



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.411.004.02.2017
I/17/004

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	I/17/004 „Bezpieczeństwo i płynność ruchu na przejeździe kolejowym w Gdańsku Oruni”
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
<i>Kontroler</i>	Hanna Rybczyńska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/92/2017 z 31 lipca 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia (dalej: „Zakład”)
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Julian Skrochocki, Dyrektor Zakładu (dalej: „Dyrektor”) (dowód: akta kontroli str. 2)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia¹, że w latach 2011-2017 (do 28 września) Zakład prawidłowo wypełniał zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym w km 325,385 w ciągu ul. Sandomierskiej w Gdańsku Oruni, a także – w miarę możliwości – płynności ruchu na tym przejeździe.

W latach 2011-2014, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 009, przejazd został przebudowany i w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników wyposażony w system zabezpieczenia przejazdu kategorii A typu: RHR–A, a zastosowane urządzenia przejazdowe zostały powiązane z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym (dalej: „SRK”) na stacji Gdańsk Południowy, co ograniczyło do minimum czas zamknięcia przejazdu.

W okresie objętym kontrolą przejazd (m.in. urządzenia SRK, nastawnia) podlegał corocznym badaniom diagnostycznym oraz okresowym kontrolom stanu technicznego i przydatności do użytkowania (zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane²), z których wynikało, że stan techniczny przejazdu pozwalał na jego eksploatację bez ograniczeń w ruchu kolejowym i drogowym.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

² Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Działania podejmowane i planowane w celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu na przejeździe kolejowym w ciągu ulicy Sandomierskiej w kontekście braku przejazdu bezkolizyjnego

Opis stanu faktycznego

1. Charakterystyka przejazdu

Przejazd kolejowo-drogowy w km 325,385 (dalej: „przejazd”) znajdował się na skrzyżowaniu linii kolejowych nr: 009 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) i nr 721 (Gdańsk Południowy – Gdańsk Olszynka) z ul. Sandomierską. Na przejeździe były trzy tory główne oraz jedna jezdnia (o szerokości 6 m) z dwoma pasmami ruchu i dwoma ciągami pieszymi.

Przejazd należy do kategorii A, do której zgodnie z § 5 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych³ zalicza się przejazd kolejowo-drogowy, na którym ruch drogowy jest kierowany:

- przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje,
- przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdnia,

Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd wnosila 140 km/h dla linii kolejowej nr 009 i 60 km/h dla linii kolejowej nr 721.

Zgodnie z „Regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych” (dalej: „regulamin obsługi przejazdu”) dla posterunku nr 20 przejazd był obsługiwany na miejscu⁴, przez dróżnika przejazdowego, jeden pracownik w jednej zmianie (tj. co 12 godzin). Zawiadomienie o odjeździe pociągu dróżnik przejazdowy otrzymuje ustnie od dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Południowy dla manewrów i jazd pociągów „do” i „z” kierunku Pruszcz Gdański i Gdańsk Olszynka i potwierdza otrzymane zawiadomienia ustnie dyżurnemu ruchowi „GP”.

Rogatki powinny być zamknięte przed podaniem zezwolenia na jazdę dla:

- pociągów z kierunku: Pruszcz Gdański, Gdańsk Olszynki, Gdańsk Główny,
- pociągów w kierunku: Pruszcz Gdański, Gdańsk Olszynki, Gdańsk Główny,
- jazd manewrowych odbywających się przez przejazd.

Zamknięcie rogatek dróżnik każdorazowo zgłasza dyżurnemu ruchowi ustnie. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd powinien znajdować się przy oknie wewnątrz posterunku. Ponadto dróżnikowi z ww. posterunku zostały powierzone jeszcze inne czynności do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek), m.in.: utrzymanie przejazdu, czyszczenie żłobków, posypywanie piaskiem w czasie gołedzi, czyszczenie przejazdu ze śniegu i lodu.

(dowód: akta kontroli str. 3-19)

³ Rozporządzenie 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 usytuowanie (Dz. U. poz. 1744).

⁴ Przejazd uważa się za obsługiwany na miejscu, jeżeli stanowisko do jego obsługi znajduje się w odległości do 60 m (w tym przypadku odległość przejazdu od posterunku dróżnika przejazdowego wynosiła 10 m).

2. Zabezpieczenia na przejeździe

Na przejeździe został zastosowany system zabezpieczenia przejazdu kategorii A typu RHR-A. Dopuszczenie do eksploatacji tego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego wydał 24 maja 2005 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (świadectwo ważne bezterminowo). System ten przeznaczony jest do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów na jednopoziomowych skrzyżowaniach linii jedno- i wielotorowych z drogami kołowymi, umożliwia sterowanie urządzeniami wykonawczymi z miejsca jego zainstalowania, jak również i z odległości.

Urządzenia przejazdowe typu RHR zostały zabudowane na przejeździe w związku z przebudową i rozbudową linii kolejowej E-65 Warszawa-Gdynia, w ramach zadania budowlanego pn.: Obiekt TG-6, stacja Gdańsk Południowy, przejazd w km 325,385. W lutym 2014 r. nastąpił odbiór częściowy obiektu i przekazanie go do eksploatacji, zaś protokół odbioru końcowego spisano 4 listopada 2014 r.

Zgodnie z „Metryką przejazdu lub przejścia w poziomie szyn”⁵ (dalej: „metryka przejazdu”), przejazd był wyposażony w:

- urządzenia zabezpieczające:
 - a) roгатki: typ napędu RHR-95, liczba rogatek 4, długość drąga 5,5-6,5 m (drągi rogatek posiadają m.in.: światła migowe, folię odblaskową), nastawiane elektrycznie, zasadnicze położenie rogatek: otwarte;
 - b) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę rogatek (przejazdu);
 - c) sygnalizatory drogowe SD-K2 (3 szt.);
 - d) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami SRK na stacji Gdańsk Południowy – nastawnia „GP”;
 - urządzenia łączności:
 - a) jeden aparat telefoniczny (włączony do łącza strażnicowego, posiadający połączenie z posterunkiem zapowiadawczym Gdańsk Południowy i Pruszcz Gdański oraz z posterunkiem przejazdowym: km 324,528, 17 – Dworcowa);
 - b) zewnętrzny dzwonek umieszczony na ścianie budynku nastawni.
- (dowód: akta kontroli str. 3-36)

3. Pomiary natężenia ruchu na przejeździe

W okresie objętym kontrolą, na przejeździe jednokrotnie dokonano pomiarów natężenia ruchu drogowego⁶ i kolejowego⁷, tj. w dniach 15 i 16 września 2015 r. Natężenie ruchu drogowego wynosiło: 1.338, ruchu kolejowego: 170, a iloczyn ruchu na przejeździe (iloczyn średniodobowego natężenia ruchu drogowego i średniodobowego natężenia ruchu kolejowego) wyniósł: 227.460. Sposób obliczania iloczynu ruchu na przejeździe był zgodny z przepisami obowiązującego wówczas rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych⁸. Poprzednio pomiary zostały wykonane w 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 48-55)

⁵ Metryka – dokumentacja techniczno-eksploatacyjna przejazdu kolejowo-drogowego.

⁶ Wykonuje właściwy zarządca drogi.

⁷ Wykonuje zarządca kolei.

⁸ Rozporządzenie 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 usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144 ze zm.) – uchylone z dniem 14 listopada 2015 r.

Po wejściu w życie 14 listopada 2015 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, zmianie uległy m.in. warunki i sposób prowadzenia pomiarów natężenia ruchu kolejowego i drogowego oraz obliczania iloczynu ruchu, które zostały określone w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia. Zarządcy drogi i zarządcy kolei, w myśl § 92 ust. 1 rozporządzenia, zostali zobowiązani do przeprowadzenia pierwszych pomiarów natężenia ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z wymaganiami określonymi w § 14, nie później niż po upływie roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (tj. do 14 listopada 2016 r.). Zarządca kolei, zgodnie z § 92 ust. 2 rozporządzenia, uwzględniając wyniki pomiarów, o których mowa wyżej, obliczy nowe iloczyny ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych i dostosuje ich metryki do wymagań określonych w rozporządzeniu, w terminie roku od dnia otrzymania wyników pomiarów natężenia ruchu drogowego od zarządcy drogi.

Zakład, w piśmie z 9 grudnia 2015 r. do zarządcy drogi (Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku), zwrócił się z prośbą o wykonanie w 2016 r. i przesłanie wyniku pomiaru natężenia ruchu pojazdów drogowych na przejeździe. W odpowiedzi z 30 grudnia 2015 r. zarządca drogi zobowiązał się do przekazania pomiarów do końca października 2016 r., czego jednak nie uczynił. Po 4 miesiącach od upływu tego terminu (w marcu 2017 r.) Zakład zwrócił się pisemnie do zarządcy drogi, przypominając o konieczności przekazania pomiarów ruchu, jednak do czasu kontroli nie otrzymał odpowiedzi na ww. pismo, nie ponowił również próby ich uzyskania. Z informacji będącej w posiadaniu kontrolera NIK wynika, że zarządca drogi przeprowadził w dniach 27 i 28 września 2016 r. pomiary ruchu drogowego w ciągu ul. Sandomierskiej, które wykazały średnie dobowe natężenie pojazdów na poziomie 2.607 pojazdów na dobę.

Z wyjaśnień Dyrektora wynika, że nie posiada skutecznych narzędzi do egzekwowania postanowień ww. rozporządzenia w zakresie pozyskiwania danych od zarządców dróg. Jediną drogą jest pisemne wystąpienie do zarządcy drogi o podanie danych dotyczących infrastruktury przez niego zarządzanej oraz o dokonanie wymaganych prawem pomiarów natężenia ruchu drogowego i widoczności przejazdu z drogi, co niezwłocznie uczyniono po wejściu w życie ww. rozporządzenia. Ponadto Dyrektor wyjaśnił, że przy 800 przejazdach kolejowo-drogowych, które znajdują się na terenie działania Zakładu, mogą zdarzać się przypadki spowolnienia monitu do poszczególnych zarządców dróg, jednak podkreślił, że obowiązujące rozporządzenie obliuguje zarządców dróg (tak samo jak zarządców kolei) do terminowego dostarczania danych nawet bez jakichkolwiek wezwań, ponagleń i monitów i to Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku nie dopełnił tego obowiązku, pomimo że jest równorzędną stroną w przestrzeganiu postanowień ww. rozporządzenia. Dodatkowo poinformował, że przejazd ten jest przejazdem kolejowo-drogowym kategorii A, dla której to kategorii iloczyn ruchu (wynikający z natężenia ruchu kolejowego i drogowego) nie ma praktycznie znaczenia, gdyż ww. rozporządzenie nie określa górnej granicy, której nie można przekroczyć przy tej kategorii przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 56-64, 91-94)

Aktualna metryka przejazdu jest sporządzona na druku: „PKP S.A 2722-018-11 (D 819)”. Uzyskanie od zarządcy drogi wyników pomiarów natężenia ruchu pojazdów drogowych na przejeździe umożliwi Zakładowi obliczenie nowych iloczynów ruchu dla przejazdu i dostosowanie metryki do wymagań (i wzoru) określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych.

W metryce przejazdu (ostatnia poprawka w 2016 r.):

- wykazano brak „*dotychczasowej pól samoczynnej sygnalizacji świetlnej uruchamianej przez obsługę rogatki (przejazdu)*”, podczas gdy w regulaminie obsługi przejazdu (z marca 2017 r.) wykazano, że jest taka sygnalizacja. Dyrektor wyjaśnił, że błędem jest brak odnotowania w metryce przejazdu danych dotyczących pól samoczynnej sygnalizacji. Zostało to niezwłocznie uzupełnione 18 września 2017 r.
- nie odnotowano wypadku na przejeździe w dniu 10 kwietnia 2015 r., o którym mowa w pkt. 6 wystąpienia pokontrolnego. Z wyjaśnień Dyrektora wynika, że występują dwa egzemplarze metryki przejazdu (jeden znajduje się w Sekcji Eksploatacji, drugi – w Zakładzie) i wystąpiła rozbieżność pomiędzy tymi egzemplarzami, gdyż wypadek został odnotowany w egzemplarzu znajdującym się w Zakładzie, a nie został wpisany do egzemplarza znajdującego się w Sekcji, który przedłożono kontrolującemu. Zapis o wypadku uzupełniono 19 września 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 3-11, 91-108, 113)

4. Częstotliwość przejazdu pociągów i czas zamknięcia przejazdu w ciągu doby

Częstotliwości przejazdu pociągów przez przejazd i czas zamknięcia rogatki przejazdowych na przejeździe w ciągu doby ustalono na dzień 22 września 2017 r. (piątek). Z danych z Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP) i Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) wynikało, że w ciągu doby przez przejazd przejechało łącznie 194 pociągów, a czas zamknięcia rogatki przejazdowych wyniósł 9 godzin i 19 minut. Najwięcej było zamknięć trzyminutowych (75%), a najdłuższy czas zamknięcia rogatki wyniósł 12 minut i miał miejsce w godzinach wieczornych).

(dowód: akta kontroli str. 109-112)

5. Kontrole okresowe przejazdu i ich wyniki

W okresie objętym kontrolą przejazd (m.in. nawierzchnia, urządzenia SRK i nastawnia – miejsce obsługi urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe), podlegał badaniom diagnostycznym oraz okresowym kontrolom stanu technicznego, wynikającym z przepisów ustawy Prawo budowlane.

W latach 2011-2017:

- inspektorzy diagnozy ds. nawierzchni i podtorza Zakładu przeprowadzali raz w roku badania diagnostyczne przejazdu w zakresie m.in.: stanu nawierzchni kolejowej i drogowej, stanu podtorza, odwodnienia i żłobków, sprawności urządzeń technicznego wyposażenia przejazdu, oświetlenia przejazdu, stanu i kompletności oznakowania przejazdu od strony toru i drogi. Z protokołów badań diagnostycznych (7) wynikało, że stan techniczny przejazdu pozwalał na jego eksploatację w ww. okresie bez ograniczeń w ruchu kolejowym i drogowym, a wykazane w protokołach za rok 2011, 2012 i 2013 zalecenia (naprawa uszkodzonego kątownika, wyczyszczenie żłobków i uzupełnienie brakujących wskaźników W6a) zostały niezwłocznie wykonane;
- inspektorzy diagnozy ds. automatyki Zakładu przeprowadzali raz w roku badania diagnostyczne urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe, a uzyskane wyniki pomiarów oceniali w odniesieniu do przepisów i norm technicznych zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych (poprzednio w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków

technicznych), Instrukcjach: le-12 (E-24)⁹, le-5 (E 11)¹⁰ oraz dokumentacji techniczno-ruchowej napędów rogatek typu RHR 95 (poprzednio: typu JEGD50). Z protokołów badań diagnostycznych (7) wynikało, że urządzenia były zgodne w ww. okresie do eksploatacji bez ograniczeń (nie było konieczności naprawy).

(dowód: akta kontroli str. 65-76)

Badanie książki obiektu budowlanego: urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym kat. A w km 325,385 na stacji Gdańsk Południowy (na skrzyżowaniu z ul. Sandomierską) oraz protokołów kontroli okresowej przeprowadzonych w latach 2011-2017 przez pracowników Zakładu posiadających uprawnienia budowlane, wykazało, że obiekt poddawany był kontroli okresowej co najmniej raz w roku oraz co najmniej raz na 5 lat, tj. zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Z protokołów wynikało, że stan techniczny obiektu w ww. okresie był dobry, urządzenia były dopuszczone do dalszej eksploatacji bez ograniczeń (nie stwierdzono nieprawidłowości mających wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego).

(dowód: akta kontroli str. 77-83)

Badanie książki obiektu budowlanego: nastawnia¹¹, adres: Gdańsk Południe, ul. Sandomierska w km 325,300 oraz protokołów kontroli okresowej przeprowadzonych w latach 2011-2017 przez pracownika Zakładu posiadającego uprawnienia budowlane wykazało, że obiekt poddawany był kontroli okresowej co najmniej raz w roku oraz co najmniej raz na 5 lat, tj. zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Z protokołów kontroli z lat 2013-2017 wynikało, że stan techniczny elementów obiektu w ww. okresie był dobry, nie formułowano wniosków do realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 84-85)

6. Wypadki na przejeździe

W okresie objętym kontrolą na przejeździe miał miejsce jeden wypadek¹², którego przyczyną było wtargnięcie pieszego na przejazd przy zamkniętych rogatek przejazdowych. Po wypadku przeprowadzone zostało przez komisję kolejową postępowanie, w wyniku którego ustalono wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku. W protokole ustaleń końcowych komisja nie sformułowała wniosków zapobiegawczych zmierzających do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków.

Dyrektor wyjaśnił, że po wypadku Zakład nie zastosował żadnych dodatkowych zabezpieczeń, gdyż przejazd posiadał i posiada pełne zabezpieczenia wymagane przepisami i instrukcjami. Przejazd został całkowicie przebudowany w czasie modernizacji linii nr 009, która zakończyła się w 2014 r. i zgodnie z zatwierdzonym projektem uzyskał nowe, kompletne urządzenia zabezpieczające oraz wygradzenia.

(dowód: akta kontroli str. 37-47, 91, 93)

7. Kontrole wewnętrzne, zewnętrzne i audyt przejazdu oraz ich wyniki

W okresie 2011-2017 (do 11 września) kontrolerzy z Działu ds. Kontroli i Instruktażu Zakładu przeprowadzili łącznie 40 kontroli związanych z przejazdem, m.in. w zakresie: dokumentacji technicznej posterunku, dokumentowania badań i oględzin

⁹ Instrukcja konserwacji przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

¹⁰ Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

¹¹ Posterunek techniczny nastawczy mieszczący urządzenia do zdalnego sterowania ruchem kolejowym.

¹² W dniu 10 kwietnia 2015 r.

rozjazdów oraz terminowości usuwania usterek, realizacji zaleceń diagnostycznych, prawidłowości działania urządzeń SRK na przejeździe, przestrzegania przez dróżników przejazdowych obowiązków wynikających z Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7, sprawdzenia wyposażenia i widoczności z miejsca obsługi, stanu nawierzchni i osygnalizowania przejazdu, przygotowania posterunku do zamknięcia dobowego.

W wyniku kontroli stwierdzono łącznie 94 nieprawidłowości, z tego:

- 73 dotyczyły posterunku dyżurnego ruchu (m.in. braki: instrukcji, obchodów torów, wykazu rozjazdów, harmonogramu badań rozjazdów, książki D-830¹³, potwierdzenia przyjęcia do wiadomości zarządzeń antyawaryjnych i regulaminów tymczasowych, opisu grafiku zmian w służbach, a także nieprawidłowości w wystawianiu rozkazów, prowadzeniu dziennika ruchu);
- 21 dotyczyło przejazdu (m.in.: niesprawne latarki przy napędach rogatkowych, nieaktualny plan schematyczny przejazdu, niesprawna lampa sygnałowa, braki w wyposażeniu przejazdu w kolejowe znaki drogowe, tarcze i wskaźnik W-13, zanieczyszczone żłobki na przejeździe).

Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, zgodnie z treścią odpowiedzi udzielonych przez Sekcję Eksploatacji, zostały usunięte. Ponadto kontrolerzy Działu ds. Kontroli i Instruktażu sprawdzają realizację zaleceń pokontrolnych podczas najbliższej kolejnej kontroli.

W latach 2011-2017 przejazd nie był przedmiotem kontroli zewnętrznych, ani audytu.

(dowód: akta kontroli str. 86-91, 93)

8. Działania w celu poprawienia przepustowości przejazdu i współpraca z zarządcą drogi

Odnośnie podejmowanych przez Zakład działań w celu poprawienia przepustowości przejazdu Dyrektor wyjaśnił, że w latach 2011-2014, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 009, przejazd został całkowicie przebudowany. Zakres przebudowy obejmował budowę nowej nawierzchni torowej, nowych pomostów przejazdu, oświetlenia i urządzeń zabezpieczających. Dodatkowo urządzenia przejazdowe zostały powiązane z urządzeniami SRK na stacji Gdańsk Południowy, co spowodowało ograniczenie do minimum czasu zamknięcia przejazdu dla ruchu drogowo-pieszego. Ponadto z wyjaśnień Dyrektor wynika, że w latach 2011-2014 i później do 2017 r. Zakład nie podejmował współpracy z zarządcą drogi, gdyż trwający, a zakończony w 2014 r. proces inwestycyjny związany z modernizacją linii kolejowej nr 009 był prowadzony przez inną jednostkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Centrum Realizacji Inwestycji (oraz przez prawnych poprzedników tej jednostki). Rozmowy z Urzędem Miejskim w Gdańsku, mające na celu wypracowanie wspólnych rozwiązań technicznych oraz ustalenie sposobu realizacji i podziału kosztów przy budowie bezkolizyjnych skrzyżowań ulic z torami linii kolejowych nr 009 i 721 w całej dzielnicy Gdańsk Orunia (dotyczy również przedmiotowego przejazdu) aktualnie prowadzi Biuro Przygotowania Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

(dowód: akta kontroli str. 91-95)

¹³ Książka badania technicznego rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płoż hamulcowych na górkach rozrządowych.

9. Skargi i wnioski

W okresie objętym kontrolą, do Zakładu wpłynęły dwie skargi dotyczące funkcjonowania przejazdu (niezwiązane z bezpieczeństwem i płynnością ruchu na przejeździe), jeden wniosek oraz prośba o przekazanie do Biura Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wkładu do odpowiedzi na pytania zawarte w złożonej interpelacji poselskiej w sprawie serii tragicznych zdarzeń, do których dochodzi na torach trasy E65 w Gdańsku Oruni. Złożony w sierpniu 2016 r. wniosek Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, dotyczył rozważenia większej dostępności przejazdu dla potrzeb ruchu kołowego w ciągu ul. Sandomierskiej¹⁴. W odpowiedzi Zakład poinformował, że nie ma możliwości zrealizowania ww. prośby, ponieważ przejazd zamykany jest wyłącznie w przypadku przejazdów pojazdów kolejowych, a jego otwarcie następuje bezpośrednio po przejeździe pociągu z zachowaniem obowiązujących procedur.

(dowód: akta kontroli str. 114-117)

W działalności Zakładu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. 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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁵ 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 Delegatury NIK w Gdańsku.

Gdańsk, dnia 26 X 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

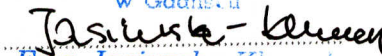
Kontroler:

Dyrektor

Hanna Rybczyńska
główny specjalista kontroli państwowej


Podpis

DYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku


Ewa Jasińska-Kluczek
podpis

¹⁴ W związku z zamknięciem przejazdu w ciągu ul. Mostowej pod Bramą Nizinną w Gdańsku (z powodu remontu) i wyznaczeniem dojazdu na Orunię Dolną ul. Sandomierską, gdzie tworzą się zatory do skrzyżowania z ul. Trakt Św. Wojciecha.

¹⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.

