



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.009.01.2016

P/16/029

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin

T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66

lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/029 – Bezpieczeństwo ruchu na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontroler	1. Ewelina Czerepska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/6/2016 z dnia 15.04.2016 r., 2. Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/9/2016 z dnia 18.04.2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ¹ ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Włodzimierz Wiatr, Dyrektor ² od dnia 2.06.2015 r. Wcześniej: Zbigniew Zarychta od dnia 1.02.2011 r. (dowód: akta kontroli str. 5-7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie³ działalność PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie w zakresie utrzymywania w należyтым stanie technicznym przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych w latach 2015-2016 (do dnia 23.06.2016 r.)⁴.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- nierzetelnego i niezgodnego z przepisami art. 24 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 września 1994 r. o rachunkowości⁵ prowadzenia ksiąg rachunkowych i ewidencji obiektów inżynierskich. W prowadzonych przez Zakład ewidencjach ujęto 2 kładki dla pieszych (na stacji Rokita⁶ oraz przy granicy państwa w okolicach miejscowości Kołbaskowo⁷), pomimo iż zostały one wcześniej zlikwidowane,
- nieaktualnienia pomiaru natężenia ruchu kolejowego wykonanego w 2010 r. lub latach wcześniejszych na 160 przejazdach kategorii A, B, C i D, co było niezgodne z przepisami wskazanymi w pkt 2 Załącznika nr 1 do 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 usytuowanie⁸,

¹ Dalej: ZLK lub Zakład.

² Dalej: Dyrektor.

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

⁴ Okres objęty kontrolą obejmował lata 2015-2016 (I półrocze). Dane statystyczne obejmowały okres 2011-2015.

⁵ Dz.U. z 2013 r., poz. 330 ze zm. Dalej: „ustawa o rachunkowości”.

⁶ Kładka dla pieszych na linii 401 km 46,217.

⁷ Kładka dla pieszych na linii 409 km 10,057.

⁸ Dz.U. poz. 1744; dalej „rozporządzenie w sprawie skrzyżowań”.

- braku przeprowadzania rocznych kontroli stanu technicznego 2 przejść pod torami (na stacji Szczecin-Niebuszewo⁹ i stacji Wysoka Kamieńska¹⁰) wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹¹,
- nierzetelnego sporządzenia i prowadzenia metryk dla 20 z 22 badanych przejazdów,
- nieoznakowania 5 tzw. „dzikich przejść”,
- licznych nieprawidłowości mających negatywny wpływ na stan bezpieczeństwa 10 przejazdów kolejowo - drogowych i 8 kolejowych obiektów inżynierskich poddanych oględzinom w toku kontroli NIK. Na wszystkich przejazdach brak było poziomych linii wygradzających, o których mowa w pkt 1.2. załącznika Nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach¹². Stwierdzono również m.in.: brak lub niewłaściwe umieszczenie znaku W6a, brak części zamknięć i tablic z zakazami wstępu na 2 wyłączonych z eksploatacji przejściach nad torami, brak 4 pierścieni pod wkrętami podkładów, a także brak przegród uniemożliwiających wchodzenie na gzymsy schodów tunelu dla pieszych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory kolejowe.

1.1. Prowadzenie dokumentacji eksploatacyjno – technicznej przejazdów i przejść przez tory kolejowe.

Zakład – według Regulaminu organizacyjnego¹³ – jest jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, której zadaniem jest m.in.: zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym m.in. sprawność techniczno-eksploatacyjną.

Na obszarze działania Zakładu¹⁴, wg stanu na 31.12.2015 r., znajdowało się 106 czynnych linii kolejowych o długości łącznej 1.820,8 km¹⁵.

(dowód: akta kontroli str. 27-86, 88-91, 305-306)

Na liniach zarządzanych przez Zakład znajdowało się 38 obiektów inżynierskich do przeprowadzenia ruchu pieszego nad i pod liniami kolejowymi¹⁶, z czego 28 stanowiły przejścia podziemne pod torami, a 10 - kładki dla pieszych. Nie było obiektów inżynierskich typu wiadukt i tunel z wydzielonym ciągiem dla ruchu pieszego.

Na podstawie protokołów z kontroli pięcioletniej, przeprowadzonej przez Zakład w 2015 r., ustalono, że na 38 obiektów inżynierskich:

- stan techniczny 11 obiektów zostały oceniony na 4¹⁷,
- stan techniczny 20 obiektów został oceniony na 3¹⁸,

⁹ Przejście pod torami na linii 406, km 8,302.

¹⁰ Przejście pod torami na linii 401 w km 53,14.

¹¹ Dz.U. z 2016 r., poz. 290; dalej: „Prawo budowlane”.

¹² Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie znaków drogowych.

¹³ Wprowadzonego Decyzją Nr 20/2014 Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie z dnia 17.09.2014 r. zmienionego Decyzją nr 14/2015 z dnia 26.05.2015 r., Decyzją 18/2015 z dnia 4.12.2015 r.

¹⁴ Obszar działania Zakładu obejmował województwo zachodniopomorskie, część województw pomorskiego, lubuskiego oraz wielkopolskiego.

¹⁵ Na obszarze województwa zachodniopomorskiego długość zarządzanych przez Zakład linii wyniosła 1.370,9 km, w województwie pomorskim – 267,5 km, w wielkopolskim – 160,5 km, lubuskim -21,9 km.

¹⁶ Zwane dalej: „obiektami inżynierskimi”.

¹⁷ Ocena 4 – dobra - (ocena w skali od 0 do 5) wskazuje na uszkodzenia powierzchniowe lub zanieczyszczenia lub defekty wewnętrzne nieświadczące o procesach degradacji.

- stan techniczny 3 obiektów został oceniony na 2¹⁹.

Pozostałe obiekty nie zostały poddane kontroli okresowej w 2015 r., co opisano w punkcie 1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 307-313)

Na liniach zarządzanych przez Zakład znajdowało się 1.040 przejazdów kolejowo-drogowych²⁰, w tym 165 przejazdów zakwalifikowanych do kategorii A²¹, 60 – kategorii B²², 98 – kategorii C²³, 635 – kategorii D²⁴, 82 – kategorii E²⁵ oraz F²⁶.

Na podstawie analizy 10 protokołów z przeprowadzonej w 2015 r. rocznej kontroli skrzyżowań linii kolejowych z drogami ustalono, że:

- stan techniczny 5 przejazdów zostały oceniony na 3,
- stan techniczny 5 przejazdów zostały oceniony na 4.

(dowód: akta kontroli str. 314-345, 361)

Zakład do ewidencjonowania, gromadzenia i zarządzania danymi o obiektach inżynierskich i przejazdach wykorzystywał zintegrowany system informatyczny wspomagający zarządzanie - SAP – MT oraz system „Baza Przejazdów Kolejowych”. Przeprowadzony w toku kontroli NIK objazd sprawdzający linii 401, na odcinku 53 km (od stacji Szczecin-Dąbie do stacji Wysoka Kamieńska), wykazał, iż na tym odcinku znajdowały się wyłącznie przejazdy kolejowe zaewidencjonowane w „Bazie Przejazdów Kolejowych” Zakładu.

Według dokumentacji Działu Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli Zakładu, pisemne i ustne zgłoszenia o funkcjonowaniu tzw. „dzikich przejść” dokonywali pracownicy posterunków Służby Ochrony Kolei.

(dowód: akta kontroli str. 362-375)

Na obszarze działania Zakładu, według stanu na 30.03.2016 r., znajdowało się 10 linii kolejowych o zawieszonych przewozach, na których zaewidencjonowano 125 przejazdów. Zakład zarządzał 2 liniami posiadającymi decyzję o likwidacji²⁷, na których zaewidencjonowano 18 przejazdów.

Naczelnik Działu Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli Zakładu wyjaśnił, iż w celu utrzymania w odpowiednim stanie technicznym przejazdów na ww. liniach, w latach 2011 – 2014, na 9 przejazdach²⁸ w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu drogowego, zdemontowano nawierzchnię drogową z płyt wielkogabarytowych i zabudowano nawierzchnią bitumiczną. Na pozostałych przejazdach nie zachodziła potrzeba wykonania napraw. Zgodnie z Instrukcją o dozowaniu linii kolejowych, na liniach wyłączonych z eksploatacji dokonuje się obchodów torów jeden raz na 6 miesięcy.

(dowód: akta kontroli str. 376-392)

¹⁸ Ocena 3 – dostateczna - (ocena w skali od 0 do 5) wskazuje na uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nieobniżających jednak przydatności użytkowej elementu.

¹⁹ Ocena 2 – niedostateczna - (ocena w skali od 0 do 5) wskazuje na uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany.

²⁰ Zwanych dalej „przejazdami”.

²¹ Kategoria A obejmuje przejazdy użytku publicznego z rogatkami zamykającymi całą szerokość jezdni oraz chodnik, lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych. Wyposażone są także w sygnalizację świetlną i należą do najlepiej strzeżonych przejazdów.

²² Kategoria B są to przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami.

²³ Kategoria C obejmuje przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei.

²⁴ Kategoria D są to przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek oraz bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej, nie posiadają urządzeń ostrzegawczych, co oznacza, że są oznakowane jedynie znakiem drogowym.

²⁵ Kategorię E stanowią przejścia użytku publicznego.

²⁶ Kategoria F są to przejazdy i przejścia użytku niepublicznego.

²⁷ Tj. linia 411 (odcinek Stargard – Siekierki), linia 420 (Worowo - Wysoka Kamieńska).

²⁸ Tj. 5 przejazdów na linii 212 (odcinek Bytów Korzybie), 3 przejazdów na linii 410 (Mirosławiec - Kalisz Pomorski), 1 przejazdu na linii 411 (Stargard Szczeciński – Pyrzyce).

Według stanu na dzień 31.12.2015 r. i na dzień 30.03.2016 r., Zakład w prowadzonej ewidencji środków trwałych ujął wszystkie obiekty liniowe będące w jego zarządzie²⁹ oraz wszystkie obiekty inżynieryjne³⁰, zgodnie z art. 4 ust. 3 pkt 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 5 oraz art. 17 ust. 1 ustawy o rachunkowości. Przejazdy nie stanowiły samodzielnego środka trwałego i były przypisane do linii.

(dowód: akta kontroli str. 393-396, 402-403)

Badanie dokumentacji 52 z 1.040 przejazdów kolejowo-drogowych wykazało, iż nadana przez Zakład kategoria przejazdu odpowiadała iloczynowi ruchu właściwego dla danego typu przejazdu lub była wyższa. Badanie nie ujawniło przypadków eksploataowania przejazdów z przekroczonym iloczynem ruchu. Zakład nie dokonywał zawieszenia obsługi na przejazdach kategorii A.

W badanym okresie Zakład dokonał 15 zmian kategorii przejazdów, w tym 1 polegającej na przekwalifikowaniu przejazdu z kategorii A na B. Pozostałe przejazdy zostały przekwalifikowane z kategorii niższej na wyższą³¹.

Zastępca Dyrektora Jacek Krzemiński wyjaśnił, iż przyczyną dokonanego przekwalifikowania przejazdu kategorii A na kategorię B było (...) wytypowanie przejazdu do projektu „Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń” (...). Założenia projektu obejmowały centralizację prowadzenia ruchu lub jego pełną automatyzację poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń umożliwiających podniesienie poziomu bezpieczeństwa eksploatacji oraz eliminację błędów ludzkich.

(dowód: akta kontroli str. 408-437)

1.2. Okresowe kontrole przejazdów na liniach kolejowych oraz obiektach inżynieryjnych służących do przeprowadzania ruchu pieszego przez tory kolejowe.

Zakład sporządził roczny plan przeglądów inżynieryjnych na 2015 r. i 2016 r., w którym zaplanował dokonanie co roku kontroli okresowych m.in. wszystkich 38 obiektów inżynieryjnych. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowiły integralną część linii kolejowych i podlegały ocenie w ramach okresowej kontroli linii.

(dowód: akta kontroli str. 463, 451)

W 2015 r., zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, przeprowadzono 34 kontrole pięcioletnie, polegające na sprawdzeniu stanu technicznego oraz przydatności obiektów do użytkowania budowlanego. Pozostałe 4 obiekty nie zostały poddane kontroli okresowej, tj. 2 przejścia pod torami na stacji Szczecin Główny³², przejście pod torami na stacji Szczecin - Niebuszewo³³ oraz 1. przejście pod torami na stacji Wysoka Kamieńska³⁴.

Do 30.04.2016 r. Zakład, zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, przeprowadził okresowe kontrole podstawowe 28 obiektów³⁵, polegające na sprawdzeniu ich stanu technicznego. Nie poddano okresowej kontroli ww. 4 obiektów.

Dyrektor wyjaśniając przyczyny braku przeprowadzenia w kontrolowanym okresie kontroli 2 przejść pod torami na stacji Szczecin Główny wskazał, iż przejścia były w przebudowie w ramach inwestycji *Przebudowa dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo –peronową*, którego inwestorem jest PKP S.A.,

²⁹ Tj. 106 czynnych linii kolejowych.

³⁰ Tj. 38 obiektów inżynieryjnych.

³¹ Tj. 3 przejazdy zostały przekwalifikowane z kategorii C na B (z TVU), 2 z kategorii D na B (z TUV), 2 z kategorii D na A (TUV), 7 z kategorii D na C, gdzie TUV oznacza zastosowanie na przejeździe systemu telewizji przemysłowej.

³² Przejścia pod torami na linii 351 km 213,383, km 213,483.

³³ Przejście pod torami na linii 406 km 8,302.

³⁴ Przejście pod torami na linii 401 km 53,14.

³⁵ Przeprowadzenie pozostałych kontroli zostało zaplanowane na maj oraz czerwiec 2016 r.

a Zakład nie brał udziału w inwestycji, stąd nie było możliwości dokonania kontroli okresowej. (...) *Po zakończeniu prac oraz otrzymaniu dokumentacji powykonawczej pracownicy zespołu diagnostycznego dokonają przeglądu obiektu inżynierskiego (...).*
(dowód: akta kontroli str. 307-309, 592-598)

Badanie dokumentacji 5 letnich przeglądów przeprowadzonych na 8 obiektach³⁶ wykazało, że:

- wszystkie kontrole zostały przeprowadzone terminowo,
- w toku wszystkich kontroli sprawdzono wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli,
- wszystkie kontrole zostały wykonane w terenie,
- podczas żadnej z kontroli nie stwierdzono uszkodzeń czy braków, które mogłyby spowodować zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia, środowiska, katastrofę budowlaną,
- wszystkie kontrole zakończyły się zaleceniami oraz wnioskami, z których 2 pozostają w trakcie realizacji³⁷.

Dyrektor wyjaśnił, że nie realizowano wniosków wskazanych w protokołach kontroli, ze względu na brak przyznanych środków finansowych, a wykonywane prace obejmowały bieżące utrzymanie.

(dowód: akta kontroli str. 463, 604-605)

Przejazdy stanowiły integralną część linii kolejowej i podlegały kontroli w ramach okresowej kontroli linii. Badanie dokumentacji okresowych przeglądów 10 przejazdów³⁸ wykazało, że:

- wszystkie kontrole przeprowadzone na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 wykonano terminowo,
- dla wszystkich 5 przejazdów kategorii B i C Zakład przeprowadził również kontrole urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejeździe, kontrolę urządzeń oświetlenia zewnętrznego oraz pomiar natężenia oświetlenia,
- w toku 1 kontroli sprawdzono wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli,
- wszystkie kontrole zostały wykonane w terenie,
- podczas 1 kontroli³⁹ stwierdzono brak znaku „STOP”, co mogłyby spowodować zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi. Nieprawidłowość tą usunięto w terminie do 3 m-cy od daty dokonania przeglądu,
- 8 kontroli zakończyło się zaleceniami oraz wnioskami, z których nie wykonano 1 zalecenia⁴⁰, które dotyczyło uzupełnienia znaku G1b oraz odnowienia linii P12, wykonanie 4 wniosków nie zostało udokumentowane, 3 wnioski zostały zrealizowane w terminie od 2 do 4 m-cy.

(dowód: akta kontroli str. 439-452)

Zastępca Dyrektora w sprawie braku wykonania zalecenia na przejeździe wyjaśnił, iż wystąpiono dwukrotnie do zarządcy drogi o uzupełnienie brakującego oznakowania, bez pisemnej odpowiedzi dotyczącej wykonania zaleceń. Dodał, iż Sekcja Eksploatacji w ramach bieżącego utrzymania przejazdów wykonała we własnym zakresie roboty związane z: wykoszeniem traw w obrębie przejazdu i na skarpach, wymianą betonowych pachółków na słupki U-1a, oczyszczaniem żłobków, usunięciem nanosów z płyt przejazdowych oraz nawierzchni drogi na dojazdach.

(dowód: akta kontroli str. 606-619)

³⁶ Obiekty, na których przeprowadzono w ramach kontroli oględziny (wyniki kontroli okresowych przeglądów dotyczących 7 obiektów – 1 obiekt nie został poddany okresowej kontroli). Wyniki oględzin zostały opisane w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego.

³⁷ Tj. dostosowanie obiektów do potrzeb osób niepełnosprawnych – dotyczy przejścia na stacji Białogard (linia 202 km 222,655), kładka na stacji Szczecin-Dąbie (linia 351 km 198,572).

³⁸ Protokoły z kontroli okresowych przejazdów, na których przeprowadzono oględziny w ramach niniejszej kontroli NIK. Wyniki oględzin zostały opisane w punkcie 1.4 wystąpienia pokontrolnego.

³⁹ Przejazd kat. D linia 402 km 82,077 (odcinek Trzebiatów – Gryfice).

⁴⁰ Przejazd kat. D linia 407, km 15,196 (odcinek Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski).

Wszystkie kontrole pięcioletnie obiektów inżynieryjnych wykonane w 2015 r. oraz kontrole roczne wykonane do 30.04.2016 r. przeprowadzone były przez pracowników Zakładu posiadających uprawnienia⁴¹, określone w art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 464 - 470)

Analiza dokumentacji 10 przejazdów wybranych do oględzin przeprowadzonych w ramach kontroli NIK wykazała, że wszystkie okresowe kontrole skrzyżowań linii kolejowych z drogą wykonywane były (w badanym okresie) przez pracowników Zakładu posiadających uprawnienia⁴², określone w art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 471-472)

Dla wszystkich 38 obiektów inżynieryjnych prowadzono książki obiektów budowlanych, zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy Prawo budowlane. We wszystkich książkach dokonywano wpisów dotyczących przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego⁴³. Do książek obiektów były dołączone protokoły z kontroli obiektów. W badanym okresie 4 obiekty zostały poddane remontowi bądź przebudowie, z czego w 2 przypadkach Zarządca dokonał wpisów w cz. IX książki obiektu⁴⁴.

W 2 książkach prowadzonych dla obiektów zlokalizowanych na stacji Szczecin Główny⁴⁵, nie dokonano wpisów dotyczących remontów i przebudowy obiektów.

Dyrektor wyjaśnił, iż w chwili obecnej obiekty są przebudowywane w ramach procesu inwestycyjnego „Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową” (...). Po zakończeniu tych prac i otrzymaniu od inwestora dokumentacji powykonawczej pracownicy Zakładu (...) dokonają wpisów o zakresie przeprowadzonych prac w książkach obiektów budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 473, 521-536)

Analiza metryk sporządzonych i prowadzonych dla losowo wybranych 12 przejazdów wykazała, że:

- dla wszystkich przejazdów dozwolona prędkość maksymalna była zgodna z Wykazem Ostrzeżeń Stałych⁴⁶,
 - w 9 metrykach wskazano właściwą dozwoloną prędkość maksymalną,
 - w 6 metrykach obliczono lokalizację wskaźnika W6a zgodnie z rozporządzeniem w sprawie skrzyżowań,
 - w 10 metrykach ujęto całe oznakowanie,
 - w 11 metrykach wyszczególniono wszystkie zdarzenia na przejeździe po 2008 r.,
 - we wszystkich metrykach wskazano kategorię przejazdu odpowiadającą iloczynowi ruchu właściwego dla danego typu przejazdu,
 - w 6 metrykach wskazano aktualny pomiar natężenia ruchu drogowego i kolejowego.
- Do 2 metryk przejazdów kategorii A załączono „Regulamin obsługi przejazdu”.

(dowód: akta kontroli str. 518-519)

Analiza metryk sporządzonych i prowadzonych dla 10 przejazdów poddanych oględzinom wykazała, że:

- dla 9 przejazdów maksymalna dozwolona prędkość była zgodna z WOS,
- w 7 metrykach wskazano właściwą maksymalną dozwoloną prędkość,
- w 5 metrykach obliczono lokalizację wskaźnika W6a zgodnie z rozporządzeniem w sprawie skrzyżowań,

⁴¹ Tj. uprawnienia budowlane w specjalności mostowej.

⁴² Tj. uprawnienia w specjalności budownictwo kolejowe.

⁴³ W cz. VI książki obiektu - Wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznej sprawności obiektu; w cz. VII książki obiektu - Wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznej sprawności i wartości użytkowej całego obiektu.

⁴⁴ Tj. w części dotyczącej protokołów odbioru robót remontowych i modernizacyjnych w obiekcie.

⁴⁵ Tj. Kładka dla pieszych (na linii 351 km 213,256), przejście pod torami (na linii 351, km 213,438).

⁴⁶ Dalej: WOS.

- w 5 metrykach ujęto całe oznakowanie,
 - w 7 metrykach wyszczególniono wszystkie zdarzenia na przejeździe po 2008 r.,
 - w 8 metrykach wskazano kategorię przejazdu odpowiadającą iloczynowi ruchu właściwego dla danego typu przejazdu,
 - w 3 metrykach wskazano aktualny pomiar natężenia ruchu drogowego i kolejowego.
- (dowód: akta kontroli str. 520)

1.3. Utrzymanie przejazdów i kolejowych obiektów inżynierskich służących do przeprowadzenia ruchu pieszego.

W latach 2014-2015 kwalifikacji obiektów do remontu lub modernizacji ZLK dokonywał przede wszystkim na podstawie wyników przeglądów okresowych, o których mowa w art. 62 Prawa budowlanego. Inne uwarunkowania brane pod uwagę przez Zakład to: nakazy wynikające z kontroli organów zewnętrznych, wnioski jednostek samorządu terytorialnego, możliwości koordynacji z robotami prowadzonymi przez zarządców dróg.

Po zatwierdzeniu przez Dyrektora wniosków z wyników ostatnich przeglądów okresowych, obiekty do remontu zestawiane były w *Rankingu napraw obiektów inżynierskich na terenie Sekcji Eksploatacyjnej Szczecin*. W 2015 r. do kategorii inwestycji zakwalifikowano 19 obiektów, a do napraw utrzymaniowych 55 obiektów.

Dyrektor wyjaśnił, że: (...) bazując na długotrwałym doświadczeniu w zakresie utrzymania obiektów inżynierskich (...) procedura była wystarczająca i nie zachodziła konieczność przygotowania specjalnego dokumentu, który by opisywał przebieg klasyfikacji obiektów do napraw.

(dowód: akta kontroli str. 13, 627)

W latach 2014-2015 nie remontowano obiektów z ocenami stanu technicznego powyżej 3 przed przeprowadzeniem remontów obiektów z niższymi ocenami. Wyjątek stanowiły obiekty wyłączone z eksploatacji i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

(dowód: akta kontroli str. 13, 627)

W badanym okresie do remontu (w 2014 r.) nie ujęto 2 przejść pod torami z oceną 2, na stacjach Szczecinek⁴⁷ i Białogard.

Dyrektor wyjaśnił, że na tych 2 obiektach przeprowadzono prace remontowe i estetyzujące zapewniające ich bezpieczne użytkowanie do czasu otrzymania wystarczających środków finansowych na naprawę główną lub modernizację.

(dowód: akta kontroli str. 13, 628, 630)

Potrzeby remontowe określone w wyniku przeglądów przejazdów kolejowo-drogowych, wykonanych przed 2015 r., obejmowały 6 pozycji⁴⁸, które ujęto w planie remontów w 2015 r. Wszystkie dotyczyły położenia nowej nawierzchni typu STRAIL lub EDILON-LC. Z uwagi na brak środków finansowych ZLK nie zrealizował w 2015 r. 2 pozycji⁴⁹, które znalazły się w planie remontów w 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 17-19)

W latach 2014-2015, przeglądy okresowe przejść podziemnych i kładek, nie wykazały stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa. Stan techniczny żadnego z obiektów, poddanych kontroli przez ZLK, nie został oceniony, jako przedawaryjny.

(dowód: akta kontroli str. 13, 626)

1.4. Stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych.

⁴⁷ Linia 210 km 61,174 i linia 202 km 222,665.

⁴⁸ Przejazdy: kat. C linia 210 km 96,834; kat. A linia 402 km 118,449; kat. A linia 403 km 22,650; kat. B linia 404 km 57,728; kat. B linia 404 km 73,06; kat. A linia 405 km 13,657.

⁴⁹ Przejazdy: kat. A linia 402 km 118,449 i kat. B linia 404 km 73,06.

W trakcie kontroli NIK, w maju 2016 r., przeprowadzono oględziny 10 przejazdów kolejowo–drogowych⁵⁰ oraz 4 przejść nad⁵¹ i 4 przejść pod torami kolejowymi⁵². Oględziny wykazały, że wszystkie 10 przejazdów i 5 kolejowych obiektów inżynierskich spełniały kryteria bezpiecznej eksploatacji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i utrzymania w należyтым stanie technicznym, natomiast 3 wyłączone z użytkowania obiekty (37,5% badanych), tj.: 2 przejścia nad torami na stacji Wierzchowo Pomorskie i Szczecin Wzgórze Hetmańskie oraz 1 przejście pod torami na stacji Szczecin Niebuszewo - nie spełniały tych kryteriów.

(dowód: akta kontroli str. 170-246, 247-290)

Podczas oględzin w maju 2016 r. stanu technicznego 10 przejazdów kolejowo-drogowych stwierdzono, że nawierzchnia dróg dojazdowych, będących w zarządzie gmin, posiadała ubytki asfaltu (około 6,0 x 0,5 m) na dojazdach po obu stronach przejazdu Szczecin Gumieńce-Szczecin Gumieńce/Tantow. Stan ten był niezgodny z przepisami art. 8 ust. 2 oraz art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵³.

(dowód: akta kontroli str. 176-193, 224-246)

Podczas ww. oględzin stanu technicznego 10 przejazdów kolejowo-drogowych stwierdzono, że w 3 przypadkach rzeczywiste warunki widoczności przejazdów kolejowo-drogowych z dróg, zarządzanych przez gminy lub starostwa powiatowe nie spełniały warunków wymaganych przepisami § 16 oraz zapisami załącznika nr 3 rozporządzenia ws. skrzyżowań. I tak na przejeździe:

- Worowo-Łobez z prawej strony drogi widoczność wynosiła 50 m, przy wymaganej 100 m,
- Szczecin Gumieńce-Szczecin Gumieńce/Tantow GR z lewej strony drogi widoczność wynosiła 50 m, przy wymaganej - 60 m,
- Płoty-Nowogard z obu stron drogi widoczność wynosiła 40 m (wymagana 60 m).

(dowód: akta kontroli str. 170-175, 224-231, 240-246)

Dyrektor wyjaśnił, że zgodnie z pkt 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia w sprawie skrzyżowań (...) *Zarządca dokonuje sprawdzenia odległości widoczności przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia od strony drogi publicznej (...) i pisemnie powiadamia zarządcę kolei, który odnotowuje ten fakt w metryce. Mając na uwadze stwierdzone nieprawidłowości Zakład w trybie niezwłocznym poinformuje zarządcę drogi o zaistniałym fakcie.*

(dowód: akta kontroli str. 643-644, 645-646)

Ponadto, podczas oględzin stanu technicznego przejazdów kolejowo – drogowych stwierdzono, że na drogach dojazdowych do przejazdów, zarządzanych przez gminy lub starostwa powiatowe część znaków drogowych była uszkodzona lub umieszczona niezgodnie z wymaganiami § 81 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań. Stwierdzono:

- brak znaków drogowych: - G-1b przed sygnalizatorem (Szczecin Dąbie-Kliniska); 2 kompletów G-1a, G-1b i A 10 (Płoty-Nowogard) oraz G-1b po lewej stronie toru i po prawej stronie drogi (Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski),
- w odniesieniu do wygrozdzenia przejazdów: brak wygrozdzenia (Szczecin Dąbie-Kliniska); brak 8 słupków U-1a (Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski);

⁵⁰ 2 przejazdy kat. B: linia 401 km 3,983 (odcinek Szczecin Dąbie SDC – Kliniska), linia 402 km 84,996 (Gryfice); 3 przejazdy kat. C: linia 202 km 271,966 (Worowo - Łobez), linia 402 km 100,403 (Płoty - Nowogard), linia 409 km 2,034 (Szczecin Gumieńce - Szczecin Gumieńce / Tantow Granica Państwa); 5 przejazdów kat. D: linia 202 km 325,113 (Trąbki - Ulikowo), linia 407 km 15,196 (Wysoka Kamińska – Kamień Pomorski), linia 402 km 82,077 (Trzebież - Gryfice), linia 402 km 89,726 (Gryfice - Płoty), linia 406 km 33,119 (Police - Trzebież).

⁵¹ Na stacjach: Białogard (linia 202 km 222,350), Szczecin Dąbie (351 km 198,572), Szczecin Wzgórze Hetmańskie (linia 432 km 1,955) i Wierzchowo Pomorskie (linia 416 km 37,537).

⁵² Na stacjach: Białogard (linia 202 km 222,655), Szczecin - Niebuszewo (linia 406, km 8,302), Wolin Pomorski (linia 401 km 68,724) i Złocieniec (linia 210 km 113,802).

⁵³ Dz.U. z 2015 r., poz. 460 ze zm. Dalej: ustawa o drogach.

zniszczone 5 słupków U-1a (Gryfice-Ploty) oraz uszkodzony słupek U-1a po prawej stronie toru i po lewej stronie drogi (Police-Trzebież),

- wyblakłe i nieczytelne słupki wskaźnikowe:
 - G-1a po lewej stronie toru i po prawej stronie drogi oraz G-1c po lewej stronie toru i po prawej stronie drogi (Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski),
 - G-1c po prawej stronie toru i po prawej stronie drogi (Trzebiatów-Gryfice).
- brak wyrazistości linii warunkowego zatrzymania P-14 z obu stron przejazdu (Gryfice),
- brak wyrazistości linii bezwzględnego zatrzymania P-12 z obu stron przejazdu (Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski, Trąbki-Ulikowo),
- brak napisu P-16 „STOP” przed linią bezwzględnego zatrzymania P-12 po obu stronach toru (Police-Trzebież).
- zastosowanie linii bezwzględnego zatrzymania P-12 zamiast (zgodnie z wpisem w metryce), linii warunkowego zatrzymania P-14 (Gryfice-Ploty).

(dowód: akta kontroli str. 176-185, 186-201, 210-223, 217-239)

Dyrektor wyjaśnił, że oznakowanie m.in. słupki wskaźnikowe, słupki prowadzące, linia „STOP” oraz linia warunkowego zatrzymania leżą w gestii zarządcy drogi. (...) *W związku z tym tuż. Zakład niezwłocznie wystąpi do zarządcy o zweryfikowanie i uzupełnienie brakującego oznakowania (...) bądź jego odtworzenie.*

(dowód: akta kontroli str. 644, 646)

1.5. Stan techniczny kolejowych obiektów inżynierskich służących do przeprowadzenia ruchu pieszego.

Przeprowadzone w trakcie kontroli NIK oględziny przejścia nad torami na stacji Wierzchowo Pomorskie ujawniły, że stan techniczny kładki był dostateczny. Stwierdzono: uszkodzenia powłok antykorozyjnych i występowanie rdzy na stalowych elementach konstrukcji (przęsła, filary i łożyska), niestabilne zamocowanie 3 prefabrykowanych stopni i spocznika schodów.

(dowód: akta kontroli str. 266-270)

W trakcie oględzin stanu technicznego przejścia nad torami na stacji Szczecin Wzgórze Hetmańskie ustalono, że powłoki antykorozyjne osłon przeciwporażeniowych były zniszczone (co kwalifikowało ten element do remontu lub całkowitej wymiany). Oględziny stanu technicznego stalowych części konstrukcyjnych (przęseł, filarów i łożysk kładki) wykazały: uszkodzenia powłok antykorozyjnych (ok. 20% powierzchni) i lokalnie występujące ogniska rdzy. Również stan techniczny schodów świadczył o braku remontu, na co wskazywały uszkodzone powłoki antykorozyjne (ok. 30% powierzchni) i miejscowe ogniska rdzy.

(dowód: akta kontroli str. 281-285)

Oględziny stanu technicznego przejścia pod torami na stacji Szczecin Niebuszewo wykazały m.in. konieczność remontu systemu odwadniającego (ślady zalewania widoczne na całej posadzce). Stan techniczny: stref przejściowych torowiska (brak wzmocnienia i odwodnienia), stropu (uszkodzenia powłok antykorozyjnych stopek belek stalowych, zawilgocenie ok. 30% powierzchni), konstrukcji oporowych, izolacji i podpór (przecieki na ok. 30% powierzchni) oraz ścian obudowy przejścia (złuszczenia powłok malarskich) niedostateczny, kwalifikujący wyszczególnione elementy do remontu lub wymiany.

(dowód: akta kontroli str. 286-290)

Wszystkie powyższe 3 obiekty (tj. kładki na stacjach Wierzchowo Pomorskie i Szczecin Wzgórze Hetmańskie oraz przejście podziemne na stacji Szczecin Niebuszewo) zostały wyłączone z eksploatacji dla ruchu pieszego, a w protokołach ZLK z przeglądów okresowych w 2015 r. zalecono ich likwidację.

(dowód: akta kontroli str. 270, 285, 290)

Stan techniczny 5 obiektów inżynierskich, objętych oględzinami, był na poziomie od dostatecznego do bardzo dobrego, przy czym okładziny z blachy trapezowej na ścianach i stropach 2 przejść pod torami w Białogardzie i Złocięcu, uniemożliwiały dokonanie szczegółowych oględzin.

Na przejściach nad torami stacji w Białogardzie i Szczecinie Dąbiu nawierzchnia z płyt izolacyjno-nawierzchniowych Evergrip uległa miejscowemu odspojeniu i wybrzuszeniu, przez co powstawały kałuże. Oględziny kładki w Białogardzie wykazały: pojedyncze ogniska rdzy i łuszczenie się powłok malarskich na stalowych oczepach filarów, znaczne skorodowanie rurek osłonowych kabli oświetlenia oraz brak uszczelek osłon przeciwporażeń przy płycie pomostu.

Oględziny 3 przejść pod torami na stacjach w Białogardzie, Wolinie i Złocięcu, wykazały brak wystarczającego wzmocnienia i odwodnienia stref przejściowych.

Na ścianach obudowy tuneli w Białogardzie i Złocięcu widoczne były miejscowe przecieki przez obudowę z paneli.

Oględziny tunelu na stacji Wolin Pomorski wykazały, że powłoki antykorozyjne, nawierzchnie peronów i cokoły wiat wymagały naprawy oraz, że należało uzupełnić 1 lampę oświetlenia, a także wyciąć drzewa i krzewy porastające skarpy nasypu.

(dowód: akta kontroli str. 247-265, 271-280)

Żadnego z 8 przejść nad i pod torami objętych oględzinami, nie wyposażono w windę lub pochylnię i nie dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 247-292)

W trakcie ww. oględzin 18 obiektów stwierdzono 4 tzw. „dzikie przejścia” przez tory kolejowe (22,2% wszystkich oględzin) zlokalizowane w rejonie stacji kolejowych: Białogard, Szczecin Niebuszewo, Szczecin Wzgórze Hetmańskie i Wierzchowo Pomorskie. Na stacji Wolin Pomorski stwierdzono natomiast „dzikie przejście” w ciągu skarpy nasypu peronu.

(dowód: akta kontroli str. 249, 251, 262, 264, 269, 283-284, 288-289)

Na terenie działań ZLK Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Szczecinie⁵⁴ zinwentaryzowała 119 tzw. „dzikich przejść” przez tory kolejowe. W 2014 r. funkcjonariusze KRSOK monitorowali je 1.444 razy, a w 2015 r. 836 razy. W efekcie tych działań Komenda Rejonowa nałożyła w poszczególnych latach odpowiednio: 324 mandaty karne na łączną kwotę 26.360 zł i 214 mandatów na 16.360 zł. O stwierdzeniu takich przejść, KRSOK informowała ZLK celem zainstalowania odpowiednich tablic informacyjnych.

W wykazie „dzikich przejść” monitorowanych przez KRSOK nie odnotowano żadnego z 5 przejść stwierdzonych podczas ww. oględzin przeprowadzonych w toku kontroli NIK.

(dowód: akta kontroli str. 294-302)

1.6. Poziom bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.

W latach 2010 – 2015 na przejazdach i przejściach kolejowych zarządzanych przez ZLK, miało miejsce 91 zdarzeń, o których mowa w § 2 pkt 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁵⁵, w tym 9 zakwalifikowanych⁵⁶ jako poważne wypadki i 82 jako wypadki. W ich następstwie 25 osób zostało zabitych⁵⁷ (12 w poważnych wypadkach i 13 w wypadkach), 3 ciężko ranne⁵⁸ (1 i 12) i 11 rannych⁵⁹ (wszystkie 11 w wypadkach). W okresie tym nie

⁵⁴ Dalej: KRSOK lub Komenda Regionalna.

⁵⁵ Dz. U. poz. 369, dalej: rozporządzenie w sprawie wypadków.

⁵⁶ Zgodnie z art. 4 pkt 45 i 46 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 ze zm.). Dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

⁵⁷ W myśl § 2 pkt 9 rozporządzenia w sprawie wypadków.

⁵⁸ W myśl § 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie wypadków.

wystąpiły zdarzenia, które w myśl art. 4 pkt 47 ustawy o transporcie kolejowym należałoby kwalifikować, jako incydenty.

(dowód: akta kontroli str. 8-9)

W latach 2014 – 2016 (I kwartał) liczba wypadków na przejazdach kolejowych zarządzanych przez ZLK, wyniosła w sumie 29, z tego:

- 14 w 2014 r. (1 na przejeździe kategorii B z półrogatkami i sygnalizacją świetlną, 4 – kategorii C z samoczynną sygnalizacją świetlną i 9 – kategorii D bez zabezpieczeń)⁶⁰,
- 15 w 2015 r. (odpowiednio: 1, 2 i 12).

Wszystkie ww. wypadki z lat 2014 – 2016 (I kwartał) miały miejsce z winy użytkowników dróg, za wypadki nie odpowiadali pracownicy PKP. W okresie tym na przejściach użytku publicznego kategorii E oraz na przejazdach i przejściach użytku prywatnego kategorii F nie było wypadków.

(dowód: akta kontroli str. 10-11)

W latach 2014 – 2016 (I kwartał) wskutek wypadków drogowych na przejazdach zarządzanych przez ZLK, 6 osób zostało zabitych (3 w 2014 r. i 3 w 2015 r.), 3 ciężko ranne (2 i 1) oraz 8 rannych (w 2015 r.). Wszystkie wypadki miały miejsce na przejazdach niestrzeżonych, natomiast nikt nie został poszkodowany na przejazdach strzeżonych.

(dowód: akta kontroli str. 11-12)

W latach 2014-2015, dla poprawy bezpieczeństwa, ZLK przebudował w sumie 16 przejazdów kolejowo-drogowych celem podniesienia ich kategorii, w tym 3 do kategorii A, 6 do kategorii B i 7 do kategorii C.

W tym samym okresie Zakład oznakował dojazdy do 4 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D poziomymi liniami akustyczno-wibracyjnymi oraz przebudował 5 przejazdów kategorii A poprzez ich zabudowę nawierzchnią typu STRAIL lub EDILON-LC.

(dowód: akta kontroli str. 13-16)

W zakresie warunków bezpieczeństwa Zakład zrealizował wszystkie zalecenia z 61 kontroli komisji zewnętrznych, przeprowadzonych w okresie od 2014 r. do 2015 r., których wyznaczony termin realizacji upłynął przed zakończeniem kontroli NIK. 7 kontroli przeprowadził Urząd Transportu Kolejowego (1 kontrola w 2014 r. i 6 w 2015 r.), 25 kontroli przeprowadziły komisje kolejowe w związku z zaistniałymi wypadkami (12 i 13) oraz 29 kontroli przeprowadził Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego⁶¹ (14 i 15). Termin wykonania wniosków z 1 kontroli WINB wyznaczono na 30.06.2016 r. i ZKL był w trakcie ich realizacji⁶².

(dowód: akta kontroli str. 16-17)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W prowadzonej przez Zakład ewidencji środków trwałych i ewidencji obiektów inżynierskich, według stanu na dzień 31.12.2015 r. i 19.05.2016 r., ujęto 2 kładki dla pieszych⁶³, tj. na stacji Rokita oraz przy granicy państwa w okolicach miejscowości

⁵⁹ Osoby ranne, które nie wymagały interwencji lekarskiej lub po jej otrzymaniu oddaliły się z miejsca zdarzenia.

⁶⁰ W wystąpieniu użyto klasyfikacji kategorii przejazdów zgodnie z podziałem w § 5 rozporządzenia rozporządzenie w sprawie skrzyżowań dla skrzyżowań linii kolejowych z torami.

⁶¹ Dalej: WINB.

⁶² Dotyczy przejazdu kolejowo-drogowego linia 351 km 166,297 (wyrównanie nawierzchni przejazdu, wymiana 4 płyt, przestawienie słupa oświetleniowego).

⁶³ Kładka na linii 401 km 46,217, w ewidencji księgowej obiektowi przypisano numer składnika aktywów trwałych – 223028860 oraz kładka na linii 409 km 10,057, w ewidencji księgowej obiektowi przypisano numer składnika aktywów trwałych - 223028657

Kolbaskowo, pomimo iż zostały one zlikwidowane podczas modernizacji stacji prowadzonych w roku 2014 oraz w 2008 r.

Ujęcie w ewidencji Zakładu zlikwidowanych kładek, podważa rzetelność prowadzonej ewidencji⁶⁴ i narusza przepisy art. 24 ust. 1 i 2 ustawy o rachunkowości stanowiące, że księgi rachunkowe powinny być prowadzone rzetelnie, bezbłędnie, sprawdzalnie i bieżąco, a uznaje się je za rzetelne, jeżeli dokonane w nich zapisy odzwierciedlają stan rzeczywisty.

(dowód: akta kontroli str. 362, 395-398, 310-311)

Dyrektor wyjaśnił, iż kładka (...) na linii kolejowej nr 401 została zlikwidowana w ramach przeprowadzonego w 2014 r. procesu inwestycyjnego. (...) Rolę inwestora ze strony PKP S.A. sprawował Oddział Zachodni Centrum Realizacji Inwestycji w Poznaniu. W związku z nieprzekazaniem obiektu, zwróciliśmy się pisemnie do inwestora o przekazanie dokumentacji powykonawczej. Kładka na linii 409 (...) została rozebrana w ramach inwestycji „Przebudowa linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granice Państwa” w 2008 r. Inwestycja była realizowana przez nieistniejący już Oddział Regionalny Centrum Realizacji Inwestycji. Zarówno na etapie przygotowania jak i realizacji w/w inwestycji nie przeprowadzono procedury likwidacji obiektów. Zakład (...) w dniu 01.04.2016 r. postawił w stan likwidacji wskazane obiekty.

(dowód: akta kontroli str. 521-525)

2. W przypadku 160 przejazdów kategorii A, B, C, D ostatniego pomiaru natężenia ruchu kolejowego dokonano w roku 2010 lub latach wcześniejszych. Brak przeprowadzania od 2010 r. do maja 2016 r. pomiaru natężenia ruchu był niezgodny z przepisami Załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań. Według pkt 2 cytowanego załącznika - pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym wykonuje zarządca kolei, w tych samych okresach i dobach, w których zostało ustalone natężenie ruchu pojazdów drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 346-360)

Grzegorz Błachut Zastępca Dyrektora wyjaśnił, iż (...) Zakład na przestrzeni ostatnich lat (w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych krzyżujących się z drogami wewnętrznymi, gminnymi, czy powiatowymi) nie dysponował narzędziami prawnymi, które umożliwiałyby skuteczne egzekwowanie od zarządcy drogi pomiarów natężenia ruchu drogowego. (...) Pozyskanie przedmiotowych danych było w dużym stopniu utrudnione. (...) Zakład regularnie występował do zarządców dróg o podanie informacji o natężeniu ruchu drogowego (...) niestety z różnym skutkiem, najczęściej był to brak odpowiedzi. Szczególny brak danych o natężeniu ruchu drogowego odnotowujemy na przejazdach kolejowo-drogowych stanowiących skrzyżowania z drogami wewnętrznymi, gminnymi czy powiatowymi. (...) Dopiero wejście w życie rozporządzenia w sprawie skrzyżowań umożliwiło (...) zobligowanie zarządcy drogi do wykonania i przedstawienia pomiarów natężenia ruchu drogowego. (...) Pod koniec roku 2015 zarządca infrastruktury kolejowej wystąpił do wszystkich zarządców dróg o przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu dla istniejących przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z zapisami w rozporządzeniu § 92. W chwili obecnej zarządcy dróg przesyłają pierwsze pomiary natężenia ruchu drogowego. Zakładamy, że do końca 2016 roku wartości iloczynu ruchu zostaną uzupełnione na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych na terenie tut. Zakładu. Zarządca infrastruktury kolejowej na bieżąco prowadzi dane dotyczące bieżącego natężenia ruchu kolejowego. (...).

(dowód: akta kontroli str. 537-583)

⁶⁴ Prowadzonej w zintegrowanym systemie informatycznym wspomagającym zarządzanie - SAP – MT.

3. Zarządca w latach 2015-2016 nie przeprowadził okresowych kontroli stanu technicznego przejść pod torami na stacjach Szczecin - Niebuszewo⁶⁵ i Wysoka Kamieńska⁶⁶, wymaganych przepisami z art. 62 ust. 1 Prawa budowlanego.

Dyrektor odnosząc się do braku kontroli okresowych przejścia pod torami na stacji Szczecin - Niebuszewo wyjaśnił, że (...) *przejście zostało wyłączone z eksploatacji dla ruchu pieszych (...). Obiekt ulegał stałej dewastacji i nie było przesłanek ekonomicznych do utrzymywania obiektu. (...) Przejście zostało zamurowane od strony peronów. W związku z utrudnieniami związanymi z koniecznością dojścia do obiektu przez dawny budynek dworca (należącego do PKP Nieruchomości) (...) zaplanowane przeglądy nie odbyły się. Wykonanie takiego przeglądu wiązałoby się każdorazowo z obecnością przedstawiciela PKP Nieruchomości oraz najemcy sklepu, przez który możliwe jest jedyne wejście do przejścia. (...) Przejście nie jest eksploatowane przez pieszych jak również nie jest obciążane ruchem przewozów towarowych.*

(dowód: akta kontroli str. 521-525)

Oględziny⁶⁷ stanu technicznego przejścia pod torami obiektu na stacji Szczecin - Niebuszewo wykazały, że mimo iż wejście do obiektu od strony peronów zostało zamurowane, to jednak dawny budynek dworca kolejowego umożliwiał wejście do obiektu i dokonanie przeglądu jego stanu technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 286-290, 307-309, 490-507, 366)

Dyrektor odnosząc się do braku kontroli okresowych przejścia pod torami na stacji Wysoka Kamieńska wyjaśnił, iż *przejście (...) zostało zlikwidowane zgodnie z projektem w ramach (...) zadania pn.: „modernizacja linii kolejowej Szczecin – Świnoujście” (...). Projekt wykonawczy przewidywał likwidację istniejącego przejścia podziemnego poprzez zabudowanie wejść do przejścia podziemnego betonowymi płytami. Z uwagi na sposób likwidacji przejścia pod torami nie było możliwe dokonanie przeglądu okresowego. Zakład dokona likwidacji przejścia na podstawie dokumentacji powykonawczej, którą otrzyma od Centrum Realizacji Inwestycji Oddział Zachodni.*

(dowód: akta kontroli str. 592-598)

Oględziny stanu technicznego przejścia pod torami na stacji Wysoka Kamieńska wykazały, że wejścia do przejścia pod torami znajdujące się na peronach 1 i 2 oraz przy budynku dworca zostały zamurowane, co uniemożliwiało dostęp do przejścia podziemnego.

(dowód: akta kontroli str. 286-290, 307-309, 490-507, 366)

W ocenie NIK istnieje konieczność kontroli stanu technicznego przejść pod torami wyłączonych z eksploatacji przez ruch pieszcy. Brak takich kontroli ogranicza wiedzę na temat ewentualnych zmian konstrukcji, których wystąpienie widoczne jest jedynie od wewnątrz obiektu. Negatywne zmiany w stanie technicznym konstrukcji mogą oddziaływać na obiekty w otoczeniu przejścia podziemnego, takie jak budynek stacyjny, czy tory kolejowe (nawet, jeżeli nie przebiegają bezpośrednio nad przejściem).

4. Metryki prowadzone dla przejazdów kolejowo-drogowych prowadzone były nierzetelnie. I tak:

- Spośród 12 metryk przejazdów wybranych losowo do analizy, w:

⁶⁵ Przejście pod torami na linii 406, km 8,302.

⁶⁶ Przejście pod torami na linii 401 w km 53,14.

⁶⁷ Przeprowadzone w maju 2016 r. przez specjalistę w dziedzinie konstrukcji budowlanej w zakresie mostów, powołanego przez Dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie, oraz przy udziale przedstawiciela Zakładu.

- 3 - wskazano nieprawidłową największą dozwoloną prędkość⁶⁸,
- 6 - zapisano nieprawidłową lokalizację wskaźnika W6a⁶⁹,
- 2 - nie ujęto oznakowania poziomego⁷⁰,
- 1 - nie wyszczególniono wszystkich zdarzeń na przejeździe;
- 3 - nie wpisano daty dokonania pomiaru natężenia ruchu drogowego⁷¹;

Ponadto z zapisów 3 metryk wynikało, iż pomiar natężenia drogowego i kolejowego był przeprowadzony rzadziej, niż co 5 lat⁷², co świadczy o nierzetelnym przeprowadzaniu pomiarów natężenia ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 518-519)

Dyrektor wyjaśnił, iż w przypadku ww. nieprawidłowości przyczyną były omyłki pisarskie, rachunkowe oraz przeoczenia w zapisach metryk, z wyjątkiem 3 metryk, w których nie wskazano pomiaru natężenia drogowego oraz kolejowego – (...) *w tym przypadku brak danych wynikał z braku pomiarów natężenia ruchu drogowego od zarządcy drogi.*

Do dnia 20.06.2016. r. nieprawidłowości w zakresie błędnej prędkości, błędnego wyliczenia ustawienia wskaźników, braku wskazania oznakowania poziomego, niewskazania wypadków na przejeździe, braku wskazania daty dokonania pomiaru zostały uzupełnione i poprawione.

(dowód: akta kontroli str. 584-591)

• Spośród 10 badanych metryk przejazdów, które w toku kontroli NIK poddano oględzinom:

- w 1 metryce wskazano maksymalną dozwoloną prędkość na przejeździe niezgodną z WOS⁷³,
- w 3 metrykach wskazano niewłaściwą najwyższą dozwoloną szybkość pociągów przez przejazd⁷⁴,
- w 5 metrykach zapisano nieprawidłową lokalizację wskaźnika W6a⁷⁵,
- w 2 metrykach nie ujęto całego oznakowania⁷⁶,
- w 3 metrykach nie wyszczególniono wszystkich zdarzeń na przejeździe⁷⁷,
- w 2 metrykach nie wskazano iloczynu ruchu⁷⁸,
- w 5 metrykach nie wpisano daty dokonania pomiaru natężenia ruchu drogowego⁷⁹.

⁶⁸ Tj. w metrykach: dla przejazdów: kat. A linia 351 km 198,232 (odcinek Poznań Główny – Szczecin Główny); kat. A linia 273 km 347,056 (Szczecin – Podjuchy); kat. C linia 210 km 127,583 (Złocieniec – Jankowo Pom.).

⁶⁹ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. A linia 273 km 347,056 (odcinek Szczecin – Podjuchy); kat. B linia 210 km 96,834 (Łubkowo-Czaplinek); kat. C linia 210 km 127,583 (Złocieniec – Jankowo Pom.); kat. C linia 406 km 19,752 (Szczecin – Skolwin – Police); kat. D linia 403 km 120,616 (Pęczino – Ulikowo); kat. D linia 374 km 34,548 (Miroslaw Ujski – Piła);

⁷⁰ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. B linia 202 km 251,731 (Rąbino-Świdwin), kat. D linia 202 km 205,718 (Koszalin – Nosówko).

⁷¹ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. A linia 273 km 347,056 (odcinek Szczecin – Podjuchy); kat. B linia 210 km 96,834 (Łubkowo-Czaplinek); kat. C linia 406 km 19,752 (Szczecin – Skolwin – Police).

⁷² Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. C linia 210 km 92,417 (Łubowo-Czaplinek); kat. C linia 210 km 127,583 (Złocieniec – Jankowo Pom.); kat. D linia 202 w km 205,718 (Koszalin-Nosówko).

⁷³ Tj. w metrykach dla przejazdu kat. D linia 406 km 33,119 (Police-Trzebież).

⁷⁴ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. D linia 202 km 325,113 (Trąbki-Ulikowo); kat. B linia 402 km 84,996 (Gryfice); kat. C, linia 402 km 100,403 (Płoty-Nowogard).

⁷⁵ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. D linia 202 km 325,113 (Trąbki-Ulikowo); kat. D linia 407 km 15,196 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski); kat. B, linia 402 km 84,996 (Gryfice); kat. C linia 402 km 100,403 (Płoty-Nowogard); kat. D, linia 406 km 33,119 (Police-Trzebież).

⁷⁶ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. D linia 407 km 15,196 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski); kat. D linia 402 km 82,077 (Trzebiatów – Gryfice).

⁷⁷ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. B linia 401 km 3,983 (Szczecin-Dąbie – Kliniska); kat. D linia 402 km 82,077 (Trzebiatów – Gryfice); kat. C linia 409 w km 2,034 (Szczecin-Gumieńce – Szczecin – Gumieńce/Tantow).

⁷⁸ Tj. w metrykach dla przejazdów kat. B linia 401 km 3,983 (Szczecin-Dąbie – Kliniska), kat. D linia 402 km 82,077 (Trzebiatów – Gryfice).

⁷⁹ Tj. w metrykach dla przejazdów: kat. B linia 401 km 3,983 (Szczecin-Dąbie – Kliniska); kat. D linia 402 km 82,077 (Trzebiatów – Gryfice), kat. B linia 402 km 84,996 (Gryfice); kat. D linia 406 km 33,119 (Police-Trzebież); kat. C linia 409 w km 2,034 (Szczecin-Gumieńce – Szczecin – Gumieńce/Tantow).

Ponadto z zapisów 2 metryk wynikało, iż pomiar natężenia drogowego i kolejowego był przeprowadzony rzadziej niż co 5 lat⁸⁰, co świadczy o nierzetelnym przeprowadzaniu pomiarów natężenia ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 520)

Dyrektor wyjaśnił, iż w przypadku ww. nieprawidłowości przyczyną były omyłki pisarskie, rachunkowe oraz przeoczenia w zapisach metryk, z wyjątkiem metryk, w których nie wskazano pomiaru natężenia drogowego oraz kolejowego – (...) *w tym przypadku brak danych wynikał z braku pomiarów natężenia ruchu drogowego od zarządcy drogi.*

Do dnia 23.06.2016 r. zapisy w metrykach w zakresie błędnej prędkości, błędnego wyliczenia ustawienia wskaźników, braku wskazania oznakowania poziomego, niewskazania wypadów na przejeździe, braku wskazania daty dokonania pomiaru, zostały uzupełnione i poprawione.

(dowód: akta kontroli str. 599-603,639)

5. Oględziny 10 przejazdów kolejowo – drogowych wykazały, że we wszystkich zbadanych przypadkach na przejazdach brakowało poziomych linii wygradzających, o których mowa w pkt 1.2. załącznika Nr 2 do rozporządzenia ws. znaków drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 170-246)

Dyrektor wyjaśnił, że do 29.10.2015 r. przepisy nie obligowały Zakładu do stosowania poziomych linii wygradzających: (...) *Natomiast w rozporządzeniu obowiązującym od dnia 30 października 2015 r. (Dz.U. poz. 1744) zakres stosowania oznakowania został sprecyzowany, gdzie została przytoczona podstawa prawna: rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (rozdział 9 § 80). W związku z powyższym tut. Zakład niezwłocznie przystąpi do nanoszenia poziomych linii wygradzających.*

(dowód: akta kontroli str. 642, 645)

6. Część danych zawartych w metrykach przejazdów kolejowo-drogowych, nie odpowiadała stanowi stwierdzonemu podczas ww. oględzin 10 przejazdów, co podważało rzetelność prowadzenia tej ewidencji. I tak:

- w przypadku 2 przejazdów wpisano niewłaściwe odległości ustawienia znaków od torów:
 - 5 m dla P-14 z obu stron toru, zamiast faktycznego 7,6 m z lewej i 7,8 m z prawej strony toru (przejazd w Gryficach),
 - 100 m dla A-9 z obu stron toru, zamiast 79 m z prawej strony drogi po lewej stronie toru i 87 m z prawej strony drogi po prawej stronie toru (Gryfice),
 - 100 m dla A-10 i G-1a dla obu stron toru, zamiast 94 m z lewej i 156 m z prawej strony toru, 70 m dla G-1b po obu stronach toru, zamiast 82 m po lewej i 105 m po prawej, 35 m dla G-1c po obu stronach, zamiast 62 m z lewej i 55 m z prawej, 5 m dla G-2 i G-3 po obu stronach, zamiast 2,8 m z lewej i 7,8 m z prawej strony toru oraz 5 m po lewej i 12 m po prawej dla B-20, zamiast 2,8 m z lewej i 7,8 m z prawej strony toru (Police-Trzebież),
- w 2 przypadkach na rysunkach nie zaznaczono:
 - kontenera do urządzeń typu BUES 2000 (Płoty-Nowogard),
 - drogi dojazdowej (od „melioracji”) i ustawionych przy niej znaków drogowych: A-10 i G-1c (Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski),
- w 1 przypadku wpisano błędną największą dozwoloną prędkość pociągów jako:
 - 120 km/h w pkt 1 i 5 oraz 30 km/h w pkt 10, tj. różne prędkości dla każdego z kierunków (Gryfice-Płoty),

⁸⁰ Tj. metryki dla przejazdów: kat. C linia 202 km 271,966 (Worowo-Lobez); kat. D na linii 407 w km 15,196 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski).

- w 1 przypadku wpisano nieprawidłową odległość od skrajnej szyny, oznakowania poziomego linii bezwzględnej zatrzymania P-12 jako 33,119 m z obu stron toru, zamiast 2,8 m dla lewej i 2,5 m dla prawej strony toru (Police-Trzebież),
- w 2 przypadkach błędnie wpisano, brak sygnalizatorów drogowych (Szczecin Gumieńce-Szczecin Gumieńce/Tantow, Trzebiatów-Gryfice),
- nie odnotowano posadowionych na gruncie 2 znaków G-1a i 2 znaków G-1b po obu stronach toru i po prawej stronie drogi (Trzebiatów-Gryfice).

(dowód: akta kontroli str. 176-246)

Dyrektor wyjaśnił, że nieprawidłowości (...) wynikają z omyłek pisarskich, rachunkowych, bądź z przeoczeń (...) stwierdzone nieprawidłowości w metrykach zostaną poprawione niezwłocznie.

(dowód: akta kontroli str. 642-643, 645)

7. Oględziny ww. 10 przejazdów kolejowo-drogowych dokonane w maju 2016 r., wykazały nieprawidłowości dotyczące znaków W6a, które polegały na:

- ustawieniu znaku dla nieparzystego kierunku jazdy 546 m przed przejazdem kolejowo-drogowym, co stanowiło 9,1 wielokrotność najwyższej dozwolonej prędkości pociągów obowiązującej na linii kolejowej (60 km/h), przy dopuszczalnej wielokrotności w przedziale od 6 do 8 (360 – 480 m), określonej w § 80 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z torami (Wysoka Kamińska-Kamień Pomorski),
- ustawieniu znaku, dla kierunku nieparzystego, poza kilometrażem od 99,443 do 99,683, właściwego przy obowiązującej prędkości 120 km/h na przejeździe. W metryce podano, że znak posadowiono przed przejazdem (od strony Płot) jak dla prędkości 40 km/h, co było niezgodne z zapisem w dodatku nr 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawierającego WOS, w którym nie przewidziano takiego ograniczenia prędkości (Płoty-Nowogard),
- ustawieniu znaku dla nieparzystego kierunku jazdy dla prędkości 30 km/h przy obowiązującej największej dopuszczalnej prędkości 120 km/h, tj. zbyt blisko przejazdu kolejowo-drogowego (Gryfice-Płoty),
- ustawieniu znaku zbyt blisko przejazdu kolejowo-drogowego, jak dla prędkości 100 km/h, zamiast dla obowiązującej na przejeździe maksymalnej dopuszczalnej prędkości 120 km/h (Trąbki-Ulikowo),
- nieustawieniu znaku na kierunku parzystym (Police-Trzebież).

(dowód: akta kontroli str. 176-185, 194-201, 217-239)

Dyrektor wyjaśnił, że: (...) nieprawidłowości dotyczące ustawienia znaków W6a wynikają z omyłek rachunkowych, bądź przeoczeń. W związku z tym stwierdzone nieprawidłowości zostaną usunięte w trybie niezwłocznym.

(dowód: akta kontroli str. 643, 645)

8. Podczas oględzin ww. 10 przejazdów kolejowo-drogowych stwierdzono również następujące nieprawidłowości:

- niesprawność latarki drąga rogatkowego nr 1 i skorodowanie słupa 399N (Szczecin Dąbie-Kliniska),
- zamontowanie znaku G-2, po obu stronach toru i po prawej stronie drogi, na osobnym słupie, tj. niezgodnie z § 83 ust.1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań (Wysoka Kamińska-Kamień Pomorski),
- brak 4 pierścieni sprężystych podwójnych pod wkrętami podkładów (Trąbki-Ulikowo). Według wyjaśnień Naczelnika Działu Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich Budynków i Budowli PZK, roboty były wykonane awaryjnie i nie obejmowały wymiany podkładów.

(dowód: akta kontroli str. 176-209, 217-239)

Dyrektor wyjaśnił, że (...) *nieprawidłowości dotyczące źle zamontowanego znaku G-2 na osobnym słupie na przejeździe (...) oraz brak 4 pierścieni sprężystych podwójnych pod wkrętami podkładów (...) nastąpiły poprzez oczywiste przeoczenia. W związku z tym stwierdzone nieprawidłowości zostaną poprawione w trybie niezwłocznym.*

(dowód: akta kontroli str. 644, 646)

9. Podczas ww. oględzin 10 przejazdów kolejowo-drogowych stwierdzono, że w 2 przypadkach (Gryfice, Płoty-Nowogard) sygnalizatory drogowe z obu stron przejazdu pomalowano niezgodnie z wymogiem § 49 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań.

(dowód: akta kontroli str. 210-216, 224-231)

Dyrektor wyjaśnił, że (...) *w dniu 23.06.2016 r. maszty sygnalizatorów zostały przemalowane (...) zgodnie z wymogiem § 49 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia.*

(dowód: akta kontroli str. 644, 646)

10. Dwa wyłączone z eksploatacji przejścia nad torami na stacjach: Wierzychowo Pomorskie i Szczecin Wzgórze Hetmańskie (opisane w pkt 1.5. niniejszego wystąpienia pokontrolnego) nie zostały w pełni zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych. Nie było zamknięć, ani tablic zakazujących wstępu na pierwszą z kładek. Na drugiej kładce brakowało tablicy ostrzegawczej przy wejściu z peronu.

(dowód: akta kontroli str. 284, 269-270)

Dyrektor wyjaśnił, że (...) *kładki były zabezpieczone, jednak nie sposób jest dopilnować osób postronnych, które dewastują umieszczone zabezpieczenia i oznaczenia. Na obu kładkach zostaną uzupełnione tablice „Przeście wzbronione” oraz wykonane odpowiednie zabezpieczenie przed wejściem postronnych do 30.06.2016 r.*

(dowód: akta kontroli str. 623, 625)

11. Podczas oględzin przejścia na stacji Szczecin-Niebuszewo stwierdzono, że studnia odwodnienia (otwór ok. 0,4 x 0,6 m) na międzytorzu przy torze nr 2 nie była zabezpieczona pokrywą.

Otwór studni został zabezpieczony płytą żelbetową przed zakończeniem czynności kontrolnych NIK.

(dowód: akta kontroli str. 303-304)

12. Podczas oględzin przejścia pod torami na stacji w Białogardzie stwierdzono brak przegród uniemożliwiających wchodzenie na gzymsy biegnące wzdłuż schodów przejścia pod torami i zabezpieczających przed możliwością upadku z wysokości około 3 m.

(dowód: akta kontroli str. 255, 257)

Dyrektor wyjaśnił, że (...) *przeście pod torami (...) wybudowane przed 1900 rokiem (...) nie posiadało zabezpieczeń, nie były kierowane wnioski o ich zabudowę po przeprowadzonych przeglądach okresowych (...) Kontrole zewnętrzne (Sanepid, WINB) nie wnosiły również uwag, co do braku zabezpieczenia. (...) Zakład (...) potraktuje stanowisko NIK, jako zalecenie wykonania stosownego zabezpieczenia i deklaruje wykonanie do dnia 31 lipca 2016 r.*

(dowód: akta kontroli str. 640-641)

13. Przy 4 tzw. „dzikich przejściach” na stacjach: Szczecin: Niebuszewo i Wzgórze Hetmańskie oraz Wierzychowo Pomorskie i Wolin Pomorski (opisanych w pkt 1.5. wystąpienia pokontrolnego) nie było tablic zakazujących przejścia przez tory. Natomiast funkcjonowanie „dzikich przejść” na 2 stacjach: Szczecin Niebuszewo i Wolin Pomorski, powodowało niszczenie nasypów kolejowych, wskutek wydeptania zieleni, przyczyniając się do podmywania skarp wodami opadowymi.

(dowód: akta kontroli str. 249, 251, 262, 264, 269, 283-284, 288-289)

Dyrektor wyjaśnił, że: (...) *dzikie przejścia były oznakowane tablicami „Przejście wzbronione”. Tablice były metalowe, wielokrotnie dewastowane lub kradzione. Każdorazowo (...) były ponownie ustawiane. ISE Świnoujście zamówiło tablice z ww. napisem (...) i ustawi je w Wolinie (L.401 km 68,724) w dniu 17.06.br. ISE Szczecinek wyjaśnia, iż linia kolejowa nr 416 Wałcz Kalisz-Wierzchowo Pomorskie jest linią kolejową z decyzją o likwidacji i została przekazana do N Poznań. ISE Szczecin Gł. deklaruje, że na stacjach Wzgórze Hetmańskie (dot. L.432 km 1,999) i Szczecin Niebuszewo (dot. L.406 km 8,302) nie odbywa się ruch pasażerski – kładka i przejście nie są wykorzystywane dla obsługi podróżnych.*

(dowód: akta kontroli str. 623-624)

IV. Wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁸¹, wnosi o:

1. Wykreślenie z ewidencji prowadzonych przez Zakład 2 kładek dla pieszych na stacji Rokita i w okolicach miejscowości Kołbaskowo, które w wyniku modernizacji stacji zostały fizycznie zlikwidowane.
2. Dokonanie pomiaru natężenia ruchu kolejowego na przejazdach kolejowo-drogowych w przypadku, kiedy ostatni pomiar został dokonany w roku 2010 lub latach wcześniejszych.
3. Usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych podczas oględzin 10 przejazdów kolejowo-drogowych i 8 kolejowych obiektów inżynierskich.
4. Prowadzenie przeglądów stanu technicznego przejść pod torami na stacjach Szczecin Niebuszewo i Wysoka Kamieńska.
5. Likwidację tzw. „dzikich przejść” na stacjach: Szczecin Niebuszewo, Białogard, Szczecin Wzgórze Hetmańskie, Wierzchowo Pomorskie i Wolin Pomorski.
6. Zabezpieczenie 2 wyłączonych z eksploatacji przejść nad torami na stacjach: Wierzchowo Pomorskie i Szczecin Wzgórze Hetmańskie przed dostępem osób nieuprawnionych.
7. Dostosowanie zapisów w metrykach przejazdów kolejowo-drogowych do stanu faktycznego.

Wnioski pokontrolne

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie.

Obowiązek
poinformowania NIK
o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

⁸¹ Dz.U. z 2015 r., poz. 1096 ze zm. Dalej: ustawa o NIK.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Szczecin, dnia lipca 2016 r.

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Dyrektor
Delegatury NIK w Szczecinie

.....
Kontroler

Ewelina Czerepska
starszy inspektor kontroli państwowej
.....