń powyższej instrukcji przez przewoźnika spowoduje wnioskowanie przez ZLK o wstrzymanie koncesji dla przewoźnika na przewóz materiałów niebezpiecznych koleją. Prawidłowość przestrzegania przez przewoźników ww. obowiązku była przedmiotem kontroli przeprowadzanych w sekcjach eksploatacyjnych ZLK przy okazji badania dokumentacji przez doradcę ds. bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 7; 40-66; 178-179)

Wniosek nr 4:

Korzystanie z uprawnień do dokonywania czynności sprawdzających pociągi i pojazdy kolejowe przewożące materiały niebezpieczne (w zakresie wskazanym w § 21 ust. 3 Instrukcji Ir-16) w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów.

W latach 2011-2013 doradca ds. bezpieczeństwa przeprowadził łącznie 26 kontroli z zakresu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (2011 r. – 2 kontrole, w 2012 r. – dziesięć, a w 2013 r. – czternaście).

W wyniku kontroli sekcji eksploatacji stwierdzono m.in. następujące uchybienia i nieprawidłowości, z których niektóre miały charakter powtarzalny: braki wpisów w rozkazach pisemnych „O” wystawianych i wydawanych dla pociągu na przewóz wagonów z i po towarze niebezpiecznym, braki we wpisach w wykazach R-7, brak możliwości sprawdzenia w miejscu kontroli czy były wystawiane rozkazy pisemne „O” z powodu braku wykazów R-7, co z kolei uniemożliwiało sprawdzenie co było przewożone i czy były spełnione wymogi przez przewoźnika przy zgłaszaniu do przewozu i przewozie towarów niebezpiecznych koleją, braki we wpisach w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), co świadczy o nie zgłoszeniu przewożenia ładunku TWR do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, brak lub nieaktualne regulaminy techniczne stacji, braki w zapisach dotyczących TWR w dziennikach ruchu (R-146) i dziennikach rozmów telefonicznych (R-138), brak wpisu o uaktualnieniu Planu Bezpieczeństwa na poszczególnych nastawniach, brak „Planu Zapewnienia Bezpieczeństwa Towarów Wysokiego Ryzyka” i/lub brak kompletu pisemnych potwierdzeń jego przyjęcia, brak potwierdzenia znajomości instrukcji alarmowej oraz toku postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń. Nie wszyscy pracownicy specjalnego pociągu ratunkowego ujęci w grafiku pracy na marzec 2012 r. zostali przeszkoleni w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

W związku ze stwierdzonymi w wyniku kontroli nieprawidłowościami, skierowano w dniu 26 marca 2014 r. pismo nr IZES-721-2/2014 do sekcji eksploatacji podległych ZLK o bezwzględne przestrzeganie zasad ujętych w instrukcjach Ir-1 i Ir-16 dotyczących przewozu towarów wysokiego ryzyka (TWR) i wagonów po wylądowaniu takich towarów. Pismem nr IZES-721-3/2014 z dnia 30 kwietnia 2014 r. przypominano sekcjom eksploatacji o sposobie postępowania przy przewozie TWR, w tym m.in.: formowanie pociągów z TWR, zgłaszanie pociągów z TWR do odjazdu, uruchamianie pociągu, przyjmowanie i przepuszczanie pociągów, zatrzymywanie pociągów, powiadamianie placówek Służby Ochrony Kolei.

W harmonogramie kontroli doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych w Zakładzie Linii Kolejowych w Warszawie na rok 2014 (zatwierdzonym przez Dyrektora ZLK Warszawa w dniu 10 stycznia 2014 r.) zaplanowano realizację 7 kontroli. W pierwszym półroczu 2014 r. zaplanowano dwie kontrole: w kwietniu - w Sekcji Eksploatacji (ISE) Warszawa Praga i w czerwcu - w ISE Kutno, jednak

kontroli tych nie przeprowadzono z uwagi na konieczność wykonania innych zadań. Kontrole te, w zakresie określonym w harmonogramie mają odbyć się w II półroczu 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 7-8; 40-66; 178; 192-199; 218; 268)

Kontrole działania sekcji eksploatacyjnych niezależnie od kontroli przeprowadzanych przez doradcę ds. bezpieczeństwa - przeprowadzał również, jako jednostka kontroli wewnętrznej, Dział Kontroli i Instruktażu w ZLK. Wyniki kontroli i wnioski dotyczące bezpieczeństwa przewozów TWR były analogiczne, jak w przypadku kontroli doradcy ds. bezpieczeństwa.

W listopadzie 2013 r. kontrolę dotyczącą bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych przeprowadził UTK. W wyniku kontroli w ISE Warszawa Praga stwierdzono m.in. brak w dzienniku ruchu adnotacji „TWR” w odniesieniu do pociągu prowadzącego sześć wagonów z TWR w dniu 2 czerwca 2013 r. i trzech wagonów w dniu 13 czerwca 2013 r. Brak adnotacji został zakwalifikowany jako pozostawienie środka transportu do przewozu TWR bez wymaganego nadzoru, za co UTK nałożył karę w wysokości 7,2 tys. zł⁸.

(dowód: akta kontroli str. 7-8; 67-162; 178; 195)

Wniosek nr 5:

Realizacja wszystkich wniosków pokontrolnych zamieszczonych w wystąpieniu pokontrolnym, skierowanym przez Urząd Transportu Kolejowego w dniu 14 grudnia 2010 r., w tym w szczególności niezwłoczne przeszkolenie wszystkich pracowników Zakładu biorących udział w przewozie towarów niebezpiecznych oraz niedopuszczenie do pracy w tym zakresie osób nieprzeszkolonych.

ZLK zorganizował w grudniu 2010 r. spotkanie z udziałem przewoźników kolejowych celem omówienia i ustalenia zasad przekazywania wykazu R-7 dla pociągu uruchamianego na stacji Warszawa Praga oraz spotkanie z przedstawicielami sekcji eksploatacji w Nasielsku i Sekcji Przewozów i Ekspedycji Warszawa Praga. W toku spotkania ustalono tryb przekazywania wykazów R-7. Odnośnie uwzględnienia tematyki przestrzegania procedur eksploatacyjnych podczas przewozu towarów niebezpiecznych w planach kontroli i instruktażu, stwierdzono w wyniku kontroli, że tematyka ta została uwzględniona w planach kontroli kompleksowych, a kontrolerzy ZLK zostali zobowiązani do ujmowania tych zagadnień w protokołach pokontrolnych. Na naradzie w grudniu 2010 r. z naczelnikami ds. ruchu, zobowiązano ich do poinformowania dyżurnych ruchu aby w przypadkach uruchomienia pociągu prowadzącego wagony z TWR odnotowywali ten fakt w dzienniku ruchu R-146 i dzienniku R-138 oraz żądali od przewoźnika dostarczenia wykazu R-7 na stacjach początkowych i przy zmianach zestawienia pociągu. W zakresie wymagań związanych z przewozem TWR, pracownicy biorący udział w przewozie zostali przeszkoleni w lutym 2011 r.

(dowód: akta kontroli str.8; 195; 200; 267)

Ewidencją szkoleń, ustaleniem harmonogramu ich przeprowadzania oraz realizacją szkoleń w ZLK zajmuje się Dział Kontroli i Instruktażu. Potrzebę szkolenia zgłasza i je przeprowadza doradca ds. bezpieczeństwa. W ZLK uczestniczy bezpośrednio w przewozach towarów niebezpiecznych około 950 pracowników. W 2011 r.

⁸ Ponadto, UTK nałożył karę w wysokości 5 tys. zł w związku z niewłaściwym planem zapewnienia bezpieczeństwa. Od tych decyzji ZLK złożył odwołanie. Sprawa w toku.

przeprowadzono 10 szkoleń w których uczestniczyło 176 pracowników, w 2012 r. – 2 szkolenia z udziałem 36 pracowników a w 2013 r. – 2 szkolenia z udziałem 4 pracowników. Wszyscy pracownicy uczestniczący w szkoleniach z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych ukończyli je z wynikiem pozytywnym. W szkoleniach uczestniczyli przede wszystkim pracownicy zespołu działalności podstawowej ZLK, w tym m.in.: dyżurni ruchu, nastawnicy, zwrotnicy, dróżnicy przejazdowi, kontrolerzy, instruktorzy, zawiadowcy, dyspozytorzy, pracownicy zespołu specjalnego pociągu ratownictwa technicznego, członkowie kierownictwa ZLK oraz pracownicy sekcji eksploatacyjnych. Ogółem wszystkie grupy pracowników wyszczególnione w dziale 1.3. RID⁹ zostały przeszkolone w zakresie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 5; 172-176; 180-190; 193)

Ustalone
nieprawidłowości

W zakresie wniosku pokontrolnego NIK nr 2, ZLK nie podjął skutecznych działań w celu poprawy stanu technicznego i oprzyrządowania toru do awaryjnego odstawiania wagonów z TWR na stacji Kutno Zachodnie. Wyznaczony w tym celu tor był zaniedbany (zanieczyszczenie i zachwaszczenie) w takim stopniu, iż inspektor budowlany nie był w stanie ocenić jego stanu technicznego na całej długości. Inspektor zalecił utrzymanie wyłączenia części toru z eksploatacji. Mimo trwającego latami złego stanu technicznego toru awaryjnego (wartość użytkowa toru została oceniona przez inspektora budowlanego na poziomie 10%), jego niewłaściwego usytuowania i braków w oprzyrządowaniu, ZLK dopiero w 2013 r. rozpoczął starania o włączenie toru do realizowanego projektu „modernizacji Linii E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty”, to jest po wydaniu decyzji środowiskowej dla tego projektu - w rezultacie wniosek ZLK nie został przez Centralę PLK SA uwzględniony.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w zbadanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższą ocenę 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 Kontroli¹⁰, wnosi o zintensyfikowanie działań mających na celu modernizację toru awaryjnego wagonów z towarami niebezpiecznymi na stacji Kutno Zachodnie.

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.

⁹ RID – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

¹⁰ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

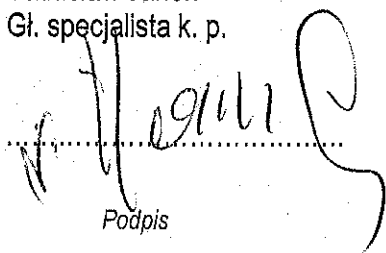
Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego 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.

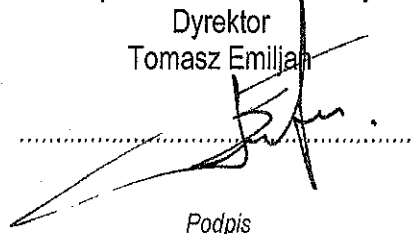
Warszawa, dnia 22 sierpnia 2014 r.

Kontroler
Stanisław Janek
Gł. specjalista k. p.



Podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan



Podpis