

# **NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**

---

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW  
TRANSPORTOWYCH

KKT 41002/06

Nr ewid. 63/2007/P/06/062/KKT

## **Informacja o wynikach kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym**

W a r s z a w a   l i s t o p a d   2 0 0 7   r .

---

**Misja** *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

---

**Wizja** *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

---

**Informacja o wynikach kontroli  
zapewnienia porządku i bezpieczeństwa  
na obszarze kolejowym**

---

Dyrektor Departamentu Komunikacji  
i Systemów Transportowych

Krzysztof Wierzejski

---

Zatwierdzam:

Józef Górny

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia      listopada 2007 r.

---

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
00-950 Warszawa  
tel./fax: 0-xxxx-22-825 44 81

[www.nik.gov.pl](http://www.nik.gov.pl)

# Spis treści

<b>1. Wprowadzenie .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Podsumowanie wyników kontroli .....</b>	<b>6</b>
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności .....	6
2.2. Synteza wyników kontroli .....	7
2.3. Uwagi końcowe i wnioski .....	11
<b>3. Ważniejsze wyniki kontroli .....</b>	<b>13</b>
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.....	13
3.2. Istotne ustalenia kontroli .....	16
3.2.1. Realizacja przez PKP S.A. zadań statutowych związanych z ochroną porządku i bezpieczeństwa osób i mienia w Grupie PKP .....	16
3.2.2. Ochrona porządku i bezpieczeństwa osób i mienia na obszarze dworców kolejowych.....	19
3.2.3. Ochrona porządku i bezpieczeństwa osób i mienia w pociągach.....	28
3.2.4. Ochrona taboru i infrastruktury kolejowej na stacjach postojowych i torach odstawczych .....	32
3.2.5. Ochrona porządku i bezpieczeństwa na obszarze liniowej infrastruktury kolejowej.....	32
3.2.6. Realizacja przez SOK zadań z zakresu ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach .....	36
3.2.7. Ochrona obszaru kolejowego w sytuacjach kryzysowych .....	42
<b>4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli .....</b>	<b>45</b>
4.1. Przygotowanie kontroli .....	45
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	45
<b>5. Załączniki.....</b>	<b>49</b>
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole .....	49
5.2. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności .....	50
5.3. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	51
5.4. Zdjęcia ilustrujące stan wybranych obiektów dworcowych .....	52
5.5. Struktura organizacyjna Grupy PKP .....	59

## 1. Wprowadzenie

**Temat i numer kontroli.** Zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Uzasadnieniem podjęcia tej kontroli były liczne sygnały dotyczące zagrożeń dla podróżnych, ich mienia oraz infrastruktury kolejowej. Nr P/06/062.

**Cel kontroli.** Celem kontroli była ocena działalności zarządców infrastruktury kolejowej oraz pasażerskich przewoźników kolejowych, w zakresie zapewnienia ładu, porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach. Ocenie podlegała również realizacja ustawowych zadań z zakresu ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach przez Straż Ochrony Kolei (SOK).

**Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli.** Tematyka kontroli obejmowała następujące zagadnienia:

- 1) Przygotowanie zarządców infrastruktury kolejowej do ochrony ładu i porządku na obszarze kolejowym.
- 2) Przygotowanie przewoźników kolejowych do ochrony ładu i porządku w pociągach.
- 3) Wykonywanie przez Straż Ochrony Kolei zadań z zakresu ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach.

**Zakres podmiotowy kontroli.** Kontrolę przeprowadzono w następujących jednostkach organizacyjnych<sup>1</sup>:

- 1) Zarządca dworcowej infrastruktury kolejowej: Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej PKP S.A.) i jednostki jej podległe: 8 oddziałów gospodarowania nieruchomościami, Oddział Dworce Kolejowe i 5 podległych mu rejonów dworców kolejowych.
- 2) Zarządca liniowej infrastruktury kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.) i jednostki jej podległe: 6 oddziałów regionalnych i 5 zakładów linii kolejowych, 6 komend regionalnych SOK i 3 podległe im rejony SOK.
- 3) Przewoźnicy kolejni: Koleje Mazowieckie KM Sp. o.o. (dalej Koleje Mazowieckie) oraz spółki Grupy PKP, tj.: PKP Intercity Sp. z o.o. (dalej Intercity), PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (dalej Przewozy Regionalne),

---

<sup>1</sup> Wykaz jednostek objętych kontrolą stanowi załącznik Nr 1 do **Informacji**.

PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (dalej WKD) i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej SKM w Trójmieście).

Kontrolę w spółce przewozowej Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. NIK przeprowadziła pod względem legalności, gospodarności i rzetelności. W pozostałych jednostkach kontrole przeprowadzono pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności.

**Okres objęty badaniami kontrolnymi:** 2005 r. i 2006 r.

## **2. Podsumowanie wyników kontroli**

### **2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności**

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła działania zarządców infrastruktury kolejowej oraz kolejowych przewoźników pasażerskich w obszarze poddanym kontroli. Podejmowane przez nich działania nie zapobiegały skutecznie występowaniu zdarzeń, zakłócających porządek i zagrażających bezpieczeństwu osób, ich mienia oraz mienia kolejowego.

1) Zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym głównie PKP S.A. i PKP PLK S.A., w zakresie realizacji obowiązków związanych z ochroną ładu i porządku na obszarze dworców kolejowych<sup>2</sup>, nie zorganizowali rzetelnej i skutecznej ochrony porządku i bezpieczeństwa na terenie tych obiektów.

2) PKP PLK S.A., w zakresie realizacji obowiązków związanych z ochroną składników kolejowej infrastruktury liniowej, nierzetelnie zorganizowała jej ochronę przed kradzieżami i dewastacją, w tym zwłaszcza składników bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo ruchu pociągów.

3) Zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) nie utrzymywali obiektów dworcowych w należyтым stanie technicznym, a także nie byli właściwie przygotowani do działań w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowych.

4) Wszyscy najważniejsi kolejowi przewoźnicy pasażerscy<sup>3</sup> niedostatecznie zorganizowali ochronę porządku i bezpieczeństwa osób oraz mienia w pociągach.

5) Straż Ochrony Kolei, w zakresie wykonywania zadań dotyczących ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach, nierzetelnie wykonywała swoje obowiązki, często nie reagując na naruszanie przepisów porządkowych na obszarach dworców i w pociągach.

---

<sup>2</sup> Na obszarze dworców kolejowych, będących w zarządzie PKP S.A., zarządcą peronów jest PKP PLK S.A. – zarządca kolejowej infrastruktury liniowej.

<sup>3</sup> Przewozy Regionalne, Intercity i Koleje Mazowieckie.

Wpływ na niską skuteczność ochrony ładu, porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach miało – obok niedostatecznego przygotowania zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników i ich nierzetelnych działań – również słabe przygotowanie organizacyjne i kadrowe SOK do wykonywania ustawowych obowiązków z zakresu ochrony porządku publicznego. Istotny wpływ na nierzetelne wykonywanie zadań przez funkcjonariuszy SOK miało także usytuowanie tej służby – jako wyodrębnionej zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym<sup>4</sup> jednostki organizacyjnej PKP PLK S.A. Umieszczenie formacji SOK w strukturze organizacyjnej spółki prawa handlowego, której głównym celem jest generowanie zysku powodowało, iż działania SOK nie były skoncentrowane jedynie na ochronie porządku publicznego, lecz również na działalności komercyjnej.

## **2.2. Synteza wyników kontroli**

**2.2.1.** PKP S.A. nierzetelnie wykonywała zadania statutowe związane z zarządzaniem Grupą PKP, w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach. W szczególności, spółka nie opracowała spójnych programów dla wchodzących w jej skład zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników, określających działania mające na celu skuteczne zapewnienie porządku i bezpieczeństwa osób oraz mienia. W rezultacie tych zaniedbań, na obszarze kolejowym i w pociągach porządek nie był należycie zabezpieczony.

W 2005 r. popełniono na obszarze kolejowym i w pociągach 101 tys. przestępstw i wykroczeń, tj. o 5,4% więcej niż w 2004 r. W 2006 r. popełniono 86211 takich czynów (tj. o 14,1 % mniej niż w 2005 r.) – jednak skala zarejestrowanych zdarzeń negatywnych była nadal niepokojąca. Należy przy tym zauważyć, iż nie jest znana rzeczywista skala czynów karalnych popełnianych na obszarze kolejowym i w pociągach, bowiem z różnych względów podróżni niejednokrotnie nie zgłaszali ich popełnienia. (str. 16-17, 18-19).

**2.2.2.** PKP S.A. nie zapewniła rzetelnej ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze 91,4% zarządzanych dworców. Spółka nie była do tego przygotowana

---

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94).

organizacyjnie i kadrowo. Profesjonalną, bezpośrednią ochronę spółka zorganizowała w 2005 r., co prawda, na 112 zarządzanych dworcach (tj. 8,6 %), ale i tak nie były one objęte w dostatecznym zakresie innymi, dodatkowymi formami ochrony, np. monitoringiem wizyjnym. Zapewnieniu bezpieczeństwa i porządku na obszarze dworców sprzyjał ich zły stan techniczny, bowiem blisko połowa skontrolowanych dworców kolejowych wymagała remontu. (str. 19-21, 23-28).

**2.2.3.** Umowy o świadczenie usług o ochronę dworców kolejowych, zawarte przez PKP S.A. z SOK i z firmami ochroniarskimi, m.in. ze względu na brak określenia kryteriów jakościowych usług, warunkujących wypłatę wynagrodzenia, nie gwarantowały skutecznej ochrony dworców.

Ponadto, spółka nie egzekwując od SOK rzetelnego wykonywania określonych w umowach obowiązków ochrony dworców, wypłaciła w okresie 2005 r. – sierpień 2006 r. ustalone w nich wynagrodzenie, w łącznej wysokości 3900 tys. zł. (str. 21-23).

**2.2.4.** Najwięksi kolejowi przewoźnicy pasażerscy<sup>5</sup> nie podejmowali rzetelnych działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w pociągach. Wprawdzie w latach 2004 – 2005 liczba przestępstw popełnionych w pociągach nieznacznie zmalała (o 5,5%), to jednak wzrosły np. o 70,5% kradzieże na szkodę podróżnych. Liczba popełnionych w 2006 r. przestępstw nadal ulegała zmniejszeniu, lecz zarejestrowanie 4320 przestępstw popełnionych w pociągach pasażerskich wskazuje na występowanie nadal poważnego zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych. Są to bowiem przestępstwa zarejestrowane, nie znana jest jednak liczba przestępstw nie zgłoszonych.

Zarządy dwóch skontrolowanych przewoźników nierzetelnie nadzorowały wykonywanie obowiązków drużyn konduktorskich, które niedostatecznie interesowały się stanem technicznym pociągów i nie reagowały na łamanie przez podróżnych przepisów porządkowych, w tym zakazu spożywania alkoholu i palenia papierosów (str. 28-30, 30-31).

**2.2.5.** Trzech największych przewoźników kolejowych nierzetelnie wykonywało zadania związane z ochroną taboru kolejowego, mające na celu zapobieganie jego okradaniu i dewastacji. Przede wszystkim przewoźnicy nie zadbali o wygrodenie

---

<sup>5</sup> Przewozy Regionalne, Intercity i Koleje Mazowieckie.

terenów postojowych. Dostatecznej ochrony taboru i terenów postojowych nie zapewniła również Straż Ochrony Kolei i wynajęte firmy ochroniarskie. Na skutek takiego stanu rzeczy w 2005 r. przewoźnicy, w wyniku dewastacji i kradzieży mienia kolejowego przez osoby mające swobodny dostęp do obszaru kolejowego, ponieśli szkody w kwocie około 1900 tys. zł. (str. 32).

**2.2.6.** Skontrolowani przewoźnicy pasażerscy w znikomym zakresie poddawali modernizacji tabor kolejowy. Działaniom poprawiającym w istotny sposób bezpieczeństwo podróżowania oraz ochronę mienia przewoźników, poddano 3,3% eksploatowanego taboru. Jeden procent taboru wyposażono w urządzenia monitorowania wizyjnego wewnątrz wagonów, a 1,6% taboru w urządzenia przeciwpożarowe. Przyczyną takiego stanu była ich trudna sytuacja ekonomiczna i brak środków finansowych na modernizacje. (str. 30).

**2.2.7.** Zarząd PKP PLK S.A. nie zorganizował, w okresie objętym kontrolą, skutecznej ochrony kolejowej infrastruktury liniowej przed kradzieżą i dewastacją. Zarząd tej spółki nie podjął kompleksowych i programowo spójnych działań, mających na celu ochronę zwłaszcza tych składników majątkowych, które decydują o bezpieczeństwie ruchu kolejowego. W rezultacie, spółka w 2005 r., na skutek 8,6 tys. czynów karalnych, poniosła szkody wynoszące 42100 tys. zł. (str. 32-35).

**2.2.8.** Funkcjonariusze SOK nierzetelnie wykonywali ustawowe zadania z zakresu ochrony porządku i mienia podróżnych oraz mienia kolejowego. SOK nie podejmowała zwłaszcza skutecznych działań przeciwko zdarzeniom stwarzającym zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, takim, jak: obrzucanie kamieniami jadących pociągów, układanie przeszkód na torach i podwieszanie przeszkód na trakcji elektrycznej. Działalność funkcjonariuszy SOK cechowała bardzo niska wykrywalność sprawców przestępstw i wykroczeń, nie przekraczająca w 2005 r., w niektórych rejonach ich działania, nawet 20%. (str. 36-39).

**2.2.9.** SOK nie była rzetelnie przygotowana pod względem organizacyjnym i kadrowym do wykonywania zadań z zakresu ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach. Niedostateczny był przede wszystkim stan liczebny funkcjonariuszy. Było to spowodowane głównie niedostatecznymi nakładami na finansowanie działalności SOK. Dodatkowym osłabieniem potencjału SOK było –

mimo istotnych braków kadrowych – udzielanie funkcjonariuszom urlopów bezpłatnych, co było działaniem niecelowym. (str. 39-40, 41-42).

**2.2.10.** Kierownictwo SOK nierzetelnie przygotowało funkcjonariuszy operacyjnych do wykonywania obowiązków służbowych z użyciem broni palnej. Komendanci 5 z 6 skontrolowanych komend regionalnych SOK nie wystąpili do właściwych organów policji o dopuszczenie funkcjonariuszy straży ochrony kolei do wykonywania zadań z użyciem broni palnej, czego wymaga art. 59 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym. W rezultacie, jedynie 4,7% ich stanu osobowego posiadało stosowne dopuszczenie do pełnienia służby z bronią palną, a pozostali funkcjonariusze tych komend pełnili służbę z bronią palną bez decyzji, wydanej przez właściwy organ Policji, co było działaniem nielegalnym. Komenda Główna SOK nie zadbała również o kontrolę wymaganego stanu zdrowia, w tym zdolności psychofizycznej funkcjonariuszy. (str. 40-41).

**2.2.11.** Niecelowo i nierzetelnie prowadzone były przez Zarząd PKP S.A. działania związane z restrukturyzacją Grupy PKP. Działania te spowodowały m.in. rozproszenie ośrodków decyzyjnych i odpowiedzialności za zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach. Skutkiem tego nastąpiło osłabienie spójności zarządzania infrastrukturą kolejową na rzecz zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na tym obszarze. (str. 17-18).

**2.2.12.** Zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP S.A. i PKP PLK S.A., nie podejmowali kompleksowych i rzetelnych działań w zakresie przygotowania do ochrony infrastruktury kolejowej w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej. Niedostatecznie w tym zakresie były przygotowane jednostki organizacyjne PKP S.A., bezpośrednio zarządzające dworcami kolejowymi, w tym połowa z 8 objętych kontrolą oddziałów gospodarowania nieruchomościami i Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie. Dotyczyło to głównie stanu zagrożenia pożarowego i ochrony przed tym żywiołem. Jednostki organizacyjne PKP PLK S.A., mimo iż opracowały procedury postępowania na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej, nie sprawdzały w praktyce poprawności przyjętych rozwiązań, w rezultacie czego nie posiadały rozeznania o prawidłowości przygotowania spółki do działania w tych warunkach (str. 42-44).

### **2.3. Uwagi końcowe i wnioski**

Prawidłowe wykonywanie zadań objętych kontrolą wymaga wyeliminowania przyczyn stwierdzonych nieprawidłowości, do których, w ocenie NIK, należy w szczególności brak właściwej współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo, jak również brak właściwych działań oraz skutecznego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków przez pracowników zarządców i przewoźników oraz jednostek wykonujących zadania na podstawie umów zawartych z tymi podmiotami.

Ponadto, wyniki kontroli wskazują, że Straż Ochrony Kolei, do powołania której zobowiązany jest zarządca infrastruktury kolejowej<sup>6</sup>, nieskutecznie i nierzetelnie wykonywała zadania w zakresie ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>7</sup>. Przyjęta metoda zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa poprzez powołanie formacji będącej, w sensie organizacyjnym, częścią spółki prawa handlowego – w opinii NIK – nie zdaje egzaminu praktycznego. W świetle powyższego, NIK dostrzega potrzebę rozważenia likwidacji Straży Ochrony Kolei i w związku z tym dokonania zmiany przepisów ustawy o transporcie kolejowym w części dotyczącej tworzenia i funkcjonowania SOK oraz oparcie obowiązku zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach na ogólnych regulacjach, zawartych w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia<sup>8</sup>, w części dotyczącej obszarów, obiektów, urządzeń i transportu, podlegających obowiązkowej ochronie.

**NIK wnioskuje do ministra właściwego do spraw transportu o podjęcie:**

**1) pilnych działań mających na celu zapewnienie pełnej, skutecznej i właściwie skoordynowanej współpracy wszystkich zarządców infrastruktury**

---

<sup>6</sup> Przepis art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) stanowi, że „zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tworzą straż ochrony kolei, ..., oraz powołują komendanta straży ochrony kolei”.

<sup>7</sup> Zadania Straży Ochrony Kolei określone są w art. 60 ustawy o transporcie kolejowym.

<sup>8</sup> Tj. Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 ze zm.

**kolejowej i pasażerskich przewoźników kolejowych w zakresie ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach,**

**2) w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – odpowiednich kroków, w tym analiz aktualnie obowiązujących unormowań prawnych dotyczących sposobu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa publicznego na obszarze kolejowym i w pociągach.**

**Wnioski skierowane do zarządców infrastruktury kolejowej oraz do przewoźników kolejowych, zawarte w wystąpieniach pokontrolnych, zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz stan ich realizacji, omówiono w rozdziale 4.2 niniejszej Informacji.**

### **3. Ważniejsze wyniki kontroli**

#### **3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych**

**3.1.1.** W okresie objętym kontrolą, podstawowym aktem prawnym określającym zasady korzystania z infrastruktury kolejowej i zarządzania nią była ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>9</sup>. W art. 5 ust. 1 określono, iż zarządzanie infrastrukturą kolejową polega m.in. na:

- utrzymaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

W art. 4 pkt 1 tej ustawy sprecyzowano, iż określenie „infrastruktura kolejowa” oznacza linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. W art. 4 pkt 7 sprecyzowano, że „zarządcą infrastruktury” jest podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie oraz że funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.

Wstęp na obszar kolejowy – zdefiniowany w art. 4 ust. 8 tej ustawy – jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę. Poza tymi miejscami wstęp mają tylko osoby upoważnione przez właściwego zarządcę lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby upoważnione na podstawie odrębnych przepisów. Obowiązkiem zarządcy oraz przewoźnika kolejowego jest zapewnienie ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych

---

<sup>9</sup> Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 ze zm.

(art. 58 ust. 3)<sup>10</sup>. Prawo przewozowe nakłada na przewoźników obowiązek zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa (art. 14 ust. 1)<sup>11</sup>.

W ustawie o transporcie kolejowym określono, iż zarządca lub kilku zarządców wspólnie, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, tworzą straż ochrony kolei (sok) oraz powołują komendanta straży ochrony kolei (art. 59 ust. 1). Koszty funkcjonowania sok pokrywane są przez zarządcę lub zarządców (art. 59 ust. 3). Szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji sok określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r., obowiązujące od dnia 30 lipca 2004r.<sup>12</sup>. Do określonych w ustawie o transporcie kolejowym zadań sok należy:

- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (art. 60 ust. 1 pkt 1- 2).

Ustawa o transporcie kolejowym określa warunki, jakie musi spełniać funkcjonariusz sok (art. 59 ust. 4). Szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze sok określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2004 r. w sprawie warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek uprawnionych do orzekania o tej zdolności<sup>13</sup>.

Funkcjonariusze sok zostali upoważnieni do stosowania środków przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez sok zadań, jednakże zastosowanie środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanym poleceniom (art. 60 ust. 4 i 5 ustawy). Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, tj. siły fizycznej, w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa

---

<sup>10</sup> Sprawy porządku na obszarze kolejowym od dnia 30 grudnia 2004 r. szczegółowo regulują przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2004 r. Nr 264, poz. 2637). Przepisy te określają czynności, których dokonywanie m.in. na obszarze kolejowym i w pociągach jest zabronione.

<sup>11</sup> Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.

<sup>12</sup> Dz. U. z 2004 r. Nr 164, poz. 1718. Funkcjonariusze sok działają na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 181, poz. 1775) określa przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym

<sup>13</sup> Dz. U. z 2004 r. Nr 232, poz. 2332.

służbowego, jest niewystarczające – funkcjonariusze nie mają prawa użycia broni palnej, jednakże dopuszczenie funkcjonariusza do wykonywania zadań z jej użyciem następuje na wniosek komendanta nie, w drodze decyzji, wydanej przez właściwy organ Policji (art. 59 ust. 1- 6 ustawy).

Funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni, na podstawie art. 60 ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia określone w art. 54 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń<sup>14</sup>. Przepis ten stanowi, że kto wykracza przeciwko wydanym z upoważnienia ustawy przepisom porządkowym o zachowaniu się w miejscach publicznych, podlega karze grzywny do 500 zł albo karze nagany.

W przypadku naruszenia art. 60, określającego zadania oraz prawa straży ochrony kolei, minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może cofnąć zgodę na działanie nie lub ograniczyć zakres działania i jej uprawnień (art. 61 ustawy).

Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania m.in. z Policją (art. 62). Szczegółowe formy współdziałania z Policją zostały określone przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego<sup>15</sup>.

**3.1.2.** Przeprowadzone czynności kontrolne objęły głównie podmioty wchodzące w skład Grupy PKP<sup>16</sup>, powstałej w 2001 r. w wyniku procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe<sup>17</sup>. Grupę PKP tworzą m.in.: Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz spółki operatorskie, obsługujące rynek przewozów pasażerskich – przewoźnicy pasażerscy: PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

---

<sup>14</sup> Dz. U. z 1971 r. Nr 12, poz.114 ze zm.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2262.

<sup>16</sup> Strukturę organizacyjną Grupy PKP przedstawia załącznik nr 2 do **Informacji**.

<sup>17</sup> Restrukturyzacja PKP nastąpiła na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” – Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.

oraz Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.<sup>18</sup>. Do Grupy PKP należy również spółka związana z infrastrukturą kolejową, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.<sup>19</sup>.

Udostępniana przewoźnikom infrastruktura kolejowa, będąca w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obejmuje ponad 19 tys. km linii kolejowych.

Podmioty wykonujące działalność w zakresie przewozu osób i rzeczy, wchodzące w skład Grupy PKP uruchamiają w ciągu doby około 3500 pociągów pasażerskich oraz około 1000 pociągów towarowych.

## **3.2. Istotne ustalenia kontroli**

### **3.2.1. Realizacja przez PKP S.A. zadań statutowych związanych z ochroną porządku i bezpieczeństwa osób i mienia w Grupie PKP**

**Zarząd PKP S.A. nierzetelnie realizował zadania w zakresie ochrony ładów i porządku na obszarze kolejowym i w pociągach, określone w art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, związane z zarządzaniem holdingiem, zwanym Grupą PKP<sup>20</sup>.**

Z ustaleń kontroli wynika bowiem, że Zarząd PKP S.A. opracował bądź brał udział w opracowaniu szeregu programów przeznaczonych do realizacji w Grupie PKP, związanych z zapewnieniem porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach, jednak programy te nie współdziałały ze sobą w pełni, a ujęte w nich zadania określone były ogólnikowo. Przede wszystkim zaś programy te nie określały kosztów realizacji zadań i źródeł ich finansowania oraz – w znacznej mierze –

---

<sup>18</sup> Według stanu na koniec 2004 r. Skarb Państwa posiada: 100% akcji PKP S.A., 74,5 % udziałów w PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., 90,2 % udziałów w PKP Intercity Sp. z o.o., 96,5 % udziałów w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., 100 % udziałów w PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. Pozostałe akcje bądź udziały posiada PKP S.A.

<sup>19</sup> Według stanu na koniec 2004 r. Skarb Państwa posiada 90,7% akcji. Pozostałe akcje posiada PKP S.A. Do Grupy PKP należą również spółki operatorskie obsługujące rynek przewozów towarowych (PKP CARGO S.A. i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.) oraz spółki zarządzające infrastrukturą techniczną (PKP Energetyka Sp. z o.o., PKP Telekomunikacja Sp. z o.o. oraz PKP Informatyka Sp. z o.o.).

<sup>20</sup> Statut PKP S.A., ustanowiony uchwałą nr 58/2005 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki PKP S.A. z dnia 20 września 2005 r. w sprawie tekstu jednolitego Statutu PKP S.A., stanowi w § 7 pkt 2, że „Spółka wykonuje zadania związane z zarządzaniem holdingiem zwanym Grupą PKP”. Do zadań tych zalicza się m.in. ochronę ładów i porządku na obszarze działania Grupy PKP, tj. na obszarze dworców kolejowych, kolejowej infrastruktury liniowej i w pociągach.

terminów i osób odpowiedzialnych za ich realizację, a także wskaźników umożliwiających monitorowanie i ocenę uzyskanych efektów. Powodowało to, że nawet na etapie wstępnym, programy te nie zapewniały kompleksowej i pomyślnej realizacji, a ostatecznie uzyskania oczekiwanych rezultatów.

Podstawowym programem działań dla poprawy porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach była „Strategia działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych”<sup>21</sup>. Ustalenia kontroli wskazują, że nie wszystkie zadania w niej określone, głównie ze względu na brak środków finansowych, były w pełni realizowane przez zarządy 5 skontrolowanych spółek<sup>22</sup>.

I tak:

Nie uruchomiony został bezpłatny telefon interwencyjny SOK. Nie było realizowane w wymaganym zakresie instalowanie monitoringu wizyjnego w obiektach dworcowych o znacznym zagrożeniu przestępczością. Nie objęto ochroną bezpośrednią wszystkich dworców najbardziej zagrożonych przestępczością i zjawiskami patologicznymi, w tym ochroną przed zasiedlaniem ich przez osoby niepożądane (głównie bezdomnych i narkomanów). Nie były skutecznie realizowane przez przewoźników działania zapewniające: poprawę stanu technicznego eksploatowanego taboru pasażerskiego oraz bezpośredni dozór porządku i bezpieczeństwa w pociągach. Nie w pełni realizowano również zadanie upowszechniania informacji o zagrożeniach. Przede wszystkim zaś nie była rzetelnie stosowana podstawowa zasada „zerowej tolerancji” dla wszelkich przejawów naruszania porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach.

**Jedną z przyczyn niepełnej i nieskutecznej realizacji zadań związanych z zapewnieniem porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym były nierzetelnie i niecelowo prowadzone przez Zarząd PKP S.A działania związane z restrukturyzacją Grupy PKP. Spowodowały one m.in. rozproszenie ośrodków decyzyjnych i odpowiedzialności za zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach.**

---

<sup>21</sup> Zwana dalej „Strategią z lipca 2004 r.”. Strategia ta stanowiła załącznik do zawartego przez Prezesa Zarządu PKP S.A. w dniu 6 lipca 2004 r. z Komendantami Głównym: Policji, Straży Granicznej i Żandarmerii Wojskowej „Porozumienia w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych”, zwanego dalej „Porozumieniem”. W harmonogramie działań tej Strategii, strony Porozumienia ustaliły zakres zadań przewidzianych do realizacji m.in. przez spółki Grupy PKP. Zawarto w nim m.in.: 14 zadań z zakresu bezpieczeństwa w pociągach pasażerskich, 6 zadań z zakresu bezpieczeństwa na dworcach, przystankach i stacjach, 7 zadań z zakresu zwalczania zagrożeń terrorystycznych oraz 22 zadania w zakresie działalności profilaktyczno-zapobiegawczej, związanej z zabezpieczeniem porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach.

<sup>22</sup> Zadania określone dla przewoźników kolejowych przyjęła również spółka spoza Grupy PKP – Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. w Warszawie.

Ustalenia kontroli wskazują, że Zarząd PKP S.A. w ramach restrukturyzacji Grupy PKP wprowadził szereg zmian organizacyjnych, osłabiających spójność zarządzania infrastrukturą kolejową dla potrzeb ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach. W rezultacie doprowadziło to do niekorzystnej dla spółki sytuacji, w której wykonywała ona zadania związane z zarządzaniem *holdingiem* zwanym *Grupą PKP*, nie posiadając bezpośrednich źródeł uzyskiwania informacji o stanie bezpieczeństwa i porządku na tym obszarze, a także nie posiadając w swojej strukturze komórki organizacyjnej, koordynującej działania w tym zakresie. I tak:

PKP S.A. wyeliminowała z zakresu realizowanych przez nią zadań funkcje związane z bezpośrednim nadzorem nad działalnością eksploatacyjną i inwestycyjną w Grupie PKP, czego wyrazem była m.in.: likwidacja jeszcze w listopadzie 2004 r. Biura Eksploatacji i zlikwidowanie w końcu września 2005 r. Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego oraz przekazanie ich zadań do realizacji przez PKP PLK S.A. Skutkiem tego opracowywane uprzednio przez ten Zespół raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, odnoszące się do Grupy PKP, sporządzane były przez Zespół jako komórkę organizacyjną PKP PLK S.A. i dotyczyły tylko tej spółki.

Ustalono również, że w wyniku restrukturyzacji, składnikami infrastruktury dworcowej, stanowiącymi integralną całość służącą obsłudze podróżnych, zarządzało wiele podmiotów – co rodziło trudności w zapewnieniu rzetelnego poziomu obsługi tych obiektów. Próby koordynacji działań zarządców infrastruktury dworcowej nie przynosiły pozytywnego rezultatu.

W obrębie kolejowych obiektów dworcowych infrastrukturą zarządzają: jednostki organizacyjne PKP S.A. (budynki dworcowe i tereny przyległe) oraz PKP PLK S.A. (perony, przejścia podziemne i kładki dla pieszych, układy torowe). Na niektórych dworcach obok wymienionych podmiotów, działają jeszcze inne spółki Grupy PKP (świadczące usługi teleinformatyczne, przewoźnicy kolejowi), a także podmioty spoza Grupy PKP (np. Koleje Mazowieckie).

**Działania na rzecz ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach podejmowane w Grupie PKP – niespójne i nieuporządkowane<sup>23</sup> – nie były w pełni skuteczne. Spowodowały one wprawdzie poprawę stanu bezpieczeństwa na tym obszarze w II połowie 2006 r., jednak skala rejestrowanych zdarzeń negatywnych była nadal niepokojąca.**

Ustalenia kontroli wykazały bowiem, że liczba przestępstw i wykroczeń na obszarze kolejowym i w pociągach w latach 2004-2005 uległa zwiększeniu. W 2005 r.

---

<sup>23</sup> Dotyczy to działań realizowanych w ramach *Strategii z lipca 2004 r.*, a także szeregu innych programów (np. 3 programów własnych przez PKP PLK S.A. i 3 innych programów PKP S.A., w tym zapoczątkowanych jeszcze w latach 2003-2004). Opis – patrz strona 16 i 17 **Informacji**.

zarejestrowano, w porównaniu do roku poprzedniego, wzrost liczby tych zdarzeń o 5,4% – tj. z 95819 do 100958. W 2006 r. na obszarze kolejowym i w pociągach miało miejsce 86211 przestępstw i wykroczeń – tj. o 14,1% mniej niż w 2005 r.<sup>24</sup>.

Policja zarejestrowała popełnienie w latach 2004-2006 na obszarze dworców kolejowych odpowiednio: 4562, 4766 i 4083 przestępstw, zaś na pozostałym obszarze kolejowym odpowiednio: 9864, 8757 i 7005 przestępstw. W pociągach pasażerskich odnotowano popełnienie w tym okresie odpowiednio: 5415, 5131 i 4320 przestępstw. Straty będące następstwem tych zdarzeń wyniosły odpowiednio: 86500 tys. zł, 60900 tys. zł i 38400 tys. zł.

Poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa na obszarze kolejowym były zwłaszcza pobicia osób, w tym również funkcjonariuszy SOK i pracowników spółek Grupy PKP na służbie. SOK zarejestrowała w 2004 r. wystąpienie 178 takich przypadków, a w 2005 r. o 9 więcej, tj. 187.

Na uwagę zasługuje to, że zgodnie z ocenami SOK i Policji, a także z oceną powołanych przez NIK biegłych z dziedziny bezpieczeństwa publicznego, zarejestrowana liczba czynów karalnych nie odzwierciedlała w pełni rzeczywistej skali występujących zjawisk negatywnych. Wynikało to głównie z faktu, że podróżni i inne osoby przebywające na obszarze kolejowym często nie zgłaszali występujących zagrożeń i czynów karalnych, albowiem nie byli przekonani o możliwości podjęcia przez SOK i Policję skutecznych działań prewencyjnych i egzekwujących. I tak np.:

Biegli stwierdzili, że takie czynniki jak: charakterystyczna dla licznych grup i środowisk subkulturowych niechęć do kontaktowania się organami ścigania, brak wiary osób pokrzywdzonych w skuteczność zgłaszania zdarzeń, obawa pokrzywdzonych przed retorsjami ze strony sprawców oraz ograniczona dostępność i możliwość kontaktu z Policją bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia, powodują olbrzymią, nie dającą się oszacować skalę zdarzeń pozostających poza statystyką, która odnosi się jedynie do zdarzeń zgłoszonych, nie zaś do faktycznie zaistniałych.

### **3.2.2. Ochrona porządku i bezpieczeństwa osób i mienia na obszarze dworców kolejowych**

**PKP S.A., spółka zarządzająca największą liczbą czynnych dworców kolejowych, nierzetelnie wywiązywała się z określonego w art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym obowiązku zapewnienia ochrony ładu i porządku na ich obszarze, w wyniku czego osoby przebywające na dworcach i mienie nie były dostatecznie chronione.**

---

<sup>24</sup> Według danych Komendy Głównej Policji. W kategorii przestępstw Policja zarejestrowała w latach 2004-2006 odpowiednio: 23590, 21559 i 17440 zdarzeń. W kategorii wykroczeń Policja zarejestrowała w tych latach odpowiednio: 72229, 78999 i 68771 zdarzeń.

Z ustaleń kontroli wynika bowiem, że Zarząd PKP S.A. nie zadbał o kompleksowe rozwiązanie problemu ochrony wszystkich zarządzanych dworców kolejowych. Zarząd spółki przede wszystkim nie ustalił ze Strażą Ochrony Kolei, utworzoną przez PKP PLK S.A., zasad współpracy, w tym w zakresie: współdziałania przy ochronie dworców, częstotliwości ich patrolowania przez funkcjonariuszy SOK, uzależnionej od potrzeb związanych ze zróżnicowanym poziomem zagrożenia na poszczególnych dworcach, współuczestniczenia w finansowaniu ochrony świadczonej przez straż ochrony kolei oraz sposobu kontroli jakości jej sprawowania. Działania w powyższym zakresie – mimo popełnienia na dworcach kolejowych przynajmniej co czwartego z przestępstw zarejestrowanych na obszarze kolejowym i w pociągach – Zarząd PKP S.A. ograniczył głównie do zawarcia odrębnych umów o ochronę z SOK bądź z firmami ochroniarskimi. Co istotne, umowy dotyczyły jedynie określonych dworców. **Stwierdzono, że na dzień 31 grudnia 2005 r. umowami o ochronę PKP S.A. objęła jedynie 112 z 1308 czynnych dworców, co stanowiło tylko 8,6% tych obiektów.** I tak:

Ochroną na podstawie umowy objęto jedynie 39 (3,5%) niewielkich dworców, odprawiających do 300 tys. pasażerów rocznie<sup>25</sup>. Ochroną taką objęto jedynie co drugi spośród 72 dworców o znaczeniu strategicznym dla kolei w Polsce<sup>26</sup>.

**Podobnie niekorzystnie kształtowała się sytuacja w 2006 r. Stwierdzono, że na dzień 31 marca 2006 r. ochroną na podstawie umowy objęto jedynie 131 na 1315 czynnych dworców kolejowych, tj. 10% ich stanu.**

Jedną z głównych przyczyn niepełnej ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze dworców kolejowych było niedostateczne zainteresowanie tym problemem ze strony kierownictw jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio zarządzających dworcami.

---

<sup>25</sup> Ochroną na podstawie umowy objęte były również: 9 z 15 dworców kategorii A (tj. 60%), z których na każdym odprawiano rocznie powyżej 2 mln pasażerów, 13 z 22 dworców kategorii B (59,1%), z których na każdym odprawiano rocznie od 1 do 2 mln pasażerów, 51 ze 147 dworców kategorii C (34,7%), z których na każdym odprawiano rocznie od 0,3 do 1 mln pasażerów.

<sup>26</sup> Pojęcie „dworce kolejowe o znaczeniu strategicznym dla kolei” zostało wprowadzone w „Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP”, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. (niepublikowanej – za: [www.kprm.gov.pl](http://www.kprm.gov.pl)). Dworce o znaczeniu strategicznym dla kolei zwane są dalej „dwozami strategicznymi”.

Kierownictwa 6 z 8 skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami<sup>27</sup> oraz Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie, a także kierownicy wszystkich 5 skontrolowanych rejonów, podległych temu Oddziałowi, nie wykazywali zainteresowania pozyskiwaniem informacji o zdarzeniach negatywnych, ich rzetelnym ewidencjonowaniem i analizowaniem. Zbyt mała była, w ocenie NIK, częstotliwość wizytowania nadzorowanych dworców przez zarządców i administratorów. W skrajnym przypadku stwierdzono, że Zarządca Rejonu Dworców Kolejowych w Krakowie wizytował nadzorowane dworce, zlokalizowane na terenie 4 województw (małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i lubelskiego), z częstotliwością jedynie 1-3 razy w miesiącu.

W rezultacie, kierownictwa tych jednostek nierzetelnie działały w zakresie ochrony dworców. I tak na przykład:

Kierownictwo Rejonu Dworców Kolejowych w Katowicach – na 46 zdarzeń, w wyniku których nastąpiły szkody w mieniu dworcowym na łączną kwotę 19,5 tys. zł, tylko w 8 przypadkach powiadomiło Policję, a pozostałych zdarzeń nie zgłosiło, gdyż nie ustaliło czasu powstania szkód.

W wyniku braku należytego zainteresowania stanem porządku i bezpieczeństwa na zarządzanych dworcach, wymienione wyżej jednostki organizacyjne PKP S.A. nie przeprowadzały analiz stanu porządku i bezpieczeństwa na dworcach. W ocenie NIK, takie analizy były niezbędne dla określenia kierunków działań w tym zakresie, ustalenia hierarchii ważności i kolejności realizacji zadań, szacowania potrzeb finansowych, a także ustalenia niezbędnego zakresu współpracy, głównie z władzami samorządowymi i Policją, w celu minimalizowania skutków występujących na dworcach zjawisk niepożądanych, takich jak: bezdomność, narkomania i przestępczość.

Jedynie Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie dokonał w sierpniu 2005 r. analizy stanu bezpieczeństwa na zarządzanych dworcach o znaczeniu strategicznym dla kolei. W sporządzonym raporcie wskazał m.in. obszary wymagające szczególnej uwagi. Zawarta w nim ocena stanu bezpieczeństwa była jednak niepełna, bowiem nie zawierała ocen częściowych porządku i bezpieczeństwa na największych dworcach w Polsce (m.in. w Rejonach w: Warszawa, Kraków i Katowice) i żadnych danych o liczbie negatywnych zdarzeń, a skupiała się jedynie na głównych przyczynach ich występowania i informacjach o zastosowanych środkach. Wszystkie skontrolowane oddziały gospodarowania nieruchomościami nie przeprowadzały, w okresie objętym kontrolą, kompleksowych analiz i ocen w powyższym zakresie.

**Umowy o świadczenie usług, zawarte z SOK i firmami ochroniarskimi przez kierownictwa jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio zarządzających dworcami, m.in. ze względu na brak określenia kryteriów**

---

<sup>27</sup> Dotyczyło to Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami w: Lublinie, Wrocławiu, Gdańsku, Olsztynie, Szczecinie i Warszawie.

**jakościowych usług, nie gwarantowały pełnej i skutecznej ochrony dworców. Tym samym nie zabezpieczały należycie interesów spółki.**

Takie umowy zostały zawarte przez kierownictwa: 4 z 8 skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami<sup>28</sup> oraz Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie.

I tak na przykład:

- Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie w umowie o ochronę dworca w Katowicach ustalił, że będzie ona świadczona przez 2-osobowy patrol SOK na jednej zmianie, choć – jak wskazywała Komenda Regionalna SOK w Katowicach – dla jego skutecznej ochrony niezbędne było zatrudnienie 6 funkcjonariuszy. W umowie zawartej przez Oddział z firmą ochroniarską o ochronę dworca w Gliwicach postanowiono, że ochrona będzie wykonywana przez patrol interwencyjny co 2 godziny pomiędzy 19.30 i 5.30. W umowie tej nie sprecyzowano czasu pobytu patroli na dworcu, co umożliwiło wykonawcy swobodne dysponowanie ich czasem.
- Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie, w umowie o ochronę 6 dworców, zawarł klauzulę o odpowiedzialności SOK za nienależyte wykonywanie usług jedynie wobec 2 z nich (w Skarżysku Kamiennej i Chełmie). Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie, w każdej z 11 zbadanych umów nie zawarł zapisu zobowiązującego SOK do bieżącego powiadamiania o zarejestrowanych zdarzeniach negatywnych. Dotyczyło to również Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie.

**Kierownictwa jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio zarządzających dworcami kolejowymi, zaniechały egzekwowania od SOK i firm ochroniarskich pełnego wykonywania postanowień umownych – co przy niedostatecznym zainteresowaniu z ich strony porządkiem i bezpieczeństwem na dworcach kolejowych<sup>29</sup> – sprzyjało niepełnej ochronie tych obiektów.**

**Ponadto kierownictwa tych jednostek nie stosowały wobec SOK i firm ochroniarskich restrykcji z tytułu nienależytego wykonywania obowiązków umownych<sup>30</sup>, z karami umownymi włącznie, co sprzyjało niegospodarnemu wydatkowaniu środków finansowych na ochronę dworców.**

- Pomimo poniesienia przez Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie, w okresie 2005-sierpień 2006 r., wydatków na ochronę dworców w wysokości 3900 tys. zł, m.in. w Rejonie Dworców Kolejowych we Wrocławiu egzekwowanie od SOK sprawowania ochrony ograniczało się wyłącznie do sprawdzania – i to jedynie w godzinach 7.00 – 15.00 – zapisów w tzw. „książce kontroli obiektów” – stanowiącej rodzaj pracowniczej listy obecności. Rejon nie nadzorował w sposób zorganizowany i sformalizowany realizacji obowiązków umownych zleconych SOK do wykonywania pomiędzy godz. 15.00 i 7.00.

---

<sup>28</sup> Dotyczyło to Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami w: Katowicach, Wrocławiu, Szczecinie i Lublinie.

<sup>29</sup> Patrz zapisy na str. 19, 20 i 21 **Informacji**.

<sup>30</sup> Sposób realizacji przez funkcjonariuszy SOK obowiązków umownych z zakresu ochrony kolejowych obiektów dworcowych przedstawiony jest szczegółowo w pkt **3.2.6. Informacji**.

- Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu w 2005 r. w ogóle nie kontrolował wykonywania przez SOK ochrony dworców objętych umowami, a w 2006 r. ograniczył kontrolę do przyjmowania od SOK oświadczeń o wykonywanych patrolach. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie nie egzekwował od SOK poświadczania wykonywanych patroli w książkach czystości obiektów m.in. na dworcach w Goleniowie, Wolinie i Świnoujściu. Działania egzekwujące Oddział ograniczał jedynie do zbierania telefonicznych informacji o miejscach i terminach wykonanych patroli. Miesięcznie wypłacał na rzecz SOK jednak 14 tys. zł.

Wystawiane przez SOK faktury za świadczone usługi były bezkrytycznie akceptowane i zatwierdzane, mimo posiadanej przez kierownictwa skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami oraz Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie wiedzy o nienależytej pracy patroli SOK (w tym nie podejmowania interwencji). Przykładowo:

- Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie w okresie 2005 r.-I kw. 2006 r., zapłacił SOK za ochronę wszystkich 6 dworców objętych umowami kwotę 1.006,2 tys. zł. Nie obciążył jednak SOK karami za niewłaściwą ochronę 2 z nich (w Chełmie i Skarżysku Kamiennej) – mimo, iż poniósł wydatki w wysokości 85,2 tys. zł na naprawę elewacji zniszczonej przez „graficiarzy”. Nie był bowiem w stanie – głównie ze względu na niedostateczne zainteresowanie ochroną porządku i bezpieczeństwa ze strony kierownictwa Oddziału – udokumentować, że szkody powstały wskutek nienależytego wykonywania przez SOK obowiązków umownych.
- Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie jako jedyny i tylko w odniesieniu do dwóch przypadków nienależytego wykonywania obowiązków, od maja 2005 r. do końca sierpnia 2006 r., ochrony obiektów dworcowych w Katowicach i Częstochowie, zastosował restrykcje w postaci kar umownych w wysokości 13 tys. zł. Stanowiło to 0,33% łącznego wynagrodzenia dla SOK w tym okresie, wynoszącego ogółem 3900 tys. zł.

**Jedną z podstawowych przyczyn nie zapewnienia dostatecznej ochrony porządku i bezpieczeństwa na dworcach kolejowych było niepełne i nieskuteczne realizowanie zadań określonych w tym zakresie w „Strategii z lipca 2004r.”<sup>31</sup>. Dotyczyło to: stosowania monitoringu wizyjnego, aktywowania placówek Policji na dworcach, upowszechniania informacji niezbędnych dla zachowania porządku na obszarze dworców oraz ich okresowego zamykania.**

Ustalenia kontroli wykazały bowiem, iż w niewystarczającym zakresie instalowano systemy monitoringu wizyjnego lub modernizowano systemy funkcjonujące. Podstawową tego przyczyną był brak środków finansowych i znaczne koszty urządzeń monitorujących. I tak:

---

<sup>31</sup> Patrz przypis 21.

Do końca marca 2006 r., jedynie 39 spośród 1315 dworców (3% dworców czynnych) zostało objętych monitoringiem. Kontrola 16 systemów monitoringu wykazała, że w 10 z nich obraz prezentowany na monitorach był niewyraźny bądź zasięg monitorowanego obszaru był ograniczony, co uniemożliwiało skuteczną ochronę obiektów oraz śledzenie sprawców przestępstw i wykroczeń<sup>32</sup>. Szczególnym tego przykładem był system zainstalowany na dworcu Bydgoszcz Gł., który nie obejmował całego obszaru poczekalni dworcowej przy informacji PKP, co wykorzystywali bezdomni, urządzając w tym miejscu, przy biernej postawie zarządcy dworca i SOK, noclegownię oraz toaletę publiczną.

Na uwagę zasługuje niegospodarne działanie Zarządu PKP S.A., związane z instalacją systemu monitoringu wizyjnego na dworcu w Sosnowcu. Spółka wydatkowała na ten cel 399,8 tys. zł. Od czerwca 2003 r. urządzenia monitorujące były jednak wyłączone. Użytkowanie tego systemu zostało wstrzymane ze względu na zbyt wysokie koszty jego eksploatacji (ok. 15,8 tys. zł miesięcznie) i małą przydatność, spowodowaną złą jakością jego obsługi przez funkcjonariuszy SOK.

Stwierdzono również, że PKP S.A. nie realizowała działań mających na celu reaktywację placówek Policji na dworcach, zlikwidowanych przez nią wcześniej ze względów ekonomicznych.

Przed podjęciem kontroli przez NIK jedynie na 3 dworcach (Warszawa Centralna, Wrocław Gł. i Poznań Gł.) funkcjonowały komisariaty Policji. Pozostałe placówki zostały zlikwidowane wcześniej, głównie ze względu na wysoki czynsz za wynajem pomieszczeń dworcowych. Kierownictwa: Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie i wszystkich 8 oddziałów gospodarowania nieruchomościami – mimo ustalenia takiego obowiązku w przyjętej przez Zarząd PKP S.A. *Strategii z lipca 2004r.*, nie podejmowały działań w zakresie uruchamiania tych placówek – nie wystąpiły do Policji z takimi propozycjami<sup>33</sup>.

Do dnia 31 marca 2006 r. liczba placówek Policji, funkcjonujących na dworcach zarządzanych przez PKP S.A., wzrosła do 6<sup>34</sup>.

Kierownictwa jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio zarządzających obiektami dworcowymi, nie realizowały w pełni zadania określonego w *Strategii z lipca 2004 r.*, dotyczącego zamykania obiektów dworcowych bądź ich zorganizowanych części w porze nocnej, w ramach tzw. „przerwy technologicznej”. Część tych jednostek<sup>35</sup> nie przeprowadzała analiz potrzeb oraz skutków zamykania dworców, zalecanych w opracowanych przez Zarząd PKP S.A. wytycznych. Jednostki te pozbawiały się tym samym możliwości efektywnego stosowania

---

<sup>32</sup> Na 3 dworcach (np. Oborniki Śląskie i Warszawa Centralna) obrazy na ekranach monitorów były nieczytelne. Na 6 innych dworcach monitorowanie było utrudnione ze względu na instalację kamer, wprawdzie o dobrej jakości, lecz statycznych, ograniczających pole widzenia (np. w Żmigrodzie i Chełmie). Na dworcu w Częstochowie współpracujące z kamerami przestarzałe urządzenia rejestrujące uniemożliwiały zapisywanie obrazu.

<sup>33</sup> W latach 2003-2004, do Policji wystąpiły bezskutecznie o reaktywację ich placówek funkcjonujące wówczas Zakłady Gospodarowania Nieruchomościami.

<sup>34</sup> Posterunek Policji Komendy Miejskiej w Zebrzydowicach, Referat Kolejowy Komendy Miejskiej w Częstochowie i Posterunek Policji w Krakowie.

<sup>35</sup> Dotyczyło to Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami w Olsztynie, Gdańsku i Katowicach.

przyjętych zasad i skutecznego zapobiegania dewastacji dworców, mającej miejsce przeważnie w porze nocnej. Oddziały stosowały powyższe wytyczne – poprzez czasowe ich zamykanie – jedynie wobec określonych obiektów. I tak:

- Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie zamykał w porze nocnej jedynie 19 z 72 dworców strategicznych<sup>36</sup> (26,4%), mimo iż przeprowadzona w 2005 r. analiza wskazywała na konieczność zamykania kolejnych 21 obiektów<sup>37</sup>. Szczególnym przykładem jest dworzec w Bielsku-Białej, który w wyniku braku jakiegokolwiek ochrony przez okres 12 godzin na dobę, był zasiedlany i dewastowany przez bezdomnych. Dopiero od dnia 1 sierpnia 2006 r., po licznych interwencjach Prezydenta Miasta Bielsko-Biała, zamykano go w godzinach 1.30 – 3.30.
- Oddziały gospodarowania nieruchomościami na koniec marca 2006 r. zamykały okresowo jedynie 342 czynne dworce (23,9% dworców). Zamykanie obiektów dworcowych w 3 z 8 skontrolowanych oddziałów<sup>38</sup> odbywało się przy tym w sposób nieorganizowany – bez analizy uzasadniającej zamknięcie i jego skutków.

Stwierdzono ponadto, że kierownictwa Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie oraz 6 z 8 skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami<sup>39</sup> zaniebdywały upowszechniania na dworcach informacji niezbędnych do zachowania porządku i bezpieczeństwa, w tym:

- kompletnych informacji o numerach interwencyjnych i alarmowych<sup>40</sup>,
- przepisów porządkowych<sup>41</sup>,
- instrukcji przeciwpożarowych<sup>42</sup>,
- zakazu palenia<sup>43</sup>.

**Występowaniu zdarzeń negatywnych na terenie dworców kolejowych i zagrożeń dla podróżnych, sprzyjały zaniebdbania w utrzymaniu tych obiektów przez PKP S.A. w należytych stanie technicznym.**

---

<sup>36</sup> Patrz przypis 26.

<sup>37</sup> Na przykład: 7 dworców zarządzanych przez Rejon Dworców Kolejowych w Gdańsku (Gdańsk Gł., Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Gł., Słupsk, Toruń, Bydgoszcz i Olsztyn Gł.), a także dworców w Elblągu i Sopocie, na których również występowała znaczna liczba zdarzeń negatywnych.

<sup>38</sup> Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w Olsztynie, Gdańsku i Katowicach.

<sup>39</sup> Oddziały w Olsztynie, Gdańsku, Katowicach, Wrocławiu, Warszawie i Szczecinie.

<sup>40</sup> Dotyczyło to 4 z 8 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (w Warszawie, Olsztynie, Szczecinie i Wrocławiu) oraz 2 z 5 Rejonów Dworców Kolejowych (w Gdańsku i Warszawie).

<sup>41</sup> Dotyczyło to 3 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (w Warszawie, Katowicach i Olsztynie) oraz w Rejonie Dworców Kolejowych w Warszawie. Przykładowo: stwierdzono to w toku oględzin 7 z 14 dworców Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach.

<sup>42</sup> Dotyczyło to 2 z 8 skontrolowanych Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (w Olsztynie i Wrocławiu). Przykładowo: braki stwierdzono w 9 z 12 dworców Oddziału w Olsztynie, objętych oględzinami.

<sup>43</sup> Dotyczyło to 4 z 8 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (w Warszawie, Olsztynie, Gdańsku i Wrocławiu). Przykładowo: stwierdzono to w toku oględzin 9 z 12 dworców Oddziału we Wrocławiu. Braki w tym zakresie stwierdzono również na dworcach zarządzanych przez Oddział Dworce Kolejowe (np. na dworcu Łódź Fabryczna).

Ustalenia kontroli 128 czynnych dworców<sup>44</sup> wykazały, że stan techniczny i utrzymanie 60 z nich (tj. 45,6%) było niedostateczne. I tak:

- Oględziny dworców zarządzanych przez skontrolowane oddziały gospodarowania nieruchomościami wykazały, że 46 budynków dworcowych (ok. 47%) wymagało prac remontowych ze względu na zły stan techniczny elewacji (ubytki i odparzenia tynku, złuszczenie powłok malarskich oraz liczne grafitti), a także zły stan stolarki budowlanej<sup>45</sup>. W bardzo złym stanie technicznym były toalety na 5 dworcach, a na innych 16 korzystanie z nich było niemożliwe, ze względu na zamknięcie lub całkowitą likwidację.
- Oględziny 30 dworców strategicznych, zarządzanych przez Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie wykazały, że 14 budynków dworcowych, (tj. 46,7%), wymagało prac remontowych ze względu na zły stan techniczny elewacji budynków, stolarki budowlanej, a także instalacji elektrycznej i przeciwpożarowej. W złym stanie technicznym były toalety na 4 dworcach.

W bardzo złym stanie technicznym, były 4 obiekty dworcowe. Ich zarządcy naruszyli przepis art. 5 ust. 2 Prawa budowlanego<sup>46</sup>. I tak:

Oględziny zabytkowych obiektów dworcowych w Braniewie i Aleksandrowie Kujawskim wykazały, że ich elewacja zewnętrzna jest zniszczona, a jej elementy (np. atyki) groziły odpadnięciem. W złym stanie technicznym była również wiata peronowa i zadaszenie nad wejściem do przejścia podziemnego prowadzącego na perony na dworcu w Nakle n/Notecią. Wiata była znacznie odchylona od pionu, a poszycie zadaszenia i jego obudowy posiadało liczne ubytki. W złym stanie technicznym był także dworzec w Prabutach.

W szczególnie złym ogólnym stanie technicznym był dworzec w Katowicach<sup>47</sup>. Praktycznie w każdym zakresie – ze względu na dewastację – dworzec ten wymagał pilnych prac remontowych. Zdewastowana była m.in. elewacja wewnętrzna budynku dworcowego, wyposażenie przeciwpożarowe i instalacja elektryczna, wystroje wnętrz, schody ruchome i windy osobowe. Posadzka była pokryta w wielu miejscach uryną, a ściany licznymi „grafitti”. Zdewastowane było oświetlenie dworca.

Podstawową przyczyną niewłaściwego stanu technicznego czynnych obiektów dworcowych, w tym postępującej ich dewastacji, był niedostateczny bieżący nadzór nad porządkiem i bezpieczeństwem na dworcach ze strony kierownictw jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio nimi zarządzających. Przyczyną była również trudna sytuacja finansowa PKP S.A. i związany z tym brak środków

<sup>44</sup> Oględzinami objęto ogółem 128 – tj. 9,7% wszystkich czynnych dworców kolejowych, w tym: 98 dworców zarządzanych przez 8 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (7,9%) i 30 dworców strategicznych (41,7%), zarządzanych przez Oddział Dworce Kolejowe bezpośrednio przez 5 podległych mu Rejonów Dworców Kolejowych.

<sup>45</sup> Stan elewacji 4 obiektów dworcowych, zarządzanych przez Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu obrazują zdjęcia nr **1-6** (załącznik **5.4** do **Informacji**).

<sup>46</sup> Art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 ze zm.) stanowi, że „Obiekt budowlany należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej. ...”.

<sup>47</sup> Stan techniczny obiektu dworcowego w Katowicach obrazują zdjęcia o nr **7-10** i **12-13** (załącznik **5.4** do **Informacji**).

finansowych na remonty, bieżące utrzymanie oraz ochronę dworców. Stan ten – na co wskazywali m.in. biegli – sprzyjał gromadzeniu się na dworcach osób niepożądanych (m.in. bezdomnych i tzw. „marginesu społecznego”), biorących czynny udział w dewastowaniu tych obiektów.

**Niedostateczne było przygotowanie organizacyjne i kadrowe PKP S.A. do realizacji zadań z zakresu ochrony porządku na zarządzanych dworcach. Było to jedną z zasadniczych przyczyn niezadowalającego stanu porządku i bezpieczeństwa na ich obszarze, mierzonego liczbą zarejestrowanych zdarzeń.**

Ustalenia kontroli wykazały bowiem, że Zarząd PKP S.A. zaniedbał kompleksowego ujęcia zadań z zakresu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na zarządzanych dworcach w regulaminach podległych jednostek organizacyjnych<sup>48</sup>.

W regulaminach tych jednostek nie zostały określone m.in. zadania z zakresu postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych (klęski żywiołowe, zagrożenie terrorystyczne i inne zjawiska, zagrażające podróżnym oraz bezpieczeństwu ruchu kolejowego). W regulaminach oddziałów gospodarowania nieruchomościami nie ujęto m.in. takich zadań, jak: współpraca z Policją, SOK, spółkami Grupy PKP w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na dworcach i likwidacji zagrożeń, a także przeciwdziałania przebywaniu na obszarach dworców osób niepożądanych.

Stwierdzono również, że jednostki te nie były właściwie przygotowane organizacyjne do realizacji zadań w zakresie ochrony porządku i bezpieczeństwa na dworcach. I tak:

- We wszystkich skontrolowanych oddziałach gospodarowania nieruchomościami ich kierownictwa nie wyznaczyły pracowników bezpośrednio odpowiedzialnych za ochronę ładu i porządku na dworcach.
- Zarządcy rejonów dworców kolejowych, wchodzących w skład Oddziału Dworce Kolejowe, nie posiadali pełnomocnictw do samodzielnego wykonywania pełnego zakresu obowiązków regulaminowych. Administratorom dworców w rejonach, ich zarządcy powierzali administrowanie przeważnie do 3-4 dworców kolejowych, położonych często w znacznej odległości od ich siedziby, co powodowało – w ocenie NIK – niedostatecznie częste ich bezpośrednie dozоровanie. Przykładowo: administrator dworca w Słupsku, zakwalifikowanego przez Oddział do grupy dworców wymagających szczególnej ochrony, wizytował ten obiekt jedynie 1-2 razy na tydzień, bowiem obiekt ten był oddalony od jego siedziby w Gdyni (w Rejonie Dworców Kolejowych w Gdańsku) o 111 km. Stwierdzono również nierównomierne obciążenie obowiązkami administratorów Rejonu Dworców Kolejowych w Warszawie. I tak: jednemu pracownikowi powierzono nadzór nad 7 dworcami<sup>49</sup>, podczas gdy innemu powierzono nadzór jedynie nad jednym dworcem (w Radomiu).

---

<sup>48</sup> Tj. w Oddziałach Gospodarowania Nieruchomościami i w Oddziale Dworce Kolejowe.

<sup>49</sup> Tj. dworce: Warszawa Gdańska, Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion, Warszawa Śródmieście i Warszawa Zachodnia oraz Grodzisk Mazowiecki.

Kierownictwa skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami i Oddziału Dworce Kolejowe nie zapewniły dostatecznego poziomu szkolenia personelu dworcowego, głównie ze względu na brak środków finansowych.

Żaden z szeregowych pracowników skontrolowanych 5 rejonów dworców kolejowych i 8 oddziałów gospodarowania nieruchomościami nie został objęty kompleksowym szkoleniem w zakresie utrzymania porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym oraz stosowania procedur obowiązujących na wypadek zaistnienia ataku terrorystycznego lub innego zagrożenia, współdziałania z pracownikami innych spółek Grupy PKP i formacjami odpowiedzialnymi za ochronę porządku i bezpieczeństwa (SOK, Policja, i in.). Nielicznymi szkoleniami obejmowano jedynie część kadry kierowniczej. Pomijano, poza nielicznymi wyjątkami, objęcie pracowników szkoleniem praktycznym, co uniemożliwiało sprawdzenie i ocenę rzeczywistego przygotowania do działań w sytuacjach kryzysowych.

### **3.2.3. Ochrona porządku i bezpieczeństwa osób i mienia w pociągach**

**Niedostateczne było zapewnienie przez przewoźników pasażerskich ładu i porządku w pociągach pasażerskich<sup>50</sup> mimo, iż Zarządy spółek przewozowych podejmowały działania w tym zakresie. W rezultacie podróży i mienie w pociągach nie było dostatecznie chronione.**

Ustalenia kontroli wykazały wprawdzie, że przewoźnicy realizowali zadania związane z zapewnieniem ładu i porządku, w tym określonych w *Strategii z lipca 2004 r.*<sup>51</sup> oraz we własnych strategiach, w tym m.in.:

- umożliwiali sprawne działanie nieumundurowanym funkcjonariuszom Policji w pociągach oraz szybkie powiadomianie Policji i SOK o zdarzeniach negatywnych (poprzez wyposażenie drużyn konduktorskich w środki łączności bezprzewodowej<sup>52</sup>), realizowali przewozy specjalne pod nadzorem Policji i SOK (np. przewóz kibiców sportowych), upowszechniali w pociągach informacje o zagrożeniach oraz sposobach przeciwdziałania ich występowaniu i współuczestniczyli w opracowaniu katalogu najczęściej kradzionego wyposażenia wagonów.

**Działania powyższe nie były jednak poparte rzetelnym, zgodnym z obowiązującymi przepisami, realizowaniem obowiązków służbowych przez**

---

<sup>50</sup> Obowiązek zapewnienia ładu i porządku w pociągach nakłada na przewoźników art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Obowiązek zapewnienia bezpiecznego podróżowania w pociągach nakłada na przewoźników kolejowych art. 14 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe.

<sup>51</sup> Przyjętej do realizacji przez spółki Grupy PKP S.A. i Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. – patrz przypis 21.

<sup>52</sup> Przewozy Regionalne wyposażyły kierowników pociągów w 4339 telefonów komórkowych.

**pracowników, odpowiedzialnych za porządek w pociągach – do czego przyczyniał się brak należytego nadzoru ze strony zarządów spółek przewozowych.**

Stwierdzono bowiem, na przykładzie spółek: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie<sup>53</sup>, że kierownicy pociągów i konduktorzy często nie wywiązywali się z obowiązku dbania o porządek w pociągach i bezpieczeństwo podróżujących osób oraz stan techniczny wagonów, co miało wpływ na bezpieczeństwo podróżowania<sup>54</sup>.

Potwierdziły to wyniki badań ankietowych wśród podróżnych, przeprowadzone w listopadzie 2005 r. przez spółkę Przewozy Regionalne, według których od 13 do 22% ankietowanych wskazało, że drużyny konduktorskie rzadko dokonują obchodu składów pociągowych podczas jazdy. Potwierdziły to również oględziny 6 z 8 pociągów Kolei Mazowieckich. Stwierdzono, że w 2 przypadkach drużyny nie dokonywały obchodu pociągów w czasie jazdy. W 5 przypadkach kierownicy pociągów w dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej nie odnotowali uszkodzeń: zamknięć okiennych i oszklenia wewnętrznego, licznych wewnętrznych graffiti, a przede wszystkim uszkodzeń mechanizmów drzwi<sup>55</sup>.

**Na rażące lekceważenie obowiązków służbowych przez drużyny konduktorskie, mające wpływ na stan porządku i bezpieczeństwa w pociągach, wskazują wyniki badań przeprowadzonych przez biegłych NIK w 26 pociągach spółki Koleje Mazowieckie.** Wskazali oni na ogólny bałagan w pociągach, zły stan techniczny taboru, w tym zdewastowane oraz „odrażająco brudne” toalety i niesprawne hamulce bezpieczeństwa<sup>56</sup>. Przede wszystkim zaś wskazali na tolerowanie przez drużyny konduktorskie nieprzestrzegania przez pasażerów porządku w pociągach, w tym przyzwalanie na palenie tytoniu oraz spożywanie alkoholu (w 10 przypadkach). Przykładowo: w dniu 27 lipca 2006 r. w pociągu relacji Małkinia – Warszawa Wileńska biegli stwierdzili spożywanie piwa w przedziale służbowym bez reakcji ze strony kierownika pociągu<sup>57</sup> oraz pustą butelkę po wódce, zalegającą pod siedzeniem w tym przedziale. W dniu 28 lipca 2006 r. w pociągu tej samej relacji biegli stwierdzili, że konduktorzy nie reagowali – choćby poprzez powiadomienie SOK bądź Policji – na

<sup>53</sup> Spółki te mają największy udział w przewozach osób – Przewozy Regionalne organizują średniodobowo 2,5 tys. pociągów, a Koleje Mazowieckie 605 pociągów. Dla porównania – spółka Intercity organizowała 170 pociągów.

<sup>54</sup> Do podejmowania działań w tym zakresie kierownicy pociągów i konduktorzy są zobowiązani przepisami § 11 i 22 Instrukcji H-21 pracy drużyn konduktorskich w przedsiębiorstwie PKP z dnia 25 maja 1998 r. (Biuletyn PKP Nr 17, poz. 55). Kierownik pociągu w celu zapewnienia podróżnym możliwie najwygodniejszych warunków podróżowania, ma obowiązek nadzorowania pracy konduktorów oraz stan urządzeń i wyposażenia wagonów (§ 11 pkt 12). Ma on również obowiązek dopilnować osobiście lub przy pomocy konduktorów, przestrzegania przepisów porządkowych (pkt 16). Konduktorzy trakcie jazdy pociągu i postoju w stacjach mają obowiązek dbania o stan techniczny wyposażenia wagonów, poprzez zgłaszanie usterek kierownikowi pociągu (§ 22 pkt 3 ppkt 4) i dbania o bezpieczeństwo podróżnych, poprzez pilnowanie przestrzegania przepisów porządkowych i zgłaszanie zdarzeń negatywnych (aktów chuligaństwa, kradzieży i rozbojów) kierownikowi pociągu (ppkt 7). Konduktor powinien stale przebywać w rejonie wagonów przydzielonych mu do obsługi i nadzorować je w drodze (§ 22 pkt 4).

<sup>55</sup> Nie zostało m.in. odnotowane uszkodzenie 2 par drzwi wejściowych w pociągu nr 20721 relacji Grodzisk Mazowiecki – Wołomin, które w wyniku ich uszkodzenia, były otwarte w trakcie jazdy.

<sup>56</sup> Pozrywane były plomby na hamulcach bezpieczeństwa, a ich rączki były w pozycji wskazującej na ich niesprawność.

<sup>57</sup> Patrz zdjęcie nr 17 w załączniku 5.5 do Informacji.

leżącego w wagonie na ławce pijanego i brudnego mężczyznę, budzącego odrazę wśród pasażerów nieprzyjemnym zapachem i swoim wyglądem.

**Niedostatecznej ochronie ładu i porządku w pociągach, sprzyjało niepodjęcie przez zarządy spółek przewozowych działań w pełni chroniących tabor przed dewastacją i kradzieżami. NIK negatywnie ocenia objęcie tymi działaniami do połowy 2006 r. – w zróżnicowanym zakresie – jedynie 3,3% eksploatowanych wagonów. I tak:**

- W monitoring wizyjny wyposażono jedynie 1% taboru eksploatowanego przez Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie, w tym 27 autobusów szynowych, dzierżawionych od samorządów terytorialnych przez Przewozy Regionalne oraz 6% eksploatowanych przez Koleje Mazowieckie zestawów EZT<sup>58</sup>. Monitoring w Kolejach Mazowieckich nie był – jak wykazały oględziny 2 pociągów – eksploatowany, bowiem maszyniści, będący pracownikami spółki PKP Cargo S.A., nie uruchomili ich i uniemożliwili dokonanie tego druzynom konduktorskim.
- Niedostatecznie był również modernizowany tabor pod kątem zabezpieczenia go przed kradzieżami (m.in. poprzez stosowanie zamienników z tworzyw sztucznych, zabudowę modułową wagonów bądź zastępowanie ścianek działowych bezpiecznymi przeszkleniami), pożarami oraz innymi zagrożeniami. I tak:
  - Przewozy Regionalne zmodernizowały do połowy 2006 r., pod kątem przeciwdziałania kradzieżom, jedynie 1,2% posiadanego taboru (18 jednostek EZT i 38 wagonów osobowych), a Intercity 10% taboru (121 wagonów osobowych);
  - Przewozy Regionalne do sierpnia 2006 r. wyposażyły zaledwie 3,1% taboru w urządzenia sygnalizujące stan zamknięcia drzwi, pozwalające zapobiegać najcięższym wypadkom z udziałem podróżnych (wypadnięcie z pociągu, wskakiwanie w biegu do pociągu);
  - Jedynie 1,6% taboru spółki Przewozy Regionalne (69 dzierżawionych autobusów szynowych) była wyposażona w urządzenia sygnalizujące pożar bądź w czujniki dymne i temperaturowe, pozwalające na szybką reakcję w obliczu zagrożenia pożarem, wywołanego (obok przyczyn technicznych) również czynami chuligańskimi.Brak takich urządzeń spowodował w dniu 21 lipca 2006 r. rozprzestrzenienie się pożaru w pociągu osobowym Przewozów Regionalnych relacji Szczecin Gł.-Szczecinek. Pożar zaistniał w wyniku podłożenia ognia przez nieznanego sprawcę. Akcja gaśnicza, podjęta zbyt późno przez drużynę konduktorską, zawiadomioną o pożarze przez pasażera, była nieskuteczna. W rezultacie, szkody wynikłe z pożaru wyniosły aż 280 tys. zł, nie licząc zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych.

Z ustaleń kontroli wynika, że podstawową przyczyną ograniczonego zakresu modernizacji i remontów taboru kolejowego, pod kątem poprawy bezpieczeństwa podróżowania, była zła sytuacja finansowa przewoźników i związany z tym brak środków finansowych.

**Działania kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie ochrony ładu i porządku w pociągach, w tym ochrony podróżnych i ich mienia oraz taboru**

<sup>58</sup> Przewozy Regionalne nie wyposażyły w monitoring wizyjny pozostałych ok. 3,4 tys. wagonów osobowych oraz 874 zestawów EZT (Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych).

kolejowego, nie były w pełni skuteczne. Spowodowały one wprawdzie poprawę w tym zakresie<sup>59</sup>, jednak skala rejestrowanych zdarzeń negatywnych była nadal niepokojąca. W ocenie tego zjawiska należy bowiem uwzględnić nieznaną liczbę przestępstw, nie zgłoszonych przez podróżnych.

W 2005 r. miało bowiem miejsce 5131 przestępstw w pociągach, związanych z naruszeniem porządku i bezpieczeństwa osób i mienia (tj. o 5,5% mniej niż w 2004 r.)<sup>60</sup>, przy czym wzrosła – w porównaniu z 2004 r. – liczba kradzieży na szkodę podróżnych z 370 do 525 oraz dewastacji taboru z 2507 do 2806 przypadków. Stwierdzono, że w okresie 2005 r. - I półrocze 2006 r., zdarzenia naruszające porządek w pociągach, skierowane przeciwko podróżnym i mieniu nasilały się bądź utrzymywały na stałym poziomie. I tak:

W 2005 r. spółka Przewozy Regionalne odnotowała blisko 3000 zdarzeń negatywnych, w tym m.in. 1692 przypadki dewastacji taboru i czynów chuligańskich wobec podróżnych. W porównywalnych okresach I półrocza 2005 r. i 2006 r. odnotowano znaczący wzrost zdarzeń w tej kategorii z 838 do 1176 (aż o 40,3 %). Wzrosła również liczba zdarzeń szczególnie niebezpiecznych – pobić i rozbojów (o 5,1%). Nastąpił wzrost aż o 89,3% przypadków kradzieży bądź usiłowania kradzieży mienia spółki (z 215 do 407). Podobny poziom wzrostu zdarzeń negatywnych zarejestrowała w tym okresie spółka Intercity. Występowanie zdarzeń negatywnych na utrzymującym się poziomie zarejestrowały natomiast Koleje Mazowieckie i SKM w Trójmieście.

W 2006 r. Policja zarejestrowała popełnienie 4320 przestępstw w pociągach pasażerskich (tj. o 18,8% mniej niż w 2005 r.), co było wynikiem poprawy współpracy przewoźników pasażerskich w II półroczu 2006 r. z Policją, w ramach realizacji *Strategii z lipca 2004 r.* Skala popełnionych w 2006 r. przestępstw w tym obszarze wskazuje jednak na istnienie w dalszym ciągu znacznej skali zagrożeń dla podróżnych.

**W wyniku wandalizmu i dewastacji eksploatowanego taboru, 3 największe spółki przewozowe<sup>61</sup> poniosły w 2005 r. znaczne straty, wynoszące ogółem 5690 tys. zł, w tym Przewozy Regionalne łącznie 3600 tys. zł.**

<sup>59</sup> Według oceny Komendy Głównej Policji.

<sup>60</sup> Według danych Komendy Głównej Policji. W 2004 r. zarejestrowano 5415 takich zdarzeń. Podkreślenia wymaga, że w tym czasie działalność 2 znaczących przewoźników pasażerskich (Przewozy Regionalne i Intercity) uległa zmniejszeniu, w tym zmniejszyła się wykonywana przez nich praca przewozowa i liczba przewożonych osób. Spółka Przewozy Regionalne przewiozła w 2005 r. o 26,4% mniej osób niż w 2004 r. i wykonała o 17,4% mniejszą pracę przewozową, liczoną w pasażerokilometrach. Intercity odnotowała spadek pracy przewozowej o ok. 0,3% w porównaniu z 2004 r.

<sup>61</sup> Przewozy Regionalne, Intercity i Koleje Mazowieckie.

### **3.2.4. Ochrona taboru i infrastruktury kolejowej na stacjach postojowych i torach odstawczych**

**NIK negatywnie, pod względem rzetelności i gospodarności, ocenia działania zarządców spółek przewozowych w zakresie zorganizowania ochrony taboru i infrastruktury kolejowej na stacjach postojowych i torach odstawczych.**

Stwierdzono bowiem, że zarządy największych spółek przewozowych, tj. Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich i Intercity<sup>62</sup>, nie zapewniły pełnego wygrodzenia i należytego utrzymania obiektów postojowych. Na niedostatecznym poziomie spółki zorganizowały przy tym bezpośrednią ochronę taboru i tych obiektów, w tym w nieznacznym stopniu zastosowały monitoring wizyjny. I tak:

Ogrodzenie każdego z 3 obiektów postojowych należących do Przewozów Regionalnych, objętych oględzinami, było niekompletne, a tereny w ich obrębie i przyległe, były gęsto porośnięte roślinnością. Wygrodzenie 3 z 4 obiektów postojowych, użytkowanych przez Koleje Mazowieckie, było w podobnym stanie.

Jedynie 23%, z ogółem 155 obiektów postojowych użytkowanych przez Przewozy Regionalne, objęte były ciągłą bezpośrednią ochroną. Obszar pozostałych obiektów chroniony był jedynie doraźnie bądź okresowo przez pracowników spółki lub SOK. Koleje Mazowieckie w ogóle nie objęły ochroną bezpośrednią obiektów postojowych.

Jedynie 2 z około 170 obiektów postojowych, użytkowanych przez skontrolowanych 5 przewoźników, zostały do połowy 2006 r. objęte monitoringiem wizyjnym.

Powyższe zaniedbania umożliwiały osobom postronnym swobodne przemieszczanie się w obszarze obiektów postojowych, niekontrolowany dostęp do odstawionego taboru i infrastruktury kolejowej oraz ich dewastowanie i okradanie. Przewoźnicy ponieśli z tego tytułu wymierne straty, w wysokości co najmniej 1900 tys. zł<sup>63</sup>.

### **3.2.5. Ochrona porządku i bezpieczeństwa na obszarze liniowej infrastruktury kolejowej**

**Zarząd PKP PLK S.A. – spółki zarządzającej największą kolejową infrastrukturą liniową w Polsce, nie wywiązywał się w pełni z obowiązku zapewnienia ładu i porządku na tym obszarze<sup>64</sup>. W rezultacie elementy tej**

---

<sup>62</sup> Patrz przypis 53.

<sup>63</sup> Przewozy Regionalne w 2005 r. poniosły straty szacowane na 1410 tys. zł, a do końca marca 2006 r. na ok. 349 tys. zł. Koleje Mazowieckie poniosły w 2005 r. straty szacowane na ok. 93 tys. zł, a za 5 miesięcy 2006 r. na ok. 45,2 tys. zł.

<sup>64</sup> Obowiązek zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym nakłada na zarządcę infrastruktury kolejowej art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

**infrastruktury, mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo przewozu osób, nie były dostatecznie chronione przed kradzieżą i dewastacją.**

Stwierdzono bowiem, że podejmowane przez Zarząd PKP PLK S.A. działania w tym zakresie były niesystematyczne i niespójne programowo. Nie obejmowały one całości obszaru kolejowego, nie odpowiadały skali występujących zagrożeń, a przede wszystkim nie pozwalały na monitorowanie efektów ich realizacji, przez co nie zapewniały eliminacji bądź zdecydowanego ograniczenia zjawisk negatywnych, w tym głównie dewastacji i kradzieży składników infrastruktury. I tak:

PKP PLK S.A. realizowała 6 programów, dotyczących ochrony porządku na obszarze kolejowym, w tym m.in.: coroczne programy poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A.<sup>65</sup>, *Strategię z lipca 2004 r.*<sup>66</sup> i „*Program DNA – bezpieczniejsza kolej*”<sup>67</sup>. Wdrożenie tych programów – jak wykazały wyniki kontroli – nie przyniosło w pełni oczekiwanych efektów. Przykładem tego była nierzetelna realizacja *Programu DNA*, stanowiącego – w ocenie NIK – skuteczne narzędzie ochrony elementów infrastruktury najbardziej podatnych na kradzieże i dewastację. Program ten został wdrożony w lutym 2006 r. bez harmonogramu rzeczowego i czasowego. Prace planistyczne w tym zakresie trwały co najmniej do września 2006 r. (do zakończenia kontroli). Realizacja tego programu nie gwarantowała osiągnięcia celu, bowiem zaniedbano równoległego wyposażenia podległych zakładów linii kolejowych oraz SOK i Policji w detektory UV. Mimo tego, w 3 z 6 skontrolowanych Oddziałach Regionalnych<sup>68</sup>, rozpoczęto znakowanie zagrożonych kradzieżą elementów infrastruktury. NIK ocenia te działania jako niecelowe, bowiem funkcjonariusze SOK i Policji, kontrolując składnice złomu, z powyższej przyczyny ograniczali się jedynie do wizualnej oceny złomu.

**Skala i zakres podejmowanych przez Zarząd PKP PLK S.A. działań, związanych z ochroną składników infrastruktury liniowej, nie odpowiadała w pełni występującym zagrożeniom.**

Stwierdzono w tym zakresie, że podejmowane były m.in. działania polegające na:

- zastępowaniu najbardziej podatnych na kradzieże elementów infrastruktury elementami wykonanymi z materiałów zastępczych; zabezpieczaniu antykradzieżowym urządzeń sterowania ruchem kolejowym<sup>69</sup>, opracowaniu albumu najczęściej

<sup>65</sup> Program własny PKP PLK S.A. W strukturze organizacyjnej PKP PLK S.A. funkcjonowało 8 Oddziałów Regionalnych oraz podległych im 27 Zakładów Linii Kolejowych.

<sup>66</sup> Program działania Grupy PKP, opisany szerzej w pkt 3.2.1 Informacji – patrz przypis 21.

<sup>67</sup> Program własny PKP PLK S.A. (zwany „*Programem DNA*”), polega na oznakowywaniu zagrożonych kradzieżą składników infrastruktury kolejowej mikrocząsteczkami, widzianymi w promieniach ultrafioletowych. Odczytanie tych oznakowań jest możliwe przy użyciu tzw. detektorów UV.

<sup>68</sup> Dotyczyło to Oddziałów Regionalnych w Szczecinie, Katowicach i Wrocławiu. Poza nimi skontrolowano Oddziały w Warszawie, Lublinie i Gdańsku.

<sup>69</sup> Przykładowo: Oddział Regionalny w Katowicach zastąpił ok. 70% żeliwnych ciężarków napinających sieć trakcyjną poliuretanowo-betonowymi oraz zainstalował 40% urządzeń samoczynnego hamowania pociągów w wersji antykradzieżowej.

kradzionych urządzeń infrastruktury kolejowej, przeprowadzaniu wspólnie z Policją i SOK częstych kontroli punktów skupu złomu, obejmowaniu obszaru linii kolejowych monitoringiem wizyjnym, likwidacji ograniczeń prędkości i wycinki zarośli na liniach kolejowych.

Ustalenia kontroli wskazują jednak, że działania spółki nie były wystarczające, na co wpływ miał m.in. brak środków finansowych, a także brak współpracy z jednostkami organizacyjnymi Straży Ochrony Kolei, funkcjonującej w jej strukturze. Realizowane były one również nierzetelnie. I tak:

Wszystkie skontrolowane oddziały regionalne realizowały w ograniczonym zakresie działania zapewniające na zagrożonych stacjach i odcinkach linii: monitoring wizyjny oraz likwidację ograniczeń prędkości oraz wycinkę zarośli – głównych czynników sprzyjających dewastacji i kradzieżom na liniach kolejowych<sup>70</sup>.

Kierownictwa podległych im zakładów linii kolejowych nie dbały o ciągły dozór zagrożonych odcinków linii kolejowych siłami własnymi i przez funkcjonariuszy SOK. Stwierdzono to w 3 skontrolowanych zakładach<sup>71</sup>. Przykładowo: pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie powiadamiali SOK o kradzieżach składników infrastruktury dopiero po upływie od 18 do 48 godzin, pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Toruniu powiadamiali SOK telefonicznie po upływie nawet 30 minut od powzięcia informacji kradzieży, przy czym pisemnie nawet po upływie 12 dni. Opóźnienia te uniemożliwiały ustalenie ich sprawców na miejscu zdarzenia.

Niewłaściwie realizowana była również współpraca pomiędzy wszystkimi skontrolowanymi zakładami linii kolejowych i odpowiadającymi im właściwością terytorialną Rejonami SOK. I tak na przykład:

Zakład Linii Kolejowych w Lublinie nie uzgadniał z funkcjonującym w tej samej spółce Rejonem SOK w Lublinie planów pracy, a doraźnie omawiane na naradach kierunki działań SOK nie stanowiły dla zakładu podstawy do egzekwowania od niego wzmoczonej ochrony zagrożonych odcinków. Zakład nie otrzymywał też informacji zbiorczych z realizacji przez SOK zadań w obszarze jego działania.

Zaniedbanie bieżącego dozoru linii kolejowych sprzyjało zagrożeniu bezpieczeństwa podróży.

Przykładem jest wykolejenie się w dniu 25 lipca 2006 r. czterech wagonów pociągu nr 54101 na szlaku Łódź Chojny – Łódź Widzew. Wykolejenie nastąpiło w wyniku przełożenia się zwrotnicy pod jadącym pociągiem, spowodowanego kradieżą zwrotnicowego zamka trzpieniowego i uszkodzeniem jej zamka ryglowego.

Podejmowane działania cechowała znikoma skuteczność. I tak:

Pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie przeprowadzili wspólnie z Policją i SOK w okresie 2005 r. – I kw. 2006 r. aż 137 kontroli, zaś odzyskane elementy infrastruktury miały wartość zaledwie 5 tys. zł – co stanowiło poniżej 1% poniesionych

---

<sup>70</sup> Oddział Regionalny w Gdańsku w ogóle nie podjął w 2005 r. prac nad instalacją na 11 stacjach 177 kamer stacjonarnych. Oddział Regionalny w Katowicach objął monitoringiem jedynie szlak kolejowy Katowice-Szopienice Płn. Oddział ten w 2005 r. ponadto usunął ograniczenia prędkości jedynie w 6 z 1000 miejsc, a wycinkę zarośli przeprowadził w I kwartale 2006 r. tylko na 39,3 kilometrach szlaku i taki sam zakres zaplanował na II kwartał 2006 r.

<sup>71</sup> Dotyczyło to Zakładów Linii Kolejowych w Lublinie, Toruniu i Rzeszowie. Poza nimi skontrolowano Zakłady Linii Kolejowych w Olsztynie i Koszalinie.

strat, spowodowanych kradzieżą i dewastacją (634,1 tys. zł). Przykładem niewłaściwej dbałości o infrastrukturę są przypadki pozostawienia jej elementów w stanie sprzyjającym kradzieżom (np. niezabezpieczenie: obciążników napinających trakcję, kabli zasilających bądź znaków drogowych)<sup>72</sup>, ujawnione kontrolnie w Oddziale Regionalnym we Wrocławiu.

**Podejmowane przez PKP PLK S.A. i jej jednostki organizacyjne działania w zakresie ochrony kolejowej infrastruktury liniowej przed kradzieżami i dewastacją nie były w pełni skuteczne. Spowodowały one wprawdzie poprawę w tym zakresie, jednak skala rejestrowanych zdarzeń negatywnych była nadal niepokojąca.**

Powyższe oceny uzasadnia liczba zdarzeń negatywnych, które wystąpiły na obszarze zarządzanej przez PKP PLK S.A. kolejowej infrastruktury liniowej i w pociągach towarowych, w wyniku działań niedostatecznych i o zbyt małej skuteczności. W 2005 r. miało miejsce 8757 przestępstw przeciwko mieniu PKP PLK S.A. (ok. 11% mniej niż w 2004 r.) oraz dalszych 2905 zdarzeń negatywnych w pociągach towarowych (ok. 22% mniej niż w 2004 r.). Łączna wartość strat poniesionych przez spółkę, głównie w wyniku dewastacji i kradzieży składników infrastruktury kolejowej, wyniosła w 2005 r. 42100 tys. zł (w 2004 r. 60400 tys. zł). W 2006 r. Policja zarejestrowała 7005 przestępstw przeciwko mieniu PKP PLK S.A. (o 20% mniej niż w 2005 r.) i 2032 w pociągach towarowych (o 30% mniej niż w 2004 r.)<sup>73</sup> – co było wynikiem poprawy współpracy PKP PLK S.A. oraz kolejowych przewoźników towarowych w II półroczu 2006 r. z Policją, w ramach realizacji *Strategii z lipca 2004 r.* Skala popełnionych w 2006 r. przestępstw w tym obszarze wskazuje jednak na występowanie w dalszym ciągu niedostatecznego zainteresowania ze strony pracowników PKP PLK S.A. ochroną mienia tej spółki oraz pociągów, a także – na co wskazuje Komenda Główna Policji – na niedostateczne zabezpieczenie wagonów z przesyłkami towarowymi.

---

<sup>72</sup> Przykłady braku ochrony elementów infrastruktury kolejowej przed kradzieżą obrazują zdjęcia: nr **14** – niezabezpieczone obciążniki napinające sieć trakcyjną; nr **15** – niezabezpieczone kable zasilania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i energetyczne; nr **16** – przewrócony znak drogowy (krzyż Św. Andrzeja) przy przejeździe kolejowym (Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu) – patrz załącznik **5.4** do **Informacji**.

<sup>73</sup> Według danych Komendy Głównej Policji.

### 3.2.6. Realizacja przez SOK zadań z zakresu ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach

NIK negatywnie ocenia, pod względem rzetelności i legalności, realizowanie przez Straż Ochrony Kolei niektórych zadań z zakresu ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach, określonych w art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Przyczyniało się to do nagminnego łamania przepisów porządkowych<sup>74</sup> na obszarze kolejowym i w pociągach.

Ustalenia kontroli wskazują, że posterunki SOK nie były łatwo dostępne dla podróżnych, bowiem lokalizowano je poza naturalnymi ciągami komunikacyjnymi. Niewystarczająca była ich liczba na dworcach<sup>75</sup>. Funkcjonariusze SOK przede wszystkim często niestaranie wykonywali obowiązki związane z ochroną porządku, nie wykazywali aktywności w wykonywaniu służby patrolowej, a w trakcie jej pełnienia nie reagowali na naruszenia przepisów porządkowych, mających miejsce w ich obecności. Niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez funkcjonariuszy SOK obrazują przykłady, zaobserwowane przez biegłych NIK<sup>76</sup>:

- W dniu 28 lipca 2006 r. w godz. 12:15 do 14:50 na stacji PKP w Radomiu patrol SOK nie patrolował dworca lecz przebywał stale w jednym miejscu – na balkonie nad wejściem do tunelu wiodącego na perony. Czas służby strażnicy spędzali na rozmowach, paleniu papierosów oraz konsumpcji zapiekank<sup>77</sup>.
- W dniu 27 lipca 2006 r. w godz. 08:45 do 10:03 na stacji w Pilawie patrol SOK nie reagował na widok śpiącego na peronie pijanego mężczyzny<sup>78</sup>. W dniu następnym na stacji Warszawa Gdańska patrol SOK nie zareagował na picie piwa na peronie przez głośno zachowujących się 3 młodych ludzi (czas obserwacji – godz. 07:00 do 08:13).

Szczególnie negatywnie biegli ocenili sposób realizacji obowiązków przez funkcjonariuszy SOK na największych dworcach kolejowych w Polsce. I tak:

- Dworzec Centralny był patrolowany przez funkcjonariuszy SOK wprawdzie regularnie, jednak patrole prezentowały (cyt.): „skrajnie bierną postawę, praktycznie

<sup>74</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2004 r. Nr 264, poz. 2637).

<sup>75</sup> Ogółem funkcjonowało na obszarze kolejowym 95 Rejonów SOK i posterunków SOK. Według stanu na dzień 31 grudnia 2005 r., odprawa pasażerów odbywała się na 1308 obiektach dworcowych.

<sup>76</sup> Biegli NIK z dziedziny bezpieczeństwa publicznego w toku realizacji zleconej pracy zastosowali metodę obserwacji: zewnętrznej, ciągłej i bezpośredniej.

<sup>77</sup> Patrz zdjęcie nr 18 w załączniku 5.4 do **Informacji**.

<sup>78</sup> Biegli stwierdzili stan upojenia alkoholowego.

*nie reagując na przypadki naruszania porządku*". Patrole nie podejmowały interwencji m.in. wobec osób będących pod działaniem narkotyków i osób bezdomnych, nachalnie żebrzących. Osoby te zachowywały się agresywnie.

- Aktywność patroli SOK na dworcu w Katowicach polegała m.in. na tym, że w dniu 28 lipca 2006 r. o godz. 23.27 funkcjonariusz SOK, niekompletnie umundurowany (bez czapki) podjął interwencję wobec śpiącego przy kasach bezdomnego mężczyzny – obudził go, porozmawiał z nim, po czym odszedł, a bezdomny dalej spał. O godz. 23.28 do budynku dworca weszło 2 niekompletnie umundurowanych strażników, którzy udali się do pomieszczeń ekspedycji bagażowej. W dniu następnym o godz. 11.45 do budynku dworca wszedł niekompletnie umundurowany strażnik niosący torbę foliową z produktami spożywczymi i również udał się do pomieszczeń ekspedycji bagażowej.

Negatywnej ocenie podlega również sposób realizacji zadań przez SOK w patrolach wspólnych z funkcjonariuszami Policji. I tak na przykład:

- W dniu 18 sierpnia 2006 r. o godz. 0.40 – w głównej hali kasowej dworca PKP Warszawa Wschodnia patrol SOK i Policji przespacerował się po hali nie reagując na 24 bezdomnych, pijanych, o odrażającym wyglądzie i zapachu, śpiących na miejscach do siedzenia oraz na schodach.
- W dniu 29 lipca 2006 r. o godz. 22.15 patrol w składzie: funkcjonariusz SOK i 3 policjantów, wchodząc do pomieszczeń Komisariatu Kolejowego Policji na dworcu Wrocław Gł. nie zareagował na leżącą na schodach vis a vis wejścia do Komisariatu starszą kobietę. Patrol nie sprawdził, czy osoba ta żyje, bądź też czy jej stan nie wymaga udzielenia pomocy lekarskiej<sup>79</sup>. W dniu następnym, w czasie obserwacji hali dworcowej (w godz. 12.00-14.00) biegli stwierdzili całkowitą bierność parolu w składzie: funkcjonariusz SOK i policjant – który kilkakrotnie przechodził bez reakcji obok śpiącego pijanego mężczyzny.
- Na dworcu w Radomiu w dniu 26 lipca 2006 r., patrol 2 osobowy (funkcjonariusz SOK i policjant), tkwił w godzinach 10.05-10.42 (cyt.) „*niemalże nieruchomo*” na peronie w pobliżu dworcowej placówki SOK, nie przejawiając zainteresowania naruszaniem prawa cyt. „*w postaci obnośnego handlu papierosami na dworcu*”<sup>80</sup>.

O powszechności występowania zjawisk negatywnych świadczą również następujące przykłady:

Zarządca dworca w Częstochowie w dniu 11 kwietnia 2006 r. (o godz. 6.35) napotkał na bezdomnego, śpiącego na podłodze zabrudzonej wokół niego ekskrementami. Na dworcu Bydgoszcz Gł. bezdomni wykorzystywali część jego powierzchni przy wejściu do informacji PKP na noclegownię i „toaletę”. Na dworcu Warszawa Wschodnia w dniu 18 lipca 2006 r. wszystkie miejsca siedzące w holach kasowych były zajęte przez śpiących bezdomnych. Częste przypadki agresji ze strony bezdomnych odnotowano m.in. na dworcu Łódź Kaliska. Podobnie było na dworcu w Częstochowie, gdzie przykładowo: w dniach 8 grudnia 2005 r. i 13 marca 2006 r. stwierdzono obecność odpowiednio 10 i 9-osobowych grup bezdomnych, spożywających alkohol i agresywnych wobec otoczenia. Biegli NIK, w trakcie obserwacji przeprowadzanych w lipcu 2006 r. na dworcu Warszawa Centralna, stwierdzili występowanie poza głównymi ciągami komunikacyjnymi miejsc (cyt.) „*wręcz opanowanych przez grupy pijanych, brudnych i cuchnących osobników*”.

---

<sup>79</sup> Patrz zdjęcie nr **19** w załączniku **5.4** do **Informacji**.

<sup>80</sup> Patrz zdjęcie nr **20** w załączniku **5.4** do **Informacji**.

Według ich opinii – na dworcu tym były stale widoczne liczne grupy osób uzależnionych od narkotyków, agresywnych wobec otoczenia.

**Rezultatem niewłaściwego wykonywania przez funkcjonariuszy SOK obowiązków w zakresie ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym i w pociągach, było nagminne łamanie przepisów porządkowych, mierzone skalą zarejestrowanych zdarzeń negatywnych.**

Świadczy o tym zarejestrowanie w 2005 r., w porównaniu z 2004 r., o 5,4% więcej przestępstw i wykroczeń, tj. blisko 101 tys. W 2006 r. zarejestrowano popełnienie 86,2 tys. takich czynów<sup>81</sup>. Zagrożeniu porządku sprzyjał panujący przy tym na większości dworców brud, niecenzuralne napisy, ślady po alkoholowych libacjach<sup>82</sup>, a także nielegalna obwoźna sprzedaż alkoholu (piwa).

Występowaniu znacznej skali tych zdarzeń sprzyjała również niska wykrywalność ich sprawców. Wskazują na to ustalenia kontroli przeprowadzonych we wszystkich 6 skontrolowanych Komendach Regionalnych SOK, odnoszące się do 2005 r. I tak:

- W Komendach Regionalnych SOK w Warszawie, Katowicach i Gdańsku wykrywalność nie przekroczyła 20%. Najkorzystniej, bo na poziomie 40,5% i 37,6%, kształtowała się wykrywalność sprawców przestępstw i wykroczeń popełnionych odpowiednio na obszarze Komend w Szczecinie i Wrocławiu.
- Bardzo niski był poziom wykrywalności sprawców zdarzeń w Rejonach SOK w Dęblinie i Idzikowicach, funkcjonujących w obszarze działania KR SOK w Lublinie – tj. odpowiednio 16,9% i 18,3%. Znacznemu pogorszeniu uległa wykrywalność zdarzeń w Rejonach SOK w Sędziszowie (o 13,9%) i w Chełmie (o 10,9%).

Na szczególną uwagę zasługuje nieskuteczność SOK w przeciwdziałaniu i wykrywaniu sprawców zdarzeń najbardziej zagrażających bezpieczeństwu na obszarze kolejowym i w pociągach, polegających na obrzucaniu pociągów osobowych różnymi przedmiotami, układaniu przeszkód na torach i ich podwieszaniu, głównie na sieci trakcyjnej. SOK nie wypracowała skutecznej strategii przeciwdziałania tym zdarzeniom, choć podjęła w tym zakresie współpracę z Policją i przewoźnikami kolejowymi. I tak, w 2005 r. SOK zarejestrowała:

- 322 zdarzenia najechania na przeszkody ułożone na torach bądź podwieszane głównie na sieci trakcyjnej, tj. nieznacznie mniej niż w 2004 r., kiedy to ujawniono 338 takich przypadków. Zatrzymano sprawców jedynie 26 takich zdarzeń (8,1%).

---

<sup>81</sup> Według danych Policji. Liczba zdarzeń negatywnych szczegółowo została przedstawiona w pkt **3.2.1 Informacji**.

<sup>82</sup> Widoczne ślady po mającym miejsce spożywaniu alkoholu na dworcu w Katowicach – zdjęcie nr **10** (załącznik **5.4** do **Informacji**).

- 1693 przypadki obrzucania pociągów różnymi przedmiotami. Zdarzenia o tym charakterze, choć występowały w mniejszej skali niż w 2004 r. (1886 przypadków), były szczególnie niebezpieczne dla osób podróżujących pociągami i maszynistów, przez co również dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zatrzymano w 2005 r. sprawców jedynie 44 takich zdarzeń (2,6%). Podkreślenia wymaga, że w ich wyniku obrażenia odniosło co najmniej 76 podróżnych.

**Podstawową przyczyną nienależytego wykonywania przez SOK zadań ustawowych było jej słabe przygotowanie kadrowe.**

Stwierdzono w tym zakresie, że na ogólną liczbę 3445 pracowników SOK, funkcje operacyjne wykonywało 3004 funkcjonariuszy, tj. 87,2% ogólnego stanu<sup>83</sup>. Jedynie 44,7% funkcjonariuszy operacyjnych (tj. 1343) nie przekroczyło 40 roku życia, blisko 41,5% (1246) było w wieku 41-50 lat, a pozostałych 415 funkcjonariuszy (13,8%) przekroczyło już 50 rok życia. Stan liczebny funkcjonariuszy we wszystkich skontrolowanych jednostkach wykonawczych Komendy Głównej SOK<sup>84</sup> nie odpowiadał potrzebom w zakresie świadczenia ciągłej ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach. I tak na przykład:

- Komenda Regionalna SOK we Wrocławiu szacowała niedobory w stanie funkcjonariuszy nawet do 50 osób. W rezultacie na jeden patrol 2-osobowy przypadała ochrona 165 km szlaku kolejowego, przy średniej w skali SOK wynoszącej 78 km.
- W Komendach Regionalnych w Warszawie i w Katowicach brakowało w połowie lipca 2006 r. po co najmniej 30 funkcjonariuszy SOK. W Komendzie w Szczecinie w 2005 r. zatrudnienie funkcjonariuszy SOK zmalało o 19 osób (do stanu 249) i co najmniej na tyle szacowano braki kadrowe.

**Mimo, iż stan liczebny funkcjonariuszy SOK nie odpowiadał rzeczywistym potrzebom – Komenda Główna SOK stosowała praktykę udzielania urlopów bezpłatnych jej funkcjonariuszom.** Działanie to było spowodowane głównie wyczerpywaniem się środków finansowych na wynagrodzenia, ujętych w planie działania Komendy Głównej SOK, zatwierdzanym przez Zarząd PKP PLK S.A. I tak:

W 2005 r., 35 funkcjonariuszy wykorzystało 2267 dni, a do końca sierpnia 2006 r. 30 funkcjonariuszy wykorzystało aż 2924 dni. Zjawisko udzielania bezpłatnych urlopów dotyczyło wprawdzie coraz mniejszej liczby funkcjonariuszy, jednak istotnemu zwiększeniu ulegała średnia liczba wykorzystywanych przez nich dni.

---

<sup>83</sup> Stan na dzień 30 czerwca 2006 r. Pozostałą grupę pracowniczą stanowili: komendanci, naczelnicy wydziałów, dyspozytorzy, pracownicy pionów: ekonomicznego, pracowniczego, socjalnego, itp.

<sup>84</sup> Jednostkami wykonawczymi Komendy Głównej SOK są: komendy regionalne SOK (8), z których 6 objęto kontrolą (w: Szczecinie, Gdańsku, Warszawie, Lublinie, Katowicach i Wrocławiu). Jednostkami podległymi komendom regionalnym są rejon SOK (29), z których 3 zostały objęte kontrolą (w Rzeszowie, Olsztynie i Bydgoszczy).

Kształtowała się ona następująco: 31,6 dni w 2004 r., 64,8 dni w 2005 r. i już 97,5 dni urlopowych w pierwszych ośmiu miesiącach 2006 r.

**Izba negatywnie ocenia, pod względem rzetelności i legalności, zaniechanie przez Komendę Główną SOK opracowania procedur pozwalających na kontrolowanie spełniania wymogów zdolności fizycznej i psychologicznej<sup>85</sup> przez pracowników operacyjnych SOK, którzy ukończyli 50 rok życia.**

Stwierdzono bowiem, że przyjmowane były bezkrytycznie od funkcjonariuszy operacyjnych zaświadczenia o stanie zdrowia, zawierające terminy kolejnych badań okresowych niezgodne z obowiązującymi przepisami. Przykładowo:

W Komendzie Regionalnej SOK we Wrocławiu na 25 skontrolowanych zaświadczeń z badań okresowych funkcjonariuszy, którzy ukończyli 50 rok życia, w 16 (64%) stwierdzono wyznaczenie terminu kolejnych badań w terminie jak dla funkcjonariuszy młodszych wiekiem, tj. co 2 lata – mimo wymogu poddawania się im co roku. W Komendzie Regionalnej SOK w Warszawie objęta kontrolą dokumentacja wszystkich 7 funkcjonariuszy operacyjnych z tej grupy wiekowej zawierała zaświadczenia, w których terminy kolejnych badań wyznaczono podobnie.

W rezultacie kierownictwo SOK nie posiadało rzetelnych danych co do zdolności fizycznej i psychicznej tej grupy wiekowej funkcjonariuszy (stanowiącej aż 13,8% stanu osobowego) i przyjmowało, że wszyscy funkcjonariusze, bez względu na wiek, są porównywalnie w pełni sprawni.

**Działania Komendanta Głównego SOK w zakresie dopuszczenia funkcjonariuszy SOK do wykonywania obowiązków służbowych z użyciem broni palnej bez wymaganej decyzji określonego organu Policji były niezgodne z przepisami prawa<sup>86</sup>.**

Ustalenia kontroli w tym zakresie wykazały bowiem, że jedynie 144 funkcjonariuszy z Komendy Regionalnej SOK we Wrocławiu, na ogółem od 3003 do 3089 funkcjonariuszy operacyjnych (ok. 4,7%)<sup>87</sup>, posiadało dopuszczenie do pełnienia służby z bronią palną, wydane przez właściwy organ Policji, stosownie do art. 59 ust.

---

<sup>85</sup> Przepis § 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze staży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek uprawnionych do orzekania o tej zdolności (Dz. U. Nr 232, poz. 2332) stanowi, że badania okresowe funkcjonariuszy straży ochrony kolei na stanowiskach operacyjnych po ukończeniu 50 lat należy przeprowadzać corocznie (badania ogólne) i co 2 lata (badania psychologiczne).

<sup>86</sup> Przepis art. 59 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą zostać dopuszczeni do wykonywania zadań z użyciem broni palnej po uzyskaniu, na wniosek komendanta straży ochrony kolei, decyzji wydanej przez właściwy organ Policji.

<sup>87</sup> Przeciętny stan liczbowy pracowników operacyjnych SOK w okresie objętym kontrolą.

5 ustawy o transporcie kolejowym. Pozostała część pracowników operacyjnych SOK, o ile pełniła służbę z użyciem broni palnej bez posiadania takiej decyzji, bądź na podstawie decyzji wydanych przed wejściem w życie ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r.<sup>88</sup> – pełniła ją z naruszeniem przepisów prawa.

**Funkcjonariusze SOK, mimo iż nie byli dopuszczeni do pełnienia obowiązków służbowych z bronią palną, nie tylko posiadali broń w trakcie pełnienia służby, lecz jej używali.** I tak:

W okresie 2004 r. – I półrocze 2006 r., funkcjonariusze SOK w trakcie pełnienia obowiązków służbowych pięciokrotnie użyli broni służbowej, mimo iż nie posiadali uprawnień do jej posiadania i używania. Okoliczności użycia broni w każdym przypadku były wprawdzie uzasadnione, co jednak nie usprawiedliwiało nielegalnego jej używania.

Działania podejmowane przez kierownictwo SOK, w celu uregulowania kwestii pełnienia przez funkcjonariuszy służby z bronią palną, do zakończenia kontroli nie doprowadziły do rozwiązania problemu w skali całego SOK.

**Przyczyną słabego przygotowania SOK do wykonywania ustawowych zadań było – obok niedostatecznych środków finansowych przeznaczonych na jej działalność – również usytuowanie jej w strukturze spółki prawa handlowego, której podstawowym celem jest generowanie zysku.**

Ustalono bowiem, że średniorocznie Zarząd PKP PLK S.A. przeznaczał na finansowanie SOK około 120000 tys. zł. Potrzeby w tym zakresie szacowane są jednak na kwotę dwukrotnie większą, tj. 240000 tys. zł<sup>89</sup>. Dla uzupełnienia posiadanego budżetu SOK podejmowała działalność komercyjną. Stwierdzono, że na dzień 31 grudnia 2005 r., SOK była stroną 113 umów, których przedmiotem było świadczenie usług ochroniarskich. W rezultacie, formacja utworzona na podstawie

---

<sup>88</sup> Przepis art. 72 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że straż ochrony kolei zachowuje uprawnienia do wykonywania zadań określonych w ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 ze zm.) na dotychczasowych zasadach do czasu utworzenia straży ochrony kolei na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94), nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2004 r.

<sup>89</sup> Niedostateczne finansowanie SOK zostało podniesione w uzasadnieniu do projektu poselskiego ustawy o Straży Kolejowej. Projekt ten wpłynął do Sejmu w dn. 30 sierpnia 2006 r. Na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2006 r. Sejm skierował projekt ustawy do Komisji Infrastruktury z zaleceniem zasięgnięcia opinii Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka. W dniu 12 grudnia 2006 r. została utworzona Podkomisja Nadzwyczajna ws. projektu tej ustawy.

ustawy o transporcie kolejowym i wykonująca zadania w niej określone<sup>90</sup> – realizowała je m.in. w oparciu o umowy cywilnoprawne.

Spółka zatrudniała przy realizacji umów dodatkowych średnio w miesiącu aż 365 funkcjonariuszy operacyjnych SOK, tj. ok. 12% stanu osobowego tej grupy pracowniczej. Zaangażowanie SOK w działalność ochroniarską w oczywisty sposób osłabiało ochronę osób na obszarze kolejowym i w pociągach, ich mienia oraz mienia kolejowego, do czego SOK jest zobowiązana ustawą o transporcie kolejowym. I tak:

- W Komendzie Regionalnej SOK w Szczecinie, w 2005 r. w porównaniu z 2004 r., wzrosło 18-krotnie zaangażowanie funkcjonariuszy SOK w działalność o charakterze usługowym. Na wykonywanie tych czynności w 2005 r. funkcjonariusze poświęcili 2408 godzin przy 818 godzinach w 2004 r.
- 2-osobowy patrol z Komendy Regionalnej SOK w Krakowie, ochraniał – na podstawie umowy z dnia 16 września 2005 r. – pracowników firmy prowadzącej na dworcu Kraków Gł. działalność informacyjną o usługach hotelowych.
- Nagminne było konwojowanie przez SOK przesyłek pieniężnych z kas stacyjnych, co – zdaniem NIK – mogły z powodzeniem wykonywać wyspecjalizowane firmy.

Funkcjonariusze SOK sprawowali również ochronę niektórych budynków spółki. Podkreślenia wymaga, że przychód osiągnięty w 2005 r. z realizacji umów zawartych przez kierownictwo SOK wyniósł 11600 tys. zł. W tym samym okresie straty samej PKP PLK S.A., poniesione w wyniku m.in. kradzieży lub zniszczenia urządzeń infrastruktury kolejowej, wyniosły 28400 tys. zł.

### **3.2.7. Ochrona obszaru kolejowego w sytuacjach kryzysowych**

**NIK negatywnie, pod względem rzetelności i legalności, ocenia przygotowanie zarządców infrastruktury kolejowej do jej ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowych.**

Ustalenia kontroli wskazują bowiem, że jednostki organizacyjne PKP S.A. i PKP PLK S.A., bezpośrednio odpowiedzialne za zapewnienie porządku na obszarze kolejowym, nie dbały o pełne bieżące przygotowanie się do działań w sytuacji kryzysowej. I tak:

- Obok niedociągnięć organizacyjnych i szkoleniowych, a także zaniedbań w eksponowaniu pełnych informacji wizualnych na dworcach kolejowych<sup>91</sup>, funkcjonujące w strukturze PKP S.A. oddziały gospodarowania nieruchomościami nie opracowały wewnętrznych procedur postępowania w sytuacjach kryzysowych

---

<sup>90</sup> Zagadnienia ochrony porządku na obszarze kolejowym uregulowane są przepisami rozdziału 10 ustawy o transporcie kolejowym. Zadania straży ochrony kolei kreślone są w przepisie art. 60 i 62 tej ustawy.

<sup>91</sup> Szczegółowo sprawy te przedstawiono w pkt 3.2.2 **Informacji**.

(np. w postaci planów awaryjnych bądź instrukcji) – mimo, iż *Strategia z lipca 2004 r.* nakazywała im przygotowanie już do dnia 30 lipca 2004 r. takich procedur. Stwierdzono to w 4 z 8 skontrolowanych oddziałów<sup>92</sup>.

Podobnie było w Oddziale Dworce Kolejowe w Warszawie, który poza ogólnymi wytycznymi, nie zadbał o sporządzenie przez wszystkie podległe mu Rejony własnych procedur, uwzględniających warunki miejscowe.

- Wszystkie 5 skontrolowanych rejonów dworców kolejowych<sup>93</sup> nie przygotowało w pełni zarządzanych dworców strategicznych do działania w zagrożeniu pożarowym. Stwierdzono m.in. brak lub dezaktualizację instrukcji bezpieczeństwa pożarowego w przypadku wszystkich 20 dworców Rejonu Dworców Kolejowych w Warszawie, w których dokument ten był wymagany<sup>94</sup>. Podobnie było w przypadku 9 z 11 administrowanych dworców przez Rejon w Katowicach. Opracowywanie dla nich instrukcji zakończono dopiero w czerwcu 2006 r. Pozostałe 2 dworce nadal ich nie posiadały. W instrukcjach przeciwpożarowych, 3 z 6 dworców zarządzanych przez Rejon we Wrocławiu<sup>95</sup>, nie było planów ewakuacyjnych. Plan ewakuacyjny dworca Wrocław Gł., uznanego przez Sztab Antykryzysowy PKP S.A. za zagrożony atakami terrorystycznymi, był zdezaktualizowany.

Stwierdzono również, że urządzenia przeciwpożarowe na obszarze dworców strategicznych utrzymane były w złym stanie. I tak na przykład: na obszarze 12 z 14 dworców zarządzanych przez Rejon Dworców w Gdańsku, stwierdzono zdekompilowanie szafek hydrantowych i niekonserwowanie urządzeń systemu sygnalizacji pożaru, niedostateczne wyposażenie w ręczny sprzęt gaśniczy. Niedostatecznie były oznakowane lokalizacje hydrantów oraz drogi ewakuacyjne<sup>96</sup>. Na dworcach w Katowicach i Gliwicach zdewastowane były urządzenia gaśnicze<sup>97</sup>.

- Kierownictwa wszystkich 6 skontrolowanych oddziałów regionalnych i 5 zakładów linii kolejowych spółki PKP PLK S.A. nie dokonały pełnego praktycznego sprawdzenia, czy obowiązujące procedury postępowania na wypadek zagrożeń nadzwyczajnych funkcjonują prawidłowo i zapewniają skuteczną ochronę infrastruktury kolejowej oraz osób przebywających na obszarze kolejowym i w pociągach. Stwierdzono, że część pracowników jedynie 3 zakładów linii kolejowych<sup>98</sup> brała udział w jednostkowych szkoleniach praktycznych w tym zakresie. W rezultacie, kierownictwa tych zakładów nie posiadały rozeznania co do przydatności przyjętych procedur.

### **Zdecydowanie najlepiej – choć nie w pełni – przygotowane były do działania w sytuacjach kryzysowych jednostki organizacyjne SOK.**

Stwierdzono wprawdzie, że 3 z 6 skontrolowanych komend regionalnych SOK nie były w pełni przygotowane do działań w sytuacjach kryzysowych, w tym:

<sup>92</sup> Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie, Warszawie, Gdańsku i Katowicach. Kolejny z tych Oddziałów (w Bydgoszczy) w prowadził te procedury dopiero w grudniu 2005 r.

<sup>93</sup> Oddział Dworce Kolejowe - Rejony Dworców Kolejowych w Warszawie, Gdańsku, Katowicach, Krakowie i Wrocławiu.

<sup>94</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690 ze zm.) – przepis § 6 ust. 4 pkt 1 w zw. z § 3 pkt 6. Dopiero w styczniu 2006 r. zlecono wykonanie lub zaktualizowanie instrukcji dla 17 dworców, pomijając jednak dworce: Otwock, Tuszcz i Warszawa Stadion.

<sup>95</sup> Dotyczyło to dworców w Jeleniej Górze, Obornikach Śląskich i Kędzierzynie Koźlu.

<sup>96</sup> Stwierdzono to na podstawie wyników kontroli jednostek Państwowej Straży Pożarnej.

<sup>97</sup> Stan urządzeń gaśniczych obrazują zdjęcia o nr: **11** i **12** (załącznik **5.4** do **Informacji**).

<sup>98</sup> Dotyczy to Zakładów Linii Kolejowych w Lublinie, Tarnowskich Górach i Katowicach.

- w Komendzie Regionalnej SOK w Katowicach w ogóle nie opracowano planu działań na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej, w Komendzie Regionalnej SOK w Szczecinie plany działań zabezpieczających dla podległych rejonów były opracowane, lecz nie zatwierdzone przez ich kierownictwa<sup>99</sup>, a w Rejonie SOK w Rzeszowie (podległym Komendzie Regionalnej SOK w Krakowie) procedury postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych nie określały w sposób kompleksowy postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń aktami terrorystycznymi -
- to jednak – jako jedyni w Grupie PKP – funkcjonariusze SOK byli obejmowani kompleksowym szkoleniem w tym zakresie, łącznie ze szkoleniem praktycznym, choć, ze względów finansowych, nie we wszystkich Komendach Regionalnych. I tak:

- w 2 na 6 skontrolowanych komend regionalnych SOK<sup>100</sup> nie zaplanowano ćwiczeń praktycznych w zakresie koordynacji działań i wdrażania procedur postępowania i współpracy z innymi instytucjami (Policją, Strażą Graniczną, Państwową Strażą Pożarną, jednostkami ratownictwa medycznego i in.). W Komendzie Regionalnej SOK w Gdańsku – w Rejonie SOK w Toruniu (jednym z 4 jej podległych), przeprowadzono jednorazowo ćwiczenia praktyczne w zakresie działań antyterrorystycznych z udziałem wymienionych instytucji. W pozostałych 3 rejonach szkoleń nie przeprowadzono. I tak na przykład:

5-osobowa Grupa Operacyjno-Interwencyjna z Rejonu SOK w Bydgoszczy (podległego Komendzie Regionalnej SOK w Gdańsku) w ogóle nie była szkolona praktycznie, choć została powołana do przeciwdziałania w sytuacjach zagrożenia atakiem terrorystycznym. Podobnie było w Rejonie SOK w Olsztynie.

Pozytywnym przykładem jest udział funkcjonariuszy Komendy Regionalnej SOK w Szczecinie w 15 ćwiczeniach praktycznych z udziałem innych służb (Policji, jednostek ratownictwa medycznego i straży pożarnej, Straży Granicznej, in.). Podobnie, choć mniej intensywnie, objęto ćwiczeniami praktycznymi funkcjonariuszy Komendy Regionalnej SOK we Wrocławiu

---

<sup>99</sup> Do zakończenia kontroli w tej jednostce organizacyjnej w dniu 11 lipca 2006 r.

<sup>100</sup> Dotyczy to Komend Regionalnych SOK w Lublinie i Katowicach.

## **4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli**

### **4.1. Przygotowanie kontroli**

Dobór jednostek kontrolowanych nastąpił w sposób celowy. Podstawowym czynnikiem determinującym ich wybór była wielkość zarządzanej infrastruktury i znaczenie w przewozach kolejowych. Kontrole w poszczególnych jednostkach przeprowadzone były metodą bezpośrednich badań.

Była to na przestrzeni ostatnich 8 lat pierwsza kontrola obejmująca swoim zakresem zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

### **4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli**

**4.2.1.** Badania kontrolne prowadzone w centralach spółek zarządzających infrastrukturą kolejową uzupełniono informacjami uzyskanymi na podstawie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK z Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej i Komendy Głównej Straży Granicznej. Kontrole w podległych tym centralom jednostkach organizacyjnych uzupełnione zostały informacjami zasięgniętymi w 8 Wojewódzkich Komendach Policji.

Kierownicy skontrolowanych jednostek podpisali protokoły kontroli bez zastrzeżeń.

**4.2.2.** W trakcie kontroli powołano zespół 4 biegłych z dziedziny bezpieczeństwa publicznego, którzy na podstawie obserwacji prowadzonych w pociągach i na dworcach kolejowych, dokonali analizy bezpieczeństwa podróży i ich mienia.

**4.2.3.** W toku 3 kontroli ujawniony został stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzkiego, o czym kontrolerzy NIK powiadomili kierowników kontrolowanych jednostek w trybie art. 51 ustawy o NIK. Kierownicy tych jednostek podjęli działania skutecznie eliminujące ujawnione nieprawidłowości.

**4.2.4.** W dniu 2 czerwca 2006 r. przeprowadzono naradę śródkontrolną, na której omawiano i uszczegółowiano poszczególne problemy występujące w trakcie przeprowadzanych czynności kontrolnych.

**4.2.5.** Do wszystkich 41 skontrolowanych jednostek zostały skierowane wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny oraz uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

W odniesieniu do Zarządu PKP S.A. wnioskowano głównie o podjęcie kompleksowych i skutecznych działań zapewniających poprawę porządku i bezpieczeństwa osób oraz mienia na obszarze kolejowym, w tym ujętych w *Strategii z lipca 2004 r.*, ze szczególnym uwzględnieniem: zwiększenia liczby systemów monitoringu na dworcach kolejowych, poprawy stopnia wykorzystania systemów już istniejących oraz aktywowania komisariatów Policji na dworcach kolejowych.

Do kierowników podległych Zarządowi PKP S.A. jednostek organizacyjnych wnioskowano głównie o: sporządzanie analiz i programów poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarze zarządzanych dworców kolejowych oraz wdrażanie – przy współudziale m.in. Policji, jednostek samorządu terytorialnego oraz spółek Grupy PKP – systemowych rozwiązań w zakresie zapewnienia ochrony dworców, w tym najbardziej zagrożonych przestępczością, podjęcie działań zapewniających należyty stan techniczny i estetyczny budynków dworcowych oraz zapewnienie osobom przebywającym na terenie dworców ciągłego dostępu do informacji, mających istotne znaczenie bezpieczeństwa i porządku.

Do Zarządu PKP PLK S.A. i jednostek mu podległych, wnioskowano głównie o zapewnienie właściwego przygotowania SOK do realizacji zadań z zakresu ochrony porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, w tym m.in. o dokonanie analizy stanu zatrudnienia pod kątem rzeczywistych potrzeb kadrowych, zapewniających realizację przez SOK pełnego zakresu zadań i podjęcie działań w tym zakresie, wdrożenie procedur działania na wypadek ataku terrorystycznego, kompleksowo regulujących postępowanie prewencyjne oraz objęcie funkcjonariuszy SOK oraz innych odpowiedzialnych pracowników spółki szkoleniami z zakresu działania w sytuacjach kryzysowych. Wnioskowano również o opracowanie kompleksowego programu bezpieczeństwa, ujmującego dotychczasowe programy cząstkowe, a także o wystąpienie do jednostek funkcjonujących w systemie zintegrowanego ratownictwa medycznego oraz organów ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego, z propozycją przygotowania i przeprowadzenia ćwiczeń praktycznych, w tym na wypadek ataku terrorystycznego.

Do kierowników podległych Zarządowi PKP PLK S.A. jednostek organizacyjnych, bezpośrednio zarządzających infrastrukturą kolejową, wnioskowano m.in. o podejmowanie działań skutecznie przeciwdziałających kradzieżom i dewastacjom infrastruktury kolejowej, zagrażającym bezpieczeństwu podróżnych, ich mieniu i mieniu PKP, m.in. poprzez: pełne wdrożenie przyjętych programów działań (np. programu DNA), bieżącą naprawę infrastruktury kolejowej, intensyfikację kontroli wewnętrznej w zakresie ochrony mienia kolejowego przed kradzieżami i dewastacją. W odniesieniu do kolejowych przewoźników pasażerskich wnioskowano m.in. o przeanalizowanie rozwiązań stosowanych w zakresie ochrony porządku i bezpieczeństwa w pociągach, w tym w zakresie współpracy z Policją i SOK i podjęcie skutecznych działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa. Wnioskowano również o podjęcie działań w celu właściwego zabezpieczenia taboru kolejowego na torach i stacjach postojowych przed dewastacją i okradaniem.

**4.2.6.** Zastrzeżenia do ocen, uwag i wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym zgłosił Zarząd PKP S.A. Zarząd tej spółki nie zgodził się m.in. ze sformułowaną przez NIK negatywną oceną działań związanych z ochroną porządku i bezpieczeństwa na zarządzanych dworcach kolejowych, argumentując iż spółka nie jest do tego w ogóle zobowiązana, bowiem nie pełni funkcji zarządcy infrastrukturą kolejową. Zarząd zwrócił się o odstąpienie od realizacji m.in. wniosku dotyczącego kompleksowego rozwiązania ochrony porządku i bezpieczeństwa na dworcach. Nie zgodził się również z negatywną oceną działań w zakresie wypracowania koncepcji funkcjonowania i ochrony infrastruktury krytycznej w Grupie PKP oraz wnioskiem dotyczącym doprowadzenia do jej wdrożenia, twierdząc, iż jest to uzależnione od uchwalenia projektowanej przez rząd ustawy o zarządzaniu kryzysowym w Polsce. NIK nie podzieliła stanowiska Zarządu PKP S.A., dotyczącego sprawowania funkcji zarządcy dworcową infrastrukturą kolejową i uznała zastrzeżenia w tej części za bezzasadne. NIK uznała za zasadne zastrzeżenia dotyczące ocen i wniosków związanych z wdrożeniem infrastruktury krytycznej w Grupie PKP<sup>101</sup>.

---

<sup>101</sup> Według Decyzji Nr 16 Prezesa Zarządu PKP S.A. – Dyrektora Generalnego z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie powołania zespołu do spraw opracowania koncepcji funkcjonowania i ochrony infrastruktury krytycznej w Grupie PKP - infrastruktura krytyczna w Grupie PKP to urządzenia, obiekty i instalacje których zaniechanie pracy w wyniku zaistniałych zdarzeń zagraża życiu i bezpieczeństwu ruchu kolejowego, powoduje zakłócenie lub przerwanie normalnej działalności eksploatacyjnej i przewozowej. Do zabezpieczenia infrastruktury krytycznej niezbędne jest określenie jej składników i opisanie ich stanu, ocena zagrożeń, określenie środków niezbędnych

Jak dotychczas zrealizowanych zostało 117 wniosków pokontrolnych NIK (na 175 przedstawionych). Kolejnych 39 wniosków jest w trakcie realizacji.

**4.2.7.** Ustalenia kontroli wykazały, że w wyniku nierzetelnych działań w zakresie ochrony porządku i bezpieczeństwa osób i mienia, 3 skontrolowane podmioty poniosły nieuzasadnione wydatki, na łączną kwotę 2.358,1 tys. zł. I tak:

- PKP S.A. wydatkowała niegospodarnie kwotę 400 tys. zł na monitoring wizyjny dworca w Sosnowcu, który w okresie objętym kontrolą nie był wykorzystywany,
- Spółka WKD wydatkowała z naruszeniem prawa kwotę 58,1 tys. zł. Podwyższyła bowiem dotychczasowemu kontrahentowi o wymienioną kwotę wynagrodzenie za ochronę jej majątku w trybie udzielenia dodatkowego zamówienia z wolnej ręki, tj. z naruszeniem art. 71 ust. 1 ustawy o zamówieniach publicznych<sup>102</sup>,
- inne nieprawidłowości w wymiarze finansowym, w kwocie łącznej 1.900 tys. zł, polegały na wydatkowaniu przez spółki: Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie odpowiednio: 1.760 tys. zł (w 2005 r. i I kw. 2006 r.) i 140 tys. zł (od 1 stycznia 2005r. do maja 2006 r.) na usunięcie szkód po kradzieżach i dewastacjach taboru kolejowego, wynikłych z nierzetelnego zorganizowania ochrony taboru kolejowego na stacjach postojowych i torach odstawczych.

---

do jej ochrony i utrzymania oraz określenie zasad współdziałania poszczególnych zarządców infrastruktury.

<sup>102</sup> Ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (tj. Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 664 ze zm.).

## 5. Załączniki

### 5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

1. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych:
  - PKP S.A. Centrala w Warszawie,
  - PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie,
  - PKP PLK S.A. Centrala w Warszawie,
  - PKP Intercity Sp. z o.o. w Warszawie,
  - PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w Warszawie,
  - Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. w Warszawie,
2. Delegatura NIK w Warszawie:
  - PKP Warszawskie Koleje Dojazdowe Sp. z o.o. w Grodzisku Mazowieckim,
  - PKP PLK S.A. Oddział Regionalny w Warszawie,
  - PKP PLK S.A. Komenda Regionalna SOK w Warszawie,
  - PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców w Warszawie,
  - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie.
3. Delegatura NIK w Gdańsku:
  - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni,
  - PKP PLK S.A. Oddział Regionalny w Gdańsku,
  - PKP PLK S.A. Komenda Regionalna SOK w Gdańsku,
  - PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców w Gdańsku,
  - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku.
4. Delegatury NIK w Katowicach i Wrocławiu:
  - PKP PLK S.A. Oddziały Regionalne w: Katowicach i Wrocławiu,
  - PKP PLK S.A. Komendy Regionalne SOK w: Katowicach i Wrocławiu,
  - PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejony Dworców w: Katowicach i Wrocławiu,
  - PKP S.A. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w: Katowicach i Wrocławiu.
5. Delegatury NIK w Lublinie i Szczecinie:
  - PKP PLK S.A. Oddziały Regionalne w: Lublinie i Szczecinie,
  - PKP PLK S.A. Komenda Regionalna SOK w Lublinie i Szczecinie,
  - PKP S.A. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w: Lublinie i Szczecinie,
  - PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w: Lublinie i Koszalinie.
6. Delegatury NIK w Bydgoszczy i Olsztynie:
  - PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w: Toruniu i Olsztynie,
  - PKP PLK S.A. Rejony SOK w: Bydgoszczy i Olsztynie,
  - PKP S.A. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w: Bydgoszczy i Olsztynie.
7. Delegatura NIK w Rzeszowie:
  - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie,
  - PKP PLK S.A. Rejon SOK w Rzeszowie,
  - PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców w Krakowie.

## **5.2. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności**

1. Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94).
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tj. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2004 r. Nr 264, poz. 2637).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei (Dz. U. z 2004 r. Nr 164, poz. 1718).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2262).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową (Dz. U. z 2004 r. Nr 122, poz. 1270).
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z 22 lutego 2002 r. w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego (Dz. U. z 2002 r. Nr 20, poz. 201 ze zm.).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 marca 2003 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. z 2003 r. Nr 62, poz. 564).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 6 października 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek uprawnionych do orzekania o tej zdolności. (Dz. U. z 2004 r. Nr 232, poz. 2332).
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987).

### **5.3. Wykaz organów, którym przekazano informacje o wynikach kontroli**

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
5. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
6. Prezes Rady Ministrów
7. Minister Infrastruktury
8. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

## 5.4. Zdjęcia ilustrujące stan wybranych obiektów dworcowych

### A. Stan elewacji zewnętrznej dworców kolejowych

#### 1. Dworzec Świdnica Miasto

Wejście do budynku dworcowego –

- uszkodzona elewacja
- grafitti, w rejonie drzwi wejściowych i drzwi



#### 2. Dworzec Wałbrzych Główny

Budynek od strony peronów –  
- uszkodzona elewacja  
budynek stacyjnego  
(grafitti)



#### 3. Dworzec Wrocław Psie Pole

Budynek od strony peronów –  
- uszkodzona elewacja  
budynek stacyjnego



## B. Stan elewacji wewnętrznej dworców kolejowych

### 4. Dworzec Wrocław-Kuźniki

Wnętrze holu kasowego  
- widoczne grafitti na zamkniętych drzwiach, wybite szyby zabite dyktą i zacieki na posadzce



### 5. Dworzec Wrocław-Kuźniki

Widok z wnętrza holu kasowego – wyjście w kierunku tunelu prowadzącego na perony – widoczne liczne grafitti na ścianach



### 6. Dworzec Wrocław-Kuźniki

Widok tunelu prowadzącego do wejścia na perony – ściany brudne - pokryte grafitti, widoczne zawilgocenie posadzki tunelu uryną i wodami opadowymi



**7. Dworzec  
w Katowicach**

Korytarz południowy –  
zdeastowane kioski.  
Widoczne liczne  
niesprawne punkty  
światłne i grafitti na  
ścianie korytarza.



**8. Dworzec  
w Katowicach**

Hol dolny –  
zdeastowane  
elementy stropu  
podwieszanego.



**9. Dworzec  
w Katowicach**

Korytarz towarowy  
Wyciek fekaliów



### 10. Dworzec w Katowicach

Korytarz południowy –  
ślady dewastacji – liczne  
grafitti, pozostałości  
po libacji alkoholowej.



### C. Stan instalacji elektrycznej i ppoż. na wybranych dworcach kolejowych

#### 11. Dworzec w Gliwicach

W szafce  
hydrantowej  
zlokalizowanej  
w pionie klatki  
schodowej (nad  
Posterunkiem Policji)  
brak węża  
i prądownicy, otwarta  
puszka rozdzielcza  
prądu nad szafką bez  
pokrywki.



#### 12. Dworzec w Katowicach

Korytarz towarowy  
- zdewastowany  
hydrant ppoż.



### 13. Dworzec w Katowicach

Przewody  
elektryczne  
wystające ze ściany  
w tunelu centralnym.  
Niebezpieczne  
puszki elektryczne.



### D. Przykłady braku zabezpieczenia elementów infrastruktury kolejowej przed Kradzieżą (w rejonie działania PKP PLK S.A. Oddziału Regionalnego we Wrocławiu oraz Komendy Regionalnej SOK we Wrocławiu )

14. Niebezpieczne obciążniki napinające sieć trakcyjną.

15. Niebezpieczne kable zasilania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i energetyczne.

16. Przewrócony znak drogowy przy przejeździe kolejowym (krzyż Św. Andrzeja)



### E. Przykłady obrazujące działania SOK i porządek na dworcach kolejowych i w pociągach

17. W dniu 27 lipca 2006 r. w pociągu relacji Małkinia – Warszawa Wileńska w przedziale służbowym bez reakcji ze strony kierownika pociągu pasażer spożywał piwo.



18. W dniu 28 lipca 2006 r. w godz. 12:15 do 14:50 na stacji PKP w Radomiu patrol SOK nie patrolował dworca lecz przebywał stale w jednym miejscu – na balkonie nad wejściem do tunelu wiodącego na perony. Czas służby strażnicy spędzali na rozmowach, paleniu papierosów oraz konsumpcji zapiekanek



19. W dniu 29 lipca 2006 r. o godz. 22.15 patrol w składzie: funkcjonariusz SOK i 3 policjantów, wchodząc do pomieszczeń Komisariatu Kolejowego Policji na dworcu Wrocław Gł. nie zareagował na leżącą na schodach vis a vis wejścia do Komisariatu starszą kobietę.



- 20.** Na dworcu w Radomiu w dniu 26 lipca 2006 r. mieszany patrol 2 osobowy (funkcjonariusz SOK i policjant), przebywał w godz. 10.05-10.42 na peronie w pobliżu dworcowej placówki SOK, nie przejawiając zainteresowania mającymi na dworcu przypadkami naruszania prawa w postaci obnośnego handlu papierosami.



## 5.5. Struktura organizacyjna Grupy PKP

