



**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**  
Delegatura w Białymstoku

LBI-4101-03-02/2012  
P/12/077

Białystok, dnia 28 września 2012 r.

**Pan**  
**Jerzy Wojtkowiak**  
**Dyrektor PKP PLK S.A.**  
**Zakładu Linii Kolejowych**  
**w Białymstoku**

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>1</sup>, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku skontrolowała w PKP PLK S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Białymstoku („Zakład”) realizację zadań w zakresie funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na zarządzanych obszarach kolejowych w latach 2010-2012 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawiono w protokole podpisanym 27 sierpnia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, realizację przez Zakład zadań związanych z usuwaniem skutków zdarzeń na zarządzanych obszarach kolejowych i z ochroną przeciwpożarową. Pozytywna ocena wynika z właściwego przygotowania do usuwania skutków zdarzeń kolejowych i prawidłowej realizacji zadań z zakresu ochrony przeciwpożarowej. Prawidłowo zorganizowano też system kontroli wewnętrznej w sferze bezpieczeństwa podległych obszarów kolejowych. Stwierdzona nieprawidłowość polegała na nie przeszkoleniu w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych jednej osoby z zespołu Pociągu Ratownictwa Technicznego („PRT”).

1. Zakład był właściwie przygotowany do akcji usuwania skutków zdarzeń na zarządzanych obszarach kolejowych, w tym „poważnych wypadków” i „wypadków” określonych w art. 4 pkt 45-46 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm. Poważny wypadek to zdarzenie z co najmniej jedną ofiarą śmiertelną lub pięcioma ciężko rannymi, a wypadek to zdarzenie (kolizja, wykolejenie, zdarzenie na przejazdach, pożar pojazdu kolejowego) powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego.

Stosownie do Instrukcji Ir-15 (D-21) o kolejowym ratownictwie technicznym<sup>3</sup>:

- spośród pracowników Zakładu powołano 26-osobowy zespół ratownictwa technicznego tworzący załogę PRT, składającą się na każdej zmianie z kierującego i pięciosobowego zespołu do usuwania skutków wypadków,
- załoga PRT posiadała wymagane kwalifikacje. Wszyscy jej członkowie zostali przeszkoleni z udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach, podlegali pouczeniom okresowym, doskonalili wiedzę i umiejętności w trakcie wewnątrzzakładowych szkoleń BHP, a 25 (z 26) przeszkolono w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych (przeszkolenia w ostatnim zakresie nie miała osoba pełniąca w załodze PRT funkcję operatora agregatu prądotwórczego, co naruszało pkt. 1 ppkt 4 rozdziału V obowiązującego od 27 kwietnia 2012 r. regulaminu organizacyjno-technicznego Zakładu<sup>4</sup>). Osoby sprawujące funkcje kierownika pociągu gospodarczego posiadały dodatkowo – ważne – uprawnienia nabyte po zdaniu egzaminów wynikających z obowiązującego do 24 marca 2011 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe<sup>5</sup>,
- załoga PRT pozostawała w ciągłej gotowości do podjęcia akcji ratunkowych. W latach 2010-2012 (I półrocze) uczestniczyła w 10 wymagających jej udziału zdarzeniach<sup>6</sup>. W pięciu analizowanych przez NIK sprawach została uruchomiona zgodnie z procedurami oraz w wymaganym czasie, z tym, że w akcji związanej z „poważnym wypadkiem” z 8-11 listopada 2010 r., uczestniczyła w działaniach ratowniczych łącznie z załogą Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego (ze względu na charakter i skalę zdarzenia), wezwanego z Warszawy i świadczącego usługę tzw. „osłony technicznej”,
- w skład PRT wchodziły wszystkie kategorie wyposażenia określone w Instrukcji Ir-15, a członków załogi wyposażono w odzież i środki ochrony indywidualnej. Sprawność techniczną pojazdów kolejowych i szynowo-drogowych potwierdzały okresowe przeglądy techniczne. W okresach awarii lub przeglądów rewizyjnych elementów PRT (dwukrotnie – odpowiednio – miesiąc i ponad trzy miesiące) Zakład niezwłocznie zwracał się do Centrali Spółki o zapewnienie niezbędnego wsparcia. Uzyskiwano je w postaci „osłony technicznej” Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego z Warszawy, przy czym odległość stacjonowania tej jednostki od stacji Białystok (około 200 km) nie gwarantowała identycznego, jak w przypadku PRT, czasu dotarcia do miejsca zdarzenia.

Zakład lokomotywę wraz z obsadą niezbędną do uruchomienia składu PRT zapewnił poprzez zawarcie kolejnych umów z PKP Cargo S.A. (24 sierpnia 2009 r., 26 kwietnia 2011 r. i 27 marca 2012 r.),

<sup>3</sup> Zarządzenie nr 12/2007 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 26 kwietnia 2007 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir – 15 (D-21)”, zwanej dalej „Instrukcją Ir – 15”.

<sup>4</sup> Regulamin organizacyjno-techniczny PRT Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku zatwierdzony przez Dyrektora Zakładu w dniu 26 kwietnia 2012 r.

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 212, poz. 2152 ze zm.

<sup>6</sup> z ogółem 709, w tym jednym „poważnym wypadku” (z 10), ośmiu „wypadkach” (z 20) i jednej „trudności eksploatacyjnej” (z 653).

a na zabezpieczenie i odtworzenie sieci trakcyjnej w sytuacjach jej zniszczenia, z PKP Energetyka S.A. (7 lutego 2008 r. i 20 grudnia 2010 r.),

- w okresie objętym kontrolą nie ogłaszano próbnych alarmów dla PRT. Przerwa pomiędzy dziewięcioma (z 10) działań ratowniczych nie przekraczała bowiem sześciu miesięcy (o których mowa w § 10 ust. 1 pkt 2 Instrukcji Ir-15), a w jednym przypadku wynosiła wprawdzie siedem miesięcy, ale załoga PRT uczestniczyła w tym czasie w likwidacji skutków również innych wydarzeń kolejowych. Stan gotowości operacyjnej PRT zweryfikowano poprzez ćwiczenia (w marcu 2011 roku) z wykorzystaniem pojazdu „Unimog”.

Zgodnie z zaleceniami Centrali Spółki, baza postojowa PRT została wyznaczona na ul. Wiatrakowej w Białymstoku. Lokalizację tę należy uznać za optymalną, z uwagi na rozmieszczenie linii kolejowych w województwie podlaskim i dotychczasowe miejsca zdarzeń wymagających akcji ratowniczych (siedem z 10 wyjazdów PRT w okolice Białegostoku).

## 2. Zakład realizował zadania związane z ochroną przeciwpożarową w zakresie wyznaczonym przez Centralę Spółki:

- wyznaczono i przeszkolono pracownika do pełnienia funkcji koordynatora spraw przeciwpożarowych w Zakładzie. Osoba ta m.in.: prowadziła dokumentację i sporządzała okresowe analizy stanu ochrony przeciwpożarowej, przeprowadziła osiem kontroli wewnętrznych w ww. zakresie, a także reprezentowała Zakład w trakcie czynności kontrolno-rozpoznawczych prowadzonych przez Państwową Straż Pożarną („PSP”), dotyczących utrzymania pasów przeciwpożarowych. W jednej (z pięciu) analizowanych przez NIK spraw, w której doszło do pożaru („poważny wypadek” z 8-11 listopada 2010 r.), do zabezpieczenia przez Zakład terenu kolejowego PSP nie miała zastrzeżeń,
- załogę PRT przeszkolono z zakresu zachowania się w sytuacji wystąpienia zagrożenia pożarowego – m.in. sposobu alarmowania i ewakuacji, podjęcia akcji gaśniczej i zabezpieczania pogorzeliska,
- zawarto (28 stycznia 2011 r.) porozumienie z Komendą Wojewódzką PSP w Białymstoku, w oparciu o które szkolono strażaków pod kątem współdziałania w akcjach ratowniczych na kolei,
- podnoszono, wspólnie z jednostkami PSP i Ochotniczych Straży Pożarnych, kwalifikacje i praktyczne umiejętności w zakresie prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczych. W latach 2010-2012 (I półrocze) pracownicy ww. instytucji brali udział we wspólnych naradach, ćwiczeniach i symulacjach wypadków,
- w 2010 roku utrzymywano i odnawiano pasy przeciwpożarowe na ponad 640 km (z ok. 790 km) linii kolejowych zarządzanych przez Zakład (pozostałe 150 km linii nie wymagało takich działań ze względu na wyłączenie z ruchu bądź usytuowanie w miejscach bezleśnych), w 2011 roku nie podejmowano takich działań, a do 30 czerwca 2012 r. prace w tym zakresie zostały wykonane tylko na 71 km linii kolejowych, znajdujących się w nadleśnictwach, na obszary których PSP wydała w marcu 2012 roku pięć (utrzymanych w mocy przez organ II instancji) z siedmiu decyzji nakazujących wykonanie pasów przeciwpożarowych. O zakresie, w tym częstotliwości wykonywania prac utrzymania i odnawiania pasów

przeciwpożarowych decydował Zarząd Spółki. Na jego polecenie zostały też wniesione przez Pana Dyrektora odwołania do organu II instancji, a w pięciu sprawach zaskarżył już Pan (do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku) decyzje PSP nakazujące wykonanie pasów przeciwpożarowych.

W latach 2010–2012 (I półrocze) łączne wydatki Zakładu na ochronę przeciwpożarową wyniosły 89,1 tys. zł, w tym na utrzymanie pasów przeciwpożarowych 66,4 tys. zł (54,6 tys. zł w 2010 roku i 11,8 tys. zł w I połowie 2012 roku). Za pozostałe 22,7 tys. zł zakupiono lub wyremontowano 125 gaśnic na potrzeby 210 obiektów Zakładu.

3. W Zakładzie zorganizowano system kontroli wewnętrznej służący poprawie poziomu bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych. Ustalono procedury kontroli wewnętrznej oraz powołano pięcioosobową komisję ds. kontroli i instruktażu, której zadaniem było m.in. sprawdzanie realizacji zadań przez stanowiska pracy związane z prowadzeniem ruchu kolejowego poprzez kontrole kompleksowe, wrywkowe i doraźne. Coroczne kontrole kompleksowe obejmowały weryfikację zagadnień służących zapewnieniu warunków do usuwania skutków katastrof w ruchu kolejowym oraz przejezdności linii, w tym gotowości załóg oraz sprawności działania urządzeń sterowania ruchem. Uzyskane w toku tych kontroli informacje były na bieżąco raportowane kierownictwu Zakładu i służyły utrzymaniu infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Zakład rzetelnie ewidencjonował zdarzenia stwierdzone na podległym terenie i terminowo zgłosił przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych („PKBWK”) wszystkie sześć analizowanych pod tym kątem przez NIK zdarzeń określonych w art. 28n ustawy o transporcie kolejowym („poważne wypadki i wypadki”). Zgłoszenia zawierały elementy określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, tj. m.in. kategorię zdarzenia, miejsce, datę i godzinę zdarzenia, opis i przyczyny zdarzenia, a także przebieg akcji ratunkowej. Spośród sześciu zdarzeń PKBWK przejęła jedno postępowanie, w wyniku którego nie stwierdziła zaniedbań ze strony Zakładu wpływających na zaistnienie poważnego wypadku, natomiast zaleciła dostosowanie regulaminu stacji Białystok do aktualnego układu infrastruktury kolejowej na tym obszarze. Zakład wykonał to zalecenie w wyznaczonym terminie.

W latach 2010–2012 (I półrocze) Zakład audytowany był przez przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie („UTK”), którzy w ramach dziewięciu przeglądów nie badali zagadnień ratownictwa technicznego, natomiast w siedmiu przypadkach zalecili m.in.: uzupełnienie dokumentacji, wyegzekwowanie właściwego sposobu wykonywania robót naprawczych i utrzymaniowych.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o przeszkolenie w zakresie właściwości fizyko-chemicznych materiałów niebezpiecznych osoby z załogi PRT pełniącej funkcję operatora agregatu prądotwórczego.

\* \* \*

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora, w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosku lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie siedmiu dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Białymstoku umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosku zawartych w tym wystąpieniu. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

p.o. DYREKTORA DELEGATURY  
Najwyższej Izby Kontroli  
w Białymstoku  
*Barbara Chilińska*