



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO-4101-08-01/2012

P/12/077

Łódź, dnia 18 października 2012 r.

**Pan
Marek OLKIEWICZ
Dyrektor
PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Łodzi**

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura w Łodzi, przeprowadziła kontrolę funkcjonowania ratownictwa technicznego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Łodzi oraz działań w zakresie utrzymania pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych. Kontrolą objęto okres od roku 2010 do dnia zakończenia czynności kontrolnych.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 5 września 2012 r. – Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do dnia 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o NIK², przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości funkcjonowanie ratownictwa technicznego w Zakładzie. Nieprawidłowości dotyczyły przede wszystkim:

- przypadków świadczenia przez SPRT usług dla innych podmiotów gospodarczych bez pisemnej zgody właściwej komórki Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A,
- ustalania harmonogramów pracy załogi Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego (SPRT) bez zachowania wymogów dotyczących liczby i kwalifikacji osób na poszczególnych zmianach,

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82

² Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm., zwanej dalej „ustawą zmieniającą”,

- nieobjęcia pracowników SPRT wszystkimi wymaganymi szkoleniami oraz niektórych braków w ich wyposażeniu w środki ochrony indywidualnej.

Przy formułowaniu oceny ogólnej Izba wzięła pod uwagę oceny cząstkowe w poszczególnych obszarach poddanej kontroli działalności. I tak: realizację zadań przedstawionych w pkt. 1-4 niniejszego wystąpienia Izba ocenia negatywnie, natomiast zadań przedstawionych w pkt. 5-15, pozytywnie przy stwierdzeniu w niektórych przypadkach nieprawidłowości.

1. Zakład nie uzyskał pisemnej zgody właściwej komórki Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A na 2 wyjazdy SPRT związane ze świadczeniem usług dla innych podmiotów gospodarczych, które miały miejsce w dniach 20 lipca 2010 r. i 22 lipca 2011 r. (w dwóch innych przypadkach taka zgoda była). W tym okresie inspektor ds. zaplecza technicznego i ratownictwa, który przygotowuje pisma w tej sprawie przebywał na urlopie wypoczynkowym, a innej osoby do wykonywania tych czynności nie wyznaczono. Wymóg uzyskania zgody na świadczenie takich usług nakłada § 14 instrukcji Ir-15 o kolejowym ratownictwie technicznym (opracowana przez PKP PLK S.A.) oraz Regulamin organizacyjno-techniczny SPRT i jest to związane z zapewnieniem osłony technicznej przez inny zespół ratownictwa technicznego wyznaczony przez Centralę. W wyjaśnieniu Adama Adamskiego, Z-cy Dyrektora ds. Eksploatacyjnych podano, że wyjazdy te były uzgodnione telefonicznie, oraz że w tych dniach była zapewniona obsługa trakcyjna (lokomotywa była przy pociągu) i w przypadku wystąpienia potrzeby wykorzystania pociągu do działań ratowniczych był on w gotowości do działań. NIK stoi na stanowisku, że powinna być zgoda w formie pisemnej, gdyż takie wymogi nakłada Regulamin organizacyjno-techniczny SPRT.
2. Wystąpiły przypadki niepełnej obsady (co do liczby pracowników oraz wymaganych kwalifikacji) niektórych zmian roboczych³. Sytuacja taka miała miejsce w przypadku obsady zmian roboczych w dniach 15-17 czerwca 2012 r., w których na 3 zmianach zamiast 5 osób (nie licząc kierownika SPRT), pracowały 4 osoby. Jedynie na zmianie III była pełna obsada oraz osoby posiadające wszystkie wymagane uprawnienia do obsługi sprzętu. Na pozostałych zmianach brakowało osób z kwalifikacjami: kierowcy ciągnika gąsienicowego i spawacza (zmiana I), kierownika pociągu gospodarczego i roboczego oraz spawacza (zmiana II), operatora agregatu prądotwórczego (zmiana IV). W wyjaśnieniu Piotra Nowakowskiego, Kierownika SPRT (do zakresu przydzielonych mu czynności zaliczono sporządzenie harmonogramu pracy załogi SPRT) podano, że było to spowodowane urlopami oraz szkoleniem pracowników i że były wyznaczone osoby, które „pełniły dyżur domowy”.

Izba ustaliła, iż wśród członków załogi były osoby z kwalifikacjami: maszynisty żurawia (11 osób – 35,5% ogółu załogi), kierowcy pojazdu szynowo-drogowego (10 osób – 32,3%), kierowcy ciągnika gąsienicowego (9 osób – 29,0%), spawacza (4 osoby – 12,9%), operatora agregatu prądotwórczego (7 osób – 22,6%) oraz kierownika pociągu gospodarczego i roboczego (10 osób – 32,6%). W świetle złożonych wyżej wyjaśnień dotyczących obsad niektórych zmian roboczych niezapewniających pełną

³ Na zmianie roboczej powinno być zatrudnionych jednocześnie co najmniej 5 pracowników zapewniających obsługę sprzętu, nie licząc kierownika SPRT (regulamin SPRT)

- obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie SPRT, Izba ma wątpliwości, czy ww. udział pracowników z odpowiednimi kwalifikacjami jest wystarczający.
3. Zakład nie przeprowadził szkoleń stanowiskowych w obsłudze urządzeń do wkolejania dla członków zespołu ratownictwa technicznego. Nie było również pracowników z uprawnieniami hakowego (wymogi nałożone przez instrukcję Ir-15 oraz Regulamin organizacyjno-techniczny SPRT). W wyjaśnieniu kierownika tego pociągu podano, że w SPRT łącznie jest 11 pracowników posiadających uprawnienia operatora żurawia i że są one ważniejsze od uprawnienia hakowego oraz że nie zachodzi potrzeba utrzymywania stanowiska hakowego gdyż żuraw jest obsługiwany przez dwóch operatorów (jeden pracuje jako hakowy). Wymagane (§ 9 instrukcji Ir-15) przeszkolenie w zakresie właściwości fizykochemicznych materiałów niebezpiecznych przeszło 11 członków załogi SPRT (35,5% ogółu - posiadają zaświadczenia o odbyciu takich szkoleń przeprowadzonych przez jednostki zewnętrzne), a w zakresie udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach 7 osób (22,6% ogółu - zaświadczenia jw.). Pozostałe osoby zostały przeszkolone w listopadzie 2011 r. w trakcie próbnych alarmów dla osób zatrudnionych na poszczególnych zmianach roboczych, które objęły wszystkie osoby z załogi SPRT. Tematyka ćwiczeń obejmowała zagadnienia wymienione w § 10 ust. 3 instrukcji Ir-15, w tym udzielanie pierwszej pomocy w nagłych wypadkach oraz postępowanie w razie wypadków kolejowych z towarami niebezpiecznymi. Osobom tym jednak nie wydano zaświadczeń potwierdzających odbycie takich szkoleń.
 4. Wystąpiły braki w wyposażeniu pracowników SPRT w niektóre środki ochrony indywidualnej, przewidziane w § 12 Instrukcji Ir-15, tj. bluzy i spodnie kwasoodporne, nakolanniki skórzane, nastopniki oraz buty skórzane sztyblety. Na wyposażeniu SPRT nie było również powietrznych aparatów uciezkowych. W wyjaśnieniu kierownika SPRT podano, że tych zabezpieczeń nie stosuje się, gdyż załoga tego pociągu przystępuje do akcji dopiero po usunięciu zagrożenia ze strony środków chemicznych przez odpowiednie służby. Nie można zgodzić się z tym stanowiskiem – nakolanniki skórzane, odpowiednie obuwie oraz nastopniki, które chronią stopy przed zmiżdżeniem są nieodzownym wyposażeniem przy wykonywaniu tego rodzaju prac, podobnie jak elementy wyposażenia składające się na ochronę przed środkami chemicznymi, gdyż nie można do końca przewidzieć zagrożenia związanego z tego typu pracą.
 5. Zakład informował przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), a także Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, o wszystkich zdarzeniach, jakie miały miejsce w obszarze działania Zakładu (w latach 2010-2012 do 31 maja miało miejsce 140 takich zdarzeń, z tego 5 zaklasyfikowanych jako poważne wypadki, 83 jako wypadki a pozostałe 52 jako incydenty⁴). W 3 przypadkach (zdarzenia z dnia 29.10.2010 r., 4.03 i 10.09.2011 r.) nie zachowano jednak wymogu określonego w z § 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych

⁴ Wg określenia podanego w art. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.)

wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych⁵, aby zawiadomienie o zdarzeniu było przekazane nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia. W wyjaśnieniu Elżbiety Budki, Naczelnika Działu Eksploatacji podano, że wystąpiły one w piątek lub sobotę a faksy wysłano w poniedziałek (w jednym przypadku wtorek poświęcony) i w związku z tym nie miało to wpływu na prowadzenie postępowania wypadkowego, ponieważ PKBWK i UTK w weekendy i święta nie pracują. W ocenie NIK podana w wyjaśnieniu okoliczność nie zwalnia Zakład z przestrzegania ww. przepisu.

6. Postępowania związane ze zbadanymi w toku kontroli zdarzeniami (sprawdzono 4 poważne wypadki - wszystkie jakie wydarzyły się w rejonie działania Zakładu i wszystkie 4 wypadki, do usuwania skutków których wysłano jednostki wchodzące w skład SPRT), zgodnie z § 31 ust. 1 ww. rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r., komisje kolejowe kończyły przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia (w 2 przypadkach wystąpiono do przewodniczącego PKBWK o przedłużenie terminu zakończenia postępowania). Podane w protokołach ustaleń końcowych środki zaradcze zostały przez Zakład zrealizowane.
7. Prowadzone przez zespół kolejowego ratownictwa technicznego, działający jako SPRT, akcje ratownicze były zgodne z obowiązującymi 2 procedurami: SMS-PW-03 „Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych” i SMS-PW-04 „Prowadzenie akcji usuwania skutków wypadków kolejowych”, składającymi się razem z innymi na System Zarządzania Bezpieczeństwem⁶ (SMS) i zawartymi w zatwierdzonej przez Wiceprezesa Zarządu PKP PLK S.A. w dniu 16.09.2011 r. „Księżce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.". Należy jednak wskazać, że w 2 akcjach (wyjazdy SPRT z zamówionym pojazdem trakcyjnym – lokomotywą) nie był spełniony wymóg zawarty w Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym (Ir-15) dotyczący ww. procedur, aby czas od momentu ogłoszenia alarmu do momentu przyjazdu na umowny punkt kontrolny sformowanego składu pociągu ratunkowego nie był dłuższy niż 80 minut:
 - wypadek z dnia 9.01.2011 r. (stacja Sieradz) – ogłoszenie alarmu o godzinie 15:10, przyjazd na punkt kontrolny stacji Łódź-Widzew o godzinie 17:00
 - poważny wypadek z dnia 12.08.2011 r. (miejsowość Baby) – ogłoszenie alarmu o godzinie 16:16, przyjazd na punkt kontrolny stacji Łódź-Widzew o godzinie 18:40W obu przypadkach dostawca usługi trakcyjnej - PKP CARGO Spółka Akcyjna nie wywiązał się z obowiązującej umowy (podstawienie lokomotywy z obsługą trakcyjną przekraczało 1 godzinę).
8. Poszczególne sekcje eksploatacji (Łódź, Zduńska Wola Karsznice, Koruszki i Piotrków Trybunalski) zgodnie z wymogiem określonym w § 43 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych (Ir-8) przeprowadzały co najmniej raz w miesiącu kontrole stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Nie

⁵ Dz. U. Nr 89, poz. 593

⁶ Wymagania prawne dla SMS zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407)

były natomiast kontrolowane, zaliczone do takich stanowisk w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra⁷, stanowiska kierownika pociągu gospodarczego i roboczego obsadzone w SPRT. W wyjaśnieniu Naczelnika Działu Kontroli i Instruktażu w tej sprawie podano, że pracownicy zajmujący takie stanowiska wykonują czynności związane z bezpieczeństwem ruchu w momencie wyjazdu pociągu i w takich okolicznościach trudno jest o przeprowadzenie kontroli oraz że takiej kontroli nie można zaplanować. W ocenie NIK podana w wyjaśnieniu okoliczność nie zwalnia Zakład z przestrzegania ww. przepisu.

9. Dyrektor Zakładu nie zarządzał ćwiczeń w formie próbnych alarmów ze względu na to, że nie było sytuacji, o której jest mowa w § 10 ust. 1 instrukcji Ir-15 (przerwa w działaniach ratowniczych⁸ dłuższa niż 6 miesięcy). W okresie, kiedy przez ponad 6 miesięcy nie było wyjazdów SPRT do usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów (okres 16.02.2010 – 9.01.2011) SPRT uczestniczył m.in. w usuwaniu skutków tzw. trudności eksploatacyjnych⁹.

W okresie 2010 – 2012 (I półrocze) w ramach nadzoru nad SPRT Naczelnik Sekcji Eksploatacji Łódź oraz jego zastępcy przeprowadzili 9 kontroli. Z zapisów dokonanych w Książce kontroli SPRT wynika, że przeciętnie 2 razy w miesiącu kierownik tego pociągu przeprowadzał kontrole obecności oraz stanu trzeźwości załogi.

10. W ocenie NIK, Zakład w ograniczonym zakresie realizował przypisane w regulaminie organizacyjnym do zakresu działania Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska Pracy ds. Zaplecza Technicznego Ratownictwa i Ochrony Przeciwpożarowej opracowywanie analiz z akcji usuwania skutków wypadków. W tym zakresie były wykonywane „Analizy kolejowego ratownictwa technicznego” za poszczególne lata, zawierające w formie tabelarycznej syntetyczne dane związane z wyjazdami SPRT: data, opis akcji, czas pracy sprzętu (ewentualne uszkodzenia oraz jego naprawy), wartość przychodu, podmiot na rzecz którego była wykonywana usługa oraz koszty obsługi trakcyjnej. Komórka ta dokonywała również wyliczenia wartości usługi wykonanej przez SPRT przy usuwaniu skutków wypadku (albo innych zdarzenia związanego z wystaniem pociągu ratunkowego) stanowiące podstawę do wystawiania odpowiedniej faktury. Nie była natomiast dokonywana ocena przebiegu akcji na miejscu zdarzenia. Nie dokonywał takiej oceny również Dział Eksploatacji, któremu przypisano analizowanie pracy zespołów kolejowego ratownictwa technicznego. Dział ten dokonywał takich analiz jedynie w zakresie

⁷ Dz. U. Nr 59, poz. 301

⁸ W § 2 instrukcji Ir-15 ratownictwo techniczne określono, jako szereg działań zmierzających do jak najszybszego usunięcia skutków wypadków i wydarzeń kolejowych w celu zapewnienia przejezdności linii jak również eliminacja potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa

⁹ Wydarzenia kolejowe niebędące poważnymi wypadkami, wypadkami ani incydentami stwarzające utrudnienia (przerwy czy ograniczenia) w działalności przewozowej niewywierające jednak bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo ruchu (załącznik nr 7 do Instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, opracowanej przez PKP PLK S.A.)

przestrzegania procedur powiadamiania o zdarzeniu, realizacji obowiązku zapewnienia przez PKP Cargo S.A. pojazdu trakcyjnego oraz następstw dla rozkładu jazdy pociągów wynikających z wyjazdu do akcji SPRT.

11. Osoby z kwalifikacjami kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, spełniały warunki określone w § 4 wymienionego wcześniej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. Ponadto osoby te zgodnie z § 21 tego rozporządzenia uzyskały autoryzację pracodawcy do pracy na tym stanowisku. Pozostałe osoby posiadały stosowne poświadczenia posiadanych kwalifikacji wydane przez: Transportowy Dozór Techniczny w przypadku zaświadczeń kwalifikacyjnych do obsługi żurawi kolejowych, dyrektora ZLK w przypadku prawa kierowania pojazdem kolejowym (do kierowania drezyną i wózkiem motorowym lub do obsługi żurawia) i komisję kwalifikacyjną przy PKP Energetyka S.A. w przypadku świadectw kwalifikacyjnych w zakresie obsługi, konserwacji, remontów i montażu zespołów prądotwórczych o odpowiedniej mocy.
12. Zespół ratownictwa technicznego był wyposażony w niezbędne pojazdy kolejowe (wagony techniczno-gospodarcze wyposażone w sprzęt do wkolejania i urządzenia do realizacji wyznaczonych zadań oraz żurawie kolejowe), posiadające ważne świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego, a także świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego¹⁰. Ponadto wchodzące w skład SPRT żurawie kolejowe zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń transportu ciągłego i bliskiego¹¹ były poddawane co rok badaniom okresowym (dozór techniczny pełny), w wyniku których dyrektorzy oddziałów terenowych Transportowego Dozoru Technicznego wydawali decyzje zezwalające na ich eksploatację do czasu wyznaczonego następnego badania. Były również badane w wymaganym terminie zbiorniki ciśnieniowe zamontowane w układach hamulcowych pojazdów kolejowych wchodzących w skład SPRT¹². NIK pozytywnie ocenia utrzymanie pojazdów kolejowych wchodzących w skład SPRT w stanie sprawności pomimo zdekaptalizowania tych składników majątkowych (wagony techniczno-gospodarcze wyprodukowane w latach 1965 – 1988, dwa żurawie kolejowe z lat 1977 i 1988, pojazd szynowo-drogowy z roku 1981).
13. Wagony techniczno-gospodarcze były wyposażone zgodnie z wymogami określonymi w Załączniku Nr 2 do Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym (I r – 15) z wyjątkiem braku wciągarek ręcznych lub elektrycznych do transportu, wyladunku i załadunku sprzętu technicznego wewnątrz wagonu sprzętu technicznego (wagon ten był obsługiwany przez wciągarkę elektryczną zainstalowaną w drzwiach bocznych wagonu) oraz braku odpowiednich zabezpieczeń w skrzyniach zainstalowanych z obu stron

¹⁰ wymogi nałożone odpowiednio art. 24 ust. 1 i art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.)

¹¹ Dz. U. Nr 178, poz. 1320

¹² rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. Nr 199, poz. 1469)

tego wagonu z przeznaczeniem na sprzęt. Brak urządzeń potrzebnych do wyłączenia napięcia w miejscu awarii (uszyniacz sieci trakcyjnej oraz sprzętu dielektrycznego) - jak podał w wyjaśnieniu kierownik SPRT - wynikał z tego, że Zakład nie posiada stosownych pozwoleń na dokonywanie takich prac, a czynności wyłączenia i zabezpieczania sieci trakcyjnej dokonuje monter Zakładu Energetycznego Grupy PKP.

14. SPRT posiadał opracowany i zatwierdzony przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych „Regulamin Organizacyjno-Techniczny”, który został przyjęty do wiadomości i potwierdzony własnoręcznym podpisem przez wszystkich członków zespołu ratownictwa technicznego. Kierownik SPRT prowadził książkę ratownictwa technicznego (nosiła nazwę „Książka pogotowia technicznego”) i zawierała dane przewidziane w załączniku Nr 5 do „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym” Ir-15. SPRT posiadał dokumentację eksploatacyjną użytkowanych maszyn, sprzętu oraz urządzeń z wyjątkiem urządzeń radiotelefonicznych. W przypadku pochodzącego z roku 1980 ciągnika gąsienicowego WZT – 2 (do przeciągania pojazdów) był jedynie opis i sposób użytkowania tego pojazdu a także książka przeglądów i napraw wykonywanych we własnym zakresie.
15. Pasy przeciwpożarowe urządzone wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez ZLK, których łączna długość wynosi 101,12 km, były corocznie odnawiane do roku 2010 włącznie. W wyjaśnieniu inspektora ds. ochrony ppoż., jako przyczynę zaprzestania wykonywania tych czynności począwszy od roku 2011 podano zmianę obowiązujących regulacji prawnych w tym zakresie¹³. Sprawa ta była przedmiotem toczących się postępowań sądowo-administracyjnych. Pomimo niekorzystnych rozstrzygnięć wydanych w 2011 r. Zakład przystąpił do mineralizacji pasów przeciwpożarowych dopiero w czerwcu 2012 r. i tylko dla tych odcinków, dla których były wydane decyzje Łódzkiego Komendanta Wojewódzkiego PSP, utrzymujące w mocy decyzje wydane w I instancji¹⁴. W ocenie NIK, zarządca infrastruktury kolejowej zobowiązany jest do utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Obowiązek ten wynika z art. 17 ust. 1 oraz art. 55 ust. 1 pkt 3 wymienionej w przypisie 2 ustawy o transporcie kolejowym, w którym określono uprawnienia zarządcy infrastruktury kolejowej umożliwiające realizację tego obowiązku na gruntach sąsiadujących z koleją.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- występowanie do właściwej komórki Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A o uzyskanie zgody na świadczenie przez SPRT usług dla innych podmiotów gospodarczych,
- ustalanie harmonogramów pracy załogi SPRT z zachowaniem wymogów dotyczących liczby i kwalifikacji osób na poszczególnych zmianach,

¹³ rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 7 czerwca 2010r w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. Nr 109, poz. 719)


¹⁴ W związku z pismami nadleśnictw do komend powiatowych PSP, w których wskazywano na brak odnawiania pasów p.poz. przez ZLK, przeprowadzone zostały przez PSP czynności kontrolno-rozpoznawcze w wyniku których wydanych zostało w latach 2011-2012 (do końca czerwca) 8 decyzji nakazujących ich wykonywanie.

- rozważenie powiększenia w składzie SPRT liczby osób z odpowiednimi kwalifikacjami do obsługi sprzętu,
- uzupełnienie braków w wyposażeniu pracowników SPRT w środki ochrony indywidualnej,
- przeprowadzanie kontroli obsadzonych w SPRT stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego
- opracowywanie analiz z akcji usuwania skutków wypadków, w tym dokonywanie ocen przebiegu akcji na miejscu zdarzenia,
- terminowe zawiadamianie właściwych podmiotów o wystąpieniu zdarzeń na liniach kolejowych,
- wykonywanie pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez Zakład.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania przedstawionych uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Łodzi umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o której mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi
z up.

Andrzej Cierdewski
WICE DYREKTOR