



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.002.02.2017

P/17/031

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

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 „Bezpieczeństwo przewozów kolejowych”
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	Hanna Rybczyńska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/58/2017 z 10 maja 2017 r., Rafał Wieczorkowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/59/2017 z 10 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, ul. Morska 24, 81-333 Gdynia (dalej: „Zakład”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Julian Skrochocki, Dyrektor Zakładu (dalej: „Dyrektor”) (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia¹, że w latach 2016-2017 (I półrocze) Zakład prawidłowo wypełniał zadania w zakresie utrzymania linii kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo na obszarze kolejowym, a także w zakresie monitorowania sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej. Na koniec 2016 r. stan techniczny 99,7% elementów eksploatowanej infrastruktury kolejowej (tj. obiektów inżynierskich, budynków i budowli oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) oraz 88,6% linii kolejowych, był dobry lub dostateczny. Badanie wybranych książek obiektów budowlanych (18) wykazało, że obiekty poddawane były kontrolom okresowym, zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 i 2 ustawy Prawo budowlane². Ponadto Zakład prawidłowo wypełniał zadania w zakresie utrzymania infrastruktury pasażerskiej, w tym podejmował działania na rzecz poprawy stanu tej infrastruktury, zwłaszcza dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wszystkie stacje i przystanki osobowe wyposażone były w urządzenia infrastruktury pasażerskiej lub inne udogodnienia umożliwiające dotarcie na peron pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się, m.in.: dźwigi osobowe, platformy, pochylnie, przejścia w poziomie szyn lub z asystą pracownika Zakładu.

Zakład nie sprawował bezpośredniego nadzoru nad bezpieczeństwem pasażerów, mienia kolejowego i mienia powierzonego kolei. Nadzór w tym zakresie prowadziła Straż Ochrony Kolei (dalej: „SOK”), z którą Zakład współpracował, m.in. uczestniczył w patrolach zagrożonych odcinków, kontrolach punktów skupu złomu, kontrolach pracowników w zakresie trzeźwości i środków odurzających, zgłaszał zidentyfikowane zagrożenia i szkody, a także organizował narady dotyczące bezpieczeństwa z udziałem przedstawicieli SOK. Zakład opracował wymagany plan ochrony infrastruktury krytycznej i podejmował działania zapobiegające sytuacjom kryzysowym oraz sprawował skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem przewozu

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmierne 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).

towarów niebezpiecznych i zapewnił tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących takie towary.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie utrzymania linii kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo na obszarze kolejowym

Opis stanu
faktycznego

1.1. Zadania w zakresie utrzymania sprawności technicznej i eksploatacyjnej infrastruktury niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów oraz opracowanie, na podstawie wyników badań diagnostycznych, danych do sporządzania rzeczowych planów napraw i remontów związanych z utrzymaniem torów, rozjazdów, podtorza, obiektów inżynierskich, budynków i budowli realizował w Zakładzie Dział ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli we współpracy z głównymi inżynierami: ds. nawierzchni i podtorza, ds. obiektów inżynierskich oraz ds. budynków i budowli, którzy kierowali zespołami diagnostycznymi.

(dowód: akta kontroli str. 195-197)

1.1.1. Ze sprawozdania finansowego Zakładu za 2016 r. wynika, że plan branży drogowej „D” (w skład której wchodziły podbranże: nawierzchnia, podtorze i budowle geotechniczne, obiekty inżynierskie, budynki i budowle, maszyny i urządzenia, środki transportu drogowego, pojazdy kolejowe, maszyny i urządzenia do robót torowych oraz tereny kolejowe) w kwocie 30 674,0 tys. zł (plan po zmianach) został wykonany w 107%, tj. w kwocie 32 830,3 tys. zł (wraz z wykonaniem zadań nieplanowanych, które wyniosły 2 300,0 tys. zł). Niepełne wykonanie planu (najwyższe kwotowo) stwierdzono w poz. „usługi branży drogowej”, w podbranży „nawierzchnia” – plan (17 607,0 tys. zł) wykonano w kwocie niższej o 2 403,2 tys. zł (tj. w kwocie 15 203,8 tys. zł). Dyrektor wyjaśnił, że niższe wykonanie wynika z przeznaczenia ww. środków na naprawę awaryjną podtorza linii kolejowej nr 201 na szlaku Gdańsk Osowa – Gdynia Główna (po ulewnych deszczach w lipcu 2016 r.) oraz dodatkowy zakup części rozjazdowych.

Według stanu na koniec maja 2017 r. w branży drogowej wykonano 106,6% planu obejmującego ten okres (tj. styczeń – maj).

(dowód: akta kontroli str. 368-394, 418-422)

Zaplanowany zakres rzeczowy zadań w podbranżach: obiekty inżynierskie oraz budynki i budowle został w całości zrealizowany.

W podbranży nawierzchnia, w niepełnym zakresie zrealizowano następujące zadania:

- mechaniczne podbicie toru zespołem DPUS (zespół maszyn do utrzymania toru): zaplanowano podbicie 37,950 km toru, a zrealizowano 26,540 km toru – z wyjaśnień Dyrektora wynika, że wykonano natomiast więcej podbicia torów podbijarką typu MD wraz z oprofilowaniem toru – łącznie o 18,398 km toru (w tym 11,410 km toru, który nie został podbity zespołem DPUS);
- podbicie rozjazdów: zaplanowano podbicie 173 jednostek rozjazdowych, a wykonano 162 – z wyjaśnień Dyrektora wynika, że po analizie pomiarów przeprowadzonych drezyną EM120 i pomiarów geometrii wykonywanych bezpośrednio w rozjazdach, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia podbicia wszystkich zaplanowanych rozjazdów; z wyjaśnień wynika również, że były to roboty planowe, które nie posiadają, w odróżnieniu od prac o charakterze

doraźnym, waloru natychmiastowej wykonalności, mogą więc przejść do następnego planu;

- uzupełnienie podsypki tłuczniowej: zaplanowano uzupełnienie 12 125 m³, a wykonano 10 142 m³ – z wyjaśnień Dyrektora wynika, że na skutek przeprowadzonych badań torów w okresie wiosennym określono dokładnie miejsca, w których należy uzupełnić podsypkę i nie było konieczności jej uzupełniania o ww. 2 000 m³; z wyjaśnień wynika również, że ocena zapotrzebowania na podsypkę tłuczniową do prac torowych odbywa się wyłącznie na podstawie uproszczonych szacunków i zawsze określana w ten sposób ilość podsypki jest większa, zwłaszcza gdy na odcinkach robót wystąpią mniejsze podnoszenia torów, przy stosunkowo lepszym stanie istniejącej podsypki;
- napawanie rozjazdów: zaplanowano 60 rozjazdów, a wykonano 41 – z wyjaśnień Dyrektora wynika, że mniejsza liczba napawanych rozjazdów jest skutkiem wymiany w pozostałych rozjazdach samych części rozjazdowych (głównych), w których nie wykonuje się napawania (w 2016 r. zaplanowano wymianę 255 szt. części głównych, a wymieniono więcej – 293 szt.).

W podbranzu podtorze nie zrealizowano zadania:

- wzmocnienie skarpy (długość odcinka 0,015 km), jednak z uwagi na nie pogorszenie się stanu skarpy (na ww. odcinku od czasu zgłoszenia usterki w listopadzie 2015 r. dokonywana jest ciągła obserwacja podczas obchodów, objazdów linii i przeglądów diagnostycznych oraz wykonywane są pomiary kontrolne mające na celu określenie, czy postępuje osuwanie się skarpy) odstąpiono od realizacji tego zadania.

Z wyjaśnienia Dyrektora wynika, że niewykonanie w pełnym zakresie ww. zadań nie zagrażało bezpieczeństwu przewozów pasażerów i ładunków. Pozostały zaplanowany zakres rzeczowy zadań w podbranzach: nawierzchnia i podtorze został w całości zrealizowany.

(dowód: akta kontroli str. 386-394, 418-422, 708-709)

1.1.2. Analizie poddano 10 protokołów z przeglądów (badań diagnostycznych i technicznych), spośród 271, wykonanych przez Zespół Diagnostyczny ds. nawierzchni i podtorza Zakładu w I półroczu 2017 r., w których wystąpiły usterki³, tj.:

- 2 protokoły przeglądu okresowego podtorza,
- 3 protokoły badania diagnostycznego przejazdu kolejowo-drogowego,
- 5 protokołów komisijnego badania technicznego rozjazdów.

Stwierdzone w ww. protokołach:

- przeglądu okresowego podtorza potrzeby dotyczyły wykonania naprawy osuniętej ścianki oporowej oraz odchwaszczenia torów (opryski), nie wystąpiła potrzeba zamknięć torowych (usterki zostały usunięte);
- badania diagnostycznego przejazdu kolejowo-drogowego braki dotyczyły znaków drogowych (A-10, A-9 i G-1) oraz wskaźnika torowego W 13, stan techniczny przejazdów pozwalał na eksploatację bez ograniczeń w ruchu kolejowym i drogowym (w czerwcu 2017 r. wystąpiono do zarządców dróg o uzupełnienie ww. znaków, a wskaźnik W 13 został uzupełniony);
- komisijnego badania technicznego rozjazdów zalecenia dotyczyły wykonania szlifowania, napawania, wymiany lewej iglicy, wymiany zużytych podrozjazdnic

³ W I półroczu 2017 r. pracownicy Zespołu Diagnostycznego ds. nawierzchni i podtorza wykonali łącznie 601 przeglądów (badań diagnostycznych).

drewnianych (usterki zostały usunięte, a w przypadku, gdy termin ich usunięcia przypada na koniec sierpnia i grudnia 2017 r. – są w trakcie realizacji).

(dowód: akta kontroli str. 685-704)

1.1.3. W ramach sprawowanego nadzoru nad realizacją zadań wymienionych w podprocedurach branżowych, określonych w procedurze SMS-PW-014⁴, dotyczących właściwego utrzymania: nawierzchni kolejowej, podtorza, obiektów inżynierskich, budynków i budowli, przez zespoły działalności podstawowej⁵, w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Zastępca Dyrektora ds. Technicznych m.in.:

- co roku zatwierdza: harmonogramy planowanych badań diagnostycznych, badań technicznych rozjazdów, wstawek międzyrozjazdowych i przyrządów wyrównawczych (przedkładane przez Głównego Inżyniera ds. nawierzchni i podtorza), plany przeglądów obiektów inżynierskich (przedkładane przez Głównego Inżyniera ds. obiektów inżynierskich) oraz harmonogramy okresowych przeglądów budynków i budowli (przedkładane przez Głównego Inżyniera ds. budynków i budowli), a także regularnie, co miesiąc, jest informowany o ich realizacji;
- zatwierdza „Arkusze kwalifikacji drogi kolejowej do kategorii użytkowania”, które stanowią podstawę do określenia cyklu dozoru odcinków linii kolejowych, wykonywanego przez sekcje (systematyczne nadzorowanie wszystkich elementów infrastruktury pod względem bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego);
- zatwierdza wnioski na wykonanie robót remontowych lub zakup elementów w trybie awaryjnym (w przypadku występowania w protokołach z badań diagnostycznych lub kontroli okresowej zaleceń remontowych), a w przypadku wystąpienia zdarzenia nagłego (powódź, wichura) omawia dokładny sposób usunięcia awarii i przewidywany koszt naprawy (w przypadku konieczności wykonania remontów lub modernizacji wykraczających poza działalność operacyjną, na polecenie Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych główny inżynier na początku roku sporządza wnioski inwestycyjne i występuje do Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK S.A.”) o przyznanie środków celowych na konkretne zadanie);
- przynajmniej raz w roku sprawdza prawidłowość i terminowość realizacji kontroli okresowych utrzymania obiektów we właściwym stanie technicznym, zarządzając prowadzenie przez właściwego kontrolera planowych lustracji z realizacji kontroli okresowych oraz zaleceń pokontrolnych;
- w porozumieniu z głównymi inżynierami i naczelnikami sekcji ocenia stan techniczny nawierzchni kolejowej i podtorza, obiektów inżynierskich, budynków i budowli oraz możliwość wystąpienia awarii;
- przynajmniej raz na kwartał bierze udział w pouczeniach zespołów sekcyjnych i diagnostycznych, zwracając uwagę na konieczność stosowania procedur związanych z utrzymaniem bezpieczeństwa prowadzenia ruchu i dokonywaniem prawidłowych ocen technicznych elementów infrastruktury oraz monitoruje (przez wizyty w dyspozyturze Zakładu i sekcjach eksploatacji) stan przygotowania zespołów sekcyjnych do możliwości usuwania awarii;
- dokonuje własnych objazdów i obchodów linii kolejowych, sporządza notatkę/protokół, w których wykazuje wszystkie nieprawidłowości oraz polecenia

⁴ Procedura Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem pn.: „Utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej i organizacyjnej” (06.06.2016 r.).

⁵ Sekcje eksploatacji i zespoły diagnostyczne.

do wykonania i wdrożenia przez głównego inżyniera oraz przez sekcje eksploatacji;

- omawia, sporządzane co miesiąc przez głównych inżynierów, sprawozdania z wykonania planu rocznego, które następnie przesyłane są do PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli str. 352-367)

Kontrole wykonawczych komórek organizacyjnych Zakładu, w tym kontrole w zakresie techniczno-eksploatacyjnym, wykonuje Dział ds. Kontroli i Instruktażu. W okresie 2016-2017 (do 31 marca) kontrolerzy drogowi z ww. Działu przeprowadzili łącznie 157 kontroli związanych z przestrzeganiem przez komórki i stanowiska wykonawcze procedury SMS-PW-01 w zakresie podprocedur dotyczących nawierzchni, obiektów inżynierskich oraz budynków i budowli, w tym:

- 77 kontroli w zakresie szczegółowego badania przejazdów, przejść kolejowo-drogowych, w wyniku których w 62 stwierdzono nieprawidłowości (m.in.: błędy w metrykach, regulaminach, nieaktualne dane dotyczące warunków widoczności czoła pociągu, zanieczyszczone żłobki na przejazdach, braki w wyposażeniu przejazdów, uszkodzone płyty przejazdowe),
- 56 kontroli w zakresie: dokumentacji technicznej, dokumentowania badań i oględzin rozjazdów oraz terminowości usuwania usterek, realizacji zaleceń diagnostycznych, prawidłowości prowadzenia dokumentacji i diagnostyki toru bezstykowego, przestrzegania przez dróżników przejazdowych obowiązków wynikających z Instrukcji Ir-7⁶, sprawdzenia wyposażenia i widoczności z miejsca obsługi oraz kontroli pojazdu kolejowego, wyniku których w 37 stwierdzono nieprawidłowości (m.in.: brak znaku B-20, brak udziału toromistrza w badaniu rozjazdów, nieaktualny plan schematyczny drogowy lub jego brak, niezgodność kategorii przejazdu ze stanem faktycznym).

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, sekcje eksploatacji, w odpowiedzi na zalecenia i wnioski pokontrolne, każdorazowo pisemnie informowały o sposobie ich realizacji (wszystkie nieprawidłowości – zgodnie z odpowiedziami – zostały usunięte), a faktyczna realizacja zaleceń pokontrolnych była sprawdzana przez kontrolerów ww. Działu podczas najbliższej kolejnej kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 208, 233-243, 262-274)

1.1.4. Badanie pod kątem terminowości wykonywania czynności dozoru⁷ (w kwietniu 2017 r.) oraz usuwania usterek stwierdzonych w ww. procesie dozoru – wybranych sześciu obszarów podlegających obchodom tzw. normalnym⁸ z terenu działania Sekcji Eksploatacji w Gdyni (o łącznej długości 72,638 km) wykazało, że obchody ww. torów kolejowych były wykonywane zgodnie z obowiązującym cyklem dozoru, określonym w Harmonogramie ramowym w Książce kontroli obchodów D803, tj. odpowiednio: 2 razy w tygodniu (na jednym obszarze), co 7 dni (na czterech obszarach) i co 14 dni (na jednym obszarze). Po dokonanych obchodach w kwietniu 2017 r., w Książkach kontroli obchodów D803 dla ww. obszarów, nie odnotowano żadnych usterek.

(dowód: akta kontroli str. 705-707)

Badanie sześciu książek obiektów budowlanych (inżynierskich), tj. trzech wiaduktów i trzech mostów (po dwie książki z każdej sekcji eksploatacji⁹ Zakładu)

⁶ Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7 (14.06.2016 r.).

⁷ M.in. systematycznego nadzorowania stanu nawierzchni kolejowej, podtorza, obiektów inżynierskich, przytorowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń elektroenergetyki trakcyjnej i innych urządzeń.

⁸ Tj. wykonywanym regulamie przez toromistrzów lub dróżników obchodowych na całej długości wszystkich torów w cyklach dozoru określonych indywidualnie dla każdego toru lub odcinka toru i uwzględniających jego stan techniczny oraz intensywność obciążenia.

⁹ Sekcja Eksploatacji w Gdyni, Sekcja Eksploatacji w Tczewie oraz Sekcja Eksploatacji w Kościerzynie.

oraz protokołów z kontroli okresowych przeprowadzonych w okresie 2016-2017 (do 30 czerwca), wykazało, że ww. obiekty inżynieryjne były poddawane kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu ich stanu technicznego oraz kontroli okresowej, co najmniej raz na 5 lat, zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Kontrole przeprowadzili pracownicy Zakładu posiadający uprawnienia budowlane. W ostatnich protokołach kontroli okresowej sprawdzenia stanu sprawności technicznej ww. obiektów inżynieryjnych (z 2016 r.) nie stwierdzono usterek, brak było wniosków i zaleceń.

(dowód: akta kontroli str. 679-681)

Badanie sześciu książek obiektów budowlanych (po dwie z każdej sekcji eksploatacji Zakładu), tj. trzech nastawni i trzech peronów oraz protokołów z kontroli okresowych przeprowadzonych w okresie 2016-2017 (do 30 czerwca) wykazało, że ww. obiekty były poddawane kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu ich stanu technicznego oraz kontroli okresowej, co najmniej raz na 5 lat, zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Kontrole przeprowadzili pracownicy Zakładu posiadający uprawnienia budowlane. W ostatnich protokołach kontroli okresowej stanu sprawności technicznej obiektu budowlanego dotyczących ww. obiektów (w 2016 r.) w czterech przypadkach sformułowano wnioski:

- 1) Rumia, peron nr 2 (km 31,709-31,984) – w protokole z 19.10.2016 r. zawarto następujące wnioski: uzupełnić ubytki betonu w elementach ścianek peronowych oraz zabezpieczyć czoła peronu przed dalszą degradacją;
- 2) Smętowo, peron nr 2 (km 457,101-457,409) – w protokole z 18.08.2016 r. zawarto następujący wniosek: dokonać wymiany nawierzchni i podwyższenia krawędzi na drugiej krawędzi peronu;
- 3) Żukowo Wschodnie, nastawnia (km 179,511) – w protokole z 20.07.2016 r. zawarto następujący wniosek: wykonać remont pomieszczeń wewnątrz nastawni;
- 4) Gdynia Chylonia, nastawnia (km 26,480) – w protokole z 10.11.2016 r. zawarto następujące wnioski: wykonać termoizolację ścian z wykonaniem elewacji, rozebrać lub naprawić daszek nad schodami do byłej kotłowni, uzupełnić ubytki w schodach oraz wykonać izolację pionową ścian i piwnic wraz z wykonaniem prawidłowej opaski wokół budynku, wyremontować pomieszczenia piwniczne (zagrzybione).

Z wyjaśnień Głównego Inżyniera ds. budynków i budowli wynika, że w przypadku peronów w Rumi i Smętowie (wykonanie wnioskowanych prac miało na celu poprawę estetyki) oraz nastawni w Gdyni Chyloni, linii kolejowe, na których ww. obiekty się znajdują, tj. linia nr 202 i 131, ujęte są w planie do modernizacji do końca 2022 r. i z tego powodu nieuzasadnione ekonomicznie jest wykonywanie tych prac obecnie. Powyższe nieprawidłowości nie mają wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Z kolei remont nastawni w Żukowie Wschodnim zostanie wykonany do końca 2017 r. siłami własnymi Sekcji Eksploatacji w Kościerzynie.

(dowód: akta kontroli str. 669-678)

W okresie 2016-2017 (do 30 czerwca) w Zakładzie zostało przeprowadzonych pięć audytów wewnętrznych w zakresie SMS przez audytorów PKP PLK S.A. Celem audytów było potwierdzenie zgodności prowadzonych działań z wymaganiami określonymi w dokumentacji SMS (m.in. w procedurach: SMS-PW-01, SMS-PW-04, SMS-PW-08, SMS-PD-02), instrukcjach wewnętrznych oraz obowiązujących aktach prawnych, tj.:

- 1) 15.01.2016 r. – w raporcie z audytu z 13.04.2016 r. audytor wydał ocenę pozytywną z jednym spostrzeżeniem, po wdrożeniu programu działania korygującego stwierdzona niezgodność została usunięta;
- 2) 27-29.01.2016 r. – audyt prowadzony był w Zakładzie oraz PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny (dot. realizacji prowadzonych robót na linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny), w raporcie z audytu z 08.02.2016 r. – dla Zakładu audytorzy wykazali niezgodności, które po wdrożeniu programu działania korygującego zostały usunięte;
- 3) 04-05.02.2016 r. – w raporcie z audytu z 12.02.2016 r. audytor sporządził dwie karty niezgodności, po wdrożeniu programu działania korygującego stwierdzone niezgodności zostały usunięte;
- 4) 06-12.11.2016 r. – w raporcie z audytu z 21.12.2016 r. audytor sporządził dwie karty niezgodności, po wdrożeniu programu działania korygującego stwierdzone niezgodności zostały usunięte;
- 5) 07-08.06.2017 r. – w raporcie z audytu z 09.06.2017 r. audytor stwierdził zgodność działań na audytowanym obszarze z wymogami określonymi w dokumentacji SMS, regulacjach wewnętrznych PKP PLK S.A. oraz obowiązujących aktach prawnych.

(dowód: akta kontroli str. 584-611)

Ponadto, w 2016 r. w Zakładzie zostało przeprowadzonych osiem kontroli przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, głównie w zakresie nadzoru nad prowadzeniem ruchu kolejowego oraz nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami ze szczególnym uwzględnieniem przejazdów kolejowych, na których miały miejsce zdarzenia kolejowe. W wyniku jednej z ww. kontroli, przeprowadzonej w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i procesem utrzymania sieci trakcyjnej, nie stwierdzono naruszeń przepisów, a w pozostałych stwierdzono m.in. brak metryki przejścia, nieprawidłowości w metrykach, nieodpowiednie osygnalizowanie przejazdów kolejowych, niespełnianie warunków widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym, nieprawidłowe utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego oraz określenie kategorii przejazdu, błędne oznakowanie egzemplarza „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”.

(dowód: akta kontroli str. 711-712)

1.2. Zadania w zakresie utrzymania w sprawności technicznej i eksploatacyjnej infrastruktury niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów oraz nadzorowania przestrzegania przez komórki wykonawcze normatywów i wymagań technicznych dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej: „srk”), telekomunikacji kolejowej (dalej: „tk”), kontroli bezpiecznej jazdy pociągu i detekcji stanów awaryjnych taboru (dalej: „dsat”), realizował Dział ds. Automatyki i Telekomunikacji.

(dowód: akta kontroli str. 197-199)

1.2.1. Ze sprawozdania finansowego Zakładu za 2016 r. wynika, że plan branży automatyki i telekomunikacji „A” (w skład której wchodziły podbranże: urządzenia srk, urządzenia tk, urządzenia dsat, maszyny i przyrządy pomiarowe automatyki i telekomunikacji oraz urządzenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) w kwocie 6 234,0 tys. zł (plan po zmianach) został wykonany w 111,5%, tj. w kwocie 6 953,0 tys. zł (wraz z wykonaniem zadań nieplanowanych, które wyniosły 582,0 tys. zł). Niepełne wykonanie planu (najwyższe kwotowo) stwierdzono w poz. „usługi branży automatyki i telekomunikacji”, w podbranży „urządzenia tk” –

plan (768,0 tys. zł) wykonano w kwocie niższej o 309,7 tys. zł (tj. w kwocie 458,3 tys. zł). Dyrektor wyjaśnił, że niższe wykonanie wynika m.in. z likwidacji w 2016 r. (w związku z modernizacją linii kolejowych) części starych urządzeń i instalacji w ich miejsce nowych, objętych gwarancją wykonawcy oraz mniejszej ilości awarii, kradzieży i dewastacji urządzeń tk.

Według stanu na koniec maja 2017 r. w branży automatyki i telekomunikacji wykonano 91,3% planu obejmującego ten okres (tj. styczeń – maj).

Zaplanowany zakres rzeczowy zadań ww. branży został w całości zrealizowany.

(dowód: akta kontroli str. 368-375, 381-385, 398-400, 418-422)

1.2.2. W ramach sprawowanego nadzoru nad realizacją zadań wymienionych w podprocedurach branżowych, określonych w procedurze SMS-PW-01, dotyczących właściwego utrzymania urządzeń: srk, dsat i tk, przez zespoły działalności podstawowej, w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Zastępca Dyrektora ds. Technicznych m.in.:

- zatwierdza, przedkładane przez Głównego Inżyniera ds. automatyki i telekomunikacji, harmonogramy kontroli okresowych i badań diagnostycznych urządzeń srk, dsat oraz badań diagnostycznych urządzeń tk;
- regularnie, co miesiąc, jest informowany przez Głównego Inżyniera ds. automatyki i telekomunikacji o realizacji harmonogramów kontroli okresowych, badań diagnostycznych i stanie technicznym oraz przydatności do dalszego użytkowania kontrolowanych urządzeń;
- zatwierdza, w przypadku występowania w protokole z badania diagnostycznego (kontroli okresowej) zaleceń remontowych, zakwalifikowane przez komisję, zwołaną przez Głównego Inżyniera ds. automatyki i telekomunikacji w porozumieniu z Naczelnikiem Działu ds. Automatyki i Telekomunikacji, ww. urządzenia do remontu;
- przynajmniej raz w roku sprawdza prawidłowość i terminowość realizacji kontroli okresowych utrzymania ww. urządzeń we właściwym stanie technicznym, zarządzając prowadzenie przez kontrolera ds. automatyki planowych lustracji z realizacji kontroli okresowych oraz zaleceń pokontrolnych;
- podczas własnych objazdów i obchodów linii kolejowych sprawdza zagadnienia związane z realizacją procedur SMS-PW-01 z zakresu srk, dsat i tk.

(dowód: akta kontroli str. 352-367)

1.2.3. Badanie sześciu księzek obiektów budowlanych (po dwie z każdej sekcji eksploatacji Zakładu), tj. urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, m.in. typu SPA-2, SPA-2A, SPA-5, BUES 2000 oraz protokołów kontroli utrzymania obiektu budowlanego w zakresie sprawdzenia stanu technicznego przeprowadzonych w okresie 2016-2017 (do 30 czerwca), wykazało, że ww. obiekty były poddawane kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu ich stanu technicznego oraz kontroli okresowej, co najmniej raz na 5 lat, zgodnie z przepisami art. 62 ust. 1 i 2 ustawy Prawo budowlane. Kontrole przeprowadzili pracownicy Zakładu posiadający uprawnienia budowlane. W ostatnich protokołach kontroli okresowej sprawdzenia stanu sprawności technicznej ww. obiektów inżynierskich (z 2016 r. i 2017 r.) nie stwierdzono nieprawidłowości, urządzenia dopuszczono do dalszej eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 682-684)

1.2.4. W okresie 2016-2017 (do 31 marca) kontrolerzy automatyki, z Działu ds. Kontroli i Instruktażu, przeprowadzili łącznie 196 kontroli związanych z przestrzeganiem przez komórki i stanowiska wykonawcze procedury SMS-PW-01

w zakresie podprocedur dotyczących utrzymania urządzeń: srk, dsat i tk, w sprawności technicznej i eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w tym:

- 183 kontrole stanu utrzymania i działania urządzeń automatyki sterowania ruchem kolejowym, prowadzonych badań diagnostycznych na przejeździe kolejowo-drogowym, dokumentacji technicznej oraz urządzeń łączności, w wyniku których w 20 stwierdzono nieprawidłowości (m.in.: brak wymaganej widoczności sygnalizatora, niesprawne latarki na drogach rogatkowych, nieaktualne plany schematyczne urządzeń srk);
- 5 kontroli stanu utrzymania i działania urządzeń ASDEK (urządzeń przeznaczonych do detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego) oraz przeprowadzania badań diagnostycznych i przeglądów sezonowych, w wyniku których nie stwierdzono nieprawidłowości;
- 8 objazdów odcinka linii kolejowej (kontrola widoczności semaforów, wskaźników, działania urządzeń srk, spokojności jazdy, obserwacji przejeżdżających pociągów przez pracowników posterunków nastawczych i wymiana komunikatów przez radiotelefon), w wyniku których nie stwierdzono nieprawidłowości.

Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości zostały usunięte zgodnie z treścią odpowiedzi udzielonych przez sekcje eksploatacji.

(dowód: akta kontroli str. 244-261)

1.3. Zadania w zakresie utrzymania w sprawności technicznej i eksploatacyjnej infrastruktury niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów realizował Dział ds. Energetyki.

(dowód: akta kontroli str. 199-200)

1.3.1. Ze sprawozdania finansowego Zakładu za 2016 r. wynika, że plan branży energetycznej „E” (w skład której wchodziły podbranże: zasilanie sieci trakcyjnej oraz urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej, urządzenia sieci trakcyjnej, urządzenia oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego oraz instalacji elektrycznych oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów) w kwocie 20 975,0 tys. zł (plan po zmianach) został wykonany w 101,5%, tj. w kwocie 21 283,7 tys. zł (wraz z wykonaniem zadań nieplanowanych, które wyniosły 314,0 tys. zł). Niepełne wykonanie planu (najwyższe kwotowo) stwierdzono w poz. „usługi branży energetycznej”, w podbranży „urządzenia oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego oraz instalacji elektrycznych” – plan (1 621,0 tys. zł) wykonano w kwocie niższej o 111,0 tys. zł (tj. w kwocie 1 510,0 tys. zł). Dyrektor wyjaśnił, że niższe wykonanie wynika z przejścia części urządzeń Linii Potrzeb Nietrakcyjnych (SN - średniego napięcia), zabudowanych w procesie inwestycyjnym przez PKP Energetyka S.A., do której należy teraz ich utrzymanie (są to stacje transformatorowe oraz linie napowietrzne i kablowe SN), a w zakresie remontów instalacji elektrycznych – z zaoferowania przez wykonawcę niższej stawki wykonania usługi.

Według stanu na koniec maja 2017 r. w branży energetycznej wykonano 104,3% planu obejmującego ten okres (tj. styczeń – maj).

(dowód: akta kontroli str. 368-385, 418-422)

W branży energetyka, w niepełnym zakresie zrealizowano zadanie dotyczące objęcia obsługą techniczną części oświetlenia zewnętrznego, co spowodowane było brakiem takiej potrzeby z uwagi na wymianę tych urządzeń, na zmodernizowanym odcinku linii nr 226, na nowe, objęte gwarancją. Z wyjaśnienia Dyrektora wynika, że niewykonanie w pełnym zakresie ww. zadania nie zagrażało bezpieczeństwu

przewozów pasażerów i ładunków. Pozostały zaplanowany zakres rzeczowy zadań branży energetyka został w całości zrealizowany.

(dowód: akta kontroli str. 398-400, 418-422)

Z informacji uzyskanej¹⁰ z PKP Energetyka S.A. wynika, że według stanu na 30.06.2017 r. ww. Spółka zarządzała następującymi elementami infrastruktury kolejowej, związanymi z liniami kolejowymi położonymi na terenie działania Zakładu:

- 211 stacjami transformatorowymi,
- 19 podstacjami trakcyjnymi,
- 7 kabinami sekcyjnymi.

Z wyjaśnień Naczelnika Działu ds. Energetyki wynika, że bez ww. urządzeń i instalacji, wskazane w informacji uzyskanej z PKP Energetyka S.A. linie kolejowe nie zapewnią ciągłości ruchu kolejowego. Dotyczy to w szczególności podstacji trakcyjnych i kabin, które zasilają sieć trakcyjną, a PKP Energetyka S.A. na wskazanym obszarze jest ich jedynym właścicielem. Brak zasilania sieci trakcyjnej nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, powoduje tylko wstrzymanie ruchu trakcją elektryczną. Ponadto wyjaśnił, że umowy podpisane pomiędzy PKP PLK S.A. a PKP Energetyka S.A. mają charakter standardowy, jak dla pozostałych odbiorców przemysłowych i nie gwarantują bezprzerwowego zasilania w sytuacjach awaryjnych, dlatego PKP PLK S.A. w obiektach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego posiadają zasilania rezerwowe i dodatkowe urządzenia zasilające, jak UPS¹¹ i agregaty prądotwórcze zapewniające ciągłość pracy urządzeń sterujących ruchem kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 659-668)

1.3.2. W ramach sprawowanego nadzoru nad realizacją zadań wymienionych w podprocedurach branżowych, określonych w procedurze SMS-PW-01, dotyczących właściwego utrzymania urządzeń elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej (zwłaszcza urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i oświetlenia zewnętrznego) przez zespoły działalności podstawowej, w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Zastępca Dyrektora ds. Technicznych m.in.:

- co roku zatwierdza iłostan urządzeń elektroenergetycznych przewidzianych do utrzymania w trybie zlecenia dla podmiotów zewnętrznych (zakres czynności utrzymaniowych określa umowa); rola sekcji eksploatacji sprowadza się do odbiorów prac wykonywanych w ramach tzw. serwisu awaryjnego, czyli bieżącego oraz całodobowego usuwania awarii urządzeń oświetlenia zewnętrznego i eor¹² (umowa na oświetlenie jest całoroczna, a w zakresie eor obowiązuje w okresie sierpień – październik i w tym czasie odbywają się przeglądy techniczne eor);
- akceptuje, na podstawie wyników badań diagnostycznych, plany remontowe, które przesyłane są do Centrali PKP PLK S.A., a w nagłych przypadkach (np. zagrożenia dla życia lub zdrowia) decyduje o niezwłocznej realizacji naprawy w ramach przydzielonych dla Zakładu środków finansowych;
- w sposób wyrywkowy lub kompleksowy razem z Naczelnikiem Działu ds. Energetyki¹³ analizuje treść protokołów kontrolnych, będących załącznikami do Instrukcji let-9 „Wytyczne diagnozowania urządzeń elektroenergetyki

¹⁰ W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹¹ Ang.: *uninterruptible power supply* – niezakłócone zasilanie energii (urządzenie lub system, którego funkcją jest utrzymanie zasilania innych urządzeń elektrycznych lub elektronicznych w przypadku zaniku lub nieprawidłowych parametrów zasilania sieciowego).

¹² Elektryczne ogrzewanie rozjazdów.

¹³ W Zakładzie nie ma głównego inżyniera ww. branży, jego funkcję pełni Naczelnik Działu, który koordynuje pracę diagnostów.

kolejowej" (od 2017 r. pion diagnostyki w branży elektroenergetycznej pracuje na podstawie ww. Instrukcji, zgodnie z zatwierdzonym przez Zastępcę Dyrektora ds. Technicznych harmonogramem), dając wytyczne do planów remontowych lub napraw bieżących (protokoły te zawierają również ocenę stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych);

- podczas własnych objazdów i obchodów linii kolejowych sprawdza zagadnienia związane z realizacją procedur SMS-PW-01 z zakresu elektroenergetyki kolejowej.

(dowód: akta kontroli str. 352-367)

1.4. Zadania w zakresie utrzymania w sprawności technicznej i zabezpieczenie realizacji obowiązujących wymagań w zakresie eksploatacji maszyn, urządzeń technicznych i środków transportowych, a także nadzorowanie pracy kolejowego ratownictwa technicznego, należały do Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska Pracy ds. Zaplecza Technicznego, Ratownictwa i Ochrony Przeciwpowarowej (dalej: „komórka ds. zaplecza technicznego”).

(dowód: akta kontroli str. 206-207)

1.4.1. Planowanie w komórce ds. zaplecza technicznego, jak wyjaśnił Dyrektor, odbywa się we współpracy z Działem ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli, od którego ww. komórka otrzymuje wstępny „Plan kosztów robót utrzymaniowo-naprawczych dla Zakładu” (na rok 2016 była to kwota 17,0 tys. zł, z czego 14,5 tys. zł stanowiły środki na utrzymanie i naprawę nawierzchni, łącznie z chemicznym odchwaszczaniem). Dodatkowo w planie uwzględnione były naprawy bieżące i awaryjne oraz utrzymanie poziomu P2 i P3. Ponadto komórka ds. zaplecza technicznego sporządza i przekazuje do Centrali Biura Dróg Kolejowych „Harmonogram planowanych napraw pojazdów kolejowych z poziomu utrzymania P4 i P5”. Realizacja z wykonania planu jest przedkładana co miesiąc do Działu ds. Ekonomicznych, a wykonanie utrzymania poziomu P4 i P5 – w rocznym raporcie do Centrali Biura Dróg Kolejowych.

Zgodnie z rozliczeniem napraw kolejowych z zakresu poziomu utrzymania P4 i P5, w 2016 r. wykonano naprawę trzech wózków motorowych i dwóch przyczep wózków motorowych (ogółem koszt napraw wyniósł 283,3 tys. zł netto).

(dowód: akta kontroli str. 402-417)

Z „Analizy stanu ochrony przeciwpożarowej” za 2016 r. wynika, że wykonano mineralizację leśnych pasów przeciwpożarowych według nowych zasad o szerokości 4 m (78,300 km) oraz dokonano wycinki 6 807 drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 617-622)

W okresie 2016-2017 (do 31 marca) pracownicy komórki ds. zaplecza technicznego przeprowadzili łącznie osiem kontroli w zakresie przestrzegania przez komórki wykonawcze procedur związanych z funkcjonowaniem ratownictwa kolejowego i zabezpieczenia ochrony przeciwpożarowej (dalej: „ppoż.”) na zarządzanych przez Zakład liniach kolejowych. W wyniku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 615-616)

1.4.2. W ramach sprawowanego nadzoru nad realizacją zadań w zakresie właściwego funkcjonowania ratownictwa kolejowego i zabezpieczenia ochrony ppoż., Zastępca Dyrektora ds. Technicznych m.in.:

- regularnie, co kwartał, jest informowany przez Głównego Inżyniera ds. eksploatacji pojazdów o działaniu zespołu ratownictwa kolejowego

oraz omawia sprawy związane z ochroną ppoż., m.in. dotyczące: kontroli Państwowej Straży Pożarnej i innych służb w zakresie ochrony ppoż., wydanych zaleceń i stopień ich realizacji oraz postępu w wykonywaniu pasów ppoż. we wskazanych lokalizacjach;

- na podstawie przedkładanych co roku przez Głównego Inżyniera ds. eksploatacji pojazdów potrzeb zakupowych, związanych z funkcjonowaniem ratownictwa technicznego, razem z Dyrektorem sporządza plan zakupów inwestycyjnych ze środków własnych Zakładu, a następnie jest na bieżąco informowany o realizacji tego planu;
- w przypadku wystąpienia spraw wymagających podjęcia decyzji zastrzeżonych dla kierownictwa Zakładu, na codziennej odprawie eksploatacyjno-technicznej omawia temat z Głównym Inżynierem, w porozumieniu z naczelnikiem danej sekcji (w przypadku ratownictwa technicznego jest to Sekcja Eksploatacji w Tczewie);
- podczas własnych objazdów i obchodów linii sprawdza m.in. stan pasów ppoż. przy liniach kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 321-327)

1.5. Zadania z zakresu ochrony środowiska, w tym ich realizacja zgodnie z obowiązującymi przepisami i wewnętrznymi regulacjami, należały do Samodzielnego Stanowiska Pracy ds. Ochrony Środowiska (dalej: „komórka ds. ochrony środowiska”).

(dowód: akta kontroli str. 205-206)

1.5.1. Planowanie w komórce ds. ochrony środowiska, jak wyjaśnił Dyrektor, odbywa się na zasadzie współpracy z innymi działami: do Działu ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynieryjnych, Budynków i Budowli pracownik ww. komórki przekazuje zakres wycinki drzew do zrealizowania w danym roku (podział kosztów), a prognozę kosztów z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska otrzymuje Dział ds. Ekonomicznych. Pracownik komórki ds. ochrony środowiska sporządzał, wymagane przepisami prawa oraz wewnętrznymi regulacjami, okresowe sprawozdania, wykazy, raporty oraz informacje w zakresie ochrony środowiska i przedstawiał właściwym organom, instytucjom i urzędem, m.in. sprawozdania o zakresie korzystania ze środowiska i wysokości należnych opłat za rok 2016, ewidencje odpadów oraz sprawozdania w zakresie gospodarki odpadami. Ponadto Zakład był zobowiązany do sporządzenia i złożenia raportu za 2016 r. do „Krajowej bazy o emisji gazów cieplarnianych i innych substancji”, prowadzonej przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. Niezależnie od powyższego, komórka ds. ochrony środowiska przekazała do Biura Ochrony Środowiska w Centrali PKP PLK S.A. szczegółowe dane (m.in. kopie dokumentów i zestawienia) na potrzeby sporządzenia sprawozdania z działalności Spółki w zakresie ochrony środowiska za 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 402-404, 633, 642-648)

1.5.2. Pracownik komórki ds. ochrony środowiska prowadził i aktualizował ewidencję instalacji, na obszarze działania Zakładu, powodujących emisję do środowiska, tj. 38 kotłów grzewczych i 59 agregatów prądotwórczych (wg stanu na 6 czerwca 2017 r.). Ewidencja zawierała m.in.: nazwę lokalizacji (kotła/agregatu) z podziałem na poszczególne sekcje eksploatacji, oznaczenie lokalizacji, typ silnika, generatora/kotła, moc, sprawność, nazwę/rodzaj paliwa i zużycie, opłatę oraz wielkość emisji do powietrza. Ww. ewidencja prowadzona była na bieżąco, głównie w oparciu o informacje z poszczególnych sekcji (w tym dane o zużyciu paliw) oraz z Działu ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynieryjnych, Budynków i Budowli.

(dowód: akta kontroli str. 628-632)

1.5.3. W okresie 2016-2017 (I kwartał) na liniach kolejowych eksploatowanych przez Zakład wystąpiło jedno zdarzenie (w marcu 2016 r.) powodujące ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wody, gleby lub ziemi: usyp z ładunku sody (ok. 1 t) z wagonu pociągu, spowodowany otwarciem zsypu przez nieznaną sprawcę. Teren uprzątnął własnymi siłami zespół awaryjny z Sekcji Eksploatacji w Tczewie, co zapobiegło zanieczyszczeniu środowiska oraz wystąpieniu szkody.

(dowód: akta kontroli str. 626-627, 634-641)

Komórka ds. ochrony środowiska nie prowadziła odrębnego rejestru zgłoszeń dotyczących ryzyka poniesienia przez Zakład konsekwencji za nieprzestrzeganie wymagań ochrony środowiska, prowadziła natomiast rejestr wszystkich spraw.

W okresie objętym kontrolą pracownik ds. ochrony środowiska zgłosił przełożonemu trzy przypadki (ustnie, wraz z dokumentami dotyczącymi danej sprawy) ryzyka poniesienia konsekwencji za nieprzestrzeganie wymagań ochrony środowiska:

- w pierwszym przypadku było to zawiadomienie z Urzędu Miasta Rumi o wszczęciu postępowania w sprawie zniszczenia drzew rosnących na działkach w sąsiedztwie linii kolejowych (z lutego 2017 r.), którego dokonali pracownicy Zakładu (korony drzew wchodziły w skrajnie taboru i zagrażały bezpieczeństwu ruchu kolejowego) – sprawa w toku, trwa inwentaryzacja drzew, a przewidywany termin złożenia wniosku do Starosty Wejherowskiego o zgodę na wycięcie drzew to wrzesień 2017 r.;
- w drugim, sprawa dotyczyła przekroczenia dopuszczalnych poziomów emisji hałasu w porze nocnej (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzję nakładającą na Spółkę obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko) – sprawa w toku (w czerwcu 2017 r. Biuro Prawne z Centrali PKP PLK S.A. złożyło odwołanie od ww. decyzji);
- w trzecim, sprawa dotyczyła skargi poszkodowanych w zakresie stosowania środków ochrony roślin w sposób stwarzający zagrożenie dla zdrowia ludzi, zwierząt – Zakład zastosował się do zaleceń pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 649-652)

1.6. W Zakładzie nie funkcjonowała komórka ds. szkód górniczych. W latach 2016-2017 (I kwartał) na liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład nie wystąpiły szkody górnicze.

(dowód: akta kontroli str. 176-232, 275)

W działalności Zakładu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Zakład prawidłowo wypełniał zadania w zakresie utrzymania linii kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo na obszarze kolejowym.

2. Wypełnianie zadań w zakresie monitorowania sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów oraz utrzymania infrastruktury pasażerskiej

Opis stanu faktycznego

2.1. Monitorowanie utrzymania w sprawności technicznej i eksploatacyjnej infrastruktury niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów (w tym ocena sprawności eksploatacyjnej urządzeń i obiektów z podziałem na linie kolejowe o znaczeniu państwowym i lokalnym) należało do zadań Działu ds. Eksploatacji, a utrzymanie w sprawności technicznej i eksploatacyjnej ww. infrastruktury – do Działu

ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynieryjnych, Budynków i Budowli, Działu ds. Automatyki i Telekomunikacji oraz Działu ds. Energetyki.

(dowód: akta kontroli str. 195-202)

2.1.1. Według stanu na 31.12.2016 r. Zakład zarządzał 52 liniami kolejowymi o łącznej długości 1.172,664 km, z tego 564,597 km stanowiły linie o znaczeniu państwowym, a 608,067 km linie pozostałe (z tego 210,252 km były to linie nieeksploatowane, ale podlegające stałemu nadzorowi i ocenie stanu technicznego). Długość linii kolejowych, w porównaniu do 2015 r. (1.215,160 km), zmniejszyła się o 42,496 km linii pozostałych, zaś długość linii kolejowych nieeksploatowanych na koniec 2015 r. wynosiła 252,748 km.

Wg stanu na dzień:

- 31.12.2015 r. stan techniczno-eksploatacyjny 464,029 km linii kolejowych (tj. 48,2% ogółu linii kolejowych eksploatowanych przez Zakład) był dobry, 358,082 km (37,2%) – dostateczny, a 140,301 km (14,6%) – niezadowolający (w tym 52,956 km linii kolejowych o znaczeniu państwowym, przy czym w zależności od odcinka, na ww. liniach obowiązywały ograniczenia prędkości od 20 do 100 km/h);
- 31.12.2016 r. stan techniczno-eksploatacyjny 543,990 km linii kolejowych (tj. 56,5% ogółu linii kolejowych eksploatowanych przez Zakład) był dobry, 308,243 km (32,0%) – dostateczny, a 110,179 km (11,5%) – niezadowolający (w tym 48,690 km linii kolejowych o znaczeniu państwowym, przy czym w zależności od odcinka, na ww. liniach obowiązywały ograniczenia prędkości od 20 do 100 km/h).

(dowód: akta kontroli str. 276-280, 710)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych wynika, że działania nadzorcze dotyczące stanu technicznego linii kolejowych prowadzone są w sposób ciągły i wynikają z odpowiednich instrukcji wewnętrznych PKP PLK S.A. (np. Id-7, Id-8, Id-14). Podstawową działalność nadzorczą prowadzi pion diagnostyczny, a sekcje eksploatacji wykonują systematyczne dozоровanie i konserwację linii kolejowych. Wykazane linie kolejowe o niezadowolającym stanie technicznym są to linie czynne, na których prowadzony jest ruch pociągów, ale ich stan techniczny kwalifikuje je do podjęcia działań o zakresie i charakterze inwestycyjnym, przekraczającym zadania remontowe. W tym przypadku działania koncentrują się na stałym monitorowaniu i określaniu parametrów użytkowych (maksymalnej prędkości pociągów), z którymi takie odcinki mogą być bezpiecznie eksploatowane. Zakres robót naprawczych, których zadaniem byłoby doprowadzenie ich do stanu dostatecznego lub dobrego, musi mieć w takich przypadkach charakter prac inwestycyjnych (najczęściej są to odcinki linii kolejowych ze znacząco wyeksploatowanymi podkładami drewnianymi lub betonowymi albo z innymi zużytymi komponentami nawierzchni). Dla większości tych odcinków linii są już wdrożone programy inwestycyjne, a dla pozostałych obniżono parametry eksploatacyjne (prędkość pociągów) tak, aby ich użytkowanie było bezpieczne.

(dowód: akta kontroli str. 283-289)

Remontami (pracami modernizacyjnymi) objęto w 2016 r. ogółem 91,428 km linii kolejowych (w tym 84,528 km o znaczeniu państwowym), których stan techniczno-eksploatacyjny był dostateczny. Na rok 2017 zaplanowano remont 70,500 km linii kolejowych (w całości o znaczeniu państwowym), których stan techniczno-eksploatacyjny był dostateczny.

(dowód: akta kontroli str. 281)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że prace remontowe prowadzone są głównie na liniach o dostatecznym stanie technicznym, gdyż są to linie eksploatowane, a zasadą jest stała poprawa stanu technicznego odcinków linii kolejowych znajdujących się w stanie dostatecznym, w celu niedopuszczenia do przejścia elementów infrastruktury kolejowej w stan niezadowalający, który wymaga wykonania prac o charakterze inwestycyjnym. W związku z powyższym, zarówno plan, jak i wykonanie remontów, zostały skoncentrowane na liniach o znaczeniu państwowym, będących w stanie dostatecznym i głównie dotyczą odcinków, na których prowadzony jest najintensywniejszy ruch pociągów, bądź takich, na których stan techniczny najszybciej się pogarsza.

Przeprowadzenie robót remontowych w 2016 r. na 91,428 km linii kolejowych i zaplanowanie na 2017 r. takich remontów na długości 70,5 km, wynikało z następujących powodów:

- systematycznie zwiększa się ilość odcinków o stanie dobrym – przyrost o 79,961 km w ciągu ostatniego roku,
- systematycznie maleje ilość odcinków o stanie dostatecznym (po remontach) – spadek o 49,839 km w ciągu ostatniego roku,
- systematycznie maleje ilość odcinków o stanie niezadowalającym (po inwestycjach) – spadek o 72,636 km,
- charakter działań utrzymaniowych związanych z corocznym planowaniem remontów jest związany z bieżącymi potrzebami, wynikającymi z bieżących ocen technicznych elementów infrastruktury, które rzutują na rodzaj prac remontowych niezbędnych do wykonania: czasami jest to ciągle podbicie i regulacja toru (praca o charakterze liniowym i dużej wydajności w km toru), a w innym przypadku punktowe podbicia lub wymiany podkładów, podrozdajnic (prace o charakterze miejscowym i niewielkiej wydajności w km toru), stąd zmienna jest ilość tzw. potrzeb remontowych wyrażanych w km linii kolejowych.

(dowód: akta kontroli str. 284-289)

2.1.2. Na koniec 2016 r. stan techniczny pozostałej infrastruktury niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów, znajdującej się na liniach eksploatowanych przez Zakład, tj.:

- 1.368 obiektów inżynierskich (przepusty – 1.009, wiadukty – 171, mosty – 110, przejścia nad torami – 40, ściany oporowe – 35 i kładki – 3) był, w przypadku: 380 – dobry i 988 – dostateczny (żaden nie był w stanie niezadowalającym);
- 576 budynków¹⁴ (nastawnie, strażnice przejazdowe i posterunki ruchu – łącznie 104) i budowli (głównie perony – 264, wiaty peronowe i pozostałe budowle m.in. ogrodzenia stacji, place i drogi ładunkowe, rampy, dojścia do peronów) był, w przypadku: 247 – dobry, 285 – dostateczny, a w czterech – niezadowalający;
- 568 urządzeń srk (urządzenia stacyjne, liniowe i zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych) był, w przypadku 392 – dobry, 172 – dostateczny, a w czterech – niezadowalający (jedno urządzenie stacyjne i trzy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych);
- urządzeń elektroenergetycznych (m.in. urządzeń sieci trakcyjnej, elektrycznego ogrzewania rozjazdów, oświetlenia zewnętrznego), był następujący:
 - linii zasilających Sn 15 kV napowietrznej i kablowej (łącznie 44,862 km) oraz stacji transformatorowych (33 szt.) – dobry,
 - sieci trakcyjnej, z 749,560 tkm¹⁵: 489,383 tkm – dobry, 252,095 tkm – dostateczny i 8,082 tkm – niezadowalający,

¹⁴ W tym 40 budynków zostało określonych jako zbędne.

¹⁵ Torokilometr.

- oświetlenia zewnętrznego, z 334 kpl.: 214 – dobry, 118 – dostateczny i dwóch – niezadowolający).

(dowód: akta kontroli str. 297-320)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że ww. budowlami, których stan techniczny określono jako niezadowolający, są:

- trzy perony nieczynne dla ruchu pasażerskiego, nieeksploatowane od wielu lat, które z uwagi na zdegradowaną nawierzchnię zostały zakwalifikowane do ww. stanu technicznego, przy czym stan ten nie ma wpływu na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów,
- ogrodzenie usytuowane wzdłuż linii kolejowej, które jest zbędne (linie kolejowe, na których dopuszczalna prędkość pociągów wynosi 100 km/h, nie wymagają wygradzania) i wdrożono proces likwidacyjny tego środka trwałego.

Odnosnie stanu technicznego ww. czterech urządzeń srk, Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że:

- w jednym przypadku są to urządzenia stacyjne typu VES „Pintsch” z 1934 r., które pomimo, że są w dużej mierze wyeksploatowane, to nadają się do eksploatacji, jednak brak jest do nich części zamiennych. Z uwagi na zakwalifikowanie tej linii do modernizacji, na spotkaniu z Dyrektorem Projektu tego przedsięwzięcia – potwierdzono (w czerwcu 2017 r.) włączenie do zakresu robót inwestycyjnych wymianę urządzeń srk,
- w trzech przypadkach były to urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejazdach kolejowych (typu Ericson), które zostały zdemontowane, a w ich miejsce zainstalowano nowoczesne, komputerowe urządzenia (w lutym 2017 r. dokonano odbioru końcowego ww. urządzeń).

Odnosnie stanu technicznego ww. sieci trakcyjnej Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że jest ona na stacji Gdynia Postojowa, przeznaczonej wyłącznie do obsługi technicznej próżnych składów pasażerskich przewoźnika PKP Intercity, gdzie obowiązuje prędkość pociągów max 20 km/h. Stacja ta jest zbędna dla potrzeb PKP PLK S.A. i powinna zostać przejęta (wzorem innych tego typu stacji technicznych) przez przewoźnika, któremu służy. W związku z wieloletnią odmową PKP Intercity przejęcia tej stacji, Spółka, która w dalszym ciągu będzie dążyć do przekazania całej infrastruktury Gdynia Postojowa jej użytkownikowi, nie prowadzi tam żadnych robót remontowo-modernizacyjnych, a jedynie utrzymuje przejezdność torów, rozjazdów i innych elementów infrastruktury, umożliwiając ich eksploatację z niewielkimi prędkościami jazdy taboru kolejowego. Z uwagi na znaczne wyeksploatowanie elementów sieci trakcyjnej, pochodzącej z lat 60-tych XX wieku, jej stan określono jako niezadowolający, jednak w istniejącym stanie sieć ta może być eksploatowana, co potwierdzono w protokole z badań diagnostycznych.

Natomiast odnośnie stanu technicznego ww. dwóch kompletów oświetlenia zewnętrznego, Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że jeden komplet, w związku z wyeksploatowaniem, będzie wymieniony (100 szt. słupów oświetleniowych i 200 opraw) – przewidywane rozpoczęcie prac remontowych w lipcu 2017 r., a drugi znajduje się na stacji objętej przebudową w ramach modernizacji linii i całe oświetlenie zostanie wymienione na nowe (przedsięwzięcie prowadzi PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny).

(dowód: akta kontroli str. 321-327)

2.1.3. Do prowadzenia ewidencji ograniczeń prędkości została wyznaczona baza POSEOR – Poznański System Ewidencji Ograniczeń Prędkości i ich Rozliczania. Obsługa dobową (bieżąca) i wprowadzanie danych do bazy POSEOR w Zakładzie, ze względu na całodobową pracę na stanowisku dyspozytora i otrzymywane „adresy

czternaście" (telegraficzne przesyłanie danych o wprowadzanych lub odwoływanych ostrzeżeniach doraźnych), jest prowadzona przez pięciu dyspozytorów i administratora systemu, którym jest pracownik Działu ds. Eksploatacji.

Dyspozytor będący w zmianie odpowiada za:

- bieżące odbieranie telegramów służbowych „adres czternaście”,
- analizę treści telegramów oraz wyjaśnienie u nadawcy wątpliwości lub błędów,
- wprowadzanie na bieżąco danych z otrzymanych telegramów „adres czternaście” do bazy POSEOR oraz wysyłanie, po każdej aktualizacji, na serwer centralny za pomocą aplikacji POSEOR POCZTA.

Administrator systemu POSEOR w Zakładzie m.in. weryfikuje, uzupełnia na bieżąco dane wprowadzane przez dyspozytora oraz dokonuje bieżącej aktualizacji stałych ograniczeń prędkości na podstawie otrzymanych zmian do Wykazu Ostrzeżeń Stałych.

Baza POSEOR prowadzona była zgodnie z instrukcją, tj. „Podręcznikiem Eksploatacji dla stanowisk edycji danych w Zakładach Linii Kolejowych, czyli stanowiska dyspozytora zakładowego (IZDD) oraz stanowiska administratora systemu (IZDK lub IZES)”.

(dowód: akta kontroli str. 290-296, 442-446)

Według stanu na 31.12.2016 r. na liniach kolejowych Zakładu wprowadzone były 72 ograniczenia dopuszczalnych prędkości lub inne obostrzenia ruchu kolejowego, głównie z powodu:

- ograniczonej widoczności na przejeździe (23),
- czynników eksploatacyjnych – 19, z tego 16 ograniczeń prędkości z uwagi na brak wymaganej drogi hamowania na ostatnim odstępie samoczynnej blokady liniowej, wprowadzone na skutek zmiany Instrukcji PKP PLK S.A. Ie-4 oraz 3 ograniczenia, które wynikały z wprowadzonej obsługi przejazdu kategorii A przez drużynę manewrową (pociagową), co powoduje konieczność zatrzymania pociągu i strzeżenia przejazdów na miejscu,
- po robotach inwestycyjnych (11), wynikały głównie z niestabilności kolejowych budowli ziemnych, bądź nieodpowiedniej widoczności semaforów,
- układu geometrycznego toru (8),
- przekroczonego iloczynu ruchu na przejeździe (4) – dotyczą przejazdów kat. D zlokalizowanych na linii nr 229 (odcinek Lębork-Leba), dla których wymagane jest podwyższenie ich kategorii (obecnie trwają prace związane z opracowywaniem dokumentacji przedprojektowej dla modernizacji tego odcinka ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020, w której przewidziano wyposażenie ww. przejazdów w aktywne urządzenia zabezpieczające, co spowoduje podwyższenie ich kategorii i odwołanie ograniczeń prędkości),
- robót torowych w trakcie (2),
- złego stanu technicznego obiektu (2),
- innych przyczyn (2) – słaba radiołączność (czasowe ograniczenia, wprowadzone 21.10.2016 r. i związane z pracami budowlanymi – przekrycie torowiska w wyniku budowy tzw. Forum Gdańsk, odwołane 12.04.2017 r. w związku z odbiorem zabudowanych urządzeń radiołączności zapewniających pełne pokrycie zasięgiem radiołączności na wysokości ww. Forum,
- przebudowy urządzeń srk (1).

Ograniczenia prędkości: w 10 przypadkach były do 20 km/h, w dwóch do 30 km/h, w siedmiu do 40 km/h, w ośmiu do 50 km/h, w siedmiu do 60 km/h, w pięciu

do 70 km/h, w czterech do 80 km/h, w jednym do 90 km/h, w siedmiu do 100 km/h, w czterech do 130 km/h, w 12 do 140 km/h i w dwóch do 150 km/h.

Według stanu na 31.03.2017 r. liczba ograniczeń ruchu kolejowego wynosiła 96 i w porównaniu do stanu na 31.12.2016 r. wzrosła o 24, głównie z powodu: ograniczonej widoczności na przejeździe (42)¹⁶, po robotach inwestycyjnych (do 15), innych przyczyn (do trzech), robót na obiekcie (do jednego), natomiast zmalała tylko w jednym przypadku (w związku z przebudową urządzeń srk – z jednego do zera), a w pozostałych pozostała na tym samym poziomie.

(dowód: akta kontroli str. 282-289, 321-351)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że wzrost ten wynikał głównie z wprowadzenia nowych ograniczeń prędkości na linii nr 211 Chojnice – Kościerzyna (z 3 do 22) na skutek przeprowadzonych badań widoczności i weryfikacji wyników pomiarów. Analiza wykazała, że zgodnie z postanowieniami 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 usytuowania¹⁷, nie są spełnione warunki widoczności pociągu z drogi dla dopuszczalnych prędkości pociągów, więc zgodnie z pkt 6 Załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia określono prędkość pociągów, dla jakiej warunki będą zgodne z wymaganymi i do takiej wartości ograniczono prędkość pociągów na długości tzw. trójkątów widoczności. Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił również, że Zakład podejmuje działania związane z likwidacją ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych, które polegają na systematycznych zmianach kategorii takich przejazdów na C, B lub A, czyli na budowie na takich przejazdach systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu. Jednak w związku z tym, że ich budowa (instalacja) wiąże się z koniecznością przeprowadzenia prac inwestycyjnych, działania te polegają na zgłaszaniu potrzeb inwestycyjnych do Centrali PKP PLK S.A. w tym zakresie – obecnie zgłoszono potrzebę zabudowy urządzeń zabezpieczających na 29 przejazdach, a zaakceptowano zabudowę takich urządzeń na 10 przejazdach (realizacja w najbliższej przyszłości).

Ponadto Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśnił, że analiza ograniczeń dopuszczalnych prędkości i występowanie innych utrudnień eksploatacyjnych jest przedmiotem codziennej działalności Zakładu. W godzinach porannych odbywa się odprawa, w której uczestniczą: Dyrektor, zastępcy oraz naczelnicy działów technicznych i eksploatacyjnego i każde wprowadzone lub odwoływane ograniczenie eksploatacyjne oraz wydarzenie mające wpływ na ruch pociągów jest referowane i oceniane, a następnie formułowane są wnioski i decyzje, które podlegają praktycznie natychmiastowej realizacji. Rezultatem działań Zakładu jest całkowity brak ograniczeń prędkości z uwagi za zły stan toru, będący konsekwencją jakości utrzymania, ponadto wyeliminowano całkowicie ograniczenia prędkości do 30 km/h i mniej na liniach magistralnych i pierwszorzędnych (jedyne taki zakład na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.). Zakład jest trzecim z kolei zakładem o najmniejszej długości ograniczeń prędkości na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

W Zakładzie nie następuje radykalne zmniejszenie się ilości ograniczeń prędkości z dwóch powodów:

¹⁶ W zdecydowanej większości (30 przypadków) jest to spowodowane rozrostem upraw leśnych zmniejszających widoczność czoła pociągu (pracownik ds. ochrony środowiska, jak wyjaśnił Zastępca ds. Technicznych, wystąpił lub wystąpi w najbliższym czasie do właściwego starosty o wydanie zezwolenia na wycinkę).

¹⁷ Dz. U. z 2015 r. poz. 1744.

- 1) wszystkie ograniczenia możliwe do zlikwidowania w trybie bezinwestycyjnym zostały usunięte,
- 2) pozostały ograniczenia, głównie związane z koniecznością wykonania robót inwestycyjnych w branży sterowania ruchem kolejowym, które polegają na: instalowaniu nowych urządzeń i systemów zabezpieczających na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przebudowie urządzeń samoczynnej blokady liniowej (wydłużenie odstępów blokowych).

Zakład sukcesywnie zgłasza potrzeby inwestycyjne w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 282-289)

2.1.4. Zasady prowadzenia ewidencji zdarzeń (tj. poważnych wypadków, wypadków i incydentów) określone były w Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 (dalej: „Instrukcja Ir-8”). W Zakładzie ewidencja zdarzeń, jakie miały miejsce na zarządzanych liniach kolejowych, prowadzona była zgodnie z przepisami ww. Instrukcji (§ 38), w formie elektronicznej, w bazie Wypadki i Wydarzenia i była na bieżąco aktualizowana przez wyznaczonego pracownika Działu ds. Eksploatacji (w czasie nieobecności zastępowanego przez Naczelnika), posiadającego uprawnienia do pracy w ww. bazie.

W latach 2016-2017 (I kwartał) na liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład miało miejsce 67 zdarzeń, z tego: 36 wypadków i 31 incydentów¹⁸. W ww. okresie nie było poważnych wypadków. Główną przyczyną powstania wypadków było przechodzenie przez tory przez osoby postronne w miejscach niedozwolonych, tj. poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach (w 18 przypadkach), zaś incydentów – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu, powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (w 10 przypadkach).

(dowód: akta kontroli str. 423-447)

Po każdym zdarzeniu prowadzone było postępowanie w sprawie wypadku lub incyduentu przez komisję kolejową, która szczegółowo ustalała wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku (incyduentu) oraz formułowała w protokole ustaleń końcowych wnioski zapobiegawcze, które podlegały wykonaniu. Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych wyjaśnił, że niezależnie od tego, jakie były wnioski, każdy wypadek (incydent) podlegał omówieniu na pouczeniach okresowych z pracownikami stosownych pionów oraz dodatkowo w czasie szkoleń doraźnych na stanowiskach pracy. Ponadto Zakład, w uzgodnieniu z Biurem Bezpieczeństwa, szczególnie w przypadku zdarzeń zawinionych, opracowuje Biuletyn Informacyjny o zdarzeniu, który zawiera opis zdarzenia i jego przyczyn, wnioski zapobiegawcze, dodatkowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa (określone przez Zakład) oraz zalecenia Centrali PKP PLK S.A., a następnie przedstawia go pracownikom. W okresie objętym kontrolą w Zakładzie opracowano trzy Biuletyny Informacyjne.

Ponadto Dyrektor, zgodnie z wymogiem § 44 Instrukcji Ir-8, w okresie objętym kontrolą zorganizował dwie narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom, przy czym roku 2016 dotyczyła narada zorganizowana 14.04.2017 r. W trakcie ww. narady (zwanej „naradą antyawaryjną”) Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych dokonał ogólnej oceny stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie Zakładu, przedstawiając szczegółową „Analizę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego na

¹⁸ Odpowiednio: 26 wypadków i 26 incydentów w 2016 r. oraz 10 wypadków i 5 incydentów w I kwartale 2017 r.

terenie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni za rok 2016" w porównaniu do roku poprzedniego. W naradzie uczestniczyli, poza pracownikami kierownictwa Zakładu i sekcji, przedstawiciele m.in. przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, SOK, Policji, Państwowej Straży Pożarnej. Podczas narady wspólnie wypracowano kierunki działań zapobiegawczych i na zakończenie przyjęto do realizacji cztery wnioski.

(dowód: akta kontroli str. 442-446, 448-483)

2.1.5. Zakład, w okresie objętym kontrolą, prowadził analizę stanu bezpieczeństwa na zarządzanych liniach kolejowych: codziennie, okresowo i rocznie, a także w dłuższych okresach, zależnie od sytuacji i potrzeb. Analiza codzienna to prowadzona w dni robocze analiza zapisów dyspozytora w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (dalej: „SEPE”), udokumentowana wpisem dyrektora na wydruku oraz poranne odprawy prowadzone w biurze Zastępcy Dyrektora ds. Eksploatacyjnych, gdzie podejmowane są m.in. decyzje o sposobie realizacji i usuwaniu nieprawidłowości. Wiele decyzji podejmowanych jest też na bieżąco (ustnie, telefonicznie), np. po zaistnieniu wypadku czy incydentu, powołanie komisji. W gestii Zastępcy Dyrektora ds. Eksploatacyjnych jest bieżące śledzenie zapisów w SEPE, a każde wyjście z Zakładu kończy się rozmową bezpośrednią z dyspozytorem o stanie awaryjności, czy bezpieczeństwa i wpisem w Dzienniku dyspozytora. Analiza okresowa przeprowadzana była głównie na spotkaniach w formie podsumowań. Analiza roczna to przede wszystkim prace związane z opracowaniem przez Zakład „Raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego za 2016 r.”, który zawierał m.in. informacje: o zarządzanej strukturze, o stanie bezpieczeństwa kolei (łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI), w tym inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa oraz o wynikach i doświadczeniach związanych z audytem wewnętrznym i zewnętrznym, a także podsumowanie zimy prowadzone na corocznej naradzie w Zakładzie, na którą zapraszani są przedstawiciele przewoźników i firmy odśnieżającej, a także opisana w pkt 2.1.4. wystąpienia pokontrolnego narada antyawaryjna i przedstawiona na niej „Analiza bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni za rok 2016”.

(dowód: akta kontroli str. 457-464, 484-508, 612-614)

Zakład opracował „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2016” (dalej: „Program”), który został zatwierdzony 29 grudnia 2015 r. Zgodnie ze sprawozdaniem z realizacji Programu za cały rok sprawozdawczy 2016, spośród 107 zaplanowanych działań, 105 Zakład zrealizował całkowicie, zaś dwa działania (w ramach zadania pn.: „Realizacja wieloletniego programu inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej”):

- wymiana izolatorów sieci trakcyjnej na kompozytowe (nr D.1.1.4.),
- wymiana urządzeń kotwienia ciężarowego na bezciężarowe urządzenia naprężające (nr D.1.1.5.),

zrealizował częściowo m.in. z uwagi na brak środków finansowych.

Z wyjaśnień Dyrektora ds. Eksploatacyjnych wynika, że w pierwszym przypadku, zgodnie z umową zawartą 26.09.2016 r., dostawę izolatorów kompozytowych dla Zakładu przewidziano w 2017 r., co jest realizowane, a w drugim – w związku z brakiem kradzieży urządzeń napinających sieć trakcyjną poprzez zastosowanie na terenie Zakładu obciążników polimerowych (wcześniejsza wymiana metalowych na polimerowe), ze względów ekonomicznych nie zastosowano bezciężarowych urządzeń napinających, tym samym nie wystąpiono o przyznanie dodatkowych środków.

Oceny realizacji działań ujętych w Programie dokonywano m.in. na organizowanej przez Zakład naradzie poświęconej zapobieganiu zdarzeniom (tzw. narada antyawaryjna).

(dowód: akta kontroli str. 509-588)

2.2. Zadania w zakresie wdrażania i nadzorowania przestrzegania przez wykonawcze komórki organizacyjne standardów oraz wymagań technicznych i eksploatacyjnych systemów infrastruktury pasażerskiej i systemów monitoringu CCTV¹⁹ należały do Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska Pracy ds. Infrastruktury Pasażerskiej (dalej: „komórka ds. infrastruktury pasażerskiej”).

(dowód: akta kontroli str. 209)

2.2.1. Na plan działalności komórki ds. infrastruktury pasażerskiej składało się kilka branż, obecnie plan łączy ze sobą branże automatyki, budowl i obiektów oraz obsługę podróżnych. Środki na realizację planu działalności ww. komórki dzielą się na dwie części:

- pierwsza część środków przyznawana jest przez Centralę PKP PLK S.A. i wynika z podpisania przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej umów centralnych na świadczenie usług utrzymania czystości w wybranych lokalizacjach, wygłaszanie komunikatów megafonowych i świadczenie usługi telekomunikacyjnej związanej z informacją pasażerską,
- druga część są to środki, o które wnioskuje Zakład (na wykonanie napraw i doposażenie), dotyczą estetyzacji (o środki wnioskuje Główny Inżynier ds. budynków i budowli) i usuwania skutków dewastacji (wnioskuje pracownik komórki ds. zaplecza technicznego).

Ze sprawozdania finansowego Zakładu za 2016 r. wynika, że plan branży pasażerskiej „Z” (w skład której wchodziły podbranże: estetyzacja i informowanie podróżnych) w kwocie 5 078,0 tys. zł (plan po zmianach) został wykonany w 100,4%, tj. w kwocie 5 100,8 tys. zł.

Według stanu na koniec maja 2017 r. w branży pasażerskiej wykonano 99,7% planu obejmującego ten okres (tj. styczeń – maj).

(dowód: akta kontroli str. 368-375, 381-385, 402-409)

2.2.2. Według stanu na dzień 23.05.2017 r. Zakład zarządził 64 stacjami i 81 przystankami osobowymi, w tym 10 bez zatrzymań pociągów pasażerskich. Każda z ww. 145 stacji (i przystanków osobowych) wyposażona była w urządzenia infrastruktury pasażerskiej lub inne udogodnienia umożliwiające dotarcie na peron pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się, takie jak:

- dźwigi osobowe, platformy pionowe, platformy przyschodowe – 20,
- pochylnie – 21,
- przejścia w poziomie szyn – 51,
- przejścia z asystą pracownika Zakładu – 14,
- mieszane (np. pochylnia i przejście w poziomie szyn) – 13,
- wejście na peron z poziomu placu przydworcowego – 26.

W piśmie z 04.04.2017 r. z Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PKP PLK S.A., skierowanym do Zakładów Linii Kolejowych, przypomniano, że zgodnie z art. 22 ust. 1 Rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym²⁰, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. ma obowiązek udzielać osobom

¹⁹ System telewizji przemysłowej pozwalający na śledzenie z odległości zdarzeń rejestrowanych przez jedną do nawet kilkuset kamer jednocześnie. W skład systemu wchodzi głównie rejestratory i kamery, z których obraz jest transmitowany do centrum odbiorczego, gdzie personel na monitorach może obserwować rejestrowane zdarzenia.

²⁰ Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007 r., str. 14 ze zm.).

o ograniczonej możliwości poruszania się na tych stacjach pasażerskich, na których obecny jest personel, tak by osoby te były w stanie wsiąść do pociągu (przesiąść się lub wysiąść). W praktyce, asysta pracowników powinna odbywać się od miejsca oczekiwania pasażera do drzwi pociągu, lub od drzwi pociągu – do wyjścia z obszaru stacji. W związku z powyższym, zgodnie z art. 23 ww. rozporządzenia – to przewoźnik powinien zapewnić pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu.

(dowód: akta kontroli str. 653, 655-658)

Ponadto ww. stacje i przystanki osobowe były wyposażone w następujące urządzenia infrastruktury pasażerskiej (będące na stanie PKP PLK S.A.):

- zegary (179),
- megafony (840),
- urządzenia SDIP²¹ (97),
- urządzenia monitoringu wizyjnego CCTV (13).

Na 47 stacjach i przystankach osobowych brak jest ww. urządzeń infrastruktury pasażerskiej, w tym na ww. 10, na których nie zatrzymują się pociągi. Są to małe lokalizacje z niewielkim ruchem pasażerskim. Lokalizacje te, jak wyjaśniła specjalista z komórki ds. infrastruktury pasażerskiej, podlegać będą w przyszłości modernizacji lub rewitalizacji i w trakcie tych prac zostaną uzupełnione o ww. urządzenia. Dodatkowo Zakład dzierżawi urządzenia będące własnością PKP Utrzymanie sp. z o.o. (99 zegarów i 292 megafony).

(dowód: akta kontroli str. 656-658)

2.2.3. Komórka ds. infrastruktury pasażerskiej posiada informacje o aktualnym stanie urządzeń infrastruktury pasażerskiej i monitoringu wizyjnego CCTV na terenie działania Zakładu. Urządzenia infrastruktury pasażerskiej i monitoringu CCTV są cyklicznie monitorowane przez audytorów danej Sekcji Eksploatacji. Audyty dla lokalizacji: Gdynia Główna i Gdańsk Główny odbywają się codziennie, inne lokalizacje są audytowane na podstawie Raportu o stanie Infrastruktury Pasażerskiej (trzy razy w tygodniu), przy czym lista lokalizacji jest wybierana przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej (lokalizacje te są cyklicznie zmieniane). Innym sposobem na sprawdzanie stanu urządzeń infrastruktury pasażerskiej i monitoringu wizyjnego CCTV jest wykonywanie audytów czystości, podczas których sprawdzane są, oprócz stanu czystości elementów infrastruktury pasażerskiej, także urządzenia. Losowanie tych lokalizacji odbywa się poprzez platformę audytową (24 lokalizacje dziennie) – maszyna do losowania lokalizacji znajduje się w Centrali PKP S.A. Audytorzy poszczególnych Sekcji Eksploatacji dokonują także audytu według indywidualnego harmonogramu. Wszelkie rozbieżności w działaniu urządzeń są na bieżąco zgłaszane do komórki ds. infrastruktury pasażerskiej (w dni robocze), w pozostałe – do dyspozytora zakładowego.

(dowód: akta kontroli str. 655-658)

Spośród 145 stacji i przystanków osobowych – sześć było wyposażonych w systemy monitoringu wizyjnego CCTV, z tego: jeden przystanek osobowy nowo wybudowany w 2012 r. (Gdańsk Stadion Expo) oraz cztery przystanki osobowe (Różyny, Ciepłowo, Miłobądz, Lisewo) i jedna stacja (Tczew) zmodernizowane w 2012 r.

Zakład nie posiadał informacji o ilości i rodzaju zdarzeń, związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów, ustalonych w drodze monitoringu wizyjnego CCTV na sześciu ww. stacjach i przystankach osobowych zarządzanych przez Zakład. Podgląd na przystanku Gdańsk Stadion Expo realizowany był przez pracowników ochrony

²¹ System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.

stadionu (monitoring usytuowany jest na nastawni „Zp-1” i włączany głównie na czas trwania imprez masowych, a dodatkowe łącze z podglądem z tego systemu znajduje się w pomieszczeniu ochrony stadionu), a na pozostałych przez pracowników SOK – podgląd znajduje się na posterunku SOK w Tczewie, jako jednostki w strukturach PKP PLK S.A., która realizuje zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na obszarach będących w zarządzie Spółki (szerzej opisano w pkt 3.1. wystąpienia pokontrolnego).

Zakład ma możliwość uzyskania nagrań zarejestrowanych zdarzeń.

(dowód: akta kontroli str. 654-658)

W działalności Zakładu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Zakład prawidłowo wypełniał zadania w zakresie monitorowania sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej niezbędnej do prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury pasażerskiej.

3. Wypełnianie zadań w zakresie ochrony pasażerów, mienia kolejowego i mienia powierzonego kolei do przewozu, na obszarze działalności Zakładu przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym

Opis stanu faktycznego

3.1. Spośród 434 obiektów i urządzeń zarządzanych przez Zakład, służących bezpośrednio realizacji przewozów kolejowych i mających zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (114 posterunków ruchu, 73 stacji, 81 przystanków osobowych, 166 przejazdów i przejść kolejowo-drogowych), monitoringiem CCTV objętych zostało 94 (pięć przystanków, jedna stacja, 88 przejazdów i przejść kolejowo-drogowych), przy czym wszystkie obiekty i urządzenia objęte były nadzorem SOK. Zakład nie posiada informacji o ilości i rodzaju zdarzeń wykrytych przez monitoring CCTV stacji i przystanków, podjętych w związku z tymi zdarzeniami działań oraz efektach tych działań, ponieważ obsługę monitoringu prowadzi SOK, za wyjątkiem przystanku Gdańsk Stadion Expo, gdzie obsługę monitoringu prowadzą pracownicy ochrony stadionu. Za pomocą monitoringu CCTV w latach 2016-2017 (I kwartał) zidentyfikowano 37 zdarzeń dotyczących urządzeń (uszkodzenie urządzeń rogatkowych). Zdarzenia te zgłoszono Policji w celu ukarania sprawców i uzyskania odszkodowania. Ponadto zainstalowanych było 10 urządzeń stwierdzenia końca pociągu (kamer służących wyłącznie monitoringowi ruchu kolejowego).

(dowód: akta kontroli str. 140)

Z wyjaśnień Dyrektora wynika m.in., że monitoringiem CCTV objęto wszystkie przejazdy i przejścia, które ze względu na brak widoczności z miejsca ich obsługi wymagają takiego monitoringu. Obecnie na terenie Zakładu prowadzone są inwestycje, które obejmują budowę na obiektach systemów monitoringu CCTV. Za przygotowanie i realizację inwestycji odpowiedzialne są Biuro Strategii i Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A., które decydują m.in. o uwzględnieniu w nich monitoringu CCTV. W czasie realizacji inwestycji Lokalne Centrum Sterowania (dalej: „LCS”): Gdynia, Gdańsk, Tczew i Malbork, nie brano pod uwagę doposażenia peronów, przejść pod torami, rozjazdów, itp., w systemy monitoringu CCTV. Objęcie monitoringiem CCTV pięciu przystanków i stacji LCS Tczew wynikało z częstych dewastacji wybudowanej infrastruktury. Ponadto w systemy monitoringu CCTV będą wyposażone wszystkie stacje i przystanki osobowe na linii E65, w ramach zadania

„Projekt i zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym warstwy nadrzędnej dla 8 LCS-ów na linii kolejowej E-65 Warszawa-Gdynia”. Projekty modernizacji stacji i przystanków na pozostałych liniach także uwzględniają montaż systemów monitoringu CCTV.

(dowód: akta kontroli str. 171-173)

Zakład nie prowadzi bezpośrednio ochrony mienia powierzonego kolei do przewozu i nie sprawuje nadzoru w tym zakresie. Z wyjaśnień Dyrektora wynika m.in., że Zakład świadczy usługi polegające na realizacji rozkładu jazdy pociągów, który powstaje na zamówienie przewoźników, ale nie odpowiada za ochronę mienia powierzonego przewoźnikom do przewozu. Nadzór w tym zakresie sprawuje SOK. Do zadań Zakładu w ramach działań związanych z ochroną tego mienia należy m.in.: udział w przeglądach (patrolach) najbardziej zagrożonych odcinków, obserwacja składów pociągów przewożących ładowne wagony i zgłaszanie do służb porządkowych w razie ich naruszenia, systematyczna likwidacja czynników ograniczających prędkość biegu pociągów uniemożliwiająca wskakiwanie do jadącego pociągu, ograniczenie zatrzymywania pociągów przed semaforem wjazdowym, a także zadania określone w „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach na terenie województwa pomorskiego”, m.in.: zabezpieczenie własnych torów odstawczych (postojowych) poprzez instalacje systemów CCTV, fotopułapek, ogradzanie terenu, wprowadzenie ochrony fizycznej i elektronicznej oraz doświetlenie terenu. Ponadto w lutym 2016 r. przedstawiciel Zakładu brał udział w naradzie na temat bezpieczeństwa przesyłek przewożonych transportem kolejowym do stacji Gdynia Port oraz oczekujących na przekazanie klientowi, dotyczącej poprawy bezpieczeństwa przewozu przesyłek towarowych i zapobiegania kradzieżom, z udziałem przedstawicieli PKP PLK S.A., przewoźnika PKP Cargo S.A., SOK i Policji. Na naradzie ustalono, że prowadzona będzie dalsza współpraca pomiędzy podmiotami.

(dowód: akta kontroli str. 6-8, 44-72, 141-156)

W latach 2016-2017 (I kwartał) tylko jeden przewoźnik (PKP Cargo S.A.) zgłaszał do Zakładu roszczenia dotyczące odszkodowań za mienie powierzone kolei do przewozu, które zostało skradzione lub zniszczone, przy czym w większości przypadków nie zidentyfikowano czy wystąpiły one na obszarze działalności Zakładu. Inni przewoźnicy nie występowali z takimi roszczeniami, co zdaniem Dyrektora może świadczyć, że w ich przypadku takie zdarzenia nie wystąpiły.

Ww. przewoźnik zgłosił roszczenia dotyczące 40 takich zdarzeń (37 w 2016 r. i trzy w I kwartale 2017 r.), z czego: 34 przypadki kradzieży (31 w 2016 r. i trzy w I kwartale 2017 r.), jeden przypadek zniszczenia kontenera i towaru oraz pięć przypadków próby kradzieży (stwierdzono brak plomb i otwarte drzwi kontenerów bez braków w towarze). Łączna wartość skradzionego mienia wyniosła 102,4 tys. zł. Zakład nie posiada danych dotyczących wysokości odszkodowań wypłaconych przez PKP PLK S.A. za ww. mienie.

(dowód: akta kontroli str. 39-43)

Z wyjaśnień Dyrektora wynika, że:

- do Zakładu są przekazywane od ww. przewoźnika protokoły ustaleń końcowych, w których określone są prawdopodobne okoliczności zdarzeń i wielkość poniesionych strat, a ponieważ na podstawie tych protokołów nie można stwierdzić winy Zakładu za powstałe zdarzenia, Zakład nie widzi podstaw do uznania odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku chuligańskiego napadu, czy też w okresie, kiedy to wagony znajdowały się w dyspozycji

przewoźnika. Ingerencja osób trzecich jest zdarzeniem nagłym i nieprzewidywalnym, a Zakład nie może ponosić odpowiedzialności za ochronę przejeżdżających pociągów, czy za pozostawione przez przewoźnika pojazdy kolejowe, szczególnie że większość zdarzeń występuje poza obszarem zarządzanym przez Zakład;

- Zakład nie zawiera umów na sprzedaż tras z przewoźnikami (jest to realizowane na szczeblu spółek), w związku z czym nie może ponosić bezpośrednich kosztów za straty w mieniu powierzonym przewoźnikom;
- informacje o wielkości strat powstałych na skutek kradzieży i dewastacji, które zostały ujawnione na obszarze Zakładu, przesyłane są do Biura Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. celem dalszego ich procedowania.

(dowód: akta kontroli str. 119-120)

3.2. W jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A. obowiązują zasady i procedury dotyczące działań w sytuacjach kryzysowych, w tym związanych z zagrożeniami terrorystycznymi, m.in.:

- Procedura SMS-PW-06 „Zarządzanie kryzysowe”, której celem jest:
 - wspieranie kierownictwa Spółki, kierowników jednostek organizacyjnych, w procesie reagowania kryzysowego poprzez tworzenie struktury zespołów zarządzania kryzysowego, określenie ich zadań oraz zasad obiegu informacji w sytuacjach zagrożeń i sytuacjach kryzysowych,
 - w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej – podjęcie działań mających na celu opanowanie zaistniałej sytuacji w drodze zaplanowanych działań;
 - „Zasady organizacji systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy” i „Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie zaistnienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wprowadzone 16 czerwca 2015 r.²² w celu usprawnienia i zachowania ciągłości zarządzania procesem eksploatacyjno-przemysłowym w razie zagrożeń i wystąpienia sytuacji kryzysowych;
 - Procedury reagowania kryzysowego w przypadku wystąpienia: katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych oraz awarii technicznych oraz moduły zadaniowe dla poszczególnego rodzaju stopni alarmowych;
- oraz inne dokumenty związane z ww. procedurą SMS-PW-06:
- Instrukcja Ir-8;
 - Instrukcja dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej Ir-13;
 - Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15;
 - Instrukcja o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16 (dalej: „Instrukcja Ir-16”);
 - Procedura SMS-PD-01 „Nadzór nad dokumentami i zapisami”;
 - Procedura SMS-PW-05 „Ochrona linii i obiektów kolejowych”;
 - Procedura SMS-PW-03 „Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych”;

²² Stanowiące załącznik do uchwały nr 519/2015 zarządu PKP PLK S.A. z 16 czerwca 2015 r. w sprawie organizacji systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie zaistnienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.

– Rejestr zagrożeń.

(dowód: akta kontroli str. 73-75, 103-115)

Ponadto, zgodnie z wymogiem art. 6 ust. 5 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym²³, Zakład opracował plany ochrony infrastruktury krytycznej, w celu wskazania możliwych zagrożeń oraz kierunków działań i zadań w zakresie ochrony obiektów, nakierowanych na zapewnienie ciągłości funkcjonowania w razie zagrożeń, awarii, ataków i innych zdarzeń zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie. Plany te zostały uzgodnione z podmiotami wymienionymi w § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej²⁴ i zawierają elementy wymagane § 2 ust. 3 tego rozporządzenia. Plany te stanowią załączniki do planu ochrony infrastruktury krytycznej PKP PLK S.A., przechowywanego w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 109)

W latach 2016-2017 (I półrocze) na obszarze działalności Zakładu nie wystąpiły sytuacje kryzysowe²⁵, w tym o charakterze terrorystycznym.

(dowód: akta kontroli str. 116)

W ramach działań zapobiegającym sytuacjom kryzysowym Zakład w latach 2016-2017 (do maja) podejmował następujące działania:

- na posterunkach ruchu zamieszczono plakaty informujące o sposobach postępowania w sytuacji zagrożenia „incydentem bombowym”,
- przeprowadzono dla pracowników warsztaty i prezentacje z procedur terrorystycznych,

ponadto, jak wynika z wyjaśnień pracownika zatrudnionego na samodzielny stanowisku pracy ds. ochrony informacji, spraw obronnych i kryzysowych, do zadań którego należało m.in. prowadzenie zagadnień w zakresie sytuacji kryzysowych – pracownicy Zakładu zostali zobowiązani do wzmożenia czujności i zdecydowanych reakcji na wszelkie sygnały świadczące o możliwości wystąpienia zagrożenia o charakterze terrorystycznym.

(dowód: akta kontroli str. 73-102, 117-118)

3.3. Z wyjaśnień Dyrektora wynika m.in., że działania regionalnych Zakładów Linii Kolejowych i SOK w zakresie bezpieczeństwa przewozów kolejowych skorelowane są ze sobą na poziomie Centrali PKP PLK S.A. i dlatego nie określono odrębnych zasad współpracy na poziomie regionalnym. Współpraca Zakładu z Komendą Regionalną SOK w Gdańsku (dalej: „KR SOK w Gdańsku”) polegała m.in. na: przekazywaniu do KR SOK w Gdańsku (zgodnie z wnioskiem Komendy Głównej SOK) miesięcznych planów kontroli pracowników w zakresie trzeźwości, wspólnym prowadzeniu patroli w miejscach zwiększonego ryzyka występowania zagrożeń, wspólnym prowadzeniu kontroli punktów skupu złomu oraz kontroli pracowników w zakresie trzeźwości i środków odurzających, bieżącym (alarmowym) zgłaszaniu zidentyfikowanych przez Zakład zagrożeń (m.in. poprzez dostęp do SEPE), przekazywaniu przez Zakład miesięcznych zestawień szkód wynikających z kradzieży i dewastacji mienia kolejowego ze wskazaniem miejsc ich powstania oraz udziału SOK w naradach antyawaryjnych podsumowujących roczną działalność

²³ Dz. U. z 2017 r., poz. 209.

²⁴ Dz. U. z 2010 r. Nr 83, poz. 542.

²⁵ Na potrzeby kontroli przyjęto, że „sytuacja kryzysowa” to stan, w którym wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, w pociągach lub innych pojazdach kolejowych, z wyłączeniem zagrożeń i spraw związanych z obronnością kraju, wymagający działań specjalnych ze strony jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo kolejowych przewozów pasażerów i ładunków.

Zakładu w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. SOK nie przekazywała do Zakładu informacji (sprawozdań) o prowadzonych działaniach w zakresie ochrony życia i zdrowia ludzkiego, mienia i przestrzegania przepisów porządkowych, ponieważ obecne uregulowania nie nakładają takiego obowiązku. Sprawozdania takie przekazywane są przez SOK bezpośrednio do Centrali PKP PLK S.A., która je analizuje i w uzasadnionych przypadkach formułuje odpowiednie wnioski do realizacji przez Zakład, przy czym w latach 2016-2017 Zakład takich wniosków nie otrzymał.

(dowód: akta kontroli str. 6-38, 448-456)

W działalności Zakładu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Zakład nie sprawował bezpośredniego nadzoru nad bezpieczeństwem pasażerów, mienia kolejowego i mienia powierzonego kolei. Nadzór w tym zakresie prowadził SOK, z którym Zakład współpracował, m.in.: uczestniczył w patrolach zagrożonych odcinków, kontrolach punktów skupu złomu, kontrolach pracowników w zakresie trzeźwości i środków odurzających, zgłaszał zidentyfikowane zagrożenia i szkody, a także organizował narady dotyczące bezpieczeństwa z udziałem przedstawicieli SOK. Zakład opracował wymagany plan ochrony infrastruktury krytycznej i podejmował działania zapobiegające sytuacjom kryzysowym.

4. Wypełnianie zadań w zakresie udostępniania tras dla pociągów przewożących towary niebezpieczne

Opis stanu faktycznego

W latach 2016-2017 (I kwartał) Zakład przeprowadził łącznie 261 kontroli wewnętrznych (206 w 2016 r. i 55 w I kwartale 2017 r.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych przez zespoły działalności podstawowej. Kontrole te obejmowały przestrzeganie przepisów Instrukcji Ir-16, z tego: 34 (27 w 2016 r. i 7 w I kwartale 2017 r.) dotyczyło przyjęcia towarów do przewozu²⁶, a 227 (179 w 2016 r. i 48 w I kwartale 2017 r.) dotyczyło przewozu towarów²⁷. Kontrole dotyczyły prawidłowości realizacji zadań przez pracowników sekcji eksploatacji, przy czym w zakresie szkoleń – także instruktorów. W wyniku tych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości i konieczności podejmowania działań. W ww. okresie nie wystąpiły awarie lub zdarzenia, dlatego kontroli w tym zakresie nie prowadzono.

(dowód: akta kontroli str. 129-131)

Zakład posiada jeden tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne (Stacja Gdynia Port). W ww. okresie Zakład przeprowadził trzy kontrole wewnętrzne (wszystkie w 2016 r.) w zakresie przestrzegania przepisów Instrukcji Ir-16, dotyczące stanu techniczno-eksploatacyjnego ww. toru. Jedna kontrola polegała na przeprowadzeniu badań technicznych i pomiaru toru, dwie kontrole dotyczyły sprawdzenia, czy jego stan odpowiada warunkom technicznym dla takich torów, a jedna z nich dotyczyła także prowadzenia dokumentacji związanej z przewozem takich towarów, oznakowania wagonów, ich zabezpieczenia i wyposażenia technicznego. W wyniku tych kontroli

²⁶ Zakres kontroli dotyczył: zgodności dostarczonego (dyżurnemu ruchu przez licencjonowanego przewoźnika) wykazu pojazdów w składzie pociągu, z informacją ujętą w informatycznym Systemie Wspomagania Dyżurnego Ruchu (dalej: „SWDR”), zgłoszenia (dyżurnemu ruchu przez maszynistę) gotowości pociągu do odjazdu, przekazywania informacji i sposobu sprawowania nadzoru podczas realizacji przewozów.

²⁷ Zakres kontroli dotyczył: przestrzegania zasad bezpieczeństwa, dokumentowania, przekazywania informacji i sposobu sprawowania nadzoru podczas realizacji przewozów.

stwierdzono m.in., że tor spełnia warunki techniczne, nie stwierdzono nieprawidłowości i konieczności podejmowania działań.

Ponadto Zakład, w porozumieniu z przewoźnikiem Lotos Kolej sp. z o.o., ma możliwość odstawiania takich wagonów na udostępniony tor zlokalizowany na bocznicę Grupy Lotos.

(dowód: akta kontroli str. 121-128, 132-139)

Z wyjaśnień Doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów wynika m.in., że:

- przeprowadzona analiza wykorzystania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne wykazała, że od 2012 r. nie były one wykorzystywane. Innym takich torów na terenie działalności Zakładu nie wyznaczono z uwagi na brak potrzeb, przy czym zaplanowano wybudowanie nowych torów na stacjach Gdynia Port, Gdańsk Port Północny i Gdańsk Zaspas Towarowa. W przypadku uwolnienia się materiału niebezpiecznego Państwowa Straż Pożarna podejmuje decyzję o przebiegu akcji ratowniczej i dokona na miejscu zabezpieczenia lub przeładunku materiału do sprawnej jednostki transportowej;
- w PKP PLK S.A. nie wprowadzono wewnętrznych zasad bezpieczeństwa przy ustalaniu tras przewozu towarów niebezpiecznych. Spółka ma ustawowy obowiązek udostępniania infrastruktury kolejowej i zapewnienia do niej dostępu licencjonowanym przewoźnikom i nie może w żadnym zakresie ograniczyć tego dostępu. Wszystkie linie kolejowe przewidziane dla przewozu towarów na terenie zarządzanym przez Zakład są przewidziane także do przewozu towarów niebezpiecznych, przy warunku, że przewozy te są realizowane zgodnie z przepisami międzynarodowymi, tj. „Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID”, stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COFTIF), której Polska jest stroną;
- Zakład nadzoruje przestrzeganie przez zespół działalności podstawowej postanowień Instrukcji Ir-16 przez systemy SEPE i SWDR.

(dowód: akta kontroli str. 121, 127, 157-170)

Monitorowanie trasy przewozu takich przesyłek przez obszar zarządzany przez Zakład umożliwiają systemy SEPE oraz SWDR.

(dowód: akta kontroli str. 157-170)

W działalności Zakładu w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Zakład sprawował skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnił tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących takie towary.

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 Kontroli²⁸ 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 11 sierpnia 2017 r.

Kontroler:

Rafał Wieczorkowski
główny specjalista kontroli państwowej



podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

2 up.

WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku



Ewa Duszcza

podpis

²⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.