



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.06.2016
P/16/029

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/16/029 Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
<i>Kontrolerzy</i>	1. Marek Gutraj, inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/3/2016 z dnia 13 kwietnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Wojciech Tokarski, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/10/2016 z dnia 23 maja 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu, ul. 3 Maja 16, 41-200 Sosnowiec (dalej: Zakład lub ZLK w Sosnowcu).
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Daniel Dygudaj, Dyrektor Zakładu (od 13 stycznia 2016 r.). W objętym kontrolą okresie lat 2015-2016 (I poł.) p. Dygudaj był Dyrektorem Zakładu do 1 września 2015 r. W okresie od 1 września 2015 r. do 12 stycznia 2016 r. Dyrektorem Zakładu była p. Beata Walczek. (dowód: akta kontroli str. 211)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność Zakładu w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych w objętym kontrolą okresie lat 2015-2016 (I poł.).

O wydaniu powyższej oceny zdecydowały: negatywna ocena cząstkowa obszaru wykonywania zadań w zakresie prowadzenia dokumentacji eksploatacyjno-technicznej przejazdów na liniach kolejowych oraz pozytywne mimo stwierdzonych nieprawidłowości oceny cząstkowe działań w dwóch skontrolowanych obszarach: prowadzenia ewidencji przejazdów i przejść kolejowo drogowych oraz stanu technicznego przejazdów i obiektów inżynierskich. Pozytywnie oceniono natomiast wykonywanie zadań w obszarach: utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych oraz obiektów inżynierskich służących do przeprowadzania ruchu pieszego przez tory kolejowe, a także działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

O obniżeniu ocen cząstkowych zdecydowały stwierdzone w kontroli nieprawidłowości, polegające w szczególności na:

- nieprzeprowadzeniu dla 44,5% przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D zlokalizowanych na liniach eksploatowanych okresowego wyliczenia iloczynów natężenia ruchu,
- niepodwyższeniu kategorii 12 przejazdów, stosownie do istniejącego natężenia ruchu,
- nieprzeprowadzeniu okresowych kontroli stanu technicznego jednego obiektu,
- nierzetelnym prowadzeniu metryk przejazdowych (dla 9 z 10 przejazdów poddanych oględzinom) – m.in. rozbieżnościach pomiędzy zapisami w metrykach a stanem rzeczywistym,

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

- nieprawidłowym prowadzeniu ksiąg obiektów budowlanych, dla pięciu obiektów,
- nieprawidłowym oznakowaniu przejazdów.

NIK pozytywnie ocenia podejmowane przez Zakład działania w kierunku ustalenia wspólnie z zarządcami dróg wielkości iloczynów ruchu na przejazdach, stosownie do przepisów obowiązującego od 14 listopada 2015 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie², a także działania prewencyjne ukierunkowane na eliminowanie korzystania z tzw. „dzikich przejść”³.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Zakład jest jednostką organizacyjną zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK). Obszar działania ZLK w Sosnowcu w odniesieniu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK ustalany jest przez Zarząd PKP PLK. Zgodnie z zatwierdzonym przez PKP PLK Regulaminem organizacyjnym⁴ Zakładu, podstawowym zadaniem ZLK w Sosnowcu jest: zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym sprawność techniczno-eksploatacyjną oraz ich efektywne wykorzystanie w procesie przewozowym, punktualność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, usuwanie skutków wypadków, ochrona środowiska, ochrona przeciwpożarowa, ochrona mienia powierzonego kolei, administrowanie i eksploatacja infrastruktury kolejowej w celu udostępniania jej przewoźnikom kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 5)

1. Wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia ewidencji przejazdów i przejść przez tory kolejowe, w tym w zakresie nadawania tym obiektom odpowiedniej kategorii

1.1 Ewidencja obiektów inżynierskich i przejazdów

Zakład do ewidencjonowania, gromadzenia i zarządzania danymi o obiektach inżynierskich i przejazdach wykorzystywał zintegrowany system informatyczny wspomagający zarządzanie - SAP – MT oraz system Baza Przejazdów Kolejowych. Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. na liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład znajdowało się:

- 387 przejazdów kolejowych⁵, w tym: 134 kategorii A, 33 kategorii B, 47 kategorii C, 145 kategorii D oraz 28 kategorii F,
- 67 przejść użytku publicznego w poziomie linii kolejowej dla ruchu pieszego kategorii E,
- 69 obiektów inżynierskich dla ruchu pieszego, w tym: 25 kładek nad torami (z tej liczby 18 kładek znajdowało się w zarządzie Zakładu) oraz 44 przejścia podziemne pod torami.

(dowód: akta kontroli str. 79-90, 107-123, 240, 285-297, 480-482)

Opis stanu faktycznego

² Dz.U. poz.1744, dalej: rozporządzenie ws. warunków technicznych z 2015 r.

³ Przejścia przez linie kolejowe w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

⁴ Załącznik do Decyzji Nr 44/2015 Dyrektora PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu z dnia 30 listopada 2015 r. ze zmianami wprowadzonymi przez Zarząd PKP PLK w okresie od 1 kwietnia 2014 r. do 17 listopada 2015 r.

⁵ Skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną.

Przejazdy kolejowo-drogowe, które znajdowały się na odcinkach linii kolejowych nieeksploatowanych lub o zawieszonym ruchu kolejowym ujęte były w systemie ewidencyjnym Zakładu.

(dowód: akta kontroli str. 85-90, 473-476).

W toku oględzin, przeprowadzonych w trybie objazdu sprawdzającego dreżyną kolejową, przejazdów znajdujących się na odcinkach linii kolejowych: Sosnowiec – Katowice od km 309,500 do km 318,198 (na linii nr 1) oraz Katowice - Bielsko-Biała od km 0.00 do km 55,87 (na linii nr 139), obejmującej łącznie 31 przejazdów wszystkich kategorii, stwierdzono zgodność danych w ewidencji ZLK w Sosnowcu ze stanem w terenie w zakresie lokalizacji i typu obiektu.

(dowód: akta kontroli str. 300).

1.2 Kwalifikowanie przejazdów do odpowiedniej kategorii

W ewidencji przejazdów kolejowych⁶ Zakładu znajdowało się osiem przejazdów na łącznie 225 przejazdów kategorii B, C i D, które na podstawie przepisów obowiązującego do 14 listopada 2015 r. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie⁷, powinny mieć zmienioną kategorię na wyższą, w związku z eksploatacją ich z przekroczonym iloczynem ruchu. Dotyczyło to siedmiu przejazdów⁸ kategorii D, które w wyniku pomiarów w latach 2007-2014 kwalifikowały się do zmiany kategorii na C oraz jednego przejazdu⁹ kategorii C, który w wyniku pomiaru w 2011 r. kwalifikował się do zmiany kategorii na B.

(dowód: akta kontroli str. 85-90)

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że ww. przejazdy nie zostały przekwalifikowane do wyższej kategorii, ponieważ Zakład nie posiadał własnych środków inwestycyjnych na dostosowanie ich do obowiązujących przepisów. Zakład jako jednostka wykonawcza wykonywał powierzone zadania na podstawie przyznanych środków finansowych w zakresie prac utrzymaniowo-naprawczych. W ZLK w Sosnowcu były powoływane komisje ws. zmiany sposobu zabezpieczania przejazdów, w wyniku czego wszystkie ww. przejazdy były w okresie od 2009 do 2015 r. zgłaszane do podwyższenia kategorii, do właściwych w tym zakresie jednostek organizacyjnych funkcjonujących w strukturze PKP PLK. W 2009 r. do Oddziału Regionalnego w Katowicach Wydziału ds. Przygotowania Inwestycji zostały zgłoszone cztery z tych przejazdów, w 2012 r. do jednostki tej zostały zgłoszone dwa przejazdy (w tym ponownie jeden z czterech ww.) do ujęcia w ramach „Programu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych na lata 2013-2014”, w 2015 r. wszystkie osiem przejazdów, w tym trzy po raz pierwszy, zostały zgłoszone do ujęcia w zadaniu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” współfinansowanego z POLiŚ (perspektywa 2014-2023).

(dowód: akta kontroli str. 323, 326-327)

Nie podwyższono także kategorii czterech innym przejazdom kolejowym, mimo że określona została dla nich docelowa wyższa kategoria.

⁶ Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r.

⁷ Dz. U. z 1996 r., Nr 33, poz. 144, dalej: rozporządzenie ws. warunków technicznych z 1996 r., rozporządzenie to zostało uchylone z dniem 14 listopada 2015 r. przez rozporządzenie ws. warunków technicznych z 2015 r.

⁸ Linia 93: km 41,853 - iloczyn ruchu z 2014 r. 42 892,8; linia 138 km 12,897 - iloczyn ruchu z 2014 r. 47 095,8; km 19,138 - iloczyn ruchu z 2014 r. 37 004; km 32,986 - iloczyn ruchu z 2013 r. 40 664,4; km 32,986 - iloczyn ruchu z 2013 r. 40 664,4; km 62,486 - iloczyn ruchu z 2012 r. 26 141,4; km 97,534 - iloczyn ruchu z 2007 r. 22 120,8; linia 148 km 3,13 - iloczyn ruchu z 2013 r. 36 992,4.

⁹ Linia 138 km 18,203 - iloczyn ruchu z 2011 r. 101 232

Iloczynny ruchu dla ww. tych przejazdów wyliczone zostały w latach 2011-2015. Wnioskowana dla nich zmiana kategorii dotyczyła podwyższenia kategorii: na dwóch przejazdach z C na B, na jednym przejeździe z D na B oraz na jednym przejeździe z D na C.

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że, sytuacja ta dotyczyła przejazdów w km 26,235 na linii 90, w km 40,944 na linii 93, w km 19.365 na linii 139 i w km 32,493 na linii 139, dla których z uwagi na przekroczony iloczyn ruchu, w odniesieniu do kryteriów obowiązujących do 14 listopada 2015 r. ZLK w Sosnowcu wnioskował o zmianę kategorii przejazdu. W związku ze zmianą kryteriów ustalania kategorii przejazdów, ww. wnioski poddane zostaną weryfikacji pod kątem zmienionych przepisów.

(dowód: akta kontroli str. 79-82, 324, 327)

Rozporządzeniem ws. warunków technicznych z 2015 r., od 14 listopada 2015 r. ustanowione zostały (§§ 7-12) inne niż w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu kryteria kwalifikowania przejazdów do poszczególnych kategorii.

Zgodnie z § 93 ww. rozporządzenia ws. warunków technicznych z 2015 r., zarządcy kolei winni, w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia (tj. do 14 listopada 2020 r.) zmienić kategorię przejazdu kolejowo-drogowego i dostosować systemy zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe do wymagań określonych w rozporządzeniu, jeżeli zgodnie z przepisami §§ 7-10 przejazd kolejowo-drogowy powinien zostać zaliczony do kategorii innej niż dotychczasowa.

(dowód: akta kontroli str. 322-323, 325-326, 329-409)

1.3 Przejścia przez tory poza miejscami do tego wyznaczonymi

W wyniku przeprowadzonych w toku kontroli oględzin, ujawniono tzw. „dzikie przejścia” („wydeptane” w wyniku ruchu pieszego ścieżki na linii 139 ok. km 4,4, ok. km 8,2 i ok. km 37,0) oraz pas o szerokości ok. 2,5 m stwarzający możliwość przejazdu pojazdów przez tory (linii 139 ok. km 21,8).

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że wszystkie ww. miejsca zostały ujęte w prowadzonym w ZLK w Sosnowcu „Wykazie Dzikich przejść na terenie IZ Sosnowiec, wg stanu na 31.03.2016 r.” Zakład osygnalizowuje zidentyfikowane „dzikie przejścia” tablicami „Przejście przez tory wzbronione”. Osygnalizowywanie tymi tablicami przeprowadzane było wielokrotnie, w związku z notorycznym niszczeniem tych tablic. Ww. wykaz dzikich przejść przesłany został do Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach przy piśmie z 9 maja 2016 r. W wykazie tym wyszczególniono łącznie 206 dzikich przejść na liniach kolejowych w obszarze działania Zakładu. W kontrolowanym okresie, ZLK w Sosnowcu występował do PKP PLK i Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach z wnioskami o wzmożenie działań ochronno-porządkowych miejsc narażonych na niedozwolone przekraczanie torów kolejowych. W odniesieniu do ww. dzikiego przejścia na linii 139 stwarzającej możliwość przejazdu pojazdów przez tory, poza ww. działaniami, ZLK w Sosnowcu wykonał rowy oddzielające podtorze linii od dochodzących do niej dróg leśnych. Rowy te stanowiły przeszkodę dla przekraczania torów przez pojazdy.

(dowód: akta kontroli str. 300-320, 432-433)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W zarządzie Zakładu znajdowało się 12 przejazdów, dla których nie dokonano podwyższenia kategorii, stosownie do iloczynu ruchu wyliczanego dla tych przejazdów w okresie 2007-2015 r. Do podwyższenia kategorii na podstawie obowiązujących kryteriów kwalifikowało się dziewięć przejazdów kategorii D i trzy przejazdy kategorii C.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym zakresie. Zmiany kategorii ww. przejazdów nie zostały przeprowadzone w związku z nieuwzględnieniem w planach i programach inwestycyjno-modernizacyjnych PKP PLK, zgłaszanych przez Zakład do właściwych w tym zakresie jednostek organizacyjnych w strukturze PKP PLK potrzeb w ww. zakresie.

2. Okresowe kontrole przejazdów na liniach kolejowych oraz obiektów inżynierskich służących do przeprowadzania ruchu pieszego przez tory kolejowe i prowadzenie dokumentacji eksploatacyjno-technicznej

2.1 W 2015 r. przeprowadzone zostały, w drodze zlecenia firmie zewnętrznej¹⁰, okresowe kontrole roczne 62 obiektów inżynierskich zarządzanych przez Zakład (kładki i przejścia pod torami, służących do przeprowadzania ruchu pieszego). W odniesieniu do 61 obiektów kontrole te wykonane zostały w trybie i zakresie określonym w § 9 ust. 1 Instrukcji utrzymania obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h – Id-16¹¹, tj. dokonano oceny stanu technicznego poszczególnych elementów oraz całości każdego obiektu inżynierskiego, wg skali punktowej określonej w Id-16¹². Kontrola coroczna określona w Id-16 co do zakresu stanowiła wykonanie kontroli corocznej określonej w art. 62 ust 1 pkt 1 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 116-122, 163-185)

W przypadku przejścia podziemnego na linii nr 1 km 312,981 stwierdzono, że kontrola okresowa w 2015 r. przeprowadzona została bez dokonania oceny stanu technicznego szeregu elementów przejścia, w tym: stropu/sklepienia, ścian obudowy, płyty dennej, izolacji, i w rezultacie bez dokonywania oceny stanu technicznego całości obiektu. W protokole z kontroli okresowej corocznej tego obiektu, przeprowadzonej 23 października 2015 r., w pozycjach dotyczących ww. nieocenianych elementów zawarte zostały zapisy: „brak możliwości dokładnego sprawdzenia – przejście zamurowane” oraz zamieszczone zostały zdjęcia części stropu, ścian i niewidocznej pod gruzem, płyty dennej, wykonane przez otwór zrobiony w zamurowaniu przejścia. W protokole tym stwierdzono, że obiekt nadaje się do eksploatacji, bez ograniczeń w zakresie prędkości pociągów, nacisków na oś oraz zawarte zostały zalecenia aby najpóźniej w terminie do 31 grudnia 2016 r. wykonany został przegląd pięcioletni lub specjalny określający nośność eksploatacyjną oraz dopuszczalną prędkość. Stwierdzono, że również w ograniczonym zakresie, ze względu na zamurowanie przejścia oraz bez ocen przeprowadzona została 27 października 2014 r. poprzednia coroczna kontrola okresowa tego obiektu. W protokole z tej kontroli, z siedmiu pozycji podlegających ocenie, w trzech (podpory, konstrukcja i przeszkoda) nie dokonano oceny punktowej, podając komentarz: „Brak możliwości diagnostyki – zamurowane wejście”. Nie dokonano również oceny punktowej stanu technicznego całości obiektu. W protokole tym stwierdzono, że obiekt nadaje się do eksploatacji, bez ograniczeń w zakresie prędkości pociągów oraz nacisków na oś.

(dowód: akta kontroli str. 452-459)

¹⁰ Zgodnie z umową nr 4/208/0073/15/2/0 z dnia 23 września 2015 r.

¹¹ Instrukcja ta stanowi załącznik do Zarządzenia nr 48/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 grudnia 2014 r.

¹² Załącznik nr 1 do Instrukcji Id-16, Tabela 2. Sześciostopniowa skala ocen: od 5 (stan bardzo dobry) do 0 (stan awaryjny).

Analiza kontrolna dokumentacji dotyczącej okresowych kontroli ośmiu obiektów inżynierskich typu kładki i przejścia pod torami¹³ (z oceną stanu technicznego od 2 do 5) poddanych oględzinom w toku niniejszej kontroli wykazała, że:

- kontrole okresowe przeprowadzone zostały terminowo, zgodnie przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁴,
- nie stwierdzono uszkodzeń czy braków, które mogłyby spowodować zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia, środowiska lub katastrofę budowlaną,
- w protokołach z tych kontroli nie występowały zapisy wskazujące, że Zakład nie realizował zaleceń z poprzedniej kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 507-518, 619-631)

Okresowe kontrole (roczne i pięcioletnie) obiektów inżynierskich wykonane w 2015 r. przeprowadzone zostały przez osoby posiadające uprawnienia budowlane wymagane przepisami ustawy Prawo budowlane¹⁵ o specjalności właściwej dla przedmiotu kontroli¹⁶.

(dowód: akta kontroli str. 162, 268-284, 507-518, 619-631)

2.2 W 2015 r. zostały przeprowadzone, w drodze zlecenia firmie zewnętrznej, kontrole okresowe przejazdów i przejść kolejowych będących w ewidencji Zakładu¹⁷, w tym znajdujących się na liniach kolejowych nieeksploatowanych lub o zawieszonym ruchu kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 85-90, 195-203, 473-476)

Analiza kontrolna dokumentacji dotyczącej kontroli i przeglądów okresowych 10 przejazdów poddanych oględzinom w ramach niniejszej kontroli wykazała m.in., że:

- kontrole przeprowadzone zostały terminowo zgodnie z przepisami określonymi w art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 ustawy Prawo budowlane,
- podczas kontroli nie ujawniono uszkodzeń czy braków, które mogłyby spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ich eksploatacji,
- protokoły nie zawierały wpisów wskazujących na nierealizowanie zaleceń z poprzedniej kontroli,
- kontrole przeprowadzone zostały przez pracowników Zakładu oraz pracowników firmy zewnętrznej, którzy posiadali odpowiednie uprawnienia budowlane określone przepisami ustawy Prawo budowlane¹⁸.

(dowód: akta kontroli str. 126-161, 268-284, 496-506, 533-618)

2.3 Na podstawie próby obejmującej pięć ksiąg obiektów budowlanych dotyczących linii kolejowych¹⁹ oraz 11 ksiąg dla kładek nad torami i przejść podziemnych pod torami²⁰ stwierdzono, że zgodnie z wymogami art. 64 ust. 1 i 3 ustawy Prawo budowlane:

- Zakład prowadził książki obiektów budowlanych dla będących w jego zarządzie linii kolejowych (których elementami były m.in. przejazdy kolejowe) oraz dla obiektów inżynierskich (kładki nad torami i przejścia podziemne pod torami),

¹³ Przejścia pod torami: linia nr 1 km 312,936 i 317,857, linia nr 139 km 55,794. Kładki na linii nr 139: km 7,781, 8,507, 25,461, 35,963 i 48,780.

¹⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 290; dalej: ustawa Prawo budowlane.

¹⁵ Art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7.

¹⁶ Uprawnienia budowlane w specjalności mostowej.

¹⁷ Zgodnie z umową nr 41/208/0110/15/2/0 z dnia 20 listopada 2015 r.

¹⁸ Uprawnienia w specjalności budownictwo kolejowe.

¹⁹ Linie nr: 1, 93, 137, 138 i 139.

²⁰ Kładki: linia nr 139 km 8,507 i 57,379; linia nr 137 km 8,626; linia nr 133 km 13,328, linia nr 190 km 22,202 i 40,138. Przejścia podziemne pod torami: linia nr 137 km 2,593 i 6,205; linia nr 139 km 55,794; linia nr 1 km 317,857 i 317,935.

- w książkach tych były dokonywane wpisy dotyczące przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego²¹,
- protokoły z kontroli przeprowadzanych w badanym okresie, były dołączane do książek obiektów budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 525)

2.4 Metryki przejazdów kolejowych

W okresie objętym kontrolą Zakład prowadził dla przejazdów kolejowych metryki - stosownie do przepisu § 15 ust. 1 rozporządzenia ws. warunków technicznych z 2015 r., a wcześniej, do przepisu § 22 ust. 1 rozporządzenia ws. warunków technicznych z 1996 r.

(dowód: akta kontroli str. 527-529, 632-722)

Wg stanu na koniec 2015 r. dla 359 przejazdów kolejowych (w tym 310 przejazdów na liniach eksploatowanych²²) kategorii A, B, C i D (bez kategorii F) iloczyny natężenia ruchu wyliczone zostały prawidłowo²³ dla 193 (53,8%) przejazdów, w tym dla 172 (55,5%) przejazdów na liniach eksploatowanych. Dla 44,5%% pozostałych przejazdów na liniach eksploatowanych iloczyny ruchu były nieaktualne i pochodziły z 2009 r., a także z lat wcześniejszych.

(dowód: akta kontroli str. 79-90, 212)

Zgodnie z § 92 rozporządzenia ws. warunków technicznych z 2015 r., zarządcy kolei winni m.in. do 14 listopada 2016 r. przeprowadzić (równocześnie z zarządcami dróg) pierwsze pomiary natężenia ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych oraz wyliczyć po otrzymaniu danych od zarządców dróg) nowe iloczyny ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych. Stwierdzono, że Zakład prowadził działania w zakresie pozyskiwania pomiarów natężenia ruchu na przejazdach od zarządców dróg. Wg stanu na dzień zakończenia kontroli, Zakład otrzymał informacje od 33 zarządców dróg o planowanym terminie pomiarów natężenia ruchu drogowego w trybie określonym w § 92 ww. rozporządzenia (w większości stanowiące odpowiedź na pisma wystosowane przez Zakład w tej sprawie) oraz otrzymał już dane dotyczące wyników pomiaru natężenia ruchu drogowego, w trybie określonym w § 92 ww. rozporządzenia, od sześciu zarządców dróg.

(dowód: akta kontroli str. 322-323, 325-326, 329-409)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Zakład w latach 2014 - 2015 nie wykonał kontroli okresowej (rocznej) przejścia podziemnego na linii nr 1 km 312,981 (usytuowanego pod czynną linią kolejową) w zakresie wszystkich określonych w przepisach elementów. Nie dokonano sprawdzenia i oceny stanu technicznego takich elementów jak: strop/sklepienie, ściany obudowy, płyta denna. Było to niezgodne z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo budowlane stanowiącym, że coroczna kontrola okresowa polega na sprawdzeniu stanu technicznego m.in. elementów budowli narażonych na niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu, Było to również niezgodne z przepisami Instrukcji - Id-16 (§ 9 ust. 2 pkt 1-4, ust. 6 pkt 1-2 i ust. 7). Przepisy Instrukcji Id-16 zobowiązują Zakład do poddawania okresowej kontroli co najmniej raz w roku wszystkich kolejowych obiektów inżynierskich (przejeżdż pod torami) w zakresie sprawdzenia stanu technicznego poszczególnych elementów tych budowli, w szczególności: stref

²¹ 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.

²² 49 przejazdów znajdowało się na odcinkach linii kolejowych nieeksploatowanych lub o zawieszonym ruchu kolejowym.

²³ Zgodnie z ówczesnymi przepisami § 14 rozporządzenia ws. warunków technicznych z 1996 r., tj. w odstępach nie większych niż 5 lat.

przejściowych, ścian obudowy, stropu/sklepienia, płyty dennej, chodników, konstrukcji oporowych, izolacji, urządzeń odwadniających, skarp, podpór, urządzeń wentylacyjnych oraz systemu ochrony przeciwpożarowej oraz dokonania ich oceny w skali od 0 do 5.

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że przedmiotowe przejście nie służy podróznym, gdyż jest to przejście bagażowe, które straciło swoją funkcję i jest obecnie nieeksploatowane. W związku z ww. stanowiskiem należy wskazać, że zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 2 Instrukcji Id-16 – przepisy instrukcji mają zastosowanie również do kolejowych obiektów inżynierskich wyłączonych z eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 480-482)

2. Zakład nie dokonał wpisów w cz. IX.1. „Wykaz protokołów odbioru robót remontowych i modernizacyjnych w obiekcie” książek obiektu budowlanego w przypadku pięciu obiektów inżynierskich (dwóch kładek²⁴ i trzech przejść pod torami²⁵), które w latach 2015-2016 (I poł.) zostały poddane modernizacji lub remontowi. Było to niezgodne z § 5 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 października 1998 r. w sprawie książki obiektu budowlanego²⁶, w związku z § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego²⁷.

Zastępca Dyrektora Zakładu w złożonych wyjaśnieniach nie podał przyczyn niestosowania się do ww. przepisów. Wyjaśnił jedynie, że Zakład prowadzi przejęte od Zakładu Mostowego tj. od 1999 r. Książki Obiektów Budowlanych bez odnotowywania protokołów odbioru robót w części IX.1.

(dowód: akta kontroli str. 483-485, 519-524)

3. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., dla 44,5% przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D zlokalizowanych na liniach eksploatowanych Zakład nie przeprowadził okresowego wyliczenia iloczynów natężenia ruchu w trybie określonym przepisami § 14 ust 4 rozporządzenia ws. warunków technicznych z 1996 r., tj. w okresie nie dłuższym niż 5 lat od poprzedniego wyliczenia. Z łącznej liczby 310 przejazdów kategorii A, B, C i D na liniach eksploatowanych podlegającym tym pomiarom, dla 138 przejazdów (z tego 31 przejazdów kategorii A i 81 kategorii D) ostatni iloczyn natężenia ruchu wyliczony był w okresie od 2001 do 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 79-90, 212)

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że utrudnieniem wyliczenia iloczynu ruchu w 35 przypadkach było niewykonanie przez zarządców dróg pomiarów natężenia ruchu drogowego²⁸ na tych przejazdach w odstępach określonych w ww. rozporządzeniu. Stwierdził ponadto, że Zakład wielokrotnie występował do zarządców dróg o wykonanie pomiarów natężenia ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 321-322, 325)

4. Z 10 zbadanych metryk przejazdowych, dziewięć prowadzono było w sposób nierzetelny. Nieprawidłowości dotyczyły m.in.:
 - podania w metryce rozmieszczenia znaków i wskaźników dotyczących przejazdów różniących się od rozmieszczenia tych znaków stwierdzonych w terenie (dot. to znaków B-20 i G-4 na linii Nr 93 w km 40,994 i na linii

²⁴ Dot. kładek: linia nr 139 km 8,507 i linia nr 137 km 8,626.

²⁵ Dot. przejść pod torami: linia nr 137 km 2,593, linia nr 137 km 6,205, linia nr 139 km 55,794.

²⁶ Dz. U. z 1998 r. Nr 135, poz. 882.

²⁷ Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1134.

²⁸ Wg § 14 ust. 4. rozporządzenia ws. warunków technicznych z 1996 r.: Pomiary natężenia ruchu kolejowego wykonuje zarząd kolei w tych samych okresach, w których zostało ustalone natężenie ruchu pojazdów na drogach. Obliczeń iloczynu ruchu dokonuje zarząd kolei na podstawie danych o natężeniu ruchu pojazdów drogowych, otrzymanych od zarządu drogi.

Nr 139 w km 19,138, znaków P-12 na linii Nr 139 w km 32, 493; wskaźników W-6b, na linii Nr 139 w km 19,366, Nr 139 w km 19,138 (dla kierunku jazdy nieparzystego), znaku G-1b od strony lewej toru na linii Nr 139 w km 31,572; znaków G-1a,b,c i A-10 od strony prawej przejazdu na linii Nr 139 w km 32,493 oraz znaków G-1b i c i A-9 od strony lewej na linii Nr 139 w km 31,572;

- niewpisania do metryki znaków P-12 na linii Nr 93 w km 41,498, na linii Nr 93 w km 41,853, na linii Nr 139 w km 19,138, na linii Nr 139 w km 18,203, na linii Nr 179 w km 9,343, znaku F-6a na linii Nr 139 w km 31,572 i na linii Nr 139 w km 19,366, które znajdowały się w rzeczywistości;
- ustalenia dla wskaźników W-6a miejsca lokalizacji w odległościach niezgodnych z przepisami na linii Nr 139 w km 18.203²⁹.

(dowód: akta kontroli str. 496-506, 533-618, 726-727)

Zastępca dyrektora Zakładu w złożonych wyjaśnieniach wskazał m.in., że zgodnie z rozporządzeniem ws. warunków technicznych z 2015 r., znaki G-1a, b, c i A-9, 10 ustawia zarządca drogi. Zakład niezwłocznie wystąpi do zarządcy drogi o sprawdzenie ustawienia ich w odległości zgodnej z obowiązującymi przepisami. Ponadto stwierdził, że ww. „rozbieżności pomiędzy zapisami w metrykach a danymi rzeczywistymi odnośnie rozmieszczenia znaków wyniknęły m.in. z przeoczenia. Nieprawidłowości te zostaną niezwłocznie poprawione”.

(dowód: akta kontroli str. 730-734)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że nieobjęcie kontrolą stanu technicznego ścian obudowy, stropu/sklepienia i płyty dennej przejścia pod torami (linia nr 1 km 312,981) oznacza brak informacji na temat ewentualnych zmian w konstrukcji tych elementów. Należy zauważyć, że negatywne zmiany w stanie konstrukcji ww. elementów mogą oddziaływać na obiekty w otoczeniu przejścia podziemnego, takie jak budynek stacyjny czy tory kolejowe.

Ocena cząstkowa

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

3. Utrzymanie przejazdów i kolejowych obiektów inżynierskich służących do przeprowadzania ruchu pieszego

Opis stanu faktycznego

Zakład w latach 2014-2015 dokonywał kwalifikacji obiektów do remontu lub modernizacji przede wszystkim na podstawie ocen z przeglądów okresowych, o których mowa w art. 62 ustawy Prawo budowlane. Plany napraw i remontów tworzone z uwzględnieniem dostępnych środków finansowych przydzielanych na dany rok. W przeglądach okresowych przejść podziemnych i kładek przeprowadzonych w latach 2014-2015, nie stwierdzano stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 116-123)

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., stan techniczny obiektów inżynierskich dla ruchu pieszego, tj. kładek nad torami i przejść podziemnych pod torami przedstawiał się następująco: - na 5 pkt (stan bardzo dobry) oceniono: dwie kładki i 11 przejść podziemnych; na 4 pkt (stan dobry) oceniono: 13 kładek i siedem

²⁹ Określone w metryce miejsca (dla kierunku nieparzystego), tj. w km 17,700 i 17,730, stanowią o odległościach od przejazdu zlokalizowanego w km 18,203, odpowiednio 503 i 473 m. Dla prędkości 120 km/h (wg metryki), odległości te nie mieszczą się w wymaganym przepisami zakresie wyliczanym iloczynem 6-8 x Vmax, tj. w tym przypadku w granicach 720-960 m. (§ 84 rozporządzenia ws. warunków technicznych).

przejsć podziemnych; na 3 pkt (stan dostateczny) oceniono: jedną kładkę i 22 przejścia podziemne; na 2 pkt (stan niedostateczny) oceniono: trzy przejścia podziemne; na 1 pkt (stan przedawaryjny) oceniono: dwie kładki. Jedno przejście podziemne (linia nr 1 km 312,936) nie zostało ocenione z uwagi na wcześniej opisany stan braku możliwości dokładnego sprawdzenia, ze względu na zamurowanie wejścia do tego obiektu.

(dowód: akta kontroli str. 79-90, 116-123, 240).

Wg stanu na koniec 2015 r., w porównaniu ze stanem na koniec 2014 r. nastąpiło obniżenie oceny stanu technicznego poniżej 3 dla pięciu obiektów³⁰, przy zwiększeniu oceny stanu technicznego powyżej 2 dla jednego obiektu³¹.

(dowód: akta kontroli str. 116-119).

Odnosnie pięciu obiektów z ocenami mniejszymi od 3 na koniec 2015 r. w planach remontowych na 2016 r. nie ujęto trzech przejść podziemnych³² z oceną 2 (z 2015 r.) i dwóch kładek³³ z oceną 1 (uzyskaną w roku 2015).

Zastępca Dyrektora Zakładu wyjaśnił, że dwie ww. kładki z oceną 1 zostały wyłączone z eksploatacji i przeznaczone do likwidacji w 2016 r. W czasie niniejszej kontroli dla jednej kładki rozpoczęty został proces likwidacji (sporządzono akt likwidacyjny oraz wnioski o uzyskanie zgody Zarządu PKP PLK oraz PKP S.A.), odnośnie drugiej kładki prowadzone były prace przygotowawcze w zakresie kompletowania dokumentów do przygotowania aktu likwidacyjnego. Modernizacja dwóch z trzech przejść podziemnych³⁴ zaplanowana jest na 2019 r., w ramach projektu POLiŚ 7.1-42 Prace przygotowawcze dla Modernizacji linii kolejowej E65 – południe. Odnośnie trzeciego przejścia pod torami³⁵, w 2015 r. zlecono jego estetyzację, która jednak nie została przeprowadzona z uwagi na niewykonanie umowy przez firmę zewnętrzną. W 2016 r. nie będą prowadzone prace remontowe tego obiektu, w związku z nieprzyznaniem środków na ten cel przez właściwą w tym zakresie jednostkę organizacyjną w strukturze PKP PLK. Roczny plan działania Zakładu oparty jest na planie działalności Spółki (PKP PLK). Wysokość środków przeznaczonych na utrzymanie linii kolejowych (branża drogowa) określana jest przez Biuro Dróg Kolejowych Centrali Spółki. Łącznie z przydziałem środków wskazywane są do wykonania zadania celowe (w ujęciu rzeczowym i finansowym). W związku z tym Zakład ma do dyspozycji na obiekty mostowe w tym kładki dla pieszych i przejścia podziemne ok. 2 mln zł a na remont przejazdów kolejowo-drogowych ok. 500 tys. zł, co jest niewystarczające w stosunku do potrzeb wynikających z przeglądów obiektów. Przejścia podziemne dla pieszych są ujmowane punktowo w ramach estetyzacji lub w ramach rewitalizacji linii.

(dowód: akta kontroli str. 241-246, 483-485, 725)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W protokole z kontroli pięcioletniej z dnia 26 września 2011 r. stwierdzono odnośnie kładki nad linią nr 190 km 40,138: „Obiekt wykorzystywany przez WOP, w chwili obecnej bezużyteczny, przeprowadzić likwidację, obiekt zbędny”, a stan techniczny obiektu oceniono na 2 – niedostateczny. W latach kolejnych, po przeprowadzeniu kontroli okresowych (rocznych) stan techniczny kładki oceniono w 2014 r. na 2 (stan

³⁰ Przejścia podziemne: linia nr 1 km 312,936; linia nr 1 km 317,857 i linia nr 93 km 76,421. Kładka: linia nr 190 km 40,138, linia nr 190 km 22,202.

³¹ Przejście podziemne - linia nr 133 km 15,900.

³² Dot. przejść podziemnych: linia nr 1 km 312,936 i 317,857 oraz linia nr 93 km 76,421, z ocenami 2 w 2015 r.

³³ Dot. kładek: linia nr 190 km 40,138 oraz linia nr 190 km 22,202, z oceną 1 w 2015 r.

³⁴ Dot. przejść podziemnych: linia nr 1 km 312,936 i linia nr 93 km 76,421, z oceną 2 pkt w 2015 r.

³⁵ Linia nr 1 km 317,857.

niedostateczny), a w 2015 r. na 1 (stan przedawaryjny). Powyższe okoliczności wskazują, że Zakład przez blisko pięć lat (od 2011 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK) nie przeprowadził procedury likwidacyjnej obiektu będącego w coraz gorszym stanie technicznym.

(dowód: akta kontroli str. 241-246, 463-471, 483-485)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym zakresie. W okresie objętym kontrolą Zakład posiadał dane odnośnie stanu technicznego ww. obiektów inżynierskich oraz związanych z tym potrzeb remontowo modernizacyjnych, lecz zakres ich realizacji determinowany był wielkością środków ustalanych dla Zakładu w planie działalności PKP PLK.

4. Oględziny stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych oraz obiektów inżynierskich służących do przeprowadzania ruchu pieszego przez tory kolejowe

Opis stanu faktycznego

W toku kontroli przeprowadzono oględziny 10 przejazdów kolejowych (czterech przejazdów kategorii D i C, na których w okresie od 2015 r. wystąpiły wypadki, czterech przejazdów kategorii D i C z podanym w metryce iloczynem ruchu o wymiarze kwalifikującym je do podwyższenia kategorii oraz dwóch przejazdów kategorii A)³⁶. Oględziny nie wykazały istotnych nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego nawierzchni przejazdów. Na przejazdach tych nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie widoczności przejazdów z drogi i czoła pociągu z drogi przed przejazdem oraz w zakresie systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu (na sześciu przejazdach powyżej kategorii D). Ujawnione w toku przeprowadzonych oględzin nieprawidłowości w innych obszarach, przedstawione zostały przez kontrolującego Dyrektorowi Zakładu w piśmie nr KIN 410.003.06.2016/wt11 z 8 lipca 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 496-506, 533-618, 726-729)

Na wszystkich przejazdach stwierdzono nieprawidłowości w ich oznakowaniu. Dotyczyło to nieprawidłowości w zakresie braku lub niewłaściwego usytuowania: odnośnie ośmiu przejazdów słupków prowadzących U-1a/U-1b³⁷; odnośnie czterech przejazdów oznakowania P-12 „Linia bezwzględnego zatrzymania - stop”³⁸, odnośnie pięciu przejazdów słupków wskaźnikowych G-1a,b,c - z trzema, dwoma i jedną kreską umieszczanych po prawej stronie jezdni³⁹, odnośnie jednego przejazdu znaku A-10 „Przejazd kolejowy bez zapór”⁴⁰, odnośnie dwóch przejazdów oznakowania P-4 „Linia podwójna ciągła”⁴¹.

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że Zakład wystąpi do zarządców drogi o usunięcie nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 730-734)

W toku kontroli przeprowadzono oględziny stanu technicznego ośmiu obiektów inżynierskich (kładki i przejścia pod torami⁴²) z oceną punktową od 2 do 5. Dwa przejścia⁴³ z ocenami 2 miały zły stan powierzchni ścian i sufitów. Przejście

³⁶ Kat D na linii nr 93 w km 40,994, kat C na linii nr 93 w km 41,498, kat D na linii nr 93 w km 41,853, kat C na linii nr 179 w km 9,343, kat C na linii nr 139 w km 32,493, kat A na linii nr 139 w km 31,572, kat D na linii nr 139 w km 19,366, kat D na linii nr 139 w km 19,138, kat C na linii nr 139 w km 18,203, kat A na linii nr 163 w km 3,819.

³⁷ § 81 pkt 5 rozporządzenia ws. warunków technicznych.

³⁸ § 81 pkt 4 lit. c rozporządzenia ws. warunków technicznych.

³⁹ § 81 pkt 3 rozporządzenia ws. warunków technicznych.

⁴⁰ § 81 pkt 1 rozporządzenia ws. warunków technicznych.

⁴¹ § 81 pkt 4 lit. b rozporządzenia ws. warunków technicznych.

⁴² Przejścia pod torami: linia nr 1 km 312,936 i 317,857, linia nr 139 km 55,794. Kładki na linii nr 139: km 7,781, 8,507, 25,461, 35,963 i 48,780.

⁴³ Przejścia podziemne na linii nr 1 km 312,936 i 317,857.

podziemne na linii nr 1 km 317,857 (którego remont ze względu na brak środków finansowych przesunięto na okres po 2016 r.) miało: uszkodzenia powłoki malarskiej na sklepieniu, ubytki w powłoce malarskiej na ścianach. Przejście podziemne na linii nr 1 km 312,936 (którego modernizacja planowana jest na 2019 r., w ramach projektu POIiŚ 7.1 - 42 Prace przygotowawcze dla Modernizacji linii kolejowej E65 – południe) miało ubytki tynku i betonu na sklepieniu, przecieki przez sufit oraz uszkodzone powłoki malarskie.

(dowód: akta kontroli str. 509, 512)

Jedno przejście⁴⁴ oraz pięć kładek⁴⁵ z ocenami od 4 do 5 były w dobrym lub bardzo dobrym stanie. Oględziny nie wykazały istotnych nieprawidłowości w utrzymaniu ich stanu technicznego. Stwierdzono nieprzykręcenie jednej z płyt antypoślizgowych⁴⁶, co stwarzało zagrożenie dla pieszych oraz wrastające krzewy zagradzające pieszym wejście na kładkę⁴⁷.

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że ww. usterki zostaną usunięte.

(dowód: akta kontroli str. 513-518, 619-631, 734)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Na jednym ze zbadanych przejazdów⁴⁸ stwierdzono nierówno ułożone płyty przejazdowe (kilkucentymetrowe szczeliny między płytami) z częściowym brakiem kątowników na ich krawędziach oraz miejscowe braki przytwierdzeń w torze i luźne wkręty.

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że ww. nieprawidłowości zostaną usunięte.

(dowód: akta kontroli str. 726, 730)

2. Na siedmiu przejazdach umieszczony był znak G-2 "Sieć pod napięciem" o nieaktualnej, niezgodnej z obowiązującym wzorem⁴⁹ grafice.

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że w sprawie ustawienia znaków G-2 zgodnych z obowiązującym wzorcem, Zakład wystąpi do PKP Energetyka.

(dowód: akta kontroli str. 726-734)

3. Na dwóch przejazdach brakowało (dla jednego z kierunków jazdy) wskaźnika⁵⁰ W-6a (wskaźnik oznaczający miejsce przed przejazdem, w którym należy podać z pociągu sygnał dźwiękowy Rp 1 "Bacność") lub W-6b (wskaźnik oznaczający miejsce przed przejazdem, od którego należy wielokrotnie podać z pociągu sygnał dźwiękowy Rp 1 "Bacność").

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że brakujące znaki zostaną niezwłocznie ustawione.

(dowód: akta kontroli str. 728-729, 732, 734)

4. W odniesieniu do dziewięciu przejazdów na odcinkach dojazdowych za wskaźnikami W-6a lub W-6b znajdowały się drzewa i krzewy w odległości mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru, to jest w odległości niezgodnej z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie

⁴⁴ Linia nr 139 km 55,794.

⁴⁵ Linia nr 139 km 7,781, 8,507, 25,461, 35,963 i 48,780.

⁴⁶ Linia nr 139 km 35,963.

⁴⁷ Linia nr 139 km 25,461.

⁴⁸ Linia nr 93 km 40,994.

⁴⁹ Rys. 2.2.11.5. załącznik nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.).

⁵⁰ § 84 ust. 1 rozporządzenia ws. warunków technicznych.

wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych⁵¹.

Zastępca Dyrektora Zakładu poinformował, że drzewa i krzewy rosnące w odległości mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru w okolicy przejazdu zostaną niezwłocznie wycięte, po uzyskaniu zgody od właściwych terenowo urzędów.

(dowód: akta kontroli str. 726-734)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w badanym zakresie.

5. Poziom bezpieczeństwa na zarządzanych przejazdach i przejściach kolejowo drogowych

Opis stanu faktycznego

W latach 2010-2015 na przejazdach i przejściach kolejowych zarządzanych przez ZLK w Sosnowcu miało miejsce 35 zdarzeń, o których mowa w § 2 pkt 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁵², w tym 22 zakwalifikowanych⁵³ jako wypadki i 13 jako incydenty. W ich następstwie pięć osób zostało zabitych⁵⁴, a trzy ranne⁵⁵ (w tym dwie ciężko). W okresie tym nie wystąpiły zdarzenia, które w myśl art. 4 pkt 46 ustawy o transporcie kolejowym kwalifikowane jako poważne wypadki.

(dowód: akta kontroli str. 92)

W latach 2014-2016 (I kw.) na przejazdach kolejowo-drogowych w obszarze działania Zakładu doszło do ośmiu wypadków, w których zginęła jedna osoba i jedna została ciężko ranna. Z ww. ośmiu wypadków, trzy wydarzyły się w 2014 r. a pięć w 2015 r. Do wypadków dochodziło na przejazdach kolejowo-drogowych najniższych kategorii⁵⁶, tj.: D (przejazdy, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu), gdzie miały miejsce cztery z tych wypadków i C (przejazdy, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną), gdzie miały miejsce również cztery wypadki. Przejazdy kategorii D i C zaliczane są do grupy przejazdów tzw. „niestrzeżonych”⁵⁷. Powołane do zbadania przyczyn tych wypadków komisje kolejowe⁵⁸ ustaliły, że do wszystkich wypadków doszło z winy użytkowników dróg.

(dowód: akta kontroli str. 92-93)

⁵¹ Dz. U. z 2014 poz. 1227, dalej: rozporządzenie ws. wymagań dot. sąsiedztwa linii kolejowych.

⁵² Dz. U. poz. 369, dalej: rozporządzenie ws. wypadków.

⁵³ Zgodnie z art. 4 pkt 45 i 46 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, ze zm.), dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

⁵⁴ W myśl § 2 pkt 9 rozporządzenia ws. wypadków.

⁵⁵ W myśl § 2 pkt 2 rozporządzenia ws. wypadków.

⁵⁶ § 5 rozporządzenia ws. warunków technicznych.

⁵⁷ Do grupy przejazdów tzw. „niestrzeżonych” zaliczane są przejazdy wyposażone w samoczynne systemy przejazdowe oraz przejazdy niewyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu kategorii: B, C, D i F oraz przejścia przez tory kolejowe kategorii E. Do grupy przejazdów tzw. „strzeżonych” zaliczane są przejazdy kategorii A, na których ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionych pracowników przy pomocy sygnałów ręcznych, systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdnii.

⁵⁸ Komisje kolejowe powoływane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369); wcześniej określały je przepisy rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593).

W latach 2014-2016 (I poł) Zakład wyremontował (lub przebudował) 57 przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto, dla poprawy bezpieczeństwa, podejmowano nw. działania:

- monitorowano poziom bezpieczeństwa na przejazdach kat. A poprzez analizę pracy dróżników przejazdowych pod kątem wyeliminowania przyczyn, które w latach wcześniejszych doprowadziły do incydentów (kat. C-43). W 2015 r. przeprowadzono pouczenia doraźne dla 222 dróżników (99,55%),
- monitorowano poziom bezpieczeństwa na przejazdach o znacznym obciążeniu ruchem oraz te, na których doszło do wypadków kolejowych, poprzez dodatkowe kontrole przejazdów i przejść na zasadach określonych w Decyzji nr 29/2011 Prezesa Zarządu Spółki z dnia 20 czerwca 2011 r.,
- rejestrowano, analizowano a następnie przekazywano Policji i Straży Miejskiej nagrania z monitoringów umieszczonych na przejazdach kolejowo-drogowych w przypadku łamania przez kierowców przepisów o ruchu drogowym,
- w ramach zadania pn. „Zmiana kategorii przejazdów z A na B na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu, realizowanego w ramach projektu POLiŚ 7.1-108 Poprawa jakości niezawodności linii kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń srk”, zabudowano nowe urządzenia srk wraz z zabudową urządzeń TVu na dwóch przejazdach linii nr 142, km 5,479 i 6,253.
(dowód: akta kontroli str. 209-210, 241-246)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

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 Kontroli⁵⁹, wnosi o:

1. Podjęcie działań umożliwiających dokonanie pełnego przeglądu stanu technicznego przejścia pod torami (linia nr 1, km 312,981) i określenie nośności eksploatacyjnej obiektu oraz dopuszczalnej prędkości pociągów oraz realizację zaleceń z ostatniej kontroli okresowej (przeprowadzonej w dniu 23 października 2015 r.).
2. Terminowe dokonywanie wpisów w ksiązkach obiektów budowlanych znajdujących się w zarządzie Zakładu obiektów inżynierskich w cz. IX.1. „Wykaz protokołów odbioru robót remontowych i modernizacyjnych w obiekcie”.
3. Stosowanie znaków G-2 „Sieć pod napięciem” zgodnych z obowiązującym wzorem.
4. Ustawienie dla dwóch przejazdów brakujących znaków W-6a i W-6b.
5. Uporządkowanie zieleni na dziewięciu przejazdach, na których w trakcie oględzin stwierdzono nieprzestrzeganie przepisu § 1 rozporządzenia ws. wymagań dot. sąsiedztwa linii kolejowych.
6. Podjęcie działań dla jak najszybszego przeprowadzenia prac naprawczych, zapobiegających przeciekom przez sufit w przejściu podziemnym na linii nr 1, km 312,936, którego modernizacja zaplanowana jest dopiero na 2019 r.

⁵⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677.

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 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 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz 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 29 lipca 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy:

Dyrektor

/ - / Marek Gutraj
inspektor kp.

/ - / Tomasz Emiljan

/ - / Wojciech Tokarski
główny specjalista kp.