

LLU.410.008.01.2017

P/17/031

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE



## **I. Dane identyfikacyjne kontroli**

Numer i tytuł kontroli

P/17/031 – Bezpieczeństwo przewozów kolejowych

Okres objęty kontrolą

Lata 2016-2017 (do 30 czerwca)

Jednostka prowadząca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Lublinie

Kontrolerzy

1. Wojciech Niemyski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/86/2017 z dnia 19 maja 2017 r.
2. Jacek Romanowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/115/2017 z dnia 14 lipca 2017 r.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 2-5)

Jednostka kontrolowana

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie (dalej: „ZLK” lub „Zakład”),  
ul. Okopowa 5, 20-001 Lublin

Kierownik jednostki kontrolowanej

Andrzej Matysiewicz – Dyrektor Zakładu, od dnia 1 sierpnia 2017 r.  
Zygmunt Grzechulski – Dyrektor ZLK, od dnia 3 sierpnia 2009 r. do 31 lipca 2017 r.  
(dowód: akta kontroli Tom I str. 6)

## **II. Ocena kontrolowanej działalności**

### **Ocena ogólna**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup>, wypełnianie przez Zakład, w latach 2016-2017 (I półrocze), zadań w zakresie utrzymania linii kolejowych w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej W badanym okresie przeprowadzono zasadniczą część kontroli diagnostycznych. Kontrole okresowe obiektów budowlanych przeprowadziły osoby posiadające wymagane uprawnienia. Większość zadań remontowo-modernizacyjnych ujętych w planach rzeczowo-finansowych została wykonana, a zadania nieplanowe, z uwzględnieniem priorytetów, realizowano w ramach możliwości organizacyjno-finansowych. Pociąg ratownictwa technicznego wypełniał potrzeby Zakładu w zakresie usuwania skutków zdarzeń kolejowych. Większość wniosków pokontrolnych Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: UTK), sformułowanych po kontrolach przeprowadzonych w 2016 roku, została wykonana, a w jednostkowych przypadkach, do czasu planowanego usunięcia nieprawidłowości, podejmowano zabezpieczające działania doraźne. Zadania w zakresie ochrony środowiska realizowano zgodnie z obowiązującymi przepisami. ZLK na bieżąco monitorował wdrażanie *Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2016 r.* (dalej: PPBRK) oraz stan techniczny infrastruktury kolejowej. W badanym okresie liczba wadliwych szyn zmniejszyła się o ok. 15%. Cyklicznie analizowano wprowadzone ograniczenia prędkości oraz zaistniałe wypadki.

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

ZLK posiada pisemne procedury dotyczące zachowania w sytuacjach kryzysowych oraz procedury ochrony informacji niejawnych. O zaistniałych zdarzeniach Zakład informował Straż Ochrony Kolei (dalej: SOK) oraz monitorował efekty podjętych działań.

Zakład prawidłowo udostępniał trasy do przewozu towarów niebezpiecznych. Opracowano plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, a dla każdego posterunku ruchu wyznaczono tor do przyjmowania i wyprawiania pociągów z tymi towarami.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- nieprzebrnięciu przyjętego harmonogramu obchodów na wybranych do badania czterech odcinkach: linii nr 30 km 3-34.120, linii nr 25 km 257.587-260.209, linii nr 26 km 62.180-65.700, linii nr 74 km 4.303-10.500 oraz linii nr 78 km 7.915-10.783;
- nieusuwaniu na bieżąco usterek stwierdzonych w trakcie obchodów torów oraz nieprzeprowadzeniu remontu elektrycznego ogrzewania 20 rozjazdów,
- nieprzeprowadzeniu badań natężenia ruchu na przejazdach kolejowych z częstotliwością określoną przepisami prawa. Dyrektor Zakładu podjął wobec zarządców dróg działania, mające na celu wspólne zbadanie natężenia ruchu, jednak okazały się one nieskuteczne.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **Wypełnianie zadań w zakresie utrzymania linii kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczeństwo na obszarze kolejowym**

Opis stanu faktycznego **1.1. Utrzymanie nawierzchni kolejowej, obiektów inżynierskich oraz budynków i budowli.**

Uchwałą Nr 641/2014 z dnia 12 sierpnia 2014 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) ustalił obszar działania, siedziby i granice eksploatacji zakładów linii kolejowych. Długość linii kolejowych zarządzanych przez Dyrektora ZLK wzrosła z 962,885 km (stan na 31.12.2015 r.)<sup>2</sup> do 966,271 km (stan na 31.12.2016 r.)<sup>3</sup>. Długość linii o znaczeniu państwowym<sup>4</sup> nie uległa zmianie i wynosiła 487,204 km. Według stanu na 19 czerwca 2017 r. Zakład zarządzał 265 budynkami, 259 peronami, 119 wiatami, 54 rampami, 62 placami oraz 99 innymi budowlami (np. ogrodzenia, sieci, zbiorniki).

(dowód: akta kontroli Tom II str. 226)

**1.1.1.** W 2016 roku wykonano wszystkie zaplanowane działania diagnostyczne nawierzchni i podtorza kolejowego, kolejowych obiektów inżynierskich oraz budynków i budowli kolejowych. W okresie tym roczną kontrolę okresową, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>5</sup>, przeprowadzono wobec 243 budynków, 229 peronów, 100 wiat, 47 ramp, 139 innych obiektów budowlanych<sup>6</sup> oraz 697 obiektów inżynierskich. W okresie od stycznia do maja 2017 r. kontrolą roczną objęto odpowiednio: 141 budynków, 105 peronów, 53 wiat, 15 ramp, 65 innych obiektów budowlanych oraz 192 obiekty inżynierskie. Kontrolą okresową, przeprowadzaną co najmniej raz na pięć lat (art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane), objęto w 2016 r. 31 budynków, 25 peronów, 8 wiat, 3 rampy, 9 innych obiektów budowlanych oraz 205 obiektów inżynierskich. Od stycznia do maja 2017 r. kontrolę pięcioletnią przeprowadzono wobec 6 budynków, 11 peronów, 2 wiat, 1 rampy, 4 innych obiektów budowlanych oraz 66 obiektów inżynierskich. W ramach diagnostyki

<sup>2</sup> Linie o numerach: 7, 25, 26, 30, 63, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 78, 81, 83, 101, 562, 565, 579, 580, 581, 930, 931, 933 oraz 935.

<sup>3</sup> Rozbudowa linii nr 561 o 3,386 km.

<sup>4</sup> Linie o znaczeniu państwowym określone rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. poz. 569 ze zm.). Na obszarze ZLK są to linie o numerach: 7, 25, 26, 30, 68, 71, 74, 78, 565, 580 oraz 581.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 1332.

<sup>6</sup> Placów, dróg, ogrodzeń, sieci, zbiorników oraz kanałów.

nawierzchni i podtorza w 2016 r. przeprowadzono komisyjne badanie 1784 rozjazdów<sup>7</sup>, dwa razy w roku przeprowadzono pomiar torów<sup>8</sup> oraz przegląd podtorza, natomiast raz w roku przeprowadzono badanie techniczne torów, diagnostykę przejazdów<sup>9</sup> oraz okresowy przegląd obiektu budowlanego. Wykonanie badań diagnostycznych w okresie od stycznia do maja 2017 r. wyniosło ok. 50% planu na rok 2017.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 11-17)

W 2016 r. zrealizowano większość robót utrzymaniowo-naprawczych, dotyczących nawierzchni kolejowej. Wykonano m.in. (w nawiasach wartości ujęte w planie): podbicie podbijarką automatyczną 212,5 km torów<sup>10</sup> (206,8 kmt), oczyszczono podsypkę na długości 13,7 kmt (5 kmt), wymieniono szyny na długości 8,6 kmt (7,9 kmt), wymieniono 19,5 tys. podkładów (14,9 tys.), wykonano mechaniczne podbicie 370 rozjazdów (368), wymieniono 5.245 mb podrozjazdnic (4.749 mb), wymieniono 101 części rozjazdowych (83), wykonano 913 spawów w torach i rozjazdach (775), czy też uzupełniono 12,9 tys. m<sup>3</sup> tłucznia (9,6 tys. m<sup>3</sup>). W 2016 r. nie zrealizowano naprawy torów zespołem DPUS<sup>11</sup> (w planie 202 kmt), dokonano wymiany 42 z 80 zaplanowanych złącz klejono-sprężonych S-60, przeprowadzono naprawę 11 z 63 zaplanowanych przejazdów oraz wykonano napawanie mniejszej liczby rozjazdów (62 z 88). W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor ZLK poinformował, że niewykonanie planu robót nie wpłynęło na bezpieczeństwo przewozów, gdyż część zadań niezrealizowanych w ramach prac bieżących, została uwzględniona w ramach realizowanych zadań inwestycyjnych, natomiast część prac wykonano z zastosowaniem innych rozwiązań technologicznych.

Wśród zaplanowanych na rok 2017 prac, do 31 maja m.in. (w nawiasach plan roczny) wymieniono 3,22 kmt szyn (9,4 kmt) i 7.802 podkłady (11.630), wykonano mechaniczne podbicie 54 rozjazdów (150), wykonano podbicie podbijarką automatyczną 47,5 km torów (35,2 kmt), uzupełniono 6,7 tys. m<sup>3</sup> tłucznia (13 tys. m<sup>3</sup>), wykonano 247 spawów w torach (460), naprawiono cztery przejazdy (28).

W ramach utrzymania podtorza na 2016 r. zaplanowano dwie naprawy<sup>12</sup> oraz siedem czynności konserwacyjnych<sup>13</sup>. Z zaplanowanych dziewięciu zadań częściowo zrealizowano jedno<sup>14</sup>. Jednocześnie wykonano dwie inne naprawy<sup>15</sup> oraz sześć czynności konserwacyjnych<sup>16</sup>. Dyrektor Zakładu poinformował, że wykonanie innych niż zaplanowane zadania wynikało z priorytetów określonych przez poszczególne sekcje eksploatacji. Brak wykonania części zaplanowanych prac nie miał wpływu na bezpieczeństwo ruchu, nie wprowadzono obostrzeń eksploatacyjnych z tego tytułu. Na rok 2017 prace dotyczące podtorza zaplanowano na miesiące czerwiec – wrzesień 2017 r.

Spośród 16 zadań remontowych dotyczących obiektów inżynierskich, w dwunastu przypadkach zadania te zostały zrealizowane w całości<sup>17</sup>. W pozostałych czterech przypadkach wykonanie zadania

<sup>7</sup> Komisyjne badanie 762 rozjazdów zlokalizowanych w ciągu linii 7 przeprowadzono cztery razy w roku, natomiast analogiczne badanie wobec 1.022 rozjazdów zlokalizowanych w ciągu pozostałych linii kolejowych przeprowadzono dwa razy w roku.

<sup>8</sup> Z wyjątkiem linii 78 Sandomierz – Grębów, na której pomiar torów przeprowadzono jeden raz w roku.

<sup>9</sup> Z wyjątkiem przejazdów na liniach: 562 Adampol – Lublin Tatary, 931 Hrubieszów Miasto – Hrubieszów Towarowy, 933 Chmielów (Tarnobrzeg) – Machów oraz 935 Lublin LBA – Lublin LBC.

<sup>10</sup> Stosowana jednostka miary: kilometr toru (dalej: kmt).

<sup>11</sup> Praca zespołem maszyn torowych do regulacji toru w planie i w profilu oraz stabilizacji, w skład którego wchodzi: podbijarka torowa (CSM), zgarniarka tłucznia (ZTU) oraz stabilizator dynamiczny (DGS), umownie zwana zespołem DPUS.

<sup>12</sup> Odtworzenie rowów bocznych i ław torowiska w ciągu linii 7, tor 1, km: 202.6-203.1 a także udrożnienie i wymiana uszkodzonych korytek w ciągu linii nr 70, tor 1, km: 83.6-84.65.

<sup>13</sup> Likwidacja zastoisk, udrożnienie rowów bocznych, zabezpieczenie skarp nasypu przed ingerencją bobrów w ciągu linii: 7 (103 km), 81 (1,84 km) i 69 (0,02 km) oraz niwelacja podtorza w ciągu linii 7 (17,694 km).

<sup>14</sup> Udrożnienie i wymiana uszkodzonych korytek w ciągu linii 70 na długości 0,5 km (w planie 1,05 km), za kwotę 149,4 tys. zł (w planie 30 tys. zł).

<sup>15</sup> Wykonanie rowów odwadniających w ciągu linii 7 i 26 o łącznej długości 1,164 km.

<sup>16</sup> Odcinkowe odtworzenie rowów bocznych w ciągu linii 74, 68, 72 i 25 o łącznej długości 1,25 km, niwelacja podtorza i odtworzenie rowów odwadniających w ciągu linii 7 na długości 0,3 km oraz profilowanie skarp nasypów i przekopów wraz z wykonaniem rowów odwadniających w ciągu linii 68 na długości 3,1 km.

<sup>17</sup> Dotyczy to takich zadań jak: naprawa pięciu przepustów w ciągu linii 69, remontu wiaduktu w ciągu linii 7, remontu mostu w ciągu linii 68, diagnostyki i konserwacji obiektów inżynierskich, wykonania przeglądów specjalnych obiektów inżynierskich, czy też wykonania ekspertyzy wiaduktu kolejowego w ciągu linii 30.

wyniosło od 55% do 76%<sup>18</sup>, gdyż jak wyjaśnił Dyrektor ZLK, zadania te realizowano w okresie dwuletnim. Na dzień 30 kwietnia 2017 r. wszystkie 23 zaplanowane na rok 2017 zadania dotyczące obiektów inżynierskich były w trakcie realizacji.

Na rok 2016 zaplanowano również 16 zadań remontowych budynków, głównie polegających na dociepleniu fundamentów, ścian i stropów oraz na wymianie pokrycia dachowego i utylizacji eternitu. W sześciu przypadkach<sup>19</sup> zaplanowane zadania zrealizowano, natomiast realizację pozostałych dziesięciu zadań wstrzymano. Jednocześnie, przeprowadzono nieplanowany remont czterech innych budynków<sup>20</sup> oraz usunięto dwie awarie<sup>21</sup>. W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor Zakładu stwierdził, że po okresie zimowym wystąpiły inne potrzeby, które uzyskały wyższy priorytet. Z uwagi na ograniczone środki finansowe przeznaczone na remonty obiektów zdecydowano się na realizację planowych robót w okresie dwuletnim. Dyrektor ZLK nadmienił, że niezrealizowanie części zaplanowanych zadań nie miało wpływu na bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

Na dzień 30 kwietnia 2017 r. rozpoczęto realizację czterech z 16 zaplanowanych zadań remontowych budynków<sup>22</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 18-39, 390-426)

Ze względu na ograniczone środki finansowe w planach robót na lata 2016 i 2017 nie uwzględniono naprawy nawierzchni na linii nr 81 Chełm – Włodawa (wprowadzono ograniczenie prędkości do 40 km/h) oraz naprawy nawierzchni na linii nr 72 Zwierzyniec – Stalowa Wola Rozwadów (w lipcu 2017 r. ZLK wystąpił do Centrali PKP PLK S.A. z wnioskiem o zaciągnięcie zobowiązania finansowego na kwotę 6,5 mln zł na realizację tego zadania).

(dowód: akta kontroli Tom I str. 390-426)

**1.1.2.** Analiza zapisów w czterech księżkach obiektów inżynierskich<sup>23</sup> wykazała, że obiekty te zostały poddane kontroli okresowej wynikającej z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane, przez osoby posiadające uprawnienia budowlane o specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie mostów. We wszystkich czterech przypadkach skontrolowane obiekty nadawały się do eksploatacji na dotychczasowych warunkach, jednak kontrolerzy każdorazowo określali zakres prac remontowo-modernizacyjnych, które z roku na rok odkładano (analogiczne rekomendacje formułowano w następujących po sobie kontrolach okresowych). Dyrektor ZLK poinformował, że zakres pracy wynikający z zaleceń pokontrolnych znacznie wykracza poza zakres bieżącego utrzymania i napraw oraz możliwości finansowe Zakładu. Generalny remont objętych analizą obiektów wymaga całodobowych zamknięć torowych (od 1 do 6 miesięcy), co wymaga skoordynowania z pozostałymi liniami zarządzanymi przez PKP PLK S.A. Dyrektor Zakładu nadmienił, że generalny remont mostu na linii 74 planowany jest na lata 2017-2020, mostu na linii 30 na lata 2019-2020, mostu na linii 68 na lata 2017-2018, natomiast zgodnie z zaleceniami przeglądu specjalnego Instytutu Badawczego Dróg i Mostów most na linii 66 jest, co trzy lata, poddawany przeglądowi specjalnemu wraz z określeniem aktualnej nośności użytkowej i parametrów eksploatacyjnych.

Badanie dokumentacji sześciu odcinków linii kolejowych<sup>24</sup> wykazało, że zostały one poddane kontroli okresowej określonej w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane, przez osoby posiadające

<sup>18</sup> Dotyczy zadań: remont mostów w ciągu linii 7 i 69, monitoring podpór mostowych i ich otoczenia w ciągu linii 26 oraz opracowanie dokumentacji projektowej na remont pięciu mostów w ciągu linii 69 i 81, a także budowy kładki nad torami linii 30 w Lubartowie.

<sup>19</sup> Dotyczy budynków w ciągu linii: 68 (103.145 km), 7 (173.4 km i 185 km) oraz 67 (4.214 km).

<sup>20</sup> Dotyczy budynków w ciągu linii: 26 – stacja Stawy, 7 – stacja Dorohusk, 68 – stacja Stalowa Wola Rozwadów oraz 25 –nastawnia Chmielów.

<sup>21</sup> Awaria pieca na opał stały na stacji Krasnystaw oraz awaria sieci kanalizacyjnej na stacji Lublin.

<sup>22</sup> W okresie tym wykonano cztery roboty nieplanowe.

<sup>23</sup> Zbadano dokumentację mostów: na linii 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe km 62.090, na linii 68 Lublin – Przeworsk km 97.074, linii 30 Łuków – Lublin km 77.761 oraz na linii 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów km 11.715.

<sup>24</sup> Zbadano książki obiektów budowlanych oraz książki kontroli obchodów D803 dla odcinków: Łuków – Radzyń Podlaski, Radzyń Podlaski – Bezwola w ciągu linii 30 Łuków – Lublin Północny, Ocice – Chmielów k. Tarnobrzegu w ciągu linii 25 Łódź Kaliska – Dębica,

uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi o specjalności linie, węzły, stacje kolejowe. Przeanalizowane książki kontroli obchodów były przeszyte i opieczętowane. Przeprowadzone kontrole wewnętrzne nie wykazały nieprawidłowości w zakresie częstotliwości obchodów pomimo, że obchody torów realizowano rzadziej niż przewidywały to opracowane harmonogramy, co opisano w części „Ustalone nieprawidłowości”, w ramach tego obszaru. W przypadku odcinka linii kolejowej nr 25 pracownik wykonujący obchody torów wskazywał na brak 300 szt. wkrętów pomiędzy km 263-268, których nie uzupełniono. Stwierdzono również, że na linii 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów, z uwagi na stwierdzone usterki, stan techniczny dziewięciu przejazdów oceniono na dostateczny. Większość usterek została stwierdzona już w kontroli okresowej przeprowadzonej w 2015 i 2016 roku, a termin realizacji zaleceń odkładano w czasie na kolejny rok.

Przeanalizowana próba wykazała, że Dyrektor ZLK lub Zastępcy Dyrektora nadzorowali usuwanie usterek m.in. poprzez: podejmowanie decyzji o zasadności przeprowadzenia naprawy, wyrażanie zgody na zaciąganie zobowiązań finansowych, zlecenie wykonania usługi przez podmiot zewnętrzny, byli też informowani o dokonaniu odbioru zrealizowanych prac. W badanej próbie pięciu przypadkach, usterki usuwano w terminie od 42 do 108 dni. Dyrektor Zakładu poinformował, że czas usuwania usterek w zasadniczym stopniu uzależniony był od czasu przeprowadzenia poszczególnych etapów prac: przygotowawczych, zasadniczych i wykończeniowych.

Analiza metryk ośmiu przejazdów kolejowych wykazała, że w czterech przypadkach (50%) nie dochowano obowiązku przeprowadzenia pomiaru natężenia ruchu z wymaganą częstotliwością, co zostało opisane w części „Ustalone nieprawidłowości” w ramach tego obszaru.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 7-8, 73-85, 427-450)

W wyniku analizy realizacji zaleceń sformułowanych przez UTK po 10 kontrolach (z 27), przeprowadzonych w 2016 r.<sup>25</sup> ustalono, że z 36 badanych wniosków pokontrolnych wykonano 32<sup>26</sup>. Zakład terminowo poinformował UTK o niemożliwości usunięcia czterech nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, stanowiących zagrożenie ruchu kolejowego<sup>27</sup>. W badanych wystąpieniach pokontrolnych UTK zobowiązał ZLK do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w terminie natychmiastowym, z chwilą doręczenia wystąpienia pokontrolnego. Przeprowadzone badanie wykazało, że 16 z 23 nieprawidłowości usunięto w terminie od 54 do 503 dni. Dwa skrajne przypadki (503 dni i 405 dni) dotyczyły usunięcia w dniu 7 lipca 2017 r. nieprawidłowości stwierdzonej wystąpieniem UTK z 20.02.2016 r.<sup>28</sup> oraz usunięcia w dniach 15 grudnia 2016 r. i 18 lipca 2017 r. dwóch nieprawidłowości stwierdzonych wystąpieniem UTK z 8 czerwca 2016 r.<sup>29</sup>

Dyrektor ZLK wyjaśnił, że Zakład w każdym przypadku terminowo informował UTK o zakresie wyeliminowanych nieprawidłowości i wykonaniu zaleceń. W sytuacji, gdy ZLK sygnalizował niemożność wyeliminowania nieprawidłowości w terminie określonym w wystąpieniu, Prezes UTK wydawał decyzję określającą nowy termin realizacji zaleceń. Taka decyzja (z terminem wykonania 30.07.2017 r.) została wydana np. w przypadku wystąpienia pokontrolnego z 20.02.2016 r. (brak urządzeń blokady liniowej i urządzeń kontroli niezajętości toru na szlaku Parczew – Lubartów), którą wykonano 7.07.2017 r.

---

Dęblin – Garbatka Letnisko w ciągu linii 26 Łuków – Radom, Furmany – Grębów w ciągu linii 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów oraz Furmany – Grębów w ciągu linii 78 Sandomierz – Grębów.

<sup>25</sup> Cztery kontrole dotyczące nadzoru nad stanem technicznym i procesem utrzymania infrastruktury kolejowej, pięć kontroli dotyczących stanu technicznego, procesu utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami oraz jedna kontrola dotycząca wyrobów stosowanych w kolejnictwie (kontrola urządzeń przejazdowych).

<sup>26</sup> W 23 przypadkach Zakład samodzielnie usunął nieprawidłowości, natomiast w dziewięciu przypadkach, z uwagi na charakter stwierdzonych nieprawidłowości, Zakład zwrócił się o ich usunięcie do właściwych zarządców dróg.

<sup>27</sup> Dotyczy dwóch nieprawidłowości ujętych w wystąpieniu pokontrolnym UTK z dnia 3 czerwca 2016 r. na linii kolejowej nr 69 oraz dwóch nieprawidłowości stwierdzonych w wystąpieniu pokontrolnym UTK z dnia 31 sierpnia 2016 r. na stacji Jaszczów, w ciągu linii nr 7.

<sup>28</sup> Brak urządzeń blokady liniowej i urządzeń kontroli niezajętości toru na szlaku Parczew – Lubartów, szlaku stycznym do odcinka zdalnego prowadzenia ruchu Lubartów-Bystrzyca k. Lublina.

<sup>29</sup> Na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „A”, zlokalizowanym w km 181.933 linii kolejowej nr 07 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk stwierdzono nieprawidłowości, polegające na: 1) nierówności i miejscowych ubytkach nawierzchni asfaltowej na dojeździe od strony toru nr 2, pomiędzy torami nr 1 i nr 2 oraz od strony toru nr 1 linii kolejowej nr 561, 2) popękanej, prowizorycznie zabezpieczonej obudowy nastawnika urządzeń rogatkowych przejazdu (niezabezpieczona, narażona na niesprzyjające warunki atmosferyczne).

Odnosnie nieusuniętych nieprawidłowości na przejazdach kolejowo-drogowych na linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne, Dyrektor ZLK podał, że konieczne jest wykonanie robót wspólnie z zarządcami dróg. Z uwagi na realizację w 2016 i 2017 r. naprawy odcinków objazdowych na czas modernizacji linii nr 7 Warszawa – Dorohusk, realizację zaleceń pokontrolnych odłożono do dnia 30.05.2018 r. Do tego czasu podjęto działania doraźne, polegające na usuwaniu zanieczyszczeń i stałym monitoringu przejazdów. W kwestii nieusunięcia nieprawidłowości na stacji Jaszczów, Dyrektor ZLK podał, że naprawy nie były uwzględnione w 2016 r. w zgłaszanych potrzebach do zakupów centralnych, ponieważ następuje to w cyklu dwuletnim. Po otrzymaniu części w 2017 r., ZLK zgłosił potrzebę zamknięć torowych w celu wykonania robót. Do tego czasu podjęto działania doraźne, polegające m.in. na szlifowaniu iglic celem przeciwdziałania pogłębianiu ich zużycia. Zdaniem Dyrektora ZLK, wskazane przez UTK nieprawidłowości nie stanowią bezpośredniego zagrożenia dla ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli Tom II str. 154-225)

## 1.2. Utrzymanie urządzeń i systemów automatyki oraz telekomunikacji kolejowej.

1.2.1. W kontrolowanym okresie wykonano wszystkie zaplanowane działania diagnostyczno-kontrolne urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej: srk) i telekomunikacji (dalej: tk). W 2016 r. przeprowadzono 152 badania diagnostyczne, 222 zadania diagnostyczne<sup>30</sup> oraz 152 kontrole okresowe obiektów budowlanych srk<sup>31</sup>. W 2017 r. (do 31 maja) było to odpowiednio 61, 137 oraz 58 czynności kontrolno-diagnostycznych.

Na rok 2016 zaplanowano i zrealizowano osiem zadań remontowych dotyczących urządzeń i systemów automatyki i telekomunikacji, obejmujących remont napędu zwrotnicowego EEA 4 i 18 szt. napędów rogałkowych JEGD 50, remont 70 szt. czujników CTI (SPA1 i SPA2) oraz dławików torowych, remont tras pędniowych do napędów zwrotnicowych i rygli, remont i opracowanie dokumentacji technicznej urządzeń elektrycznej rogałki przejazdowej na przejeździe kat. A w ciągu linii 69, 13,576 km. Dodatkowo, zrealizowano remont 21 szt. przekładni napędu zwrotnicowego JEA 29.

Ponadto, na rok 2016 zaplanowano realizację 25 zadań celowych infrastruktury srk i tk, polegających m.in. na regeneracji głowic CTI-3 oraz napędów zwrotnicowych (sprzęgieł i przekładni), zabudowie nowych szaf zasilająco-sterujących, wymianie kabli i puszek przytorowych. W 23 przypadkach zaplanowane zadania zrealizowano w całości, natomiast w dwóch przypadkach zadania zrealizowano częściowo<sup>32</sup>, a jak wyjaśnił Dyrektor ZLK, dokończono w 2017 r.

Na dzień 31 maja 2017 r. w trakcie realizacji było sześć z siedmiu zaplanowanych zadań remontowych<sup>33</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 86-91, 390-426)

Badanie wykazało, że we wszystkich pięciu przeanalizowanych przypadkach Zastępca Dyrektora ds. Technicznych nadzorował proces usuwania usterek<sup>34</sup>. Naprawy przeprowadzono w czasie od 13 do 227 dni, co głównie wynikało z konieczności oczekiwania na wycenę naprawy. Bez podania wartości zamówienia niemożliwe było wygenerowanie wniosku zakupowego w elektronicznej platformie zakupowej. Dyrektor ZLK wyjaśnił, że do czasu przeprowadzenia naprawy usterki usuwano na bieżąco np. z użyciem urządzeń zamiennych.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 79-82, 427-450)

<sup>30</sup> Zgodnie z § 6 ust. 3 Instrukcji diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem Ie-7 (E-14), stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 18/2005 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 20 maja 2005 r. (zwana Instrukcją Ie-7) zadaniem diagnostycznym jest jazda kontrolna, badanie diagnostyczne doraźne oraz sprawdzenia w ramach badania technicznego rozjazdów.

<sup>31</sup> O których mowa w § 12 Instrukcji Ie-7, tj. okresowej kontroli stanu technicznego co najmniej raz w roku oraz kontroli okresowej stanu technicznego i przydatności do użytkowania co najmniej raz na pięć lat.

<sup>32</sup> Zregenerowano dwie z czterech przekładni zwrotnicowych JEA-29 na stacji Życzyn oraz jedną z czterech na stacji Puławy Azoty.

<sup>33</sup> W postępowaniu dot. stacji Jaszczów nie wyłoniono wykonawcy.

<sup>34</sup> Zastępca Dyrektora ds. Technicznych dowiadywał się o potrzebie przeprowadzenia naprawy na podstawie korespondencji wpływającej z właściwych sekcji eksploatacji, podejmował decyzję o potrzebie przeprowadzenia naprawy oraz wyrażeniu zgody na zaciągnięcie zobowiązania. Następnie otrzymywał informacje o wykonanych pracach i sporządzonych na ich podstawie protokołach odbioru i fakturach.

### 1.3. Utrzymanie infrastruktury energetycznej.

1.3.1. W 2016 r. wykonano wszystkie zaplanowane kontrole okresowe i diagnostyczne urządzeń energetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej. Skontrolowano urządzenia elektrycznego ogrzewania 494 rozjazdów (dalej: eor), instalacje wewnętrzne 280 obiektów, instalacje zewnętrzne 1.086 linii (obiektów) oraz 883 odcinki naprężenia sieci trakcyjnej.

W 2017 r. (do 31 maja) zaplanowano i zrealizowano kontrole diagnostyczne: urządzeń eor dla 538 rozjazdów, instalacji wewnętrznych 198 obiektów, instalacji zewnętrznych 168 linii (obiektów) oraz 454 odcinków naprężenia sieci trakcyjnej, a także kontrole okresowe: instalacji zewnętrznych 168 linii (obiektów), 367 odcinków naprężenia sieci trakcyjnej oraz instalacji wewnętrznych siedmiu z 30 obiektów<sup>35</sup>. W 23 obiektach nie przeprowadzono kontroli diagnostycznej, gdyż podmiot zewnętrzny nie zrealizował przeglądu okresowego urządzeń instalacji elektrycznych i oświetlenia wewnętrznego. ZLK wystosował do podmiotu zewnętrznego notę obciążeniową za nieterminowe wykonanie usługi objętej zawartą umową.

Na rok 2016 zaplanowano i zrealizowano sześć napraw (remontów) urządzeń sieci trakcyjnej<sup>36</sup>, sześć napraw instalacji elektrycznych i odgromowych<sup>37</sup> oraz cztery zadania dotyczące oświetlenia zewnętrznego<sup>38</sup>.

Pomimo złożenia przez ZLK stosownego zapotrzebowania na rok 2016 nie uwzględniono w planie jednej naprawy w zakresie instalacji elektrycznych i odgromowych<sup>39</sup>, remontu instalacji elektrycznego ogrzewania 20 rozjazdów<sup>40</sup> oraz 15 remontów oświetlenia zewnętrznego<sup>41</sup>. W zakresie remontu oświetlenia zewnętrznego Dyrektor ZLK poinformował, że część zadań wykonano w ramach realizowanych zadań inwestycyjnych, napraw bieżących lub w ramach bieżącego utrzymania urządzeń przez PKP Energetyka S.A. Nie wykonano natomiast remontu oświetlenia zewnętrznego w pięciu lokalizacjach<sup>42</sup>.

W planie napraw (remontów) na rok 2017 ujęto jedną naprawę sieci trakcyjnej (odnowienie konstrukcji wsporczych na stacji Puławy Azoty w ciągu linii 7), jedno zadanie dotyczące instalacji elektrycznych i odgromowych<sup>43</sup> oraz pięć zadań dotyczących oświetlenia zewnętrznego<sup>44</sup>.

Do planu na rok 2017 nie ujęto zgłoszonych przez ZLK: siedmiu napraw dotyczących sieci trakcyjnej<sup>45</sup>, dwóch napraw dotyczących instalacji elektrycznych i odgromowych<sup>46</sup>, siedmiu zadań dotyczących

<sup>35</sup> Kontrole wykonano w 23% z powodu niewykonania przez podmiot zewnętrzny usługi przeglądu okresowego urządzeń instalacji elektrycznych i oświetlenia wewnętrznego.

<sup>36</sup> Dotyczy zadań zlokalizowanych w ciągu linii 7 (Trawniki Brzeźno, Minkowice-Jaszców oraz Chełm Wschodni-Brzeźno), linii 26 (Leopoldów, Okrzeja-Krzywda) oraz linii 74 (Grębów-Zbydniów).

<sup>37</sup> Dotyczy zadań zlokalizowanych w ciągu linii 7 (Świdnik – nastawnia dysponująca, nastawnia LbA1), linii 67 (dwa zadania dot. nastawni LTA Lublin Tatary), linii 25 (Chmielów – nastawnia dysponująca) oraz linii 72 (Zamość – nastawnia dysponująca).

<sup>38</sup> Dotyczy remontu oświetlenia w ciągu linii 7 (Jaszców, Kanie) oraz linii 26 (Okrzeja, Borowina i Leopoldów).

<sup>39</sup> Dotyczy wyniesienia układu pomiarowego na zewnątrz budynku, wymiany tablicy wewnętrznej, remontu instalacji wewnętrznej w nastawni dysponującej Jarosławiec.

<sup>40</sup> Dotyczy siedmiu rozjazdów w ciągu linii 68 oraz 13 rozjazdów w ciągu linii 72.

<sup>41</sup> Dotyczy remontu oświetlenia przejazdów w ciągu linii 26 (km 56.02; km 17.023; km 30.620), linii 25 (km 267.990; km 269.157), linii 68 (oświetlenie peronu na stacji Krężnica Jara), linii 7 (remont oświetlenia międzytorza 3-5, 4-6, 11-13 oraz oświetlenia rozjazdów na stacji Jaszców), linii 72 (remont oświetlenia peronu na stacji Zamość), remontu oświetlenia rozjazdów na stacji Biłgoraj w ciągu linii 66, stacji Krasnystaw Fabryczny w ciągu linii 69, stacji Stawy w ciągu linii 26 oraz remontu oświetlenia peronu na stacji Ryki w ciągu linii 26.

<sup>42</sup> W 2016 r. nie wykonano remontu oświetlenia zewnętrznego w ciągu linii 25, km 267.990 i 269.157, remontu oświetlenia peronu na stacji Ryki, Zamość oraz remontu oświetlenia rozjazdów na stacji Krasnystaw Fabryczny.

<sup>43</sup> Dotyczy wymiany instalacji elektrycznej wraz z osprzętem i tablicą zasilającą w nastawni dysponującej Szastarka, w ciągu linii 68. Zadanie zrealizowano wraz z remontem budynku nastawni przeprowadzonym w IV kwartale 2016 r.

<sup>44</sup> Dotyczy remontu oświetlenia międzytorza 3-5, 4-6, 11-13 i remontu oświetlenia rozjazdów na stacji Jaszców oraz remontu oświetlenia peronów nr 1 i 2 na stacji Dominów, wszystkie w ciągu linii 7.

<sup>45</sup> Dotyczy napraw uszkodzonych głowic w ciągu linii: 74 (Zbydniów, Zbydniów – Rozwadów Towarowy), 7 (Chełm Wschodni), 26 (Leopoldów – Okrzeja, Okrzeja, Krzywda, Krzywda – Łąpiguz).

<sup>46</sup> Dotyczy wymiany tablicy zasilającej nastawni Adampol oraz remontu instalacji wewnętrznej (wraz z projektem) nastawni dysponującej Hrubieszów Miasto.

elektrycznego ogrzewania rozjazdów<sup>47</sup> oraz 12 remontów oświetlenia zewnętrznego<sup>48</sup>. W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor ZLK wskazał zadania, które będą zgłoszone w prowizorium planu ZLK na rok 2018, zadania które były lub będą realizowane przez Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. oraz zadania, od których realizacji odstąpiono (np. ze względu na likwidację przejazdu, odstąpiono od realizacji remontu jego oświetlenia). Dyrektor ZLK nadmienił jednocześnie, że nieprzyjęcie wymienionych zadań do planu nie spowodowało zakłóceń w ruchu i nie odnotowano z tego powodu awarii, ani opóźnień pociągów.

W czterech z pięciu zbadanych przypadkach usterki usunięto w ciągu jednego dnia, natomiast w jednym przypadku usunięcie usterki trwało 16 dni, gdyż serwis PKP Energetyka S.A. nie mógł przeprowadzić naprawy. Wymianę sterownika zlecono innej firmie zewnętrznej. Przeprowadzone badanie potwierdziło sprawowanie nadzoru nad usuwaniem usterek przez Zastępcę Dyrektora ds. Technicznych.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 79-82, 97-107, 390-450)

Na obszarze działalności ZLK PKP Energetyka S.A. zarządza [.....].<sup>49</sup>

(dowód: akta kontroli Tom I str. 268-269, 427-450, 490-496)

#### 1.4. Ratownictwo kolejowe i ochrona przeciwpożarowa.

Na wyposażeniu ZLK znajdował się pociąg ratownictwa technicznego (dalej: PRT), którego utrzymanie w sprawności technicznej należało do zadań Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska Pracy ds. Zaplecza Technicznego, Ratownictwa Kolejowego i Ochrony Przeciwpożarowej ZLK (dalej: IZSP). W ZLK obowiązywał Regulamin Organizacyjno-Techniczny Pociągu Ratownictwa Technicznego, określający m.in. miejsce stacjonowania PRT, strukturę organizacyjną oraz skład osobowy PRT<sup>50</sup>, linie kolejowe obsługiwane przez PRT, a także procedurę uruchamiania PRT i usuwania skutków zdarzeń. Zgodnie z tym regulaminem w skład PRT wchodziły: żuraw kolejowy EDK-1000/4, platforma żurawia kolejowego, wagon platforma pod liny do żurawia kolejowego 412Za, wóz zabezpieczenia technicznego WZT-1, wagon 401Zb, wagon załogowy 304Ca, wagon warsztatowy 304Ca, pojazd dwudrogowy Unistar K44 oraz pojazd dwudrogowy UniRoller-S. Lokomotywy wraz z drużynami trakcyjnymi do obsługi przejazdu PRT zabezpieczała PKP Cargo S.A.<sup>51</sup>

W okresie 2016-2017 (do 31 maja) spośród pojazdów wchodzących w skład PRT wyłączone z użytkowania były: wóz zabezpieczenia technicznego WZT-1 w okresie: 27 stycznia – 5 lutego 2016 r. i 2 marca – 20 lipca 2016 r., żuraw kolejowy EDK-1000/4 w okresie 12-23 września 2016 r. i 16-24 marca 2017 r., pojazd szynowo-drogowy UNISTAR K-44 w dniach: 22 listopada 2016 r. oraz 15-20 grudnia 2016 r. oraz dwa wagony typu 304CA od dnia 30 marca 2017 r., które planuje się włączyć do użytkowania 26 lipca 2017 r. W kontrolowanym okresie do usunięcia skutków pięciu przypadków wykolejenia używano pojazdu szynowo-drogowego Unistar K-44. Kierujący IZSP poinformował, że pojazd ten w pełni zabezpieczał potrzeby związane z usunięciem skutków wykolejenia.

<sup>47</sup> Dotyczy remontu urządzeń eor w ciągu linii 67 (Lublin Tatary głowica zachodnia i wschodnia), linii 68 (Zemborzyce), linii 72 (Zamość nastawnia wykonawcza Zn1), linii 7 (Dęblin Towarowy Dt, Dt-1 i Dt-2).

<sup>48</sup> Dotyczy remontu elementów oświetlenia w ciągu linii 7 (Dominów, Lublin – trzy zadania), linii 67 (Świdnik), linii 63 (Dorohusk – dwa zadania), linii 68 (Stalowa Wola Rozwadów), linii 74 (Stalowa Wola Rozwadów Towarowy – dwa zadania), linii 72 (Werbkowice i Zamość).

<sup>49</sup> Treść wyłączona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1764).

<sup>50</sup> Skład osobowy PRT w ZLK wynosił 21 osób i odpowiadał wymaganiom określonym w § 6 ust. 2 Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 21/2013 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 3 października 2013 r. (dalej: Instrukcja Ir-15). Osoby te odbyły kurs kolejowy ratownictwa technicznego, były przeszkolone w zakresie obsługi PRT oraz posiadały uprawnienia w zależności od stanowiska zajmowanego w ramach obsługi PRT.

<sup>51</sup> Umowa nr 60/007/002/17/Z.O z dnia 27 kwietnia 2017 r. – obowiązująca w 2016 r. oraz umowa nr 60/007/002/17/Z.O z dnia 27 kwietnia 2017 r. – obowiązująca w 2017 r.

W 2016 r. wykonano wszystkie zatwierdzone przez Centralę PKP PLK S.A. naprawy<sup>52</sup> pojazdów kolejowych z zakresu poziomu utrzymania P4 i P5<sup>53</sup>. W 2017 r. (do 31 maja) wykonano jedną<sup>54</sup> z 16 napraw zaplanowanych na rok 2017, z których 10 zaplanowano na okres styczeń – maj 2017 r. Dyrektor ZLK poinformował, że opóźnienie w realizacji harmonogramu na 2017 r. spowodowane jest trwającymi procedurami przetargowymi na wyłonienie wykonawcy naprawy pojazdów.

Przeprowadzone badanie potwierdziło nadzór Z-cy Dyrektora ds. Technicznych ZLK nad przeprowadzaniem napraw pojazdów ratownictwa kolejowego<sup>55</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 79-82, 113-198, 452-469)

W ramach ochrony przeciwpożarowej działania IZSP polegały na wyposażeniu posterunków ruchu w podręczny sprzęt przeciwpożarowy<sup>56</sup> oraz utrzymaniu pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych przebiegających przez tereny zagrożenia pożarowego (tereny leśne, nieużytki i krzaki). Pasy przeciwpożarowe<sup>57</sup> spełniały wymogi zawarte w § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych<sup>58</sup>.

W budynkach ZLK nie wystąpił obowiązek stosowania hydrantów<sup>59</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 113-126, 179-198)

#### 1.5. Ochrona środowiska przy eksploatacji linii kolejowych.

ZLK posiada pozwolenie Wojewody Lubelskiego z dnia 5 marca 2008 r. na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne, powstających w związku z eksploatacją instalacji na terenie województwa lubelskiego (tj. linii kolejowych wraz z infrastrukturą) oraz pozwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 3 sierpnia 2015 r. na wytwarzanie takich odpadów na terenach zamkniętych województwa podkarpackiego, powstających w związku z eksploatacją odcinków zarządzanych linii kolejowych.

Jakościową i ilościową ewidencję odpadów prowadzono w ZLK zgodnie z art. 67 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach<sup>60</sup> – za pomocą kart ewidencji i kart przekazania odpadów oraz formularzy służących do sporządzania i przekazywania marszałkom województw zbiorczych zestawień danych o odpadach. Sprawozdania o wytwarzanych odpadach i o gospodarowaniu odpadami za rok 2016 przekazano 15 marca 2017 r. Marszałkowi Województwa Lubelskiego i 10

<sup>52</sup> Wykonano naprawę: przyczep wózków motorowych PWM o numerach fabrycznych: 59, 1121, 1532 oraz wagonu 401Zb nr fabryczny 810 i wózka motorowego OBW-10 nr fabryczny 489.

<sup>53</sup> Poziom utrzymania określony w Instrukcji utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4 stanowiącej załącznik do uchwały Nr 1011/2016 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 11 października 2016 r. gdzie poziom P4 obejmuje czynności z zakresu utrzymania wykonywane zgodnie z opisem w dokumentacji systemu utrzymania (DSU) w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe (np.: planowa wymiana oraz naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w specjalistycznych warsztatach), natomiast poziom P5 obejmuje czynności mające na celu odnowienie pojazdu kolejowego, wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta (np.: demontaż zespołów i podzespołów i ich wymianę na nowe lub zregenerowane).

<sup>54</sup> Naprawa przyczepy wózka motorowego PWM 10-MWST o numerze fabrycznym 1.

<sup>55</sup> Nadzór polegał m.in. na wyrażeniu zgody na zaciągnięcie zobowiązania finansowego na przeprowadzenie naprawy, zawarciu umowy z podmiotem zewnętrznym któremu powierzono przeprowadzenie naprawy, systemowym wygenerowaniu zlecenia naprawy czy też akceptowaniu ewentualnych wniosków o rozszerzenie zakresu naprawy wynikających z protokołów konieczności. Z-ca Dyrektora ds. Technicznych był informowany o przebiegu naprawy w ramach obiegu dokumentów (poprzez ich dekreteję na poszczególne komórki merytoryczne).

<sup>56</sup> Obsługa 460 gaśnic typu ABC rozlokowanych na obszarze Sekcji Eksploatacji: Lublin, Dęblin, Chełm oraz Stalowa Wola Rozwadów.

<sup>57</sup> Z wyjątkiem odcinka w ciągu linii 68 Lublin – Przeworsk km 28.400 – 29.500, gdzie z uwagi na zalegające wody opadowe nie przeprowadzono stosownych prac. Zastępca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Lublinie zadeklarował, że pasy zostaną wykonane w terminie umożliwiającym podjęcie pracy.

<sup>58</sup> Dz. U. z 2014 r. poz. 1227, z uwzględnieniem okresu przejściowego (do 23 kwietnia 2019 r.), określonego w § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 kwietnia 2016 r. (Dz. U. poz. 563).

<sup>59</sup> Obowiązek określony w § 19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. Nr 109, poz. 719).

<sup>60</sup> Dz.U. z 2016 r. poz. 1987 ze zm.

marca 2017 r. Marszałkowi Województwa Podkarpackiego, tj. w terminie określonym w art. 76 ust. 1 ustawy o odpadach (do 15 marca).

W procedurze „Zarządzanie środowiskowe”<sup>61</sup>, opracowanej przez PKP PLK S.A. i stosowanej w ZLK, zdefiniowano dwa zagrożenia dla środowiska: zanieczyszczenia wód, gleby i ziemi powstałe w wyniku przewozu towarów niebezpiecznych oraz kolizje ze zwierzętami. W 2016 r. w rejestrze zgłoszeń odnotowano 51 wydarzeń z udziałem zwierząt, do 15 maja 2017 r. – 39 takich wydarzeń. W okresie od 1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2017 r. ZLK nie naprawiał szkód wyrządzonych w środowisku, gdyż na zarządzanych liniach kolejowych nie wystąpiły awarie lub inne zdarzenia powodujące zanieczyszczenie środowiska.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 344, 386-426, Tom II str. 2-75)

## 1.6. Szkody górnicze.

W strukturze ZLK nie uwzględniono komórki organizacyjnej ds. szkód górniczych. W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor ZLK podał, że kopalnia węgla kamiennego Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A. nie jest usytuowana w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych zarządzanych przez ZLK i dlatego nie występują czynne szkody górnicze.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 386-389)

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

### 1. Nierealizowanie obchodów torów w terminach określonych harmonogramami.

W § 10 Instrukcji Id-7<sup>62</sup> zawarto, że obchody normalne torów kolejowych powinny być wykonywane zgodnie z obowiązującym cyklem dozoru, ujętym w harmonogramie ramowym w książce D803, w ustawowym nominalnym czasie pracy. W wyniku przeprowadzonego badania stwierdzono, że obchody realizowano niezgodnie z wyznaczonymi harmonogramami na odcinkach: linii nr 30 km 3-34.120, linii nr 25 km 257.587-260.209, linii nr 26 km 62.180-65.700, linii nr 74 km 4.303-10.500 oraz linii nr 78 km 7.915-10.783.

W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor ZLK stwierdził, że niedokonywanie obchodów zgodnie z harmonogramami wynikało z niedoborów kadrowych oraz potrzeby kierowania pracowników do innych zadań. Dyrektor Zakładu dodał, że w dwóch przypadkach po przeprowadzeniu kontroli obchodów zastosowano wobec torowców środki dyscyplinujące, natomiast w jednym przypadku mniejsza częstotliwość obchodów została wcześniej uzgodniona, dlatego po przeprowadzonej kontroli zawiadowca nie wpisał w książce kontroli, że jest to zaniedbanie torowca.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 73-78, 427-450, Tom II str. 226)

### 2. Brak bieżącego usuwania usterek stwierdzonych w trakcie obchodów torów oraz nieprzeprowadzenie remontu elektrycznego ogrzewania 20 rozjazdów.

Analiza książki obchodu toru prowadzonej dla odcinka linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica wykazała, że pracownik wykonujący obchody torów wskazywał przez ponad półtora roku na brak 300 szt. wkrętów pomiędzy km 263-268. Dyrektor ZLK wyjaśnił, że pomiędzy 263 km a 268 km dochodzi do częstych kradzieży części nawierzchni, głównie wkrętów i śrub stopowych na zdegradowanych podkładach. Dyrektor Zakładu nadmienił, że na dzień 26 lipca 2017 r. na odcinku tym wymieniono 1.000 szt. podkładów z uzupełnieniem wkrętów oraz śrub stopowych.

<sup>61</sup> Procedura „Zarządzanie środowiskowe”, Nr procedury: SMS-PW-07 z dnia 19 września 2013 r.

<sup>62</sup> Instrukcja o dozowaniu linii kolejowych Id-7 stanowiąca załącznik do uchwały Nr 1222/2015 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 22 grudnia 2015 r. (dalej: Instrukcja Id-7).

W kontroli okresowej linii 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów, przeprowadzonej w 2016 r., z uwagi na stwierdzone usterki stan techniczny dziewięciu przejazdów oceniono na dostateczny<sup>63</sup>. Główne usterki dotyczyły braków w oznakowaniu, zużytych elementów nawierzchni torowej, braków wygradzenia, czy też uszkodzonych płyt przejazdowych. Większość z usterek stwierdzono również w kontroli przeprowadzonej w 2015 r., a termin realizacji zaleceń przesunięto na kolejny rok. Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że nie realizowano na bieżąco zaleceń pokontrolnych, gdyż właściwy toromistrz odbywał kurs kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, w związku z czym nie był obecny na przydzielonej działce torowej, natomiast toromistrz zastępujący wykonywał awaryjne roboty naprawcze na rozjazdach, przejazdach powierzonych działek torowych.

W 2016 roku nie ujęto w planie oraz nie zrealizowano remontu instalacji elektrycznego ogrzewania 20 rozjazdów<sup>64</sup>. Zakład nie przeprowadził remontu z przyczyn niezależnych, gdyż pomimo złożenia stosownego zapotrzebowania Centrala PKP PLK S.A. nie przyznała środków finansowych na przeprowadzenie powyższych prac. Ze środków własnych ZLK zlecono naprawę i uruchomienie sterowników na stacji Zemborzyce.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 73-78, 97-107, 390-450)

### 3. Nieprzeprowadzanie badań natężenia ruchu z wymaganą częstotliwością.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie<sup>65</sup> określono, że pomiary natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, B i C wykonuje zarządca drogi, nie rzadziej niż co pięć lat. Pomiary na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zarządca drogi wykonuje nie rzadziej niż co pięć lat w przypadku przejazdów w ciągu dróg gruntowych lub gdy ostatni iloczyn ruchu nie przekraczał wartości 20 000. Pomiary natężenia ruchu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym wykonuje zarządca kolei, w tych samych okresach i dobach, w których zostało ustalone natężenie ruchu pojazdów drogowych. Badanie metryk ośmiu przejazdów kolejowych<sup>66</sup> wykazało, że w czterech przypadkach (50%) nie dochowano obowiązku przeprowadzenia pomiaru natężenia ruchu z wymaganą częstotliwością. Na przejeździe w ciągu linii 72 km 16.914 i linii 69 km 28.147 badanie przeprowadzono w 2009 r., a następnie w 2016 r., na przejeździe w ciągu linii 69 km 27.292 w 2009 r., a następnie w 2017 r. Natomiast na przejeździe w ciągu linii 68 km 66.068 po 2009 roku nie przeprowadzono kolejnego badania natężenia ruchu.

Dyrektor Zakładu poinformował, że ZLK od 2013 r. występował pisemnie do zarządców dróg z prośbą o zaplanowanie i przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu drogowego. Pomimo corocznych wystąpień, pomiary natężenia ruchu drogowego zostały przesłane dopiero w 2016 i 2017 r. Jedynie Urząd Gminy Trzydnik Duży nie dostarczył pomiarów do chwili obecnej.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 83-85, 470-486)

#### Ocena cząstkowa

Zakład realizował<sup>67</sup> zadania w zakresie utrzymania linii kolejowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo przewozów kolejowych, w tym zasadniczą część kontroli diagnostycznych. Stwierdzono jednak jednostkowe przypadki realizowania obchodów torów niezgodnie z przyjętymi harmonogramami, nieprzeprowadzenia badania natężenia ruchu oraz

<sup>63</sup> Dotyczy przejazdów w km: 6.425, 12.287, 13.318, 13.650, 14.700, 16.166, 17.243, 19.110 oraz 22.979.

<sup>64</sup> Dotyczy siedmiu rozjazdów w ciągu linii 68 oraz 13 rozjazdów w ciągu linii 72.

<sup>65</sup> Dz. U. poz. 1744.

<sup>66</sup> Dotyczy przejazdów: kat. „A” w ciągu linii 68 km 66.068 i linii 25 km 256.615; kat. „B” w ciągu linii 26 km 22.773 i linii 72 km 16.914; kat. „C” w ciągu linii 26 km 46.616 i linii 69 km 6.571 oraz kat. „D” w ciągu linii 69 km 28.147 i 27.292.

<sup>67</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

nieusunięcia na bieżąco stwierdzonych usterek. Zadania w zakresie ochrony środowiska realizowano zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## **Wypełnianie zadań w zakresie monitorowania sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej, niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów oraz utrzymania infrastruktury pasażerskiej**

Opis stanu faktycznego **2.1.1.** W trakcie 2016 r. wzrosła długość linii kolejowych, których stan techniczny oceniono jako dobry (z 354 km do 369 km) oraz niezadowolający (z 76 km do 83 km), natomiast zmniejszyła się długość linii kolejowych, których stan techniczny określono jako dostateczny (z 533 km do 514 km). W okresie tym zmniejszyła się długość linii o znaczeniu państwowym, których stan techniczny oceniono jako dobry (z 276 km do 258 km) i niezadowolający (z 7 km do 6 km), natomiast wzrósł udział linii o dostatecznym stanie technicznym (z 204 km do 223 km).

W kontrolowanym okresie liczba szyn (złączy) złamanych (pękniętych) oraz szyn z wadami, kwalifikującymi do wymiany, zmniejszyła się z 239 do 203. W okresie tym przeprowadzono więcej napraw ostatecznych (289), od liczby nowych przypadków złamań, pęknięć lub wad (253).

Na koniec 2015 r. stan techniczny 39% nastawni oceniono jako dobry, 50% jako dostateczny, 6% jako niezadowolający oraz 5% jako zbędny. W przypadku pozostałych grup obiektów było to odpowiednio: budynki pozostałe 25%, 55%, 12%, 8%, perony 17%, 77%, 5% i 1%, wiaty 58%, 39%, 3%, brak zbędnych wiat oraz pozostałe budowle: 29%, 62%, 9% oraz jedna zbędna budowla. Stan techniczny budynków i budowli w trakcie 2016 roku nie uległ istotnej zmianie i nie przekroczył 2% w poszczególnych grupach obiektów.

W 2016 roku stan techniczny obiektów inżynierskich również nie uległ istotnej zmianie. Na koniec 2016 r. obiekty, ocenione na 5 pkt<sup>68</sup>, stanowiły 12% (wzrost o 1%), 4 pkt – 40% (wzrost o 2%), 3 pkt – 34% (spadek o 1%) oraz 2 pkt 14% (spadek o 2%). W analizowanym okresie stan techniczny czterech obiektów inżynierskich oceniono na 1 pkt, a dotyczył on nieużytkowanych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 40-55)

Stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym w 2016 r. nie zmienił się znacząco. W okresie tym wzrosła średnia ocena stanu technicznego napędów zwrotnicowych (z 6,66 pkt do 6,69 pkt<sup>69</sup>) oraz wzrosła średnia ocena obwodów torowych (z 7,31 pkt do 7,36 pkt), natomiast ocena sygnalizatorów zawierała się w przedziale 6,73-6,74 pkt). W trakcie 2016 r. nie wystąpiły również istotne zmiany stanu technicznego przejazdów kolejowych kat. A, C, E, E+B oraz F. Nieznacznie wzrosła liczba przejazdów kat. B, których stan techniczny oceniono jako dobry (z 32 do 34).

(dowód: akta kontroli Tom I str. 92)

W 2016 roku stan techniczny sieci trakcyjnej nie uległ zmianie. Jako dobry uznano stan techniczny 4,441 km linii, dostatecznie oceniono 370,512 km linii, natomiast niezadowolająco 5,658 km linii sieci trakcyjnej. W tym okresie wzrosła liczba oprav oświetlenia zewnętrznego, których stan techniczny był dobry (z 21,4% do 22,5%) oraz dostateczny (z 3,1% do 3,2%), natomiast zmniejszyła się liczba tych urządzeń ocenionych jako niezadowolające (z 75,4% do 74,2%). W 2016 r. wzrósł udział urządzeń eor, których stan techniczny oceniono jako dobry (z 37,5% do 39,5%), zmniejszył się udział tych urządzeń ocenionych pod względem technicznym jako dostateczne (z 50,1% do 48,1%), natomiast udział urządzeń eor, których stan techniczny był niezadowolający nie zmienił się i wynosił 12,4%. Nieznacznej poprawie uległ stan techniczny instalacji w budynkach. Na koniec 2016 r. dobrze oceniono stan

<sup>68</sup> W pięciostopniowej skali, gdzie najlepsza ocena to 5 pkt, a najgorsza to 1 pkt.

<sup>69</sup> Napędy zwrotnicowe, sygnalizatory oraz obwody torowe oceniane były w skali od 1 (najniższa ocena) do 10 (najwyższa ocena).

instalacji 15,2% budynków (12,9% w roku poprzednim), dostatecznie oceniono instalację 78,4% budynków (81%), natomiast jako niezadowolającą uznano instalację 6,4% budynków (6,1%).

W ZLK nie jest prowadzony rejestr zagrożeń ruchu kolejowego<sup>70</sup>. Jak wyjaśnił Dyrektor ZLK podstawą do oceny stanu technicznego obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej jest bieżąca analiza dokumentów sporządzanych w wyniku realizowanego procesu diagnostycznego. Na podstawie tej dokumentacji sporządzane są plany napraw, natomiast usterki usuwane są w ramach bieżącego utrzymania infrastruktury, w ramach posiadanych środków finansowych.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 108, 427-450)

**2.1.2.** W § 59 Instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1<sup>71</sup> uregulowano sposób wprowadzania ograniczeń prędkości. Przeprowadzone badanie<sup>72</sup> potwierdziło, że zawiadomienia o wprowadzeniu ograniczenia prędkości<sup>73</sup> zawierały elementy określone w § 59 ust. 13 pkt 4 Instrukcji Ir-1<sup>74</sup> i zostały niezwłocznie<sup>75</sup> odnotowane w ewidencji ograniczeń prędkości<sup>76</sup>. Jak wyjaśnił Dyrektor ZLK bieżąca analiza ograniczeń prędkości prowadzona była w Dziale Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli oraz Ochrony Środowiska, przez osobę prowadzącą bazę POSEOR<sup>77</sup> i POS<sup>78</sup> oraz przez Naczelnika tego Działu. Zagadnienia dotyczące wprowadzonych ograniczeń prędkości konsultowane były również z Dyrektorami ZLK. W trakcie 2016 roku liczba ograniczeń prędkości wzrosła ze 159 do 252, liczba kilometrów objętych ograniczeniami wzrosła z 76,919 do 175,122, natomiast z powodu wprowadzonych ograniczeń czas jazdy uległ wydłużeniu ze 112,3 minut do 219,7 minut<sup>79</sup>. W okresie styczeń – maj 2017 r. wzrosła liczba ograniczeń (z 252 do 270) oraz długość linii kolejowych objętych ograniczeniami (ze 175,122 do 221,247), natomiast wydłużenie czasu jazdy na podstawie rozkładu jazdy (uwzględniającego ograniczenia prędkości) uległo nieznacznemu zmniejszeniu (z 219,7 minut do 205,7 minut)<sup>80</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 199-200, 427-450, Tom II str. 226)

**2.1.3.** Zasady zgłaszania i ewidencjonowania wypadków kolejowych i innych zdarzeń, jakie miały miejsce na liniach kolejowych, określono w Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8<sup>81</sup>. Na podstawie próby 10 zdarzeń stwierdzono, że zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-8 informacja o wypadkach została niezwłocznie<sup>82</sup> przekazana pracownikowi dyspozytury ZLK, który zaewidencjonował zaistniałe zdarzenia<sup>83</sup>. Zgodnie z § 6 ust. 2 Instrukcji Ir-8 zawiadomienia o zdarzeniu naczelnicy właściwych sekcji

<sup>70</sup> Z wyjątkiem rejestru Wypadków i Wydarzeń, prowadzonego w Dziale Eksploatacji ZLK.

<sup>71</sup> Instrukcja Ir-1 stanowi załącznik do zarządzenia Nr 22/2015 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 19 maja 2015 r. (dalej: Instrukcja Ir-1).

<sup>72</sup> Badaniem objęto ograniczenia prędkości wprowadzone lub odwołane w dniach 20-21 czerwca 2017 r.

<sup>73</sup> Zawiadomienia w formie telegramów służbowych przesyłanych za pośrednictwem systemu SERWO, wersja 1.5.3.

<sup>74</sup> Elementy te obejmują: wskazanie posterunku nadania, czasu nadania (data, godzina, minuta), adresatów zawiadomienia, treść zawiadomienia zawierającą miejsce wprowadzenia ograniczenia (nr linii, kilometrów od – do, nr toru/torów), kierunku i rodzajów pociągów, których dotyczą oraz przyczyn wprowadzenia ograniczenia prędkości.

<sup>75</sup> Po upływie od 8 minut do 367 minut od wygenerowania telegramu, z czego w sześciu przypadkach (67%) w czasie krótszym niż 1 godzina, natomiast w trzech przypadkach (33%) w czasie ok. 5-6 godzin.

<sup>76</sup> Ewidencja ograniczeń prędkości prowadzona w systemie POSEOR, wersja 7.02.1.

<sup>77</sup> Poznański System Ewidencji Ograniczeń Prędkości i ich Rozliczania.

<sup>78</sup> System POS – Prowadzenie Opisu Sieci, stanowi element Systemu Kierowania Przewozami i Zarządzania Przedsiębiorstwem PKP (SKPZ).

<sup>79</sup> W 2016 r. odwołano łącznie 114 ograniczeń prędkości, dotyczących 114.635 km linii kolejowych i wydłużenia czasu jazdy o 112 minut, natomiast wprowadzono 207 nowych ograniczeń prędkości, dotyczących 212.838 km linii kolejowych i wydłużenia czasu jazdy o 219,7 minuty.

<sup>80</sup> W okresie styczeń – maj 2017 r. odwołano łącznie 392 ograniczenia prędkości, dotyczące 725.627 km linii kolejowych i wydłużenia czasu jazdy o 507,3 minuty, natomiast wprowadzono 410 nowych ograniczeń prędkości, dotyczących 771.752 km linii kolejowych i wydłużenia czasu jazdy o 493,3 minuty.

<sup>81</sup> Instrukcja Ir-8 stanowi załącznik do uchwały Nr 686/2016 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 12 lipca 2016 r. (dalej: Instrukcja Ir-8).

<sup>82</sup> Informację o zdarzeniu przekazano po upływie od 6 do 173 minut od jego zaistnienia, z czego 70% w czasie krótszym niż 60 minut.

<sup>83</sup> Ewidencja zdarzeń prowadzona w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej SEPE wersja 8.9, które następnie importowane były do bazy Wypadków i Wydarzeń wersja 1.440.

wystosowali niezwłocznie, nie później niż przed upływem 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia<sup>84</sup>. Zawiadomienia każdorazowo wystosowano do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Biura Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. a także w zależności od rodzaju zdarzenia do innych adresatów (np. przewoźnik, Policja).

W 2016 roku na obszarze działalności ZLK odnotowano 29 przypadków użycia systemu „Radio Stop”, w tym dwa uprawnione<sup>85</sup> oraz 27 nieuprawnionych, pochodzących z nieznanymi źródłami, które są zgłaszane do Straży Ochrony Kolei. W pierwszym półroczu 2017 r. odnotowano osiem przypadków użycia ww. systemu, z których siedem to przypadki nieuprawnione.

Zgodnie z § 44 Instrukcji Ir-8 raz w roku przeprowadzano naradę poświęconą zapobieganiu niepożądanym zdarzeniom. Naradę dotyczącą 2015 r. przeprowadzono 28 kwietnia 2016 r., natomiast dotyczącą 2016 r. przeprowadzono 6 lipca 2017 r. W naradach uczestniczyli m.in. przedstawiciele przewoźników kolejowych, Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie, Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei, Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Biura Bezpieczeństwa PKP PLK S.A. Wypadki i inne zdarzenia były analizowane oraz na bieżąco omawiane na pouczeniach okresowych przeprowadzanych przez pracowników Działu Kontroli i Instruktarzu ZLK. Po zaistniałych zdarzeniach kolejowych publikowane były biuletyny informacyjne zawierające zalecenia i wnioski zapobiegawcze oraz dodatkowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego<sup>86</sup>. W ramach realizacji Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2017 w poszczególnych sekcjach eksploatacji organizowane są kwartalne tzw. Koła bezpieczeństwa<sup>87</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 201-226, 427-450, Tom II str. 226)

**2.1.4.** ZLK monitorował realizację zadań określonych w PPBRK. Według stanu na koniec 2016 r. większość zaplanowanych zadań i działań w całości zrealizowano. Przypadki braku lub niepełnej realizacji założeń PPBRK dotyczyły działań:

- analiza miejsc najbardziej narażonych na uszkodzenie izolatorów, sporządzenie planu remontów izolatorów oraz wymiana izolatorów sieci trakcyjnej na kompozytowe (wykonanie 50%), co było spowodowane opóźnieniem robót przez PKP Energetyka S.A.,
- przeprowadzenie oceny ryzyka zagrożeń wynikających z przekroczonej granicznej trwałości podkładów (75%), z uwagi na trwający proces opiniowania raportu z oceny ryzyka wskazano niepełne wykonanie zadania,
- wymiana urządzeń kotwienia ciężarowego na bezciężarowe urządzenia naprężające (0%), wymianę zaplanowano w rejonie o największym natężeniu ruchu pociągów tj. stacji Lublin LbB. Z uwagi na remont linii nr 7 odstąpiono od zabudowy tego urządzenia,
- montaż kamer na wybranej stacji do monitorowania współpracy pantografu z siecią trakcyjną (50%) – wykorzystano 2 kamery do obserwacji nadjeżdżających pociągów z kierunku Warszawy oraz wyjeżdżających z Lublina. Z uwagi na remont linii nr 7 i nr 68 odstąpiono od powiększenia obszaru monitorowania sieci trakcyjnej. Wprowadzenie monitoringu planowane jest na rok 2019, po zakończeniu remontu ww. linii kolejowych.

Wykonanie zadań ujętych w PPBRK na koniec II kwartału 2017 r. wyniosło ok. 50% założenia na rok 2017, z wyjątkiem:

---

<sup>84</sup> Z wyjątkiem incydentu z dnia 2 maja 2017 r., polegającego na obrzuceniu pociągu kamieniami, w którym zawiadomienie Sekcja Eksploatacji w Lublinie wystosowała dopiero 16 maja 2017 r.

<sup>85</sup> Jeden z tych przypadków zapobiegł niepożądanemu zdarzeniu.

<sup>86</sup> W 2017 roku wydano cztery biuletyny informacyjne.

<sup>87</sup> Koło bezpieczeństwa zorganizowano 15 marca 2017 r. w Sekcji Eksploatacji w Lublinie oraz 28 czerwca 2017 r. w Sekcji Eksploatacji w Dęblinie.

- wykonania mniejszej, w stosunku do planu, liczby kontroli na posterunkach technicznych (37%), co jak wyjaśnił Dyrektor ZLK, wynika z zaangażowania kontrolerów ruchu w prace komisji powypadkowych oraz z powodu długotrwałego wakatów na tym stanowisku,
- przeprowadzenia oceny ryzyka zagrożeń związanych z nieterminowym usuwaniem usterek po przeprowadzonych badaniach diagnostycznych (30%) – co spowodowane było nadmiarem innych obowiązków, jednak jak poinformował Dyrektor ZLK, wykonanie tego zadania nie jest zagrożone (na dzień 31 lipca 2017 r. wyniosło 70%),
- wymiany urządzeń kotwienia ciężarowego na bezciężarowe urządzenia naprężające (0%), gdyż odstąpiono od wymiany urządzenia kotwienia w ciągu linii nr 7 z uwagi na jej remont oraz zaplanowano budowę tego urządzenia na stacji Lublin,
- wymiany słupów i opraw oświetleniowych (0%) – w wyjaśnieniach Dyrektor ZLK poinformował, że zadanie to realizuje firma wybrana w drodze postępowania przeprowadzonego przez Centralę PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 227-267, 427-469)

**2.2.1.** W 2016 r. na utrzymanie i modernizację infrastruktury pasażerskiej zaplanowano [...] tys. zł (bez inwestycji). Poniesiono koszty w wysokości [...]88 tys. zł, w tym: [...] tys. zł – na estetyzację stacji pasażerskich, wraz z materiałami, [...] – na informowanie podróżnych, wraz z materiałami (usługa obsługi systemów informacji pasażerskiej), [...] tys. zł – na usługi telekomunikacyjne (umowa na dostęp do sygnalizacji czasu, sieci rozgłoszeniowej, informacji wizualnej), [...] tys. zł – na utrzymanie czystości infrastruktury pasażerskiej (umowa utrzymania czystości na stacjach i przystankach pasażerskich. Wykonane zostały wszystkie zaplanowane zadania. W ramach estetyzacji stacji i przystanków pasażerskich m.in.: zakupiono i zamontowano na 6 stacjach i przystankach komplety elementów oznakowania stałego ([...] tys. zł), zakupiono i zamontowano na 28 stacjach i przystankach gabloty na plakaturowy rozkład jazdy ([...] tys. zł), zakupiono i zamontowano nowe oznakowanie dla pięciu stacji i 240 piktogramów, m.in. zakaz wstępu, uwaga pociąg ([...] tys. zł), wykonano remonty infrastruktury pasażerskiej, takie jak naprawa nawierzchni peronów, wymiana wybitych szyb w gablotach, wymiana oznakowania stałego ([...] tys. zł), wykonano naprawy 4 platform do obsługi osób o ograniczonej sprawności ruchowej – Lublin Północny i Świdnik Miasto ([...] tys. zł).

W 2017 r. na zadania związane z infrastrukturą pasażerską zaplanowano [...] tys. zł., w tym [...] tys. zł – na estetyzację, [...] tys. zł – na informowanie podróżnych, [...] tys. zł – na usługi telekomunikacyjne, [...] – na usługi utrzymania czystości infrastruktury pasażerskiej. Do 31 maja 2017 r. poniesiono koszty w wysokości [...] tys. zł, w tym [...] tys. zł na estetyzację (termin realizacji umowy o wartości [...] tys. zł na wykonanie stojaków rowerowych i ławek peronowych upływał 23 czerwca 2017 r.), [...] tys. zł – na informowanie podróżnych, [...] tys. zł – na usługi telekomunikacyjne, [...] tys. zł – na usługi utrzymania czystości infrastruktury pasażerskiej.

W 2016 r. wykonano zaplanowane zadania inwestycyjne, których koszty wyniosły [...] tys. zł. Wybudowano m.in. peron na przystanku Mokre, prowadzono prace przy budowie peronu w Wólce Orłowskiej i wydłużeniu peronu nr 2 w Lubartowie. W roku 2017 ze środków inwestycyjnych zaplanowano dokończenie zadań w Wólce Orłowskiej i Lubartowie oraz zakup i montaż elementów oznakowania stałego.

(dowód: akta kontroli Tom II str. 76-95)

<sup>88</sup> Wszystkie miejsca w pkt 2.2.1 z wyłączonej treścią – oznaczoną wielokropkiem w polu szarym [...] – dotyczą treści wyłączonych na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1764).

**2.2.2.** Zarządzane przez ZLK stacje i przystanki kolejowe nie zostały wyposażone w urządzenia umożliwiające wsiadanie do pociągów przez pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się (PRM).

Na dwóch przystankach i jednej stacji funkcjonowały urządzenia umożliwiające dojście na perony osobom o ograniczonej możliwości poruszania się:

- Świdnik Miasto – dwie platformy schodowe,
- Lublin Północny – dwie platformy schodowe,
- Lublin – platforma schodowa i winda pionowa (urządzenia będące własnością PKP S.A.)

W celu wypełnienia obowiązku zapewnienia sprawności tych urządzeń oraz udzielenia pomocy w przypadku ich awarii, ZLK zawarł 16 marca 2017 r. umowę z firmą zewnętrzną na uwolnienie podróżnego i naprawę urządzeń oraz 15 grudnia 2016 r. zamówił wykonanie przez podmiot zewnętrzny 12 comiesięcznych konserwacji platform na przystankach Lublin Północny i Świdnik Miasto.

Na 19 stacjach i przystankach (ze 158, na których odbywał się ruch pociągów osobowych z postojem) dojście na perony nie było ograniczone barierami architektonicznymi; na 120 – dostęp do peronu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się możliwy był dzięki [...],<sup>89</sup> pochylniom, w poziomie szyn z asystą, poprzez wniesienie przez osobę asystującą (w tym na 41 stacjach możliwe było dojście również przy pomocy pracownika PKP w ramach zgłoszenia 48 godzin przed wyjazdem); na 10 – dojście na perony osób o ograniczonej możliwości poruszania się możliwe było jedynie przy pomocy pracownika PKP w ramach zgłoszenia 48 godzin przed wyjazdem; na 9 – bariery (schody, tunele) uniemożliwiały bezpieczny dostęp do peronu osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Na podstawie dokonanego w 2016 r. przeglądu dostępności stacji i przystanków osobowych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się (dojść do peronów, sprawności wind i schodów, w tym podnośników, udzielenia pomocy) ZLK ustalił m.in., że:

- a) na terenie Sekcji eksploatacji w Lublinie
  - na stacji Świdnik Miasto i przystanku Lublin Północny była zamieszczona informacja o awarii urządzenia (platformy), natomiast nie było numeru telefonu do osoby, która mogłaby udzielić pomocy osobie niepełnosprawnej,
  - na platformie schodowej na stacji Lublin widniała instrukcja obsługi urządzenia, brak instrukcji stwierdzono na stacji Świdnik Miasto i przystanku Lublin Północny, w żadnej z tych lokalizacji platformy nie były wyposażone w instrukcje postępowania w razie awarii,
  - na zamkniętych przejściach w poziomie szyn na stacji Lubartów brak było informacji o tych przejściach oraz kontaktu do osób odpowiedzialnych za ich otwarcie,
  - na stacjach Lublin, Świdnik Miasto, Nałęczów oraz przystankach Podzamcze i Sulów informacje kierujące do urządzeń lub przejść wskazywały właściwy kierunek oraz były prawidłowo oznaczone; na pozostałych stacjach i przystankach oznakowanie było niezgodne z wytycznymi albo stacje i przystanki były całkowicie nieprzystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- b) na terenie Sekcji eksploatacji w Stalowej Woli na kilku peronach nie było tabliczek kierujących do przejść,
- c) na terenie Sekcji eksploatacji w Chełmie nie stwierdzono żadnych zamkniętych przejść w poziomie szyn oraz nieprawidłowości w oznakowaniu na stacjach i peronach,
- d) na terenie Sekcji eksploatacji Dęblin na ośmiu stacjach i przystankach stwierdzono całkowity brak dostępu dla osób niepełnosprawnych ruchowo spowodowany schodami prowadzącymi na perony.

---

<sup>89</sup> Treść wyłączona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1764).

Planowane w 2016 r. zadania związane z PRM zostały wykonane zgodnie z przyznanymi ZLK środkami finansowymi.

Odnosnie braku na stacjach i przystankach osobowych urządzeń umożliwiających wsiadanie do pociągów osób z ograniczoną możliwością poruszania się, Dyrektor ZLK wyjaśnił, że za te urządzenia odpowiedzialny jest przewoźnik, do którego należy pociąg. W kwestii wyników dokonanego w 2016 r. przeglądu dostępności stacji i przystanków osobowych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, Dyrektor ZLK wyjaśnił, że wyeliminowane zostały nieprawidłowości dotyczące informacji na platformach i przejść w poziomie szyn (nie występują zamknięte przejścia). Stacje i przystanki wyposażane są w tabliczki kierujące do wyjść dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Realizowana modernizacja linii nr 7 gwarantuje przystosowanie peronów i dróg dojścia do wymogów TSI PRM<sup>90</sup>.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 379, 452-469, Tom II str. 96-117)

W okresie objętym kontrolą ZLK wybudował na przystankach osobowych Mokre i Wólka Orłowska perony o wysokości 0,55 m. W 2017 r. zaplanowano budowę dwóch peronów o wysokości 0,76 m na przystanku w Rykach, na którym przewidziany jest postój pociągów osobowych i pośpiesznych.

Zgodnie z § 98 ust. 8 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>91</sup>, wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny, w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie.

Dyrektor ZLK wyjaśnił, że budowa peronów na przystankach Mokre i Wólka Orłowska była poprzedzona konsultacjami z samorządami i przewoźnikiem, m.in. w zakresie określenia taboru kolejowego obsługującego regionalny ruch pasażerski. Przewoźnik obsługujący komunikację na linii nr 72 i L-69 posiada autobusy szynowe przystosowane do peronów o wysokości 0,55 m.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 452-469, Tom II str. 118-119)

**2.2.3.** Systemem monitoringu CCTV<sup>92</sup> objętych było 28 stacji i przystanków osobowych (15,6% czynnych stacji i przystanków), trzy posterunki odgałęźne i plac Oaza przy stacji Lublin. W lokalizacjach tych znajdowało się łącznie 148 kamer. Wszystkie systemy monitoringu zostały zmodernizowane lub wybudowane w latach 2012-2016. Monitorowaniem nieobjętych było 151 stacji i przystanków osobowych, co stanowiło 84,4% czynnych stacji i przystanków osobowych zarządzanych przez ZLK (179).

W badanym okresie w drodze monitoringu CCTV stwierdzono jedno zdarzenie związane z naruszeniem przepisów porządkowych lub zagrożeniem życia oraz zdrowia pasażerów. W 2016 r. ujawniono dewastację mienia w przejściu podziemnym pod wiaduktem kolejowym przy ul. Kunickiego w Lublinie, o którym powiadomiono Policję.

W kwietniu 2017 r. doposażono monitoring na stacji Lublin Tatary i wybudowano monitoring w byłej nastawni dysponującej stacją Lublin Zemborzyce, w związku z uruchomieniem centrum szkoleniowego.

Dyrektor ZLK wyjaśnił, że dane pochodzące z monitoringu nagrywane są na nośniki pamięci, do których mają dostęp wyznaczone osoby. Czas zapisu jest uzależniony od pojemności nośnika pamięci i natężenia ruchu, np. na przejeździe kolejowym (niektóre monitoringi wyposażone są w detektory ruchu) i zwykle waha się od kilku dni do nawet jednego miesiąca. Monitoring obiektów, a zwłaszcza

---

<sup>90</sup> TSI – techniczne specyfikacje interoperacyjności, przyjmowane decyzjami Komisji Europejskiej, które definiują wymagania niezbędne do stwierdzenia zgodności stosowanych w pojazdach kolejowych rozwiązań technicznych i eksploatacyjnych ze wspólnotowymi. TSI PRM dotyczy stosowanych w pojazdach kolejowych rozwiązań związanych z przewozem osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

<sup>91</sup> Dz.U. Nr 151, poz. 987 ze zm.

<sup>92</sup> System telewizji przemysłowej.

przejazdów kolejowo-drogowych znacznie podniósł bezpieczeństwo ruchu kolejowego, umożliwia identyfikację sprawców wykroczeń i naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Z kwartalnych raportów bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych wynika, że:

- w 2016 r. ZLK stwierdził 38 naruszeń przepisów ruchu drogowego, przekazał organom ścigania 33 nagrania z monitoringu na przejazdach, organy ścigania wszczęły 36 postępowań, 12 postępowań zakończyło się wykryciem sprawców, cztery postępowania zostały umorzone ze względu na niewykrycie sprawców, przeciwko sprawcom naruszeń przepisów ruchu drogowego wszczęto 10 spraw o odszkodowania za dokonane szkody,
- w I półroczu 2017 r. ZLK stwierdził 21 naruszeń przepisów ruchu drogowego, przekazał organom ścigania 15 nagrań z monitoringu na przejazdach, organy ścigania wszczęły 19 postępowań, pięć postępowań zakończyło się wykryciem sprawców, sześć postępowań umorzono ze względu na niewykrycie sprawców, przeciwko sprawcom naruszeń przepisów ruchu drogowego wszczęto pięć spraw o odszkodowania za dokonane szkody.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 380-381, 390-426, Tom II str. 120-127, 153)

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

#### Ocena częściowa

ZLK realizował w sposób rzetelny zadania w zakresie monitorowania sprawności techniczno-eksploatacyjnej zarządzanej infrastruktury kolejowej. Na bieżąco monitorował wdrażanie PPBRK oraz stan techniczny infrastruktury kolejowej, która w kontrolowanym okresie nie uległa istotnej zmianie. Liczba szyn (złączy) złamanych (pękniętych) oraz szyn z wadami, kwalifikującymi do wymiany, zmniejszyła się o ok. 15%. Ewidencje: ograniczeń prędkości oraz wypadków były aktualne, a zawarte w nich zapisy cyklicznie analizowane. Zadania dotyczące TSI PRM realizowano zgodnie z zakresem przydzielonych środków finansowych, jednak tylko na 12% czynnych stacji i przystanków kolejowych dojście na perony nie było ograniczone barierami architektonicznymi.

### **Wypełnianie zadań w zakresie ochrony pasażerów, mienia kolejowego i mienia powierzonego kolei do przewozu, na obszarze działalności ZLK przed: napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym**

Opis stanu faktycznego 3.1. W § 4 ust. 1 pkt 5 ramowego regulaminu zakładu linii kolejowych<sup>93</sup> zawarto, że ochrona mienia należy do zadań Zastępcy Dyrektora Zakładu w zakresie spraw technicznych. W czasie zaistnienia sytuacji kryzysowych, w tym sytuacji o charakterze terrorystycznym, organizacja działań oraz nadzór nad realizacją zadań należą do zakresu działania komórki organizacyjnej ds. ochrony informacji, obronnych i kryzysowych (§ 24 ust. 2 pkt 9 ramowego regulaminu). Dodatkowo, w § 36 ust. 1 pkt 7 regulaminu organizacyjnego ZLK<sup>94</sup> przypisano do zadań naczelnika sekcji m.in. podejmowanie doraźnych decyzji w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia lub zdrowia ludzi oraz zagrożenia mienia, natomiast w regulaminach technicznych posterunków ruchu na dyżurnych ruchu nałożono obowiązek obserwacji terenu oraz informowania organów Straży Ochrony Kolei i Dyspozytora ZLK o miejscach zagrożeń bezpieczeństwa osób, mienia i infrastruktury kolejowej tj. kradzieży, dewastacji urządzeń lub naruszenia porządku.

<sup>93</sup> Ramowy regulamin zakładu linii kolejowych stanowi załącznik do uchwały Nr 736/2016 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 28 lipca 2016 r. (dalej: ramowy regulamin).

<sup>94</sup> Regulamin organizacyjny ZLK przyjęty decyzją Dyrektora ZLK Nr 21/2014 z dnia 22 września 2014 r., zmieniony decyzją Dyrektora ZLK Nr 40/2016 z dnia 28 października 2016 r. (dalej: regulamin organizacyjny ZLK).

Na obszarze ZLK 35 stacji lub przystanków kolejowych wyposażonych było łącznie w 148 kamer monitoringu CCTV<sup>95</sup>, służących obserwacji peronów czy też innych terenów kolejowych, wybudowanych lub zmodernizowanych w latach 2012-2016. Monitoring uruchamiany jest przez detektor ruchu, a obraz zapisywany jest na zabezpieczonych hasłem dyskach pamięci fizycznej<sup>96</sup>. W badanym okresie wystąpił jeden przypadek, w którym dewastację mienia ustalono w drodze monitoringu. O zdarzeniu poinformowano Policję. Dyrektor ZLK wyjaśnił, że docelowo planowane jest wyposażenie wszystkich peronów w system monitoringu, a prace z tym związane odbywać się będą sukcesywnie, w trakcie modernizacji peronów.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 380-381, 390-426, 487-489)

**3.2.** ZLK posiadał procedury dotyczące zachowania w sytuacjach kryzysowych. W kontrolowanym okresie komórka ds. Ochrony Informacji, Obronnych i Kryzysowych ZLK nie realizowała zadań dotyczących sytuacji kryzysowych<sup>97</sup> (w tym o charakterze terrorystycznym), gdyż na obszarze działalności ZLK sytuacje takie nie wystąpiły. W okresie tym dwukrotnie powołano Zakładowe Zespoły Zarządzania Kryzysowego<sup>98</sup>, jednak nie wystąpiły okoliczności uzasadniające podejmowanie działań przez powołane Zespoły Zarządzania Kryzysowego.

Działania ZLK mające na celu zapobieganie wystąpieniu sytuacji kryzysowych koncentrowały się na przeprowadzaniu ćwiczeń na wypadek wystąpienia wyższych stanów gotowości oraz sprawdzania procedur reagowania kryzysowego, a także na wymianie informacji z podmiotami zewnętrznymi (Komendą Regionalną Straży Ochrony Kolei w Lublinie czy też przewoźnikami kolejowymi).

ZLK posiada plan ochrony informacji niejawnych, obowiązujący w PKP PLK S.A.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 270-289)

**3.3.** Współpraca pomiędzy ZLK i SOK odbywała się m.in. poprzez udział przedstawicieli obu jednostek w pracach Lubelskiego Regionalnego Zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach województwa lubelskiego. Na ostatnim spotkaniu Zespołu (1 czerwca 2017 r.) przyjęto sprawozdanie za rok 2016 i harmonogram prac na rok 2017, w którym określono m.in. zadania ZLK i SOK: niezwłoczne telefoniczne zgłaszanie do SOK o zaistniałym zagrożeniu dla osób i mienia, bieżące analizowanie zdarzeń w celu podejmowania działań mających na celu neutralizację zagrożeń, przegląd oznakowania obszaru kolejowego (m.in. zakaz przechodzenia przez tory), stosowanie zabezpieczeń mienia przed kradzieżą i dewastacją, przegląd najbardziej zagrożonych odcinków szlaków w kontekście poprawy stanu zabezpieczenia urządzeń i bezpieczeństwa na szlaku, sprawowanie nadzoru i ochrony nad towarami niebezpiecznymi zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zgodnie z § 44 pkt 1 i 4 Instrukcji Ir-8, dyrektor ZLK jest zobowiązany do organizowania co najmniej raz w roku narady poświęconej zapobieganiu zdarzeniom. Do udziału w naradzie powinien zaprosić kierowników jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych współpracujących z zakładem oraz przedstawicieli innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, np. SOK, Policji itp. Protokoły z narad odbytych w 2016 i 2017 r. przekazane zostały do wiadomości i wykorzystania służbowego SOK.

W Instrukcji Ir-8, w rozdziale II „Zawiadomienie o zdarzeniu” określono, że dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie jednostce Straży

<sup>95</sup> W tym 44 szt. na Placu Oaza w Lublinie.

<sup>96</sup> System działa na zasadzie nadpisywania najstarszych zapisanych na nim nagrań.

<sup>97</sup> Na potrzeby kontroli przyjęto, że sytuacja kryzysowa to stan, w którym wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, w pociągach lub innych pojazdach kolejowych, z wyłączeniem zagrożeń i spraw związanych z obronnością kraju, wymagająca działań specjalnych ze strony jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo kolejowych przewozów pasażerów i ładunków.

<sup>98</sup> Decyzja Dyrektora ZLK w sprawie powołania Zakładowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w ZLK Nr 18/2016 z dnia 18 lipca 2016 r. – dot. realizacji przewozu pielgrzymów w czasie trwania Świątowych Dni Młodzieży – Kraków 2016 (rozwiązany decyzją Dyrektora ZLK Nr 20/2016 z dnia 3 sierpnia 2016 r.) oraz Nr 42/2016 z dnia 7 grudnia 2016 r. – dot. wprowadzenia rozkładu jazdy na lata 2016/2017 (rozwiązany decyzją Dyrektora ZLK Nr 43/2016 z dnia 15 grudnia 2016 r.).

Ochrony Kolei (§ 4 pkt 5). W § 16 ust. 2 pkt 5 „Instrukcji dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej Ir-13 (R-23)” postanowiono, że do obowiązków dyspozytora należy powiadamianie właściwych organów administracji rządowej lub samorządowej oraz innych jednostek o zaistniałych zdarzeniach, zgodnie z obowiązującymi regulacjami zawartymi w instrukcji Ir-8 oraz w Procedurach reagowania kryzysowego. Według Regulaminu technicznego stacji kolejowej, jednostkę SOK należy powiadomić w przypadku zaistnienia: zdarzenia kolejowego, zdarzenia z ludźmi, pożaru.

W Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) odnotowanych zostało:

- w 2016 r. 4.537 zdarzeń, w tym: 21 wypadków, sześć samobójstw, 41 incydentów, 4.469 sytuacji potencjalnie niebezpiecznych,
- od 1 stycznia do 31 maja 2017 r. 1.869 zdarzeń, w tym: jeden poważny wypadek, 12 wypadków, pięć samobójstw, 22 incydenty, 1.829 sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

W wyniku badania 10 incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (w tym dziewięciu złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów i jednego zdarzenia związanego z ruchem pojazdu kolejowego) ustalono, że w dziewięciu przypadkach o zdarzeniu powiadomiono SOK, w jednym – SOK interweniowała na żądanie kierownika pociągu. Zdarzenia analizowane były przez Dział Eksploatacji, Dział Automatyki i Telekomunikacji, Stanowisko pracy ds. Infrastruktury Pasażerskiej. W przypadkach odebrania sygnałów „alarm” nie ustalono źródła nadania. Sprawy dotyczące wybitych szyb w gablotach i we wiacie na peronach, z uwagi na niewykrycie sprawców, zostały umorzone. W jednym przypadku (dotyczącym potrącenia) Policja ukarała mandatem rowerzystę przechodzącego przez tory poza przejściami i przejazdami.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 390-426, Tom II str. 128-152, 226)

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

#### Ocena cząstkowa

Zakład realizował w sposób rzetelny zadania w zakresie ochrony pasażerów, mienia kolejowego i mienia powierzonego kolei do przewozu, na obszarze swojej działalności. Posiadał pisemne procedury dotyczące zachowania w sytuacjach kryzysowych oraz procedury ochrony informacji niejawnych. Zakład informował SOK o zaistniałych zdarzeniach oraz monitorował efekty podjętych działań.

### Wypełnianie zadań w zakresie udostępniania tras dla pociągów przewożących towary niebezpieczne

Opis stanu faktycznego 4.1. W okresie 2016-2017 (do 31 maja) przez obszar ZLK przejechały 1.304 pociągi zawierające towary niebezpieczne wysokiego ryzyka. Najczęściej przewożonym towarem był propen (1.185 pociągów), benzyna (62 pociągi) oraz amoniak (24 pociągi). Zadania i odpowiedzialność za prawidłowe przyjęcie przesyłki z towarami niebezpiecznymi do przewozu (w tym właściwe opakowanie, oznaczenie oraz zestawienie pociągu), ponosi przewoźnik, natomiast trasy przejazdu takiego pociągu wyznacza dyspozytor Ekspozytury w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Zadania ZLK w zakresie przewozu przesyłek towarów niebezpiecznych polegały na zachowaniu przez pracowników posterunków technicznych wzmożonej czujności i obserwacji pociągu w trakcie jazdy, wzajemnym przekazywaniu informacji o znajdowaniu się w składzie towarów niebezpiecznych oraz wybraniu toru wyznaczonego regulaminem technicznym danego posterunku ruchu, dla przewozu towarów niebezpiecznych. W toku kontroli ustalono, że wszystkie posterunki ruchu miały wyznaczone tory do przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi lub towarami wysokiego ryzyka.

W okresie objętym kontrolą w ZLK przeprowadzono 28 kontroli wewnętrznych w obszarze bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Kontrole dotyczyły prawidłowości postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych oraz stosowania procedur i dokonywania stosownych odpisów w prowadzonej dokumentacji techniczno-ruchowej. W pięciu przypadkach stwierdzono niewłaściwe wpisy w książkach przebiegów, które omówiono w trakcie pouczeń okresowych, przeprowadzono trzy postępowania wyjaśniające oraz do wszystkich posterunków ruchu rozesłano pisma przypominające procedury postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych.

W analogicznym okresie w ZLK przeprowadzono cztery kontrole wewnętrzne dotyczące przestrzegania przez komórki organizacyjne i samodzielne stanowiska pracy przepisów Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16<sup>99</sup>. Zakres kontroli obejmował wyposażenie posterunków ruchu w instrukcję Ir-16 oraz szkolenie pracowników nadzoru i podległych pracowników. W toku kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 290-294, 383-385)

**4.2.** Z dniem 1 sierpnia 2007 r. Dyrektor ZLK powołał doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, który zgodnie z § 6 ust. 2 instrukcji Ir-16 sporządził „Plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka dla Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie”. Plan ten zawiera elementy wymienione w § 6 ust. 3 instrukcji Ir-16.

Na podstawie sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych za rok 2016 ustalono, że na obszarze działalności ZLK nie odnotowano wypadków, awarii i poważnych naruszeń związanych z przewozem koleją towarów niebezpiecznych, w których doszłoby do wycieku towaru niebezpiecznego lub do skażenia środowiska. Działania doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych koncentrowały się na szkoleniu pracowników zaangażowanych w proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych. W 2016 r. przeszkolono 822 pracowników, w tym: dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych oraz dróżników przejazdowych. W dniu 29 listopada 2016 r. na stacji Puławy Azoty sprawdzono działanie procedur ujętych w planie zapewnienia bezpieczeństwa poprzez symulację wycieku towaru niebezpiecznego.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 295-323, Tom II str. 226)

Na obszarze działalności ZLK wyznaczono siedem torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Żaden z torów nie spełniał wszystkich warunków określonych rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne<sup>100</sup>. Żadne ze stanowisk postojowych wyznaczonych na ww. torach nie było wyposażone w uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, w sześciu przypadkach stanowiska postojowe nie posiadały instalacji odgromowej i uziemiającej lub hydrantu o wydajności co najmniej 10 dm<sup>3</sup>/s, pięć stanowisk postojowych nie było wyposażonych w pałatkę geomembranową, brak wiatrowskazu dotyczył czterech przypadków, natomiast w trzech przypadkach stanowiska postojowe nie były oznaczone właściwymi tablicami informacyjnymi i ostrzegawczymi. Pracownik Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadził w 2016 r. jedną kontrolę dotyczącą przewozu towarów niebezpiecznych. Kontrola wykazała, że tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów na stacji [...] <sup>101</sup> nie spełnia wymogów przywołanego rozporządzenia. Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia wyznaczone tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne należy dostosować

<sup>99</sup> Instrukcja stanowi załącznik do uchwały Zarządu PKP PLK S.A. nr 13/2015 z dnia 31 marca 2015 r.

<sup>100</sup> Dz. U. poz. 508.

<sup>101</sup> Treść wyłączona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1764).

w terminie do 31 grudnia 2020 r. Kontrola wewnętrzna przeprowadzona w 2016 r. potwierdziła niespełnianie przez ww. torów wymogów rozporządzenia. Informację o stanie technicznym wyznaczonych do ww. celu torów przekazano do Biura Eksploatacji PKP PLK S.A. W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor ZLK poinformował, że obecne prace inwestycyjne koncentrują się na realizacji inwestycji związanej z zamknięciem linii 7 Warszawa – Dorohusk, linii 68 Lublin – Przeworsk oraz oddaniem w związku z tym tras zastępczych. Do dnia 1 października 2017 r. zostanie przekazane odpowiednie zgłoszenie do Planu Zamówień na rok 2018, w którym uwzględnione będzie zapotrzebowanie finansowe na pokrycie kosztów dostosowania torów do wymogów rozporządzenia. Dyrektor nadmienił, że jest świadomy ryzyka niedostosowania tych torów w terminie do końca 2020 roku.

(dowód: akta kontroli Tom I str. 324-328, 386-389)

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

#### Ocena częściowa

Zakład rzetelnie realizował zadania w zakresie udostępniania tras dla pociągów przewożących towary niebezpieczne. Posiadał plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, a posterunki ruchu miały wyznaczone tory do przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi lub towarami wysokiego ryzyka. Na obszarze ZLK żaden z siedmiu torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne nie spełniał wymogów prawa.

#### **IV. Wnioski**

Wnioski  
pokontrolne Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>102</sup>, wnosi o:

1. Przeprowadzanie obchodów torów zgodnie z przyjętymi harmonogramami.
2. Bieżące usuwanie usterek stwierdzonych w trakcie obchodów torów.
3. Dokonywanie pomiaru natężenia ruchu z częstotliwością określoną w przepisach.

#### **V. 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 o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Lublinie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania  
wniosków Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Lublin, dnia 31 sierpnia 2017 r.

<sup>102</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 524. (dalej: „ustawa o NIK”).

Kontroler:  
Wojciech Niemyski  
główny specjalista kontroli państwowej

.....  
*podpis*

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Lis

.....  
*podpis*