



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.003.01.2016

P/16/029

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	P/16/029 – Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Mirosław Brzeziński, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/6/2016 z dnia 13 kwietnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1) 2. Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/5/2016 z dnia 13 kwietnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 2)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (dalej również: PLK lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Prezesem Zarządu Spółki jest Pan Ireneusz Merchel (od dnia 31 marca 2016 r.). Wcześniej, w objętym kontrolą okresie lat 2015-2016 (I poł.) funkcję Prezesa Zarządu pełnili: Pan Antoni Jasiński (od dnia 30 grudnia 2015 r. do dnia 30 marca 2016 r.), Pan Andrzej Filip Wojciechowski (od dnia 15 czerwca 2015 r. do dnia 14 grudnia 2015 r.) oraz Pan Remigiusz Paszkiewicz (od dnia 26 kwietnia 2012 r. do dnia 3 kwietnia 2015 r.). (dowód: akta kontroli str. 3-5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

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

W okresie objętym kontrolą PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. spełniała formalne wymagania dotyczące prowadzonej działalności i zarządzania infrastrukturą kolejową. Spółka prowadziła działania w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych polegające w szczególności na opracowaniu i realizacji programów poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, realizowaniu zaleceń komisji powypadkowych oraz monitoringu bezpieczeństwa na przejazdach. W skontrolowanym okresie w PLK podejmowane były także inicjatywy w zakresie podnoszenia kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów i przejść kolejowo-drogowych.

W latach 2014-2015 odnotowano spadek wypadków na przejazdach kolejowych, zanotowano jednak wzrost ofiar śmiertelnych i rannych wśród osób poszkodowanych w tych zdarzeniach. W roku 2015 liczba wypadków na przejazdach w porównaniu do roku 2014 zmniejszyła się z 200 do 189, tj. o 5%. Wypadki te miały jednakże miejsce na mniejszej w tym okresie liczbie przejazdów (o 12,2 %). Należy podkreślić, że spadek liczby wypadków dotyczył przejazdów kategorii C i D oraz przejść kategorii E. Natomiast na przejazdach kategorii A, B i F zarejestrowano wzrost liczby wypadków.

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

W 2015 r. na przejazdach uszkodzonych zostało 95 osób, z czego 55 stanowili zabici i 40 ciężko ranni. W porównaniu do roku 2014 (66 ofiar, w tym 42 zabitych i 24 ciężko rannych) stan ten wskazuje na znaczną tendencję zwyżkową.

W latach 2014-2015 poprawił się stan techniczny przejazdów kolejowych. W 2015 r. dobrą nawierzchnię drogową miało 51,7% przejazdów (wzrost w stosunku do 2014 r. o 1,7 punktu procentowego). Jednakże 6,8% przejazdów nadal miało nawierzchnię w złym stanie technicznym. W lepszym stanie były także urządzenia przejazdowe. W dobrym stanie technicznym znajdowało się 47,9% urządzeń (wzrost o 6,2 punktu procentowego) a w dostatecznym 50,3% (spadek o 6,1 punktu procentowego). Poniżej stanu dostatecznego było w 2015 r. 1,8% urządzeń (spadek o 0,1 punktu procentowego).

Obiekty inżynieryjne (przejścia podziemne i kładki) znajdowały się w zróżnicowanym stanie technicznym. Na koniec 2015 r. Spółka zarządzała 157 kładkami nad torami przeznaczonymi do ruchu pieszego. W latach 2014-2015 stan techniczny 10,2% tych obiektów uległ pogorszeniu. Cztery kładki (2,5%) znajdowały się w stanie technicznym przedawaryjnym z uszkodzeniami o znacznym stopniu destrukcji, kwalifikującymi budowlę do natychmiastowego remontu lub wymiany. Na liniach kolejowych Spółki na koniec 2015 r. znajdowało się 448 przejść dla pieszych pod torami kolejowymi. W latach 2014-2015 stan techniczny 41 obiektów (9,1%) uległ pogorszeniu, natomiast 51 (11,4%) poprawie. Dziewięć przejść (2%) znajdowało się w stanie technicznym przedawaryjnym, z uszkodzeniami kwalifikującymi obiekt do natychmiastowego remontu lub wymiany. Przeprowadzone w toku kontroli oględziny² wybranych obiektów inżynieryjnych potwierdziły wyniki dokonanych przez Spółkę ocen okresowych, w tym dotyczących stanu technicznego. Oględziny przejazdów, na których w latach 2013-2016 (I kwartał) doszło do wypadków, potwierdziły realizację przez PLK zaleceń komisji powypadkowych. Przejazdy te znajdowały się w dobrym stanie technicznym.

W toku niniejszej kontroli, oprócz PLK, badaniami kontrolnymi objęto także jednostki organizacyjne Spółki zarządzające infrastrukturą kolejową. Skontrolowano sześć Zakładów Linii Kolejowych (ZLK): w Szczecinie (ocena negatywna) oraz w Siedlcach, Olsztynie, Warszawie, Sosnowcu i Tarnowskich Górach (ocena pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości).

Ponadto, w kontroli – na podstawie art. 12 pkt 3 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli – uczestniczą Wojewódzkie Inspektoraty Nadzoru Budowlanego (WINB) oraz Oddziały Terenowe Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). W wyniku dotychczas przeprowadzonych kontroli wydano na podstawie art. 66 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³ dwie decyzje o zakazie użytkowania części kładek znajdujących się w złym stanie technicznym oraz dziewięć decyzji nakazujących usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości. Ponadto, z uwagi na nieodpowiedni stan techniczny obiektów, przekazano do Wydziału Orzecznictwa Budowlanego WINB sześć wniosków o wszczęcie stosownego postępowania.

² NIK objęła kontrolą na poziomie Centrali Spółki przejazdy i przejścia kolejowo-drogowe oraz obiekty inżynieryjne na terenie Zakładów Linii Kolejowych (dalej IZ) w Białymstoku i w Łodzi; razem 40 obiektów (przy zastosowaniu kryterium celowości doboru próby – na tych przejazdach, na których w okresie 2013-2016 I kwartał zaistniały wypadki), w tym po dwa skrzyżowania z każdej kategorii przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych kat. A+F (w sumie po 12 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych na terenie każdego z zakładów) oraz po osiem obiektów inżynieryjnych (kładki i przejścia pod torami na terenie każdego z zakładów kwalifikowane w stanie dostatecznym bądź powyżej tej oceny na losowo wybranej próbie).

³ Dz.U. z 2016 r. poz. 290, dalej: ustawa Prawo budowlane.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Prowadzenie dokumentacji eksploatacyjno-technicznej przejazdów i przejść przez tory kolejowe, w tym w zakresie nadawania obiektom odpowiednich kategorii

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 roku na sieci linii kolejowych eksploatowanych przez PLK funkcjonowało 12 744 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory. Najliczniejszą grupę przejazdów kolejowo-drogowych (53,4%) stanowiły przejazdy kategorii D (w liczbie 6801), następną pod względem liczebności kategorią przejazdów (19,3%) była kat. A (2458), a trzecią (10,8%) kat. C (1371). Liczba przejazdów kat. B wynosiła 1045 (8,2%), natomiast kat. F 584 (4,6%). Ponadto, na sieci PLK znajdowało się również 485 przejść przez tory dla pieszych kat. E (3,8%). Liczba przejazdów i przejść w stosunku do analogicznego okresu 2014 roku zmalała w sumie o 156, przy czym w poszczególnych kategoriach odnotowano:

- zmniejszenie liczby przejazdów: kat. D o 357, kat. A o 58, kat. E o 9 i kat. F o 9;
- zwiększenie liczby przejazdów: kat. B o 189 i kat. C o 88.

W okresie objętym kontrolą nastąpiło znaczące zmniejszenie liczby najsłabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni trzech lat spadła o 1 166), co było wynikiem podniesienia kategorii (do kat. B lub do kat. C) oraz likwidacji najmniej uczęszczanych przejazdów.

(dowód: akta kontroli str. 645-646, 822-864, 2362, 2374)

Według stanu na dzień 31 marca 2016 r. w zarządzaniu Spółki znajdowało się 605 obiektów inżynierskich przeznaczonych do ruchu pieszego, w tym:

- 157 kładek nad liniami kolejowymi, wśród których cztery (2,5%) znajdowały się w stanie technicznym przedawaryjnym, z uszkodzeniami w stopniu znacznej destrukcji, kwalifikującymi budowlę do natychmiastowego remontu lub wymiany (ocena 1 w sześciostopniowej skali ocen⁴ od 0 do 5). W latach 2014 i 2015 liczba kładek pozostawała bez zmian. W okresie tym stan techniczny 16 obiektów (10,2%) uległ pogorszeniu, a 12 (7,6%) poprawie.
- 448 przejść dla pieszych pod torami kolejowymi, wśród których dziewięć (2%) znajdowało się w stanie technicznym przedawaryjnym, z uszkodzeniami o znacznym stopniu destrukcji, kwalifikującymi budowlę do natychmiastowego remontu lub wymiany. W latach 2014 i 2015 liczba przejść pod torami pozostawała bez zmian. W okresie tym stan techniczny 41 obiektów (9,1%) uległ pogorszeniu, a 51 (11,4%) poprawie.

(dowód: akta kontroli str. 966-992, 2362, 2374)

W latach 2013-2015 nastąpiła poprawa stanu technicznego na przejazdach kolejowo-drogowych, zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu. Odsetek przejazdów posiadających nawierzchnię w dobrym stanie technicznym wzrósł na przestrzeni trzech lat o 8,2 punktu procentowego, natomiast odsetek urządzeń przejazdowych w dobrym stanie technicznym wzrósł w tym samym okresie o 10,3 punktu procentowego. Ponadto w okresie od początku 2013 roku do końca roku 2015 na sieci PLK:

- zwiększyła się liczba przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w uzależnione stacyjne urządzenia sterowania ruchem kolejowym – z 425 do 518, tj. o 22%,
- zwiększyła się liczba przejazdów wyposażonych w tarcze ostrzegawcze przejazdowe (TOP) – z 530 do 925, tj. o 75%,

⁴ Gdzie 0 – oznacza stan awaryjny, 1 – przedawaryjny, 2 – niedostateczny, 3 – dostateczny, 4 – dobry, 5 – bardzo dobry.

- zmniejszyła się gęstość przejazdów kolejowo-drogowych na sieci kolejowej (na koniec 2012 roku średnia odległość między sąsiednimi skrzyżowaniami linii kolejowych z drogami samochodowymi / ciągami pieszymi w jednym poziomie wynosiła 1,384 km, natomiast na koniec 2015 roku 1,452 km).

(dowód: akta kontroli str. 822-864)

Dla wszystkich z 24 wytypowanych do kontroli szczegółowej przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych nadane przez Spółkę kategorie przejazdów odpowiadały iloczynowi ruchu właściwemu dla danego typu przejazdów bądź były wyższe. Badania kontrolne nie ujawniły przypadków eksploatacji przejazdów z przekroczonym iloczynem ruchu, jak też występowania tzw. dzikich przejść. Nie ujawniono na obszarze objętym badaniem funkcjonowania na sieci kolejowej przejazdów nieuwzględnionych w dokumentacji, w tym bez założonej metryki lub nieoznakowanych albo oznakowanych nieprawidłowo oraz niepoddawanych zabiegom utrzymaniowym.

(dowód: akta kontroli str. 1181-2215, 2246-2254, 2375-2376)

Według stanu na dzień 31 maja 2016 r. na liniach nieczynnych o zawieszonych przewozach oraz zlikwidowanych lub z decyzją o likwidacji w ewidencji przejazdów kolejowo-drogowych, będących w zarządzaniu PLK znajdowało się ogółem 2041 przejazdów, w tym 28 przejazdów na liniach zlikwidowanych. Spośród 2013 przejazdów zlokalizowanych na liniach o zawieszonych przewozach, w 1938 przypadkach (96,3%) przyczyną zawieszenia był niezadowalający stan techniczny infrastruktury kolejowej, a w 75 przypadkach (3,7%) wystąpił brak zapotrzebowania na przewozy w rozkładzie jazdy pociągów.

W 2015 r. Spółka zlikwidowała ogółem 159 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, z tego: kat. A – 28, kat. B – 3, kat. C – 10, kat. D – 71, kat. E – 25 i kat. F – 22, w tym 10 przejazdów zlokalizowanych na liniach nieeksploatowanych (kat. A – 1; kat. D – 8 i kat. F – 1). Ponadto w 2015 r. do właściwości PKP S.A. zostało przekazanych ogółem 384 przejazdy kolejowo-drogowych i przejść zlokalizowanych na liniach kolejowych z decyzjami o likwidacji (kat. A – 3, kat. C – 1, kat. D – 348, kat. E – 1 i kat. F – 31).

W 2016 r. (do 23 czerwca) zostały wydane decyzje o likwidacji 62 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść (kat. A – 5, kat. C – 2, kat. D – 48, kat. E – 1 i kat. F – 6), w tym sześć zlokalizowanych na liniach nieeksploatowanych (kat. A – 1, kat. C – 1, kat. D – 3 i kat. E – 1).

(dowód: akta kontroli str. 2243-2245, 2255-2361, 2377)

Kontrola wykazała, że wszystkie obiekty inżynierskie, służące do ruchu pieszego nad i pod liniami kolejowymi (18 kładek dla pieszych i 10 przejść pod torami), będące w zarządzaniu PLK w wybranych do kontroli Zakładach Linii Kolejowych (IZ Białystok i IZ Łódź), wg stanów na dzień 31 grudnia 2015 r. i 31 marca 2016 r., były ujęte w rejestrze środków trwałych. Dla każdego obiektu została założona i była prowadzona kartoteka obiektu inwentarzowego. Przejazdy kolejowo-drogowe ujmowane były w ewidencji finansowo-księgowej, jako składowa toru kolejowego, na którym są usadowione. W bilansie Spółki za 2015 r. wyodrębnione zostały składniki majątku trwałego.

(dowód: akta kontroli, str. 209, 235-302, 316-319)

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.

2. Wykonywanie okresowych kontroli przejazdów na liniach kolejowych oraz obiektów inżynierskich służących do przeprowadzenia ruchu pieszego przez tory kolejowe

Opis stanu
faktycznego

W ramach kontroli na wytypowanych obiektach dokonano weryfikacji przeprowadzania kontroli okresowych (przeглядów), która wykazała, że:

- wszystkie kontrole zostały przeprowadzone w obowiązujących terminach;
- wszystkie obiekty spełniały kryteria bezpiecznej eksploatacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i utrzymania w należytym stanie technicznym;
- podczas żadnej z kontroli nie stwierdzono uszkodzeń czy braków, które mogłyby spowodować zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia i środowiska;
- wszystkie kontrole zostały wykonane na gruncie (w terenie);
- w toku wszystkich kontroli sprawdzono wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli i stwierdzono, że zostały zrealizowane zalecenia oraz wnioski pokontrolne.

Przejazdy stanowiły integralną część linii kolejowej i podlegały kontroli w ramach okresowej kontroli linii. Kontrola okresowych przeглядów 24 przejazdów i przejść dla pieszych wykazała, że:

- wszystkie kontrole przeprowadzone na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 ustawy Prawo budowlane zostały wykonane terminowo;
- dla zbadanych przejazdów kategorii A, B i C przeprowadzono również kontrole urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejazdach, kontrolę urządzeń oświetlenia zewnętrznego oraz pomiar natężenia oświetlenia;
- sprawdzono i stwierdzono wykonanie zaleceń z poprzednich kontroli;
- wszystkie kontrole zostały wykonane na gruncie (w terenie).

(dowód: akta kontroli str. 1181-2215, 2375)

Osoby przeprowadzające okresowe kontrole posiadały odpowiednie uprawnienia budowlane i prawo do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie (do przeprowadzania kontroli okresowych obiektów budowlanych) zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 ustawy Prawo budowlane. Dla sprawowania kontroli technicznej utrzymywania przejazdów kolejowych ww. osoby legitymowały się uprawnieniami o specjalności budownictwo kolejowe, zaś do kontroli kolejowych obiektów inżynierskich, posiadały uprawnienia budowlane w specjalności mostowej. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane osoby te posiadały również wpisy na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzone zaświadczeniami wydanym przez tę izbę, z określonym w nich i obowiązującym terminem ważności.

(dowód: akta kontroli str. 1183-1187, 1726-1729)

Dla wytypowanych do kontroli obiektów inżynierskich prowadzone były książki obiektów budowlanych, zgodnie z art. 64 ust. 1-3 ustawy Prawo budowlane. W książkach tych uprawnieni pracownicy dokonywali prawidłowych zapisów dotyczących przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego⁵. Do książek obiektów były dołączone protokoły z przeprowadzonych w kontrolowanym okresie kontroli obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 1188-1353, 1732-1837)

Dla każdego z objętych badaniem szczegółowym przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn prowadzono prawidłowo dokumentację techniczno-

⁵ W cz. VI książki obiektu - Wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznej sprawności obiektu; w cz. VII książki obiektu - Wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznej sprawności i wartości użytkowej całego obiektu.

eksploatacyjną w postaci metryki przejazdu (przejścia), niezależnie od książki obiektu budowlanego. Metryki były przechowywane przez okres użytkowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia w siedzibach IZ.

(dowód: akta kontroli str.1354-1721, 1839-2242, 2379-2390)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Spółki w zakresie wykonywania okresowych kontroli przejazdów i obiektów inżynierskich na liniach kolejowych.

3. Realizacja zadań dotyczących finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania przejazdów oraz kolejowych obiektów inżynierskich

Opis stanu
faktycznego

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową Spółka rewitalizowała i modernizowała przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidowała przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. PLK w latach 2013-2015 zmniejszyła liczbę przejazdów kategorii D o 585 (tj. o 8%), co było efektem podnoszenia kategorii takich przejazdów do kat. B lub C w rezultacie realizowanych inwestycji, jak również likwidacji przejazdów o znikomym wykorzystaniu.

(dowód: akta kontroli, str. 645-646)

Podstawą planowania remontów oraz budowy lub przebudowy kolejowych obiektów inżynierskich były wyniki kontroli pięcioletnich i ewentualnie przeglądów specjalnych. Analiza zakresu niezbędnych robót obejmowała aktualny stan obiektu oraz wymagania stawiane przez aktualnie obowiązujące warunki techniczne dla obiektów, polskie normy i inne uregulowania dotyczące istniejących obiektów. W kwalifikacji obiektów do remontów i modernizacji brane były pod uwagę także ograniczenia parametrów użytkowych linii kolejowych, obowiązujące z uwagi na aktualny stan obiektu, nakazy Wojewódzkich Inspektorów Nadzoru Budowlanego, interwencje urzędów i samorządów, możliwość skorelowania z robotami drogowymi realizowanymi przez zarządców dróg dla wykorzystania zamknięć drogi i obniżenia tym samym kosztów realizacji robót.

Spółka corocznie po badaniach diagnostycznych przeprowadzanych przez inspektorów diagnostów w oparciu o przepisy ustawy Prawo budowlane i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁶ oraz uregulowania wewnętrzne sporządzała zbiorczą ocenę stanu technicznego nawierzchni drogowej na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w poziomie szyn. Stan techniczny nawierzchni na przejazdach i przejściach na koniec 2015 r. w stosunku do 2014 r. poprawił się (zmniejszyła się liczba przejazdów i przejść z oceną dostateczną i niezadowalającą).

Utrzymanie kolejowych obiektów inżynierskich i realizacja działań naprawczych/modernizacyjnych w latach objętych kontrolą, odbywało się zgodnie z Procedurą SMS-PW-01 Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 993-998, 1022-1022, 1119-1171, 2255-2361)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

⁶ Dz. U. z 2015 r. poz. 460, ze zm.

4. Stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych oraz obiektów inżynierskich służących do prowadzenia ruchu pieszego przez tory kolejowe

Opis stanu
faktycznego

Do kontroli obiektów inżynierskich wytypowano kładki i przejścia podziemne ocenione powyżej oceny dostatecznej (3) wg sześciopunktowej skali od 0 do 5 obowiązującej przy przeprowadzaniu kontroli okresowych. Objęte badaniem obiekty inżynierskie były czynne i znajdowały się w zadowalającym stanie technicznym, tj. spełniały kryteria bezpiecznej eksploatacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i utrzymania w należytym stanie technicznym z niewielkimi uszkodzeniami, nie obniżającymi jednak przydatności użytkowej obiektów.

Badaniem zostały objęte przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych, przy zastosowaniu celowego doboru próby, tj. przejazdy, na których miały miejsce w ostatnich trzech latach zdarzenia kolejowe. Zbadane przejazdy i przejścia były czynne i znajdowały się w zadowalającym stanie technicznym, tj. spełniały kryteria bezpiecznej eksploatacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego oraz utrzymania w należytym stanie technicznym. Zbadano również realizację zaleceń komisji kolejowych po wypadkach (zdarzeniach)⁷ i stwierdzono, że zalecenia zostały zrealizowane.

Ponadto badaniem zostały objęte posterunki dróżnika przejazdowego⁸. Zbadane posterunki były czynne i strzeżone prawidłowo, z obsługą na miejscu oraz spełniały kryteria w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

Na objętym badaniem szczegółowym obszarze nie stwierdzono obiektów inżynierskich służących do prowadzenia ruchu pieszego innych niż wyżej opisane, w tym obiektów typu wiadukt i tunel z wydzielonym ciągiem dla ruchu pieszego oraz nie stwierdzono występowania tzw. dzikich przejść.

(dowód: akta kontroli str. 1188-1721, 1732-2242, 2375-2377)

Ustalone
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.

5. Poziom bezpieczeństwa na zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych

Opis stanu
faktycznego

W 2015 r. na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się na sieci zarządzanej przez PLK zanotowano ogółem 189 wypadków, przy 200 wypadkach w 2014 r. W wypadkach z 2015 r., z których pięć obciążało Spółkę, odnotowano łącznie 95 ofiar (55 osób zabitych i 40 ciężko rannych), co w porównaniu do roku 2014 (66 ofiar, w tym 42 zabitych i 24 ciężko rannych) wskazuje na znaczną tendencję wzrostową.

Strukturę wypadków w latach 2014-2016 (I poł.) na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych znajdujących się na sieci PLK oraz skutki tych wypadków przedstawiono w poniższych tabelach:

⁷ Zdarzenia na wszystkich objętych badaniem przejazdach kat. A+D w IZ Łódź oraz kat. C i D w IZ Białystok.

⁸ Linia nr 17, km 16,046 – Justynów; linia nr 17, km 23,506 – Żakowice; linia nr 6, km 140,789 – Racibory; linia nr 6, km 146,095 – Zdrody Nowe.

Lp.	Liczba wypadków na przejazdach i przejściach kolejowych	Lata		
		2014	2015	2016 (I poł.)
1.	Strzeżonych (kat. A), w tym:	8	17	8
1.1.	z winy pracowników PLK	2	3	3
1.2.	z winy użytkowników dróg	6	14	5
2.	Niestrzeżonych (kat. B,C,D,E i F), w tym:	192	172	81
2.1.	Z półrogatkami i sygnalizacją świetlną – kat. B	15	20	10
2.2.	Z samoczynną sygnalizacją świetlną – kat. C	40	34	14
2.3.	Bez zabezpieczeń – kat. D	128	104	56
2.4.	Przejścia użytku publicznego – kat. E	6	4	1
2.5.	Użytku prywatnego – kat. F	3	10	0
3.	Niestrzeżonych – kat. B, C, D, E i F, w tym:	192	172	81
3.1.	z winy pracowników PLK	1	2	0
3.2.	z winy użytkowników dróg	191	170	81
4.	Kat. A, B, C, D, E i F razem:	200	189	89

Rodzaj zdarzenia	2014 r.				2015 r.			
	Liczba zdarzeń	Zabici	Ciężko ranni	Ranni	Liczba zdarzeń	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
Poważne wypadki	0	0	0	0	2	4	3	0
Wypadki	200	42	24	48	187	51	37	53
Incydenty	19	0	0	0	9	0	0	0
Razem:	219	42	24	48	198	55	40	53

Spółka podejmowała szereg inicjatyw i działań w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych. W szczególności działania te polegały na:

- doskonaleniu kompetencji oraz podnoszeniu kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród dróżników przejazdowych;
- podnoszeniu kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kampanie społeczne: „Bezpieczny przejazd”, „Bezpieczny Poniedziałek”, „Październik miesiącem edukacji” oraz „Zgłoś usterkę” i „Szlaban na ryzyko”);
- monitorowaniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-rogowych.

W Spółce został opracowany i był realizowany Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, służący m.in. realizacji głównych celów bezpieczeństwa. Głównym założeniem tego Programu było dążenie do utrzymania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa przy zachowaniu wysokiej jakości świadczonych usług. Program został przekazany wszystkim jednostkom organizacyjnym Spółki i na jego podstawie jednostki organizacyjne opracowały i realizowały własne, uszczegółowione programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2015.

Ponadto Spółka zgłaszała do ministra właściwego dla spraw transportu propozycje zmian w przepisach prawa z zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, zwracając w szczególności uwagę na problem naruszania przepisów przez kierowców i braku zachowania przez nich ostrożności podczas przekraczania przejazdów.

(dowód: akta kontroli, str. 322, 376-406, 822-891, 2391-2397)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁹ 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 2016 r.

Kontroler:
Mirosław Brzeziński
gł. specjalista kp.


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


.....
podpis

⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677.