



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.410.003.02.2017

P/17/031

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43

kin@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/031 - Bezpieczeństwo przewozów kolejowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury.
Kontrolerzy	Janusz Łęgowiak, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/33/2017 z dnia 10 maja 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, Aleje Jerozolimskie 142 A, 02-305 Warszawa (dalej: PKP S.A. lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński Prezes Zarządu Spółki (od dnia 3 marca 2017 r.). Wcześniej (w objętym kontrolą okresie 2016-2017 I półrocze) Prezesem Zarządu był Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 3 marca 2017 r.). (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność PKP S.A. w okresie objętym kontrolą w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów przebywających na dworcach kolejowych.

Spółka realizowała w sposób legalny, celowy i rzetelny zadania w zakresie nadzoru nad zapewnieniem przestrzegania przepisów porządkowych, ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na dworcach kolejowych. Prawidłowo (w miarę możliwości finansowych) wypełniała zadania w zakresie utrzymania dworców kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów przebywających na ich terenie. Spółka podjęła działania mające na celu opracowanie dla dwóch obiektów kolejowych planów ochrony, o których mowa w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia².

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad utrzymaniem dworców kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów przebywających na ich terenie.

Opis stanu faktycznego

Na koniec 2016 r. PKP S.A. zarządzała 613 czynnymi dworcami kolejowymi, w tym 90 zmodernizowanymi lub wybudowanymi od 2012 r. Wszystkie dworce zmodernizowane i nowo wybudowane dostosowane były do obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.

W 2016 r. 123 dworce (19% ogólnej liczby) objęte były stałą ochroną fizyczną, a 124 dworce (20%) monitoringiem wizyjnym. Wszystkie czynne obiekty dworcowe objęte były przeglądami okresowymi.

(dowód: akta kontroli str. 12)

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

² Dz.U. z 2016 r.poz.1432, ze zm.

W celu poprawy bezpieczeństwa na dworcach, w okresie objętym kontrolą, podjęto m.in. decyzje o zwiększeniu etatów pracowników ochrony na wybranych dworcach, dokonywano prześwietleń bagaży urządzeniami RTG oraz za pomocą bramkowych wykrywaczy metali, zamknięto na dworcach skrytki bagażowe, przechowywano bagażów, paczkomaty, pralniomaty.

W 2016 r., na czas trwania Światowych Dni Młodzieży, z użytkowania wyłączono część parkingów znajdujących się w pobliżu dworców kolejowych.

Ponadto, w I półroczu 2016 r. uzyskano pozwolenia radiowe na używanie urządzeń nadawczych lub nadawczo-odbiorczych pracujących w służbie radiokomunikacyjnej typu dyspozytorskiego dla dworca kolejowego PKP Kraków Główny. Zapewniony został również system łączności radiowej TETRA służący do retransmisji danych dla służb mundurowych na tym dworcu.

Spółka zawierała umowy na świadczenie usług ochrony osób i mienia, a każdorazowo przy zmianie umów z firmami przeprowadzane były szkolenia pracowników ochrony z zakresu postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych lub innych zagrożeń.

W celu zapobiegania potencjalnym zamachom terrorystycznym, znajdujące się na największych dworcach kolejowych metalowe kosze na śmieci zastąpiono pojemnikami wykonanymi z tworzywa sztucznego (przezroczystego, niekolorowego), z zachowaniem widoczności ich zawartości oraz możliwością łatwego dostępu do nich m.in. przez robota pirotechnicznego. Ograniczono również liczbę tych pojemników do niezbędnego minimum.

(dowód: akta kontroli str. 528-530)

W dniu 9 czerwca 2015 r. PKP PLK S.A. podpisała Porozumienie z pięcioma spółkami Grupy PKP, w tym z PKP S.A., w sprawie organizacji systemu zarządzania kryzysowego oraz normowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy. Postanowienia tego porozumienia są realizowane przez Spółkę.

(dowód: akta kontroli str. 11)

Zadania Zarządu PKP S.A. związane z funkcjonowaniem dworców kolejowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo pasażerów, zgodnie z postanowieniami obowiązujących w Spółce regulaminów organizacyjnych³, przypisane były Oddziałom Gospodarowania Nieruchomościami (dalej: OGN)⁴ oraz nadzorującym działalność tych jednostek komórkom organizacyjnym Centrali Spółki, takim jak: Biuro Eksploatacji Nieruchomości (przed 1 kwietnia 2016 r. Departament Eksploatacji Nieruchomości), Biuro Bezpieczeństwa (przed 1 kwietnia 2016 r. Departament Bezpieczeństwa i Spraw Obronnych) oraz Biuro Audytu i Kontroli⁵.

(dowód: akta kontroli str. 3)

Zadania w zakresie nadzoru nad utrzymaniem dworców kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów przebywających na ich terenie realizowały Biuro Eksploatacji Nieruchomości i Biuro Bezpieczeństwa.

Biuro Eksploatacji Nieruchomości realizowało zadania m.in. w zakresie:

³ Regulamin organizacyjny PKP S.A., przyjęty uchwałą Nr 106 Zarządu PKP S.A. z dnia 23 marca 2016 r. w brzmieniu obowiązującym w okresie od 1 kwietnia 2016 r. do dnia zakończenia kontroli. Poprzedni regulamin organizacyjny Spółki przyjęty był uchwałą Nr 959 Zarządu PKP S.A. z dnia 10 grudnia 2012 r. w brzmieniu obowiązującym w okresie 1 stycznia 2015 r. – 31 marca 2016 r.

⁴ Usytuowane w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu.

⁵ Do 1 kwietnia 2016 r. Departament Audytu.

- zarządzania, administrowania i gospodarowania nieruchomościami niemieszkalnymi oraz nadzoru nad przestrzeganiem obowiązujących przepisów prawa i warunków technicznych dla budynków i obiektów inżynierii lądowej i wodnej,
- określania warunków technicznych dla administrowanych nieruchomości, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie,
- przygotowywania nieruchomości do pracy w warunkach zimowych i innych warunkach ekstremalnych oraz w sytuacjach kryzysowych,
- utrzymania w sprawności techniczno-eksploatacyjnej budynków, obiektów inżynierii lądowej i wodnej, urządzeń technicznych oraz monitorowania stanu utrzymania tego majątku,
- utrzymania czystości i podejmowania działań dla zapewnienia poprawy estetyki na zarządzanych nieruchomościach,
- ochrony przeciwpożarowej oraz analizowanie przyczyn i skutków powstawania pożarów,
- udziału w pracach zespołów zarządzania kryzysowego, współpracy z Biurem Bezpieczeństwa, Policją, Strażą Miejską, Żandarmerią Wojskową (ŻW), Strażą Graniczną (SG), Strażą Ochrony Kolei (SOK), Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), spółkami Grupy PKP i spółkami przewozowymi oraz właściwymi organami administracji publicznej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, likwidacji zagrożeń oraz przeciwdziałania przebywaniu na terenach kolejowych osób niepożądanych,
- wsparcia pasażera w sytuacji kryzysowej skutkującej nagłym obniżeniem standardu świadczonych usług.

(dowód: akta kontroli str. 3-10)

Biuro Bezpieczeństwa realizowało zadania m.in. w zakresie:

- wyznaczania standardów w zakresie bezpieczeństwa fizycznego i zabezpieczeń elektronicznych w obszarze nieruchomości Spółki, w tym w szczególności na nieruchomościach dworców kolejowych,
- zapewnienia nadzoru na elektronicznymi systemami bezpieczeństwa w ramach Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych,
- organizacji, planowania oraz koordynacji realizacji zadań zarządzania kryzysowego w Spółce, na podstawie odrębnych przepisów,
- przeciwdziałania powstawaniu zagrożeń, przeciwdziałania przebywaniu na terenach kolejowych osób niepożądanych – poprzez współpracę z Biurem Eksploatacji Nieruchomości, właściwymi komórkami w OGN, Policją, Strażą Miejską, ŻW, SG, SOK, ABW, spółkami Grupy PKP i spółkami przewozowymi oraz właściwymi organami administracji publicznej.

(dowód: akta kontroli str. 3-10)

Wskazane powyżej zadania realizowały w terenie Wydziały Eksploatacji, tj. komórki organizacyjne OGN, do których należały w szczególności sprawy:

- zarządzania, administrowania i gospodarowania nieruchomościami w obszarze utrzymania i eksploatacji, nadzór nad przestrzeganiem obowiązujących przepisów prawa i warunków technicznych dla budynków obiektów inżynierii lądowej i wodnej;
- utrzymania czystości i podejmowania działań dla zapewnienia poprawy estetyki na zarządzanych nieruchomościach kolejowych; zapewnienie ochrony przeciwpożarowej na nieruchomościach i obiektach leżących w obszarze Oddziału;
- współpracy z Biurem Eksploatacji Nieruchomości PKP S.A. Centrali w zakresie monitorowania, koordynowania i kontroli stanu ochrony przeciwpożarowej

w Spółce oraz analizowania przyczyn i skutków powstawania pożarów na właściwym terenie w obszarze;

- współpracy ze spółkami kolejowymi w zakresie zapewnienia przez te spółki ochrony przeciwpożarowej na właściwym terenie w obszarze;
- zapewnienia nadzoru nad realizacją zadań związanych z ochroną przeciwpożarową na nieruchomościach i obiektach leżących w obszarze Oddziału;
- zapewnienia bezpieczeństwa fizycznego i zabezpieczeń elektronicznych w obszarze nieruchomości Oddziału, w tym w szczególności na nieruchomościach dworców kolejowych i budynkach administracyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 10)

W PKP S.A. została wdrożona Decyzja Nr 17 Członka Zarządu PKP S.A. z dnia 5 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia procedury pn. *Podział odpowiedzialności i standardy technicznego utrzymania nieruchomości PKP S.A.*

W decyzji określone zostały obowiązki komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za realizację nadzoru technicznego nad powierzonym im majątkiem. Z uwagi na ważność poszczególnych obiektów dworcowych, wprowadzony został podział ww. komórek na grupy. Dla każdej z grup przypisano odpowiednie czasy reakcji na zdarzenia (awarie, usterki), jakie mogły wystąpić w trakcie ich eksploatacji. W celu sprawnego reagowania na przedmiotowe zdarzenia, wyłonieni byli w trybie przetargu nieograniczonego, wykonawcy świadczący usługi w zakresie utrzymania infrastruktury dworcowej. Z wybranymi wykonawcami Spółka podpisywała umowy na „Pełnienie stałego serwisu awaryjnego oraz wykonywanie robót bieżącego utrzymania w branży budowlanej i instalacyjnej (wodno-kanalizacyjnej, co, gazowej, elektrycznej) w budynkach i budowlach zamawiającego wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.

Za nadzór nad właściwą realizacją umów odpowiedzialne były OGN, w tym podległe im Rejony Administrowania i Utrzymania Nieruchomości.

W Spółce funkcjonował system raportowania dobowego zdarzeń na najważniejszych dworcach, w tym również zdarzeń z zakresu eksploatacyjno-technicznego. Każdego dnia raport ze zdarzeń z poprzedniego okresu był przesyłany do kadry zarządzającej. Sporządzane były raporty miesięczne. Raport miesięczny ze stycznia 2017 r., był podsumowaniem rocznej działalności.

Analiza losowo wybranych 10 raportów miesięcznych i 10 dobowych wykazała, że były one na bieżąco sporządzane i przesyłane do zarządzających. Wykazywano w nich wszystkie zdarzenia na dworcach i na tej podstawie opracowywano zestawienie zdarzeń zarejestrowanych w poszczególnych okresach (koniec miesiąca, koniec roku).

(dowód: akta kontroli str. 11, 440-525)

PKP S.A. zarządza ponad 40 tys. obiektów budowlanych o bardzo różnorodnym charakterze, z których najważniejsze to dworce kolejowe i m.in. budynki mieszkalne, budynki biurowo-administracyjne, wiadukty, kładki dla pieszych, drogi, place.

Wykonując obowiązki właściciela (zarządcy) obiektów budowlanych, wynikające z art. 62 ust.1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane⁶, PKP S.A. przeprowadzała (cyklicznie) postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie m.in. kontroli okresowych dworców kolejowych, w celu zapewnienia ciągłości zachowania ich bezpieczeństwa techniczno-eksploatacyjnego. Wyłonieni w ramach ww. postępowań wykonawcy przeprowadzali kontrole okresowe kolejowych obiektów dworcowych w poszczególnych Rejonach Administrowania

⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, dalej: Prawo budowlane.

i Utrzymania Nieruchomości. Nadzór nad prawidłowością przeprowadzenia wskazanych kontroli sprawowały OGN oraz podległe im Rejony Administrowania i Utrzymania Nieruchomości.

(dowód: akta kontroli str. 17)

Wszystkie obiekty dworcowe czynne⁷ poddawane były, stosownie do art. 62 ust 1 pkt.1 Prawa budowlanego corocznym kontrolom oceny stanu technicznego oraz zgodnie z art. 62 ust.1 pkt 2 ww. ustawy kontrolom pięcioletnim.

Analiza realizacji zaleceń pokontrolnych, wydanych na podstawie wyników 10 losowo wybranych dokumentacji przez kontrolera NIK wykazała m.in., że:

1. Dworzec Toruń Wschód – zalecenia pokontrolne opisane zostały szczegółowo w protokole kontroli rocznej stanu technicznego tego dworca z 18 sierpnia 2016 r., w tym sformułowano zalecenie: „bieżącej likwidacji nieszczelności pokrycia dachowego, stopień pilności II”. Realizacja tego zalecenia nastąpiła na początku 2017 r., prace zakończono 27 kwietnia 2017 r. Zakres prac obejmował wymianę pojedynczych dachówek, uzupełnienie blachą ocynkowaną rynien, uzupełnienie rur spustowych, położenie folii wstępnego krycia na krokwiach, przemurowanie kominów.
2. Dworzec Więcbork – zalecenia do realizacji opisane zostały szczegółowo w protokole z kontroli rocznej z dnia 20 lipca 2016 r. Główne zalecenia stwierdzone po tej kontroli dotyczyły: zewnętrznej miejscowej naprawy tynków na elewacji, odmalowania części elewacji, stopień pilności III, rynien rur spustowych – zalecana wymiana orynnowania wraz remontem pokrycia dachowego, stopień pilności II, pokrycie dachowe. Zalecana była: wymiana uszczelnienia pokrycia dachowego, stopień pilności II, wymiana deskowania, ław kominiarskich, stopień pilności II. Zalecenia w protokole rocznej kontroli stanu technicznego budynku z dnia 14 marca 2017 r. dotyczyły zewnętrznej miejscowej naprawy tynków na elewacji, zalecane było odmalowanie części elewacji, stopień pilności III, rynien i rur spustowych. Zalecana była ponadto wymiana orynnowania wraz remontem pokrycia dachowego, stopień pilności III, wymiana uszczelnienia pokrycia dachowego, stopień pilności II, wymiana deskowania, ław kominiarskich, stopień pilności II oraz dodatkowo przemurowanie kominów. Ze względu na koszt i zakres prac wynikających z zaleceń pokontrolnych ich realizacja została zgłoszona jedynie do planu remontów w 2017 r. Zalecenia są w trakcie realizacji.
3. Dworzec Racibórz – zalecenia do realizacji opisane szczegółowo zostały w protokołach z dnia 27 października 2016 r. i 13 kwietnia 2017 r. Zalecenia z przeglądów zrealizowano w 2017 r. w zakresie: wymiany pokrycia dachowego na segmencie A wraz z naprawą obróbek blacharskich, wymiany 2 szt. okien, częściowa wymiana oszklenia wraz z uzupełnieniem okitowania. Ponadto, zgodnie z zaleceniami z przeglądu z dnia 27 października 2017 r., obiekt jest pod stałym nadzorem w zakresie monitorowania stanu technicznego stropów, ścian konstrukcyjnych, konstrukcji dachu prowadzonych przez zarządcę, administratora oraz inspektora nadzoru, Dworzec jest przewidziany do modernizacji, zalecenia nie zostały zrealizowane.
4. Dworzec Czechowice Dziedzice – zalecenia do realizacji opisane szczegółowo w protokołach z dnia 30 października 2016 r. i 13 kwietnia 2017 r. W ramach realizacji zaleceń pokontrolnych na obiekcie były wykonywane drobne prace eksploatacyjne. Ponadto, zgodnie z zaleceniami, obiekt jest pod stałym

⁷ Na koniec maja br. w zarządzaniu PKP S.A. było 591 dworców czynnych, w tym: 17 dworców kategorii Premium, 15 dworców kategorii – Wojewódzki, 104 dworców kategorii – Aglomeracyjny, 98 dworców kategorii – Regionalny, 339 dworców kategorii – Lokalny, 15 dworców kategorii – Turystyczny, 3 dworce – w trakcie ustalania kategorii.

nadzorem w zakresie monitorowania stanu technicznego stropów, schodów, konstrukcji dachu prowadzonych przez zarządcę, administratora oraz inspektora nadzoru. Remont tego dworca został ujęty w planie remontów inwestycji na 2016 r. Zalecenia nie były zrealizowane.

5. Dworzec Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – zalecenia do realizacji opisane szczegółowo w protokołach z dnia 27 września 2016 r. oraz 2 maja 2017 r. W 2017 r. opracowano dokumentację projektową dotyczącą realizacji następujących zadań: remontu pokrycia dachowego, wymiany obróbek blacharskich, wymiany rynien i rur spustowych, wymiany stolarki okiennej i drzwiowej, odnowienia elewacji. Zalecenia są w trakcie realizacji.
6. Dworzec Lubaczów – zalecenia do realizacji opisane zostały szczegółowo w protokołach z dnia 2 września 2016 r. oraz 21 marca 2017 r. Dworzec ten wpisany jest do Rejestru Zabytków pod nr A-1208. W ramach realizacji zaleceń pokontrolnych, OGN w Krakowie jest na etapie sporządzania dokumentacji projektowej, w skład której wchodzić będzie: zaprojektowanie wymiany pokrycia dachowego, przebudowa kominów, wymiana rynien i rur spustowych, montaż instalacji odgromowej, wymiana stolarki okiennej i drzwiowej, odnowienie elewacji, wymiana wewnętrznej instalacji wodno-kanalizacyjnej oraz elektrycznej, odnowienie terenu przyległego do obiektu dworca tj. parkingu i ogrodzenia, zmiana sposobu ogrzewania budynku na gazowe, remont pomieszczeń WC wewnątrz budynku. Zalecenia są w trakcie realizacji.
7. Dworzec Krosno – zalecenia do realizacji opisane szczegółowo w protokołach z dnia 29 września 2016 r. oraz 22 maja 2017 r. OGN w Krakowie w celu usunięcia usterek i realizacji zaleceń pokontrolnych wszczął postępowanie na wykonanie prac remontowych. Termin składania ofert został określony do dnia 11 sierpnia 2017 r. Zalecenia są w trakcie realizacji.
8. Dworzec Piotrków Trybunalski – zalecenia do realizacji opisane są w protokołach z dnia 26 sierpnia 2016 r. oraz 26-28 lipca 2017 r. Wszystkie zalecenia pokontrolne dotyczące instalacji oświetlenia ewakuacyjnego, instalacji wentylacyjnej i kominowej zostały zrealizowane.
9. Dworzec Mońki – zalecenia do realizacji opisane szczegółowo zostały w protokołach z dnia 12 września 2016 r. oraz 18 maja 2017 r. Wszelkie prace będą wykonane pod nadzorem Konserwatora Zabytków. Zalecenia są w trakcie realizacji.
10. Dworzec Twardawa – zalecenia do realizacji opisane zostały szczegółowo w protokołach z dnia 12 września 2016 r. oraz 9 marca 2017 r. W ramach realizacji zaleceń wykonano remont całego pokrycia dachowego, częściowo wymieniono instalację odgromową, wykonano wentylację wywiewno-nawiewną dla lokalu mieszkalnego. Pozostałe zalecenia zostały zaplanowane i będą sukcesywnie wykonywane w ramach posiadanych środków finansowych.

(dowód: akta kontroli str. 180-326)

Na wniosek Biura Eksploatacji Nieruchomości w latach 2016-2017 w zakresie ochrony przeciwpożarowej podjęte zostały m.in. następujące działania:

- Zarząd PKP S.A. podjął uchwałę Nr 446 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie określenia „Zadań i obowiązków kierowników jednostek i komórek organizacyjnych kontrole okresowych stanu technicznego obiektów dworcowych zarządzanych przez PKP S.A.”,
- Członek Zarządu PKP S.A. podjął Decyzję nr 5 z dnia 7 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia wytycznych pt. „Wytyczne w sprawie przeprowadzania kontroli wewnętrznej przestrzegania przepisów, sprawozdawczości oraz składania istotnych informacji z zakresu ochrony przeciwpożarowej przez PKP S.A.

Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami oraz PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy”.

(dowód: akta kontroli str. 16-17)

Analiza dokumentacji losowo wybranych przez NIK 10 kontroli przeciwpożarowych z różnych OGN⁸ wykazała, że w wyniku kontroli były kierowane do Spółki zalecenia z terminem ich wykonalności. Zalecenia sformułowane na podstawie wyników dziewięciu kontroli zrealizowane zostały w terminach wyznaczonych w protokołach kontroli. W przypadku jednej kontroli zalecenia były w trakcie realizacji, gdyż nie upłynął termin ich wykonania.

(dowód: akta kontroli str. 327-437)

W 2017 r. Biuro Eksploatacji Nieruchomości opracowało „Informację z zakresu ochrony przeciwpożarowej w PKP S.A. za 2016 r.". W dokumencie tym przedstawiono informacje ogólne z zakresu ochrony przeciwpożarowej obiektów Spółki oraz ocenę stanu ich ochrony przeciwpożarowej dokonanej na podstawie materiałów sprawozdawczych otrzymanych z OGN.

Według „Informacji z zakresu ochrony przeciwpożarowej w PKP S.A. za 2016 r.”:

- na obszarach administrowanych przez oddziały odnotowano 31 pożarów. Wszystkie pożary zaewidencjonowane w 2016 r. dotyczyły obiektów budowlanych typu: mieszkalne budynki i pomieszczenia magazynowe, gospodarcze, administracyjne, techniczne, oraz dworcowe. Największą liczbę pożarów odnotowano w grupie obiektów: mieszkalnych (12), dworcowych (9), zaplecza technicznego (9) oraz magazynowo-biurowych (jeden),
- dworce jako obiekty użyteczności publicznej i potencjalnie najbardziej zagrożone pożarowo są sukcesywnie wyposażane w systemy bezpieczeństwa pożarowego, m.in. w trakcie prowadzonych inwestycji i prac modernizacyjnych. Zastosowanie na wyremontowanych i najbardziej zagrożonych dworcach wymaganych prawem technicznych zabezpieczeń pożarowych, powodowało szereg problemów związanych z ich eksploatacją,
- jednym z głównych elementów bezpieczeństwa pożarowego są systemy sygnalizacji pożarowej (SSP) i współpracujące z nimi centrale sygnalizacji pożaru (CSP), które były obsługiwane przez firmy zewnętrzne lub pracowników dworca. Łącznie 23 SSP za pośrednictwem firm zewnętrznych połączonych było z systemem bezpośredniego monitoringu pożarowego połączony z Państwową Strażą Pożarną, co skutkowało przyjazdem jednostek ratowniczo-gaśniczych w przypadku wystąpienia alarmu pożarowego II stopnia,
- Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych zanotowało 86 fałszywych alarmów pożarowych łącznie z zadymieniami niebędącymi źródłem pożaru (z reguły generowanymi przez urządzenia gastronomiczne),
- podróżni korzystający z dworców kolejowych bez wystąpienia innego miejscowego zagrożenia lub zjawiska pożaru w 31 przypadkach użyli ręcznych ostrzegaczy pożarowych (ROP) powodując alarmy II stopnia. Według informacji, tam gdzie są zastosowane dźwiękowe systemy ostrzegania (DSO) sprzęgnięte z SSP dochodzi do automatycznego nadawania komunikatów ostrzegawczych i następuje ewakuacja osób znajdujących się w obiekcie. Dodatkowy problem stanowi uruchomienie systemów odymiania (klap dymowych) również sprzęgniętych z SSP oraz ich późniejsze zamknięcie i załączenie do stanu czuwania po ustąpieniu kryterium alarmu pożarowego. Sytuacje takie prowadzą do dezorganizacji pracy dworców, stwarzają zakłócenia w ruchu pociągów.

⁸ Dotyczy OGN w: Gdańsku (protokoły dwóch obiektów dworcowych), Warszawie (protokoły dwóch obiektów), Katowicach (protokoły dwóch obiektów dworcowych), Krakowie (protokoły trzech obiektów dworcowych), Wrocław (protokół jednego dworca).

Największa ilość zdarzeń w tej grupie występowała na Dworcu Warszawa Centralna. W obiekcie dochodzi do uruchamiania systemu sygnalizacji pożarowej przez wagony opalane paliwem stałym, dewastacji systemów bezpieczeństwa pożarowego, bezzasadnego używania ROP, awarii technicznych SSP i DSO. Jedną z przyczyn awarii technicznych systemów są prowadzone remonty i nieszczelne dylatacje obiektu. W konsekwencji podczas każdorazowych większych opadów deszczu zalewane są pomieszczenia i uszkodzane instalacje mające wpływ na bezpieczeństwo dworca.

W 2016 r. łączne koszty poniesione na ochronę przeciwpożarową przez wszystkie OGN wyniosły 297 817,89 zł.

W Informacji z zakresu ochrony przeciwpożarowej w PKP S.A. za 2016 r. stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości:

- brak wydzielenia i zabezpieczenia klatek schodowych oraz korytarzy ewakuacyjnych przed zadymieniem, z wykorzystaniem instalacji naciśnieniowej i wentylacyjnej,
- brak wyposażenia obiektu w instalacje dźwiękowego systemu ostrzegawczego,
- brak utrzymania w pełnej sprawności technicznej instalacji oraz urządzeń przeciwpożarowych, w tym dot.: sygnalizacji pożaru, oświetlenia awaryjnego, zabezpieczenia przed zadymieniem klatek i korytarzy ewakuacyjnych, hydrantów wewnętrznych i węży oraz gaśnic,
- nieprawidłowości w zakresie technicznym i dokumentacyjnym-eksploatowanej instalacji i urządzeń: kominowych (dymowych i wentylacyjnych) oraz odgromowej i elektrycznej,
- brak aktualnej instrukcji bezpieczeństwa pożarowego oraz instrukcji postępowania na wypadek pożaru wraz z wykazem telefonów alarmowych,
- brak praktycznego, okresowego sprawdzenia organizacji oraz warunków ewakuacji w obiekcie,
- brak oznakowania znakami bezpieczeństwa w zakresie ochrony przeciwpożarowej i ewakuacji,
- brak normatywnego wyposażenia obiektu w urządzenia przeciwpożarowe oraz gaśnice.

(dowód: akta kontroli str. 160-179)

W latach 2015-2017 (do dnia 22 maja) odnotowano następującą liczbę zdarzeń zarejestrowanych na dworcach kolejowych, związanych z naruszeniem przepisów porządkowych, napadami, kradzieżami i zniszczeniem mienia: w 2015 r.- 549, w 2016 r.- 1193, w 2017 r. – 432. W 2016 r. na dworcach ujawnionych zostało m.in. 69 przypadków kradzieży, 42 przypadki bójek i pobić, 22 przypadki chuligańskich wybryków. Wykryto 64 przypadki fałszywych alarmów pożarowych, 35 pożarów. Z udziałem Policji wykryto 800 przypadków pozostawienia bagażu.

W zakresie zagrożeń terrorystycznych, w 31 wykrytych przypadkach występowały informacje o ładunku niebezpiecznym.

(dowód: akta kontroli str. 440-482)

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił m.in., że: „wzrost liczby zdarzeń nie oznacza spadku poziomu bezpieczeństwa na dworcach kolejowych, lecz że zwiększa się wykrywalność zdarzeń, dzięki wprowadzonej ochronie fizycznej na dworcach oraz obowiązującym procedurom dot. reagowania na zdarzenia nadzwyczajne”.

W ramach działań podejmowanych w związku ze zdarzeniami, pracownicy Spółki przekazywali informacje do służb właściwych ze względu na charakter danego zdarzenia (np. Policji, SOK, Straży Miejskiej).

W 2015 r. w PKP S.A. opracowano dokument pn. „Analiza bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, w aspekcie zmian w polskim kolejnictwie”.

Jego celem było zebranie wszystkich obszarów dotyczących bezpieczeństwa w jednym opracowaniu, stworzenie wspólnych zadań, działań, realizacja zbieżnych celów. Jak stwierdzono w dokumencie, podział kolei spowodował, że istnieją obszary w których konieczna jest współpraca kilku spółek kolejowych. Nie można powierzyć zarządzania bezpieczeństwem tylko jednej spółce. Bezpieczeństwo jednej spółki wpływa na bezpieczeństwo innej. Punkty styku są tu nieuniknione. Kompetencje poszczególnych podmiotów w zakresie bezpieczeństwa zostały podzielone, ale nie ustalono instytucji, która pełniłaby nadzór nad całą domeną bezpieczeństwa na kolei.

W dokumencie przedstawione zostały następujące zagrożenia w przewozie pasażerskim: zagrożenia przeciwko życiu i zdrowiu: bójki, pobicia, rozboje; kradzieże na szkodę pasażerów, kradzieże elementów pojazdów kolejowych, spożywanie alkoholu, dewastacje, zaśmiecanie, głośnie zachowywanie się, używanie słów nieprzyzwoitych, obrzucanie pociągów, przejazdy zorganizowanych grup kibiców, działania terrorystyczne, wykładanie przeszkód na torach, przebywanie osób niepożądanych w pociągach, zagrożenia pożarowe.

Do głównych zagrożeń na dworcach kolejowych zaliczono: rozboje i pobicia, kradzieże na szkodę podróżnych, przebywanie osób niepożądanych na dworcach, spożywanie alkoholu, palenie wyrobów tytoniowych, używanie słów nieprzyzwoitych, głośnie zachowywanie się, zaśmiecanie, dewastacje, przejazdy i przebywanie zorganizowanych grup kibiców, kradzieże infrastruktury dworcowej, włamania do pomieszczeń handlowych oraz technicznych dworca, działania terrorystyczne, zagrożenia pożarowe.

(dowód: akta kontroli str. 13)

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że zgodnie z regulaminami i statutem, każda ze spółek z Grupy PKP odpowiada za sprawy bezpieczeństwa we własnym zakresie. „Nieetatowym organem, który został powołany w celu zapewnienia i maksymalnego usprawnienia procesu podejmowania decyzji oraz koordynacji działań opisanych w Porozumieniu w sprawie przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”, zawartym w Warszawie 8 października 2015 r., jest Centralny Zespół ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach. Sygnatariuszami Porozumienia są zarówno spółki z Grupy PKP, jak również spółki spoza grupy oraz służby (...). Przeprowadzenie „Analizy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, w aspekcie zmian w polskim kolejnictwie” było punktem wyjściowym do podjęcia prac nad powstaniem nowego Porozumienia, które zrzesza większą liczbę podmiotów kolejowych. W zakresie funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego na kolei zostało zawarte Porozumienie w sprawie organizacji systemu zarządzania kryzysowego oraz monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy, zawarte w Warszawie 9 czerwca 2015 r., które nakłada funkcję koordynatora działań na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

(dowód: akta kontroli str. 531)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze, zwracając jednak uwagę, że liczba negatywnych zdarzeń zarejestrowanych na dworcach kolejowych w 2016 r. wzrosła o 644 w porównaniu do liczby zdarzeń zarejestrowanych w 2015 r., tj. ponad dwukrotnie. Było to jednak niezależne od Spółki.

2. Wypełnianie zadań w zakresie nadzoru nad zapewnieniem przestrzegania przepisów porządkowych, ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na dworcach kolejowych, w tym sporządzaniem planów ochrony kolejowych obiektów dworcowych.

Opis stanu faktycznego

W 2016 r. stałą ochroną fizyczną (całodobową, niecałodobową) ze strony zewnętrznych agencji ochrony objętych było 150 dworców, a w I półroczu 2017 r. 153 dworce⁹. Natomiast 121 dworców było objętych stałą i całodobową ochroną fizyczną (19%). Ponadto 124 dworce (20%) objęte były monitoringiem wizyjnym. W odniesieniu do 2015 r. nastąpił wzrost o 7 dworców, które objęto stałą ochroną fizyczną i monitoringiem wizyjnym.

(dowód: akta kontroli str. 17-18)

Pracownicy Spółki przeprowadzili w 2016 r. 7 419 kontroli przestrzegania przez agencje ochrony wymagań określonych w „Księdze Standardów Pracy dla Agencji Ochrony obecnych na dworcach kolejowych i nieruchomościach PKP S.A.". W 352 kontrolach (4,7%) wykazane były nieprawidłowości. W 2017 r. (do dnia 24 maja) przeprowadzono 2 209 kontroli, w przypadku 69 (3,1%) stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 14)

Ponadto pracownicy Spółki przeprowadzili w 2016 r. 69 kontroli w oparciu o „Procedurę kontroli poziomu bezpieczeństwa dworców PKP S.A., dotyczącą obszarów narażonych na zagrożenia terrorystyczne”. W przypadku 15 kontroli (około 22%) stwierdzono nieprawidłowości. Do dnia 24 maja 2017 r. takich kontroli przeprowadzono 45, a nieprawidłowości stwierdzone w 14 (31%).

(dowód: akta kontroli str. 15)

Analiza wybranych losowo dziewięciu kontroli, w wyniku których stwierdzono nieprawidłowości¹⁰, realizowanych w oparciu o „Instrukcję wypełniania list kontrolnych z oceny stanu technicznego dworców, z oceny realizacji usługi fizycznej ochrony dworców oraz oceny poziomu bezpieczeństwa dworców i innych nieruchomości PKP S.A.”¹¹ wykazała, że w protokołach odnotowywano nieprawidłowości i przedstawiano rekomendacje uwzględniające obszary, co do których należy podjąć czynności naprawcze.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły m.in.: czystości i estetyki dworca, nieoznakowania dróg ewakuacyjnych, ochrony osób i mienia, wyposażenia ochrony w sprzęt.

Były formułowane wnioski pokontrolne i w niektórych przypadkach wnioskowano o nałożenie kary finansowej.

(dowód: akta kontroli str. 87-131)

Biuro Bezpieczeństwa przy pomocy Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych opracowywało analizy w zakresie nadzoru nad zapewnieniem przestrzegania przepisów porządkowych, ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na dworcach kolejowych. Zestawienia zdarzeń na dworcach były na bieżąco przekazywane (drogą elektroniczną) m.in. do dyrektorów OGN, pracowników odpowiadających w tych jednostkach za realizację zadań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa na terenie nieruchomości zarządzanych przez PKP S.A., zarządców oraz

⁹ OGN w: Gdańsku (26), Katowicach (22), Krakowie (32), Poznaniu (40), Warszawie (57) i Wrocławiu (43).

¹⁰ Dotyczą dworców: Poznań Stary, Zakopane (dwa protokoły), Warszawa Zachodnia Nowa, Siedlce, Legnica, Łódź Kaliska, Gdynia Główna, Sopot.

¹¹ Wprowadzoną Decyzją nr 24 Członka Zarządu PKP S.A. z dnia 16 lipca 2015 r.

administratorów poszczególnych obiektów. W związku z istotnymi wydarzeniami, np. podczas meczów piłkarskich, Świątowych Dni Młodzieży, na konkretnych obiektach zwiększano obsadę pracowników ochrony.

W 2016 r. odnotowano ogółem 34 zdarzenia odnoszące się do zagrożenia terrorystycznego. W pierwszym półroczu wystąpiło 29 zdarzeń, 25 z nich dotyczyło otrzymanej informacji o podłożeniu ładunku wybuchowego na dworcach kolejowych (w tym jeden przypadek dotyczył wieży ciśnień). Pozostałe cztery odnosiły się do następujących sytuacji:

- nietrzeźwy mężczyzna na dworcu Wrocław Główny twierdził, że ma na sobie ładunki wybuchowe, wezwano Policję, a mężczyzna został zatrzymany;
- pracownik ochrony na dworcu Wrocław Mikołajów ujawnił pozostawioną przed wejściem głównym do dworca gaśnicę, która budziła podejrzenia pracownika, powiadomiono Policję i SOK;
- policja otrzymała informację, że w pociągu PR nr 43606 relacji Bielsko-Biała Główna - Wadowice prawdopodobnie znajduje się pasażer, który wysłał SMS-y do przewoźnika i dyżurnego ruchu z informacją o ładunku wybuchowym, który znajduje się w tym pociągu. Na stacji w Kętach podróżni zostali ewakuowani z pociągu. Alarm był fałszywy;
- w związku z eksplozją ładunku wybuchowego we Wrocławiu (na terenie miejskim) powiadomiono ochronę dworców Premium oraz wszystkich zarządców i administratorów nieruchomości o zwróceniu szczególnej uwagi na pozostawione bez opieki bagaże na obszarach dworców, terenach przyległych i pozostałych nieruchomościach kolejowych.

W drugim półroczu 2016 r. wystąpiło pięć zdarzeń. W przypadku czterech otrzymano informację o podłożeniu ładunku wybuchowego. W jednym przypadku ochrona dworca Kraków Główny powiadomiła SOK i Policję o mężczyźnie znajdującym się w hali dworca pomiędzy peronem nr 3 i 4, który wyjął z plecaka przedmiot przypominający pistolet.

W 2017 r. (do dnia 31 maja) odnotowano ogółem sześć zdarzeń odnoszących się do zagrożenia terrorystycznego. Dwa z nich dotyczyły otrzymanej informacji o podłożeniu ładunku wybuchowego na dworcach kolejowych. Pozostałe cztery dotyczyły następujących sytuacji:

- nieznany sprawca wrzucił plecak do przedziału służbowego pociągu stojącego na peronie nr 5 TLK nr 84102. Mężczyzna wrzucając plecak krzyczał, że w środku jest bomba, powiadomiono SOK, Policję, Państwową Straż Pożarną. Zdarzenie miało miejsce bez wpływu na funkcjonowanie dworca;
- obsługa pociągu KM nr 10943 ujawniła pozostawiony pakunek z napisem „bomba”; wstrzymano ruch pociągów, ewakuowano podróżnych z pociągu i peronu, na miejsce wezwano patrol rozpoznania pirotechnicznego;
- do pracownika ochrony na antresoli peronu „retro” zgłosił się mężczyzna oznajmiając, że w jednym z bagaży posiada ładunek wybuchowy; powiadomiono Policję oraz SOK, na miejsce wezwano patrol rozpoznania pirotechnicznego;
- podczas postoju pociągu TLK nr 38170 zarządzono ewakuację ok. 450 podróżnych, do zdarzenia doszło w związku z interwencją drużyny konduktorskiej oraz SOK wobec nietrzeźwego i agresywnego podróżnego. Mężczyzna pozostawił w składzie pociągu walizkę i plecak, a oddalając się z miejsca zdarzenia oznajmił, że umieścił materiał wybuchowy. Na miejsce przybyła Policja, Państwowa Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe oraz patrol rozpoznania pirotechnicznego.

Inną kategorię zdarzeń stanowił pozostawiony na dworcach kolejowych bagaż bez opieki. Ujawnienie ich skutkowało wezwaniem na miejsce Policji oraz nierzadko

ewakuacją obiektu. Od 2016 r. odnotowano 911 zdarzeń związanych z pozostawieniem bagażu bez opieki (do 31 maja 2017 r. było 346 przypadków).

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że w celu wyeliminowania zaistniałych powyżej zdarzeń PKP S.A. podejmowała następujące czynności:

- pracownicy ochrony wzywali na miejsce odpowiednie służby,
- administrator (zarządca) konkretnego obiektu na bieżąco współpracował z obecnymi na miejscu służbami,
- realizujący zadania ochrony fizycznej osób i mienia pracownicy ochrony w zakresie posiadanych kompetencji i uprawnień wspierali działania przybyłych na miejsce służb, a do czasu ich przybycia zabezpieczali miejsce zdarzenia przed dostępem osób postronnych.

(dowód: akta kontroli str. 11, 21-22)

Współpraca PKP S.A. z SOK polegała na bieżącej wymianie informacji dotyczącej potencjalnych zagrożeń oraz zdarzeń mających miejsce na dworcach kolejowych. Prowadzona była na bieżąco współpraca pomiędzy Biurem Bezpieczeństwa i SOK oraz pomiędzy właściwymi terytorialnie pracownikami pionu eksploatacji i utrzymania nieruchomości i SOK np. podczas przejazdów kibiców komunikacją kolejową oraz pozostawionym bez opieki bagażem.

Współpraca Spółki z SOK opiera się m.in. na podstawie Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”, zawartego w Warszawie 8 października 2015 r.¹². Na wybranych 60 dworcach kolejowych znajdują się posterunki SOK¹³.

Współpraca Spółki z Policją opierała się m.in. na podstawie ww. Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania: „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”. Współpraca PKP S.A. z Policją polegała na bieżącej wymianie informacji dotyczącej potencjalnych zagrożeń oraz zdarzeń mających miejsce na dworcach kolejowych. Prowadzono na bieżąco współpracę pomiędzy Policją i Biurem Bezpieczeństwa PKP S.A. oraz właściwymi terytorialnie pracownikami pionu eksploatacji i utrzymania nieruchomości.

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że zgodnie z przepisami prawa, koordynacją w zakresie prowadzenia działań w związku z wystąpieniem zagrożeń zajmują się służby państwowe: Policja, Państwowa Straż Pożarna itp. W przypadku zagrożenia w nieruchomościach zarządzanych przez PKP S.A. należy postępować zgodnie z Procedurą postępowania w PKP S.A. w przypadku wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na dworcach kolejowych i w innych budynkach zarządzanych przez PKP S.A.

Dobór dworców objętych usługą ochrony osób i mienia opiera się m.in. na następujących parametrach: kategoria dworca, data ostatniego remontu, zapotrzebowanie zgłaszane przez Administratorów Nieruchomości, wiedza i doświadczenie pracowników PKP S.A. w wyniku uzgodnień prowadzonych między Biurami, możliwości finansowe Spółki. Zakres zadań pracowników ochrony dla danych dworców każdorazowo umieszczany jest w zawieranej umowie

¹² Pomiędzy: Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej, a PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka S. A., TK Telekom Sp. z o.o., PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., Koleje Śląskie Sp. z o.o.

¹³ Wg danych z 2015 r.

na świadczenie usługi ochrony osób i mienia pomiędzy PKP S.A. a podmiotami gospodarczymi realizującymi usługę ochrony osób i mienia.

Dworce kolejowe stanowią integralną część infrastruktury, która dostępna jest dla ogółu społeczeństwa, dlatego też w zakresie utrzymania porządku, bezpieczeństwa i przeciwdziałania naruszeniom porządku publicznego podlegają organom takim jak Policja, Straż Graniczna oraz Żandarmeria Wojskowa.

W godzinach otwarcia dworca jest on ogólnodostępny dla wszystkich osób, które przestrzegają Regulaminu Korzystania z danego dworca kolejowego. Monitorowanie obszaru dworca odbywa się za pośrednictwem pracowników ochrony osób i mienia oraz elektronicznych systemów zabezpieczeń (np. system monitoringu wizyjnego /CCTV/, system kontroli dostępu - SKD).

Na dworcach kolejowych prowadzone są usługi, z których możliwość skorzystania nie wymaga posiadania biletu (np. kioski z prasą, gastronomia). Dworce kolejowe posiadają dużą liczbę wejść, często znajdują się w centrach miast i stanowią pieszny ciąg komunikacyjny łączący dwie strony miasta. Ograniczenia w dostępie dotyczą wejść do pomieszczeń technicznych, obszarów ogólnie niedostępnych (np. klatki schodowe przeznaczone wyłącznie dla pracowników kolei).

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że nie przystąpiono do prac w zakresie ograniczenia prawa wstępu na perony, z uwagi na znaczne koszty finansowe oraz w związku z tym, że na stacjach i przystankach osobowych dojścia do czynnych peronów i same perony są zarządzane przez PKP PLK S.A., za wyjątkiem stacji (przystanku osobowego): Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście, Warszawa Wileńska, Łódź Fabryczna. Ograniczenia w dostępie na perony wymienionych stacji (przystanków) wydają się dużym problemem z uwagi na wzmożony ruch pociągów osobowych w godzinach szczytu oraz konieczność zapewnienia sprawnej odprawy podróżnych podczas dużych potoków pasażerów. Dyrektor Biura Zarządu Spółki wyjaśnił ponadto, że planowane są działania wynikające z harmonogramu prac Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach na rok 2017: obejmowanie dworców fizyczną ochroną osób i mienia oraz elektronicznymi systemami bezpieczeństwa, opracowywanie dokumentacji z zakresu bezpieczeństwa, aktualizacja istniejących procedur oraz wdrażanie nowych rozwiązań, zgodnie z zachodzącymi potrzebami.

(dowód: akta kontroli str. 32-34, 531)

Dla wszystkich obiektów dworcowych objętych usługą ochrony stałej całodobowej i niecałodobowej zostały opracowane Plany Zabezpieczeń Dworców (dalej: PZD), a dla wybranych ośmiu dworców kategorii Premium¹⁴ były opracowane Plany Ciągłości Działania (dalej: PCD).

Analiza wszystkich ośmiu PCD oraz analiza siedmiu losowo wybranych przez kontrolera NIK PZD (dla Warszawy Centralnej, Śródmieścia WKD; Warszawy Wschodniej, Warszawy Zachodniej, Łodzi Fabrycznej, Bydgoszczy Głównej, Gdańska Głównego, Olsztyna Głównego) wykazała, że zarówno PZD jak i PCD określały organizację i zasady postępowania w ramach działań stanowiących zapobieganie i zaplanowane reagowanie na nieoczekiwane zakłócenia normalnej działalności dworców.

(dowód: akta kontroli str. 11, 37-38)

Ponadto w Spółce opracowano „Plany Ochrony Infrastruktury Krytycznej”.

(dowód: akta kontroli str. 21)

¹⁴ Dotyczy dworców: Gdańsk Główny, Gdynia Główny, Katowice, Kraków Główny, Łódź Kaliska, Poznań Główny, Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny.

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że Spółka opracowała jeden Plan Ochrony Infrastruktury Krytycznej. Był on uzgadniany zgodnie z treścią rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej¹⁵ z następującymi podmiotami: właściwym terytorialnie wojewodą, właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim Policji, właściwym terytorialnie wojewódzkim inspektorem nadzoru budowlanego, właściwym terytorialnie państwowym wojewódzkim inspektorem sanitarnym oraz z ministrem, we właściwości którego znajduje się obiekt Infrastruktury Krytycznej.

(dowód: akta kontroli str. 532)

PKP S.A. nie opracowała planów ochrony obiektów kolejowych w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia. W przypadku dwóch obiektów wskazanych w Decyzji Ministra Infrastruktury i Budownictwa Nr Z-1 z dnia 12 kwietnia 2017 r. podjęto czynności związane z ich opracowaniem.

(dowód: akta kontroli str. 438-439)

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że konieczność opracowania planów obowiązkowej ochrony w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia przez PKP S.A. wynika z ww. Decyzji. Plany te mogą zostać opracowane wyłącznie przez osobę posiadającą wymagane kwalifikacje, które są wskazane w ustawie. Obecnie przedstawiciel Biura Bezpieczeństwa PKP S.A. wyznaczony do opracowania i uzgadniania planu ochrony oczekuje na wydanie decyzji administracyjnej potwierdzającej wpisanie go na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej, co w konsekwencji pozwoli na rozpoczęcie procesu opracowania i uzgadniania przedmiotowego dokumentu.

(dowód: akta kontroli str. 531-532)

W związku z opracowanym w 2015 r. w PKP S.A. dokumentem pn. „Analiza bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, w aspekcie zmian w polskim kolejnictwie”, w Grupie PKP nie ustalono instytucji (komórki), która pełniłaby nadzór nad bezpieczeństwem na kolei. W związku z tym, że kilka podmiotów kolejowych operuje na stacji (dworcu), nie była opracowana analiza ryzyka własnego na dworcach kolejowych, a także analiza ryzyka wspólnego.

(dowód: akta kontroli str. 438-439)

Dyrektor Biura Zarządu wyjaśnił, że liczba podmiotów kolejowych operujących na dworcu jest inna dla każdej stacji (dworca). Analiza ryzyka dworców kolejowych przeprowadzana była przez PKP S.A. w ramach opracowywanej dokumentacji planistycznej (w Planach Ciągłości Działania, Planie Ochrony Infrastruktury Krytycznej).

(dowód: akta kontroli str. 531)

W pierwszym półroczu 2017 r. w Spółce przeprowadzono audyt dla czterech dworców¹⁶. Projekty raportów z audytów tych dworców są raportem częściowym, w ramach całości zadania audytowego pn.: „Realizacja przez PKP S.A. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa fizycznego i zabezpieczeń elektronicznych w nieruchomościach Spółki”¹⁷. Celem audytów była ocena zabezpieczeń obiektu przed działaniem czynników niepożądanych (działania przypadkowe, umyślne, czynnik ludzki, zdarzenie losowe) oraz identyfikacja obszarów z dziedziny bezpieczeństwa wymagających ewentualnej poprawy.

¹⁵ Dz.U. z 2010 r. Nr 83, poz. 542.

¹⁶ Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, Gdańsk Główny i Kraków Główny.

¹⁷ Wynikających z § 6 ust. 2 pkt 10 i § 22 pkt 21 Regulaminu organizacyjnego PKP S.A.

Działania audytowe obejmowały m.in.: wizytację w obiektach, przeprowadzenie rozmów z Menadżerem Dworca, jego zastępcą, pracownikiem wyznaczonym ds. bezpieczeństwa oraz pracownikami ochrony dworców, zapoznanie się z przedstawioną dokumentacją. Na ich podstawie dokonano oceny zabezpieczeń z uwzględnieniem miejsc newralgicznych z punktu widzenia funkcjonowania dworca oraz właściwego funkcjonowania istniejących w obiekcie systemów bezpieczeństwa (CCTV, SSP, inne).

Wyniki audytu prezentowane są kierownictwu OGN i PKP S.A. w podziale na obserwacje, wnioski i zalecenia.

(dowód: akta kontroli str. 11)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁸ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 22 września 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontroler
Janusz Łęgowiak
Główny specjalista kp.


.....
podpis

Dyrektor
Tomasz Emiljan


.....
podpis

¹⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 524.