



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Zielonej Górze

LZG 410.012.01.2019

Pan  
Mariusz Olejniczak  
Dyrektor  
PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.  
Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze  
ul. Romualda Traugutta 10  
65-025 Zielona Góra

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr P/19/111 - *Urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w województwie lubuskim.*

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze, ul. Romualda Traugutta 10, 65-025 Zielona Góra (dalej: <i>Zakład</i> lub <i>ZLK</i> ).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Mariusz Olejniczak, od 06.02.2018 r. Dyrektor PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze (dalej: <i>Dyrektor</i> ). Poprzednio (do 16.01.2018 r.) Dyrektorem Zakładu był Pan Mariusz Nowakowski. Od 17.01.2018 r. do 05.02.2018 r. pełniącym obowiązki Dyrektora Zakładu był Pan Wojciech Przybyła.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Prawidłowość planowania i wykonywania obowiązków związanych z pasami przeciwpożarowymi. 2. Prawidłowość nadzoru nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2019 (do zakończenia kontroli) oraz lata wcześniejsze w zakresie zdarzeń i danych niezbędnych do dokonania ocen.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Zielonej Górze.
Kontrolerzy	1. Zdzisław Szafranski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LZG/107/2019 z 11.09.2019 r. 2. Rajmund Aszkowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LZG/106/2019 z 11.09.2019 r.  (akta kontroli str. 1-4, 187-188, 209-210)

<sup>1</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm. - dalej: *ustawa o NIK*.

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Zakład nie w pełni prawidłowo realizował zadania związane z urządzaniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

W ostatnich dwóch latach, dzięki podjętym działaniom, nastąpiło znaczące przyspieszenie w urządzaniu pasów przeciwpożarowych (o szerokości 4 m) przy liniach kolejowych. Jednak, do czasu wszczęcia kontroli NIK, nie we wszystkich wymaganych miejscach zostały one jeszcze założone.

Pasy przeciwpożarowe nie zawsze były utrzymywane w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok. Może to wpływać na nieskuteczne ograniczenie rozprzestrzeniania się pożaru na terenach sąsiadujących z liniami kolejowymi.

Wskutek błędów pracowników powstały nieprawidłowości dotyczące m.in. sprawozdawczości rocznej w zakresie kosztów, dokumentowania czynności związanych ze zlecanymi usługami. Wykonawcom przekazywano płatności za wykonanie pasów przeciwpożarowych niezgodnie z postanowieniami zawartych umów.

Stwierdzone nieprawidłowości wskazują, że nadzór nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzaniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowy był niewystarczający.

Dodać należy, że po wejściu w życie (11.11.2019 r.) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r.<sup>3</sup> zmieniły się zasady urządzania pasów poż. przy liniach kolejowych<sup>4</sup>.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

### 1. Prawidłowość planowania i wykonywania obowiązków związanych z pasami przeciwpożarowymi

Opis stanu faktycznego

1.1. Sieć kolejowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. to układ połączonych ze sobą linii kolejowych<sup>6</sup> zarządzanych przez PKP PLK S.A.<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie 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 (Dz. U. poz. 2061).

<sup>4</sup> Paragraf 1 otrzymał brzmienie: „§ 1. W lasach, w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2018 r. poz. 2129 i 2161 oraz z 2019 r. poz. 83, 125, 1815 i 2020), położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy, o którym mowa w § 9.”

Po § 1 dodano § 1a i § 1b w brzmieniu: „§ 1a. 1. Poza lasami drzewa i krzewy mogą być usytuowane w sąsiedztwie linii kolejowej biegnącej po nasypie albo w przekopie albo otoczonej rowami bocznymi – w odległości nie mniejszej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu albo górnej krawędzi przekopu albo od zewnętrznej krawędzi rowów bocznych. 2. W przypadkach innych niż określone w ust. 1 – w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny. § 1b. Na gruntach, na których usytuowane są wojskowe bocznicze kolejowe pozostające w trwałym zarządzie jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej lub będących w ich władaniu na podstawie innego tytułu prawnego, przepisów § 1 i § 1a nie stosuje się. Usytuowanie drzew i krzewów na tych gruntach nie może naruszać skrajni kolejowej.”

<sup>5</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>6</sup> Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – Dz. U. z 2019 r. poz. 710, ze zm.).

Linia kolejowa jest elementem sieci kolejowej, wraz z niezbędną infrastrukturą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego, który ma wyznaczony punkt początkowy i końcowy. Zarządcą państwowej sieci kolejowej w Polsce jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Linie kolejowe dzielą się na: - odcinki, czyli fragmenty tras kolejowych zawierające się pomiędzy dwoma stacjami węzłowymi lub początkiem trasy i stacją węzłową; stację węzłową charakteryzuje zbieganie się na niej co najmniej trzech szlaków kolejowych, - szlaki, czyli części odcinków linii kolejowych zawierające się pomiędzy dwoma posterunkami zapowiadawczymi, - odstępy (będące częścią toru szlakowego). (<http://www.transportszynowy.pl/liniekol.php>; dostęp 20.09.2019 r.).

Regulamin organizacyjny<sup>8</sup> Zakładu stanowi, że ZLK jest jednostką organizacyjną PKP PLK S.A. Podstawowym zadaniem Zakładu jest m.in. zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej, w stanie gwarantującym sprawność techniczno-eksploatacyjną oraz ich efektywne wykorzystanie w procesie przewozowym, punktualność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a także ochrona przeciwpożarowa linii kolejowych i innych elementów infrastruktury kolejowej.

Zakres działania ZLK obejmuje w szczególności utrzymanie czynnych linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej, sprawy ochrony przeciwpożarowej.

Zakładem kieruje i reprezentuje go na zewnątrz Dyrektor Zakładu. Do zakresu zadań, obowiązków i uprawnień zastępcy Dyrektora Zakładu do spraw technicznych należą sprawy ochrony przeciwpożarowej.

Zadania związane z działalnością Zakładu realizują działy, główni inżynierowie/inspektorzy diagności, samodzielne wieloosobowe stanowiska pracy, w tym dział nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków, budowli i ochrony środowiska<sup>9</sup>, samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej.

Zakład tworzą: Biuro Zakładu, zespół działalności podstawowej<sup>10</sup>.

W skład zespołu działalności podstawowej wchodzi następujące wykonawcze komórki organizacyjne: 1) Sekcje eksploatacyjne<sup>11</sup> (Czerwieńsk, Krzyż, Zbąszynek), 2) Zespoły diagnostyczne.

Do zakresu działania sekcji eksploatacyjnych należą sprawy zakładania i utrzymywania pasów ppoż.<sup>12</sup>. Do zadań naczelników tych sekcji należy nadzór w zakresie ochrony przeciwpożarowej, w tym nad wykonywaniem pasów ppoż.

W załączniku nr 2 do ww. *Regulaminu organizacyjnego Zakładu* zamieszczono opis obszaru działania i granice działania sekcji eksploatacyjnych Zakładu. Podano numery linii kolejowych zarządzanych przez Zakład oraz ich długości (km od – km do).

Ogólna długość 43 linii kolejowych zarządzanych przez Zakład na 01.01.2019 r.<sup>13</sup> wynosiła 1.343,599 km, w tym: - długość 13 linii kolejowych na obszarze działalności sekcji eksploatacyjnej w Czerwieńsku wynosiła 516,078 km, - długość 14 linii kolejowych na obszarze działalności sekcji eksploatacyjnej w Krzyżu wynosiła 474,606 km, - długość 16 linii kolejowych na obszarze działalności sekcji eksploatacyjnej w Zbąszynku wynosiła 352,915 km.

(akta kontroli str. 5-149, 710-722, 928-932)

<sup>7</sup> § 2 ust. 1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, stanowiącej załącznik do uchwały Nr 693/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r. (ze zm.).

<sup>8</sup> Decyzja Nr 14/2018 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze z dnia 15 grudnia 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian do regulaminu organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze i ustalenia tekstu jednolitego (ze zm.).

<sup>9</sup> Do zadań tego działu należy m.in. koordynacja spraw związanych z utrzymaniem pasów ppoż., chemicznym odchwaszczaniem, wycinką drzew, krzewów i pozostałej roślinności.

<sup>10</sup> Wspólny zakres działania wykonawczych komórek organizacyjnych zespołu działalności podstawowej obejmuje sprawy ochrony ppoż.

<sup>11</sup> Sekcjami eksploatacyjnymi kierują naczelnicy sekcji.

<sup>12</sup> Pas przeciwpożarowy - system drzewostanów różnej szerokości poddanych specjalnym zabiegom gospodarczym i porządkowym lub powierzchni wylesionych i oczyszczonych do warstwy mineralnej (§ 2 ust. 1 pkt 2 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 ze zm.).

Stosownie do postanowień § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie 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 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1227): 1. Pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, powinny być urządzone i utrzymywane jako jedna równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości co najmniej 4 m usytuowana w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych - od zewnętrznej krawędzi tych rowów. 2. Bruzda, o której mowa w ust. 1, powinna być oczyszczona z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych - posypana warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Bruzdę może stanowić inna powierzchnia pozbawiona materiałów palnych.

<sup>13</sup> Według zapisów załącznika nr 2 do regulaminu organizacyjnego Zakładu ustalonego Decyzją Nr 14/2018 Dyrektora Zakładu z dnia 15.12.2018 r.

Zespołem pracowników ww. samodzielnego wieloosobowego stanowiska pracy ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej ZLK kieruje starszy specjalista. W skład tej komórki organizacyjnej wchodzi m.in. pracownik zatrudniony na stanowisku referendarza ds. ochrony przeciwpożarowej, który ukończył szkolenie inspektorów ochrony przeciwpożarowej oraz szkolenie aktualizujące inspektorów ochrony przeciwpożarowej<sup>14</sup>.

(akta kontroli str. 723-736)

Według danych Zakładu na terenach kolejowych zarządzanych przez ZLK w latach 2017 – 2018 i w I półroczu 2019 r. powstały ogółem 22 pożary, z tego:

- w 2017 r. 7 pożarów, w tym 5 pożarów traw przy torach kolejowych, 1 pożar innego obiektu. Przyczynami pożarów były: podpalenia (5), iskrzenia z układów hamulcowych pojazdów (2);
- w 2018 r. 10 pożarów, w tym 6 pożarów traw przy torach kolejowych. Przyczynami pożarów były: podpalenia (5), iskrzenie z układów hamulcowych pojazdów (2), inne przyczyny (3);
- w I półroczu 2019 r. 5 pożarów, w tym 1 pożar traw przy torach kolejowych. Przyczynami pożarów były: podpalenie (1), iskrzenie z układów hamulcowych pojazdów (1), wady urządzeń elektro-energetycznych (2), wady urządzeń grzewczych wagonu (1).

Pożary nie powodowały strat finansowych dla Zakładu.

(akta kontroli str. 150-186, 1115-1209)

Według informacji uzyskanej z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej liczba i powierzchnia łączna pożarów lasów przy liniach kolejowych w woj. lubuskim wyniosła odpowiednio: 2017 r. – 6 i 0,18 ha; 2018 r. – 24 i 3,1 ha; 2019 r. (do 30.09) – 10 i 1,09 ha.

Dyrektor wyjaśnił, że *nie były znane Zakładowi statystyki PSP. Straż nie dokonuje z zarządcą linii kolejowych, w tej materii uzgodnień. Dane dotyczące liczby pożarów zależą od przyjętego sposobu kwalifikacji zdarzeń.*

(akta kontroli str.1291-1300, 1645-1651)

W kontrolowanym przez NIK okresie nie zawierano porozumień pomiędzy Zakładem a Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych w Zielonej Górze (RDLP w Zielonej Górze) lub innymi regionalnymi dyrekcjami lasów państwowych, w sprawie zasad współpracy przy urządzaniu i utrzymywaniu pasów ppoż. przy liniach kolejowych. Porozumień takich (obowiązujących w kontrolowanym przez NIK okresie) nie zawierano także w okresie wcześniejszym.

W notatce służbowej z 27.06.2016 r. ze spotkania przedstawicieli RDLP w Zielonej Górze z przedstawicielami Zakładu zapisano, że na spotkaniu omówiono bieżącą współpracę RDLP w Zielonej Górze oraz Zakładu w zakresie m.in. urządzania i utrzymywania pasów ppoż. wzdłuż czynnych linii kolejowych. Ustalono, że strony w przyszłości będą współpracować i na bieżąco wymieniać informacje w tym zakresie.

(akta kontroli str. 675-678)

**1.2.** W trzech sekcjach eksploatacyjnych Zakładu prowadzono ewidencje pasów ppoż. usytuowanych wzdłuż linii kolejowych funkcjonujących na terenie poszczególnych sekcji w formie wykazów obejmujących m.in. następujące dane: liczba porządkowa; nr linii kolejowej; nazwa linii kolejowej; strona linii kolejowej

<sup>14</sup> Pracownikowi temu wydano:

- 21.09.2014 r. (na podstawie § 5 ust. 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 25 października 2005 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych oraz szkoleń dla strażaków jednostek ochrony przeciwpożarowej i osób wykonujących czynności z zakresu ochrony przeciwpożarowej - Dz. U. z 2013 r. poz. 252), zaświadczenie o ukończeniu szkolenia inspektorów ochrony przeciwpożarowej, uprawnienia wynikające z zaświadczenia zachowywały ważność do 21.09.2019 r.;

- 29.03.2019 r. (na podstawie art. 4a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 roku o ochronie przeciwpożarowej - Dz. U. z 2009 r. Nr 178, poz. 1380 ze zm.), zaświadczenia o ukończeniu szkolenia aktualizującego inspektorów ochrony przeciwpożarowej, uprawnienia wynikające z zaświadczenia zachowują ważność do 29.03.2024 r.

(prawa/lewa<sup>15</sup>); kilometr początkowy linii kolejowej; kilometr końcowy linii kolejowej; pasy o szerokości 4 metrów (nowego typu), w tym długość pasów w metrach i powierzchnia pasów w metrach kwadratowych; pasy Kienitza<sup>16</sup> (starego typu), w tym długość pasów w metrach i powierzchnia pasów w metrach kwadratowych; uwagi (np. skarpa, podmokły teren).

W wykazach lokalizacji pasów ppoż. wg stanu na 31.12.2016 r. wyszczególniono dla poszczególnych trzech sekcji eksploatacyjnych Zakładu m.in. następujące dane:

- 1) Sekcja eksploatacyjna Czerwieńsk; pasy nowego typu o długości 76,438 km, pasy starego typu o długości 245,470 km,
- 2) Sekcja eksploatacyjna Krzyż; pasy nowego typu o długości 50,215 km, pasy starego typu o długości 181,077 km,
- 3) Sekcja eksploatacyjna Zbąszynek; pasy nowego typu o długości 73,180 km, pasy starego typu o długości 46,035 km.

Z ww. wynika, że na 31.12.2016 r. na terenie Zakładu było ogółem 672,415 km pasów ppoż., w tym: 199,833 km pasów nowego typu (29,72% ogólnej długości pasów ppoż.), 472,582 km pasów starego typu (70,28% ogólnej długości pasów ppoż.).

W wykazach lokalizacji pasów ppoż. wg stanu na 31.12.2018 r. wyszczególniono dla poszczególnych trzech sekcji eksploatacyjnych Zakładu m.in. następujące dane:

- 1) Sekcja eksploatacyjna Czerwieńsk; pasy nowego typu o długości 352,715 km, pasy starego typu „0 km”.
- 2) Sekcja eksploatacyjna Krzyż; pasy nowego typu o długości 149,055 km, pasy starego typu o długości 78,301 km.
- 3) Sekcja eksploatacyjna Zbąszynek; pasy nowego typu o długości 101,846 km, pasy starego typu o długości 31,717 km.

Z ww. wynika, że na 31.12.2018 r. na terenie Zakładu było ogółem 713,634 km pasów ppoż., w tym: 603,616 km pasów nowego typu (84,58% ogólnej długości pasów ppoż.), 110,018 km pasów starego typu (15,42% ogólnej długości pasów ppoż.).

Według stanu na 31.12.2018 r. na terenie działalności Zakładu pozostało do założenia ogółem 110,018 km pasów ppoż. nowego typu<sup>17</sup>.

(akta kontroli str. 261-322)

Podczas niniejszej kontroli NIK naczelnicy poszczególnych sekcji eksploatacyjnych Zakładu wykazali następujące dane w zakresie pasów ppoż.:

- 1) Sekcja eksploatacyjna Czerwieńsk (stan na 07.10.2019 r.); pasy nowego typu o długości 352,715 km, pasy starego typu „0 km”.
- 2) Sekcja eksploatacyjna Krzyż (stan na 26.09.2019 r.); pasy nowego typu o długości 153,908 km, pasy starego typu o długości 62,578 km.
- 3) Sekcja eksploatacyjna Zbąszynek (stan na 27.09.2019 r.); pasy nowego typu o długości 135,103 km, pasy starego typu „0 km”.

Z ww. wynika, że podczas niniejszej kontroli NIK na terenie Zakładu było ogółem 704,304 km pasów ppoż. (urządzonych na powierzchni 251,534 ha), w tym: 641,726 km pasów nowego typu (91,11% ogólnej długości pasów ppoż.), 62,578 km pasów starego typu (8,89% ogólnej długości pasów ppoż.).

(akta kontroli str. 656-674)

<sup>15</sup> Stronę linii kolejowej (prawa/lewa), a także kilometr początkowy i końcowy strony linii kolejowej określa się w ten sposób, że przy nazwie danego odcinka (od miejscowości do miejscowości) odległości od miejscowości początkowej do końcowej określa się jako stronę prawą (w kierunku wzrastającego kilometrowania, czyli w kierunku końca linii), a odległości od miejscowości końcowej do początkowej określa się jako stronę lewą (w kierunku malejącego kilometrowania, czyli w kierunku początku linii). Odległości (kilometraż) podaje się rosnąco (od km do km z dokładnością do jednego metra).

<sup>16</sup> Dwa równoległe pasy o szerokości 2 m każdy, z poprzeczkami co kilkadziesiąt metrów [https://www.ppoz.pl/index.php/rozpoznanie-zagrozen/901-wojna-o-pasy-przeciwpozarowe – dostęp 10.10.2019 r.]

<sup>17</sup> W tym: - na terenie działalności sekcji eksploatacyjnej Krzyż 78,301 km takich pasów, - na terenie działalności sekcji eksploatacyjnej Zbąszynek 31,717 km takich pasów.

Ze sporządzonych przez naczelników sekcji zestawień wynika m.in., że nie utworzono przy części linii kolejowych pasów przeciwpożarowych o 4 m szerokości o łącznej długości: Czerwieńsk – 4,145 km, Zbąszynek – 23,025 km, Krzyż – 62,148 km.

(akta kontroli str.275-278, 303-308, 320-322)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że *nieutworzenie we wszystkich lokalizacjach pasów wynikało z warunków środowiskowych, warunków terenowych, które powodują, że utrudnione lub wręcz niemożliwe jest zakładanie pasów przeciwpożarowych na terenach podmokłych, skarpach etc...*

(akta kontroli str. 1291-1300)

W załączniku nr 2 do Regulaminu organizacyjnego Zakładu zawarto wykaz linii kolejowych zarządzanych<sup>18</sup> przez Zakład, w tym m.in. linie kolejowe o numerach: 203, 367, 363 (w granicach działania sekcji eksploatacyjnej ZLK w Krzyżu), 367, 3, 358 (w granicach działania sekcji eksploatacyjnej ZLK w Zbąszynku), 373, 389, 282, 358, 370, 380 (w granicach działania sekcji eksploatacyjnej ZLK w Czerwieńsku).

Pięć spośród 10 ww. linii kolejowych, tj. linie/odcinki linii kolejowych o numerach: 367 (Zbąszynek-Gorzów Wlkp.), 3 (Warszawa-Kunowice-granica państwa), 358 (Zbąszynek-Czerwieńsk), 370 (Zielona Góra-Żary), 389 (Żagań-Jankowa Żagańska), 203 (Piła-Kostrzyn-granica państwa), oraz 380 (Jankowa Żagańska-Sanice) zostały zaliczone<sup>19</sup> do linii kolejowych/odcinków linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

(akta kontroli str. 85-149)

W toku kontroli NIK przeprowadzono oględziny 20 odcinków ww. linii kolejowych znajdujących się w granicach działania poszczególnych sekcji eksploatacyjnych Zakładu i ustalono, że wszystkie pasy ppoż. przy ww. odcinkach linii kolejowych były wykazywane w dokumentacji ZLK, jako pasy nowego typu, wykonywano mineralizację odcinków tych pasów ppoż., za wyjątkiem odcinków linii kolejowych znajdujących się w granicach działania sekcji eksploatacyjnych w:

1) Krzyżu;

Przy linii kolejowej nr 367 w odległości do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego rosły drzewa i krzewy. Przy linii kolejowej nr 363 brak było mineralizacji pasa ppoż., na bruzdzie znajdowały się pozostałe po wycince drzew suche gałęzie w odległości mniejszej niż 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego.

2) Zbąszynku;

Przy linii kolejowej nr 367 brak było mineralizacji pasa ppoż., w odległości do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego rosły drzewa akacji i krzewy. Przy linii kolejowej nr 3 (Mostki): przy peronie kolejowym (w kierunku zachodnim około 50 metrów w kierunku Rzepina) pasy nie były założone, teren był porośnięty drzewami i krzewami, dalej urządzono pasy nowego typu (4 metrowe), niezmineralizowane, teren pomiędzy torami a lasem porośnięty był drzewami i krzewami. Przy linii kolejowej nr 3 (Toporów): od końca peronu kolejowego w kierunku zachodnim pasy były niezłożone, po kolejnych 100 metrach założono pasy nowego typu, pasy niezmineralizowane (teren o glebach pochodzenia organicznego), teren pomiędzy torami a lasem porośnięty drzewami i krzewami. Przy linii kolejowej nr 358 (przy wiadukcie kolejowym na drodze Babimost - Nowy Tomyśl): brak było pasów ppoż. bezpośrednio przy wiadukcie, po kolejnych ok. 100 metrach były założone pasy nowego typu, pasy niezmineralizowane, teren pomiędzy torami a lasem porośnięty był drzewami i krzewami.

3) Czerwieńsku;

Przy linii kolejowej nr 273 w odległości do 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego teren był porośnięty roślinnością (akacje). Przy linii kolejowej nr 358 (cztery odcinki):

<sup>18</sup> wg stanu na 01.01.2019 r.

<sup>19</sup> Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 29.04.2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. poz. 899). Wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe został zawarty w załączniku do ww. rozporządzenia.

1) pasy nowego typu (4 metrowe) niezłożone, (brak było pasów starego typu), niezmineralizowane, w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru teren porośnięty był roślinnością (akacjami – odrosty akacji około 8 metrowe), składowane było drewno po wycince (kłody drewna przy torach), 2) pasy nowego typu (4 metrowe) po prawej stronie niezłożone (brak pasów starego typu), pasy nowego typu (4 metrowe) po lewej stronie w trakcie zakładania (brak pasów starego typu), w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru teren porośnięty roślinnością (odrosty akacji), 3) pasy nowego typu (4 metrowe) niezłożone (brak pasów starego typu), w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru teren porośnięty roślinnością (odrosty akacji), oraz składowane kłody drewna i krzewów, 4) brak pasów ppoż., wysokie drzewa z gałęziami nad torami kolejowymi (według oświadczenia osoby uczestniczącej w oględzinach teren objęty ochroną konserwatorską). Przy linii kolejowej nr 370 (dwa odcinki): 1) pasy nowego typu (4 metrowe), zmineralizowane porośnięte suchą roślinnością, 2) pasy nowego typu (4 metrowe), zmineralizowane porośnięte suchą roślinnością, w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru teren porośnięty sporadycznie niskimi drzewami do 2 m wysokości. Przy linii kolejowej nr 380 w pasie do 15 metrów od osi skrajnego toru teren porośnięty roślinnością (odrosty akacji). Przy linii kolejowej nr 389 pasy nowego typu (4 metrowe), po lewej i prawej stronie zmineralizowane, porośnięte trawą, krzewami i odrostami akacji. Przy linii kolejowej nr 282 pasy nowego typu (4 metrowe), zmineralizowane, odrosty akacji po prawej i lewej stronie.

(akta kontroli str. 737-759)

Przeprowadzone podczas niniejszej kontroli NIK oględziny części linii kolejowej nr 358 wykazały m.in., iż pasy ppoż.<sup>20</sup> w lokalizacji od km 94,100 do km 94,250 (do granicy Polski) nie zostały wykonane, pomimo upływu ponad 10 miesięcy od terminu zakończenia prac określonego w umowie zawartej z wykonawcą. Po obu stronach linii kolejowej znajdowały się ścięte drzewa, gałęzie i krzewy, część przy samych torach kolejowych lub w odległości do 15 m od torów.

(akta kontroli str. 749-754, 1380-1467)

Dyrektor wyjaśnił, że *Zakład zarządza liniami kolejowymi na terenach o najwyższych stopniach zagrożenia pożarowego lasów oraz na terenach o największej lesistości. Staramy się wykonywać zadania zgodnie z obowiązkami. Brak 10 km pasów przeciwpożarowych wynika z uporu jednego z nadleśnictw. Opóźnienie w wykonaniu pasów przy linii nr 358 wynika z opieszałości wykonawcy.*

(akta kontroli str. 1291-1300)

Zakład nie posiadał projektów budowlanych i technicznych, o których mowa w przepisach ustawy – *Prawo budowlane*, dotyczących zakładania pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych. Prowadzone prace polegające na utworzeniu pasów przeciwpożarowych nie zostały poprzedzone zgłoszeniem robót lub uzyskaniem pozwolenia na budowę.

(akta kontroli str. 1286)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że: *pasy przeciwpożarowe to fragment terenu, który nie jest porośnięty żadną roślinnością i odgradza lasy od torów, po których odbywa się ruch kolejowy i tworzone są w sąsiedztwie linii kolejowej, a nie na linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy. Pasy przeciwpożarowe nie są, więc obiektem budowlanym ani obiektem liniowym w rozumieniu ustawy Prawo budowlane. Utworzenie pasów przeciwpożarowych nie stanowi roboty budowlanej, lecz jest usługą, która w myśl obowiązującego prawa nie wymaga ani zgłoszenia, ani uzyskania pozwolenia na budowę. Według słownika kodów CPV lub PKWiU, będącego podstawowym narzędziem w zamówieniach publicznych i Regulaminie logistycznym PLK na podstawie, których wyłaniamy wykonawcę w systemie zleconym:*

<sup>20</sup> Po stronie prawej i lewej linii kolejowej nr 358.



wycinanie drzew stanowi usługę o kodzie 77211400-6, cięcie drewna stanowi usługę o kodzie 77211100-3, pozyskiwanie drewna stanowi usługę o kodzie 77211000-2. Natomiast roboty budowlane mają drzewo kodów rozpoczynające się od 45000000-7.  
(akta kontroli str. 1291-1300)

**1.3.** W 2017 r. w Zakładzie wnioski adresowane do starostów w sprawie wydania zezwoleń na usunięcie roślinności zagrażającej bezpieczeństwu prowadzenia ruchu kolejowego obejmowały 18 linii kolejowych. Wnioskami objętych było ogółem 234.351 drzew planowanych do usunięcia.

W 2018 r. wnioski w tym zakresie obejmowały 9 linii kolejowych. Wnioskami objęto ogółem 6.989 drzew planowanych do usunięcia.

W 2019 r. (do 03.09.2019 r.) wnioski w tym zakresie obejmowały 8 linii kolejowych. Wnioskami objęto ogółem 5.970 drzew planowanych do usunięcia.

Analizą NIK objęto trzy wnioski z każdego kontrolowanego roku, w których Zakład wyszczególniał największą liczbę drzew planowanych do usunięcia i postępowania administracyjne prowadzone w tych sprawach.

Wnioski te były kierowane do starostów: - żarskiego (w 2017 r.; wniosek dotyczył usunięcia 50.829 drzew), - gorzowskiego (w 2018 r.; wniosek dotyczył usunięcia 4.136 drzew), - świebodzińskiego (w 2019 r.; wniosek dotyczył usunięcia 1.511 drzew).

(akta kontroli str. 255-260)

1) Pismem z 11.04.2017 r. Zakład wystąpił do Starostwa Powiatowego w Żarach z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzew rosnących w pasie 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego linii kolejowej nr 14 relacji Łódź Kaliska – Tuplice. W załączeniu do decyzji zawarto m.in. wykaz drzew planowanych do wycinki na łączną liczbę drzew 50.829. Postępowanie administracyjne w ww. sprawie zostało wszczęte 05.05.2017 r. Decyzją Starosty Żarskiego z 16.06.2017 r. zezwolono Zakładowi na usunięcie ww. drzew. Pomiędzy datą wszczęcia postępowania administracyjnego, a wydaniem decyzji administracyjnej w tej sprawie upłynął jeden miesiąc i 11 dni.

2) Pismem z 13.07.2018 r. Zakład wystąpił do Starostwa Powiatowego w Gorzowie Wlkp. z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzew rosnących w pasie 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego linii kolejowej nr 203 relacji Tczew-Kostrzyn. W piśmie zapisano, iż planuje się usunąć drzewa w terminie do 31.12.2019 r. W załączeniu do decyzji zawarto m.in. wykaz drzew planowanych do wycinki na łączną liczbę drzew 4.136. Postępowanie administracyjne w ww. sprawie zostało wszczęte 17.08.2018 r. Pismem z 10.09.2018 r. Starostwo wezwało Zakład do nadesłania w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma dodatkowych dokumentów. Pismem z 21.09.2018 r. Zakład wystąpił do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (SKO) w Gorzowie Wlkp. z wnioskiem o stwierdzenie, że Starosta Gorzowski dopuścił się przewlekłego prowadzenia postępowania administracyjnego w tej sprawie, działając z rażącym naruszeniem prawa. W postanowieniu SKO z 18.10.2018 r. zapisano m.in., iż SKO: - stwierdza przewlekłość postępowania Starosty Gorzowskiego w sprawie załatwienia ww. wniosku Zakładu, - zobowiązuje Starostę Gorzowskiego do załatwienia ww. wniosku do dnia 30.11.2018 r. Starostwo pismem z 29.11.2018 r. zawiadomiło Zakład, że wydanie decyzji w tej sprawie nastąpi do 28.02.2018 r. z uwagi na szczególne skomplikowanie ww. sprawy, oraz konieczność prowadzenia dalszego postępowania wyjaśniającego, a w szczególności poprzez przeprowadzanie oględzin drzew w terenie. W zawiadomieniu Starostwa z dnia 05.12.2018 r. zapisano, iż po dokonaniu oględzin 1.097 drzew uznano za strony postępowania 79 osób fizycznych i prawnych. Zakład pismem z 27.08.2019 r. wystąpił do Starostwa z wnioskiem o wyłączenie do osobnego postępowania administracyjnego drzew rosnących na działce ewidencyjnej nr 542 obręb Santok, gmina Santok oraz o wydanie decyzji częściowych, z uwagi na zawłość postępowania

spadkowego, która może rzutować na przewlekłość postępowania administracyjnego w stosunku do wszystkich wnioskowanych do usunięcia drzew. Postanowieniem Starosty z 19.09.2019 r. wyłączono z postępowania administracyjnego do osobnego rozpoznania drzewa rosnące na ww. działce ewidencyjnej. Kolejnym zawiadomieniem z 25.09.2019 r. Starostwo poinformowało Zakład, że ww. postępowanie administracyjne dotyczące drzew rosnących na tej działce będzie prowadzone pod innym znakiem sprawy. Decyzją z dnia 30.10.2019 r. Starosta Gorzowski zezwolił na usunięcie drzew określonych w decyzji.

Pomiędzy wszczęciem postępowania administracyjnego w tej sprawie, a wydaniem ww. decyzji z 04.10.2019 r. upłynął jeden rok, dwa miesiące i 22 dni.

3) Pismem z 29.04.2019 r. Zakład wystąpił do Starostwa Powiatowego w Świebodzinie z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej na usunięcie drzew rosnących w pasie 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego linii kolejowej nr 375 relacji Międzyrzecz – Toporów.

W załączeniu do decyzji zawarto m.in. wykaz drzew planowanych do wycinki na łączną liczbę drzew 1.511. Postępowanie administracyjne w ww. sprawie zostało wszczęte 10.05.2019 r. Pismem z 26.06.2019 r. Starostwo wystąpiło do Zakładu z wnioskiem o uzgodnienie udzielenia zgody na odstępowanie od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ustawy o *transporcie kolejowym*, drzew zlokalizowanych na 5 działkach ewidencyjnych w obrębie Łągów. Pismem z 04.07.2019 r. Starostwo powiadomiło Zakład, że wydanie decyzji w tej sprawie nastąpi do 31.08.2019 r. Postanowieniem z 12.08.2019 r. Starosta odmówił wyrażenia zgody na odstępowanie od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ustawy o *transporcie kolejowym*, drzew zlokalizowanych na 5 działkach ewidencyjnych w obrębie Łągów. Decyzją Starosty Świebodzińskiego z 30.08.2019 r. zezwolono Zakładowi na usunięcie 1.511 drzew rosnących przy linii kolejowej nr 375 relacji Międzyrzecz – Toporów. Pismem z 11.09.2019 r. Starostwo przekazało odwołanie strony postępowania od ww. decyzji z dnia 30.08.2019 r. do rozpatrzenia przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Zielonej Górze. Decyzją SKO w Zielonej Górze z 01.10.2019 r. uchylono ww. decyzję w całości i przekazano sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.

(akta kontroli str. 323-407, 1219-1277)

Przy realizacji zadań, w Zakładzie, nie korzystano z możliwości zastosowania odstępowania, o których w art. 57a ust. 1 i 2 ustawy *transporcie kolejowym* stanowiących, że:

- w przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępowanie od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów określonych (...). Odstępowanie nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego ani zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu,
- zgody na odstępowanie, udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Z wyjaśnień Dyrektora Zakładu wynika, że *przy zakładaniu pasów i wycince drzew przyjęliśmy zasadę, że nie będziemy korzystali z odstępowania, o których mowa w 57a ust. 1 ustawy transporcie kolejowym.*

(akta kontroli str. 1291-1300)

Według procedury SMS-PR-04 z dnia 29.11.2016 r. dotyczącej „Postępowania z projektem postanowienia na odstępowanie od wymagań w zakresie sytuowania drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowych”, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- *nie uzgadnia pozytywnie projektu na odstępowania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej, m.in. w przypadku: braku inwentaryzacji dendrologicznej (opracowanej przez*

wnioskodawcę) w zakresie drzew i krzewów wnioskowanych do pozostawienia lub w przypadku, gdy ocena ich stanu wskazuje na wystąpienie zagrożenia dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, terenów przeznaczonych na urządzenie i utrzymanie pasów przeciwpożarowych (§ 10),

- może uzgodnić *pozytywnie w przypadkach szczególnie uzasadnionych warunkami miejscowymi i społecznymi, względami zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, ochrony środowiska i ochrony przyrody oraz uwarunkowaniami akustycznymi. Przypadki szczególnie uzasadnione dopuszczające odstępstwo mogą stanowić m.in.: formy ochrony przyrody (w tym: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe), tereny o walorach krajobrazowych i historycznych (§ 11).*

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zastrzegły sobie, że:

- warunkiem dokonania uzgodnień (§ 12) będzie: wszczęcie przez wnioskodawcę postępowania administracyjnego przed właściwym starostą, przeanalizowanie przeprowadzonej przez wnioskodawcę inwentaryzacji dendrologicznej<sup>21</sup>, przeprowadzenie oceny ryzyka w ramach *Systemu Zarządzania Bezpieczeństwa (SMS)*,
- wniosek o udzielenie zgody na odstępstwo winien zawierać 15 elementów wyspecyfikowanych w § 15 ust. 4 Procedury,
- pobranie opłaty od wnioskodawców (m.in. niebędących jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) oraz niepodejmowanie przeprowadzenia oceny ryzyka do czasu uiszczenia przez wnioskodawcę kosztów postępowania (§ 8).

(akta kontroli str. 1528 - 1583)

1.4. W oparciu o zezwolenia starostów, do 30.09.2019 r. w związku z utworzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych, na zlecenie Zakładu wycięto 404.963 drzew m.in. w okresie 1 marca – 15 października, w tym m.in. na terenach Natura 2000<sup>22</sup>. Tylko jeden ze starostów orzekł w decyzji z 16.04.2018 r. o wykonywaniu prac (na terenach Natura 2000) w okresie pozalęgowym ptaków. Dla przedsięwzięć dotyczących pasów przeciwpożarowych nie występowało do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w zakresie oceny wpływu na środowisko.

(akta kontroli str. 1304, 1308-1348, 1612-1617)

Dyrektor wyjaśnił m.in., że:

- *zarządca linii kolejowej jest przedsiębiorcą, a usuwanie drzew zagrażających bezpieczeństwu funkcjonowania linii kolejowej jest wykonywaniem obowiązków wynikających z zarządzania infrastrukturą kolejową. PLK dokonuje wycinki drzew w trybie art. 56 ustawy o transporcie kolejowym, gdzie jedynym kryterium wycinki jest przyczyna usuwania drzew, jaką jest zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ustawa o transporcie kolejowym nie ogranicza czasu prowadzenia wycinki drzew. Zgodnie z orzecznictwem sądowo-administracyjnym przepisy ustawy o transporcie kolejowym stanowią *lex specialis* w stosunku do ustawy o ochronie przyrody,*
- *PLK dokonuje wycinki drzew w trybie art. 56 ustawy o transporcie kolejowym. Jedyną przesłanką usuwania drzew jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przepis art. 56 ustawy o transporcie kolejowym stanowi autonomiczną podstawę usunięcia drzew i krzewów (Wyrok WSA w Krakowie II SA/Kr 1639/13 z dnia 1*

<sup>21</sup> Inwentaryzacja, stosownie do § 13 Procedury, zawierać winna: część opisową (określenie nazwy gatunku drzew i krzewów w języku polskim i łacińskim; pomiary dendrologiczne obejmujące w przypadku drzew obwód pnia, wysokość oraz średnica korony; określenie stanu sanitarnego, uwagi i zalecenia dotyczące pielęgnacji, wycinki, przesadzenia; zalecenia dotyczące zabezpieczenia) oraz część graficzną (lokalizację w odniesieniu do linii kolejowej oraz granicy innych elementów infrastruktury kolejowej wraz z oznaczeniem numerycznym, oznaczenie liczbowe, dokumentację fotograficzną, określenie wieku drzewostanu na podstawie metody prof. Longina Majdeckiego).

<sup>22</sup> PLH080002, PLB080005, PLH080001, PLB080004, PLH080046, PLH080006, PLC080001, PLB080002, PLH080067, PLH080037, PLB080011, PLB020005, PLH020050, PLH080044, PLH080070, PLH080028, PLH080031, PLB030011, PLH080008, PLH320038, PLB320015.

kwietnia 2014 r.). Nie ma, więc znaczenia, czy drzewa rosną w lesie, na gruncie prywatnym, czy objętym ochroną jedną z form ochrony przyrody, w tym ochroną obszaru Natura 2000. Oznacza to, że w tym ostatnim przypadku z usunięciem drzew nie będzie wiązał się obowiązek przeprowadzenia postępowania na podstawie ustawy o ochronie środowiska.

(akta kontroli str. 1291-1300)

1.5. W sprawozdaniu o udzielonych przez Zakład zamówieniach za rok 2017 wykazano m.in., że udzielano: - zamówienia sektorowe o wartości przekraczającej wyrażoną w złotych równowartość kwoty, o której mowa w art. 4 pkt 8 ustawy PZP<sup>23</sup> i mniejszej od kwot określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ww. ustawy, w tym; na roboty budowlane o wartości 21.476.693,06 zł, na dostawy o wartości 2.585.483,01 zł, na usługi o wartości 7.079.694,53 zł, - zamówienia sektorowe o wartości równej lub przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ww. ustawy o wartości 6.750.778,87 zł, - zamówienia z wyłączeniem procedur określonych przepisami ustawy PZP, tj., których wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty, o której mowa w art. 4 pkt 8 ww. ustawy o wartości 8.463.488,45 zł i które zostały udzielone podmiotom powiązanim z zamawiającym w sposób, o którym mowa w art. 136 ust. 1 ww. ustawy o wartości 21.719.620,31 zł.

W sprawozdaniu o udzielonych przez Zakład zamówieniach za rok 2018 wykazano m.in., że udzielono odpowiednio zamówienia na kwoty: - 10.816.720,35 zł, 619.532 zł, 4.747.314,66 zł, - 8.986.395,22 zł, - 7.780.865,61 zł i 18.862.433,71 zł.

(akta kontroli str. 234-250)

PKP PLK S.A. udzielało zamówień na podstawie: PZP, Regulaminu udzielania zamówień przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na dostawy, usługi oraz na roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa *Prawo zamówień publicznych* (dalej: *Regulaminu*), Regulaminu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielania „podprogowych” zamówień sektorowych, finansowanych z udziałem środków publicznych w tym pochodzących z budżetu UE.

W § 2 ww. Regulaminu zapisano m.in., że ma on zastosowanie do udzielania zamówień: 1) podprogowych finansowanych ze środków własnych, dotacji budżetowych, funduszu kolejowego oraz kredytów i pożyczek, obligacji, których wartość szacunkowa jest mniejsza, niż określona w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów, wydanym na podstawie art. 11 ust. 8 PZP, 2) udzielanych na podstawie art. 136, 137 i 138 PZP, 3) wspólnych udzielanych na podstawie *Porozumienia o utworzeniu wspólnej Grupy Zakładowej PKP S.A.* z dnia 2 stycznia 2013 r.

(akta kontroli str. 1014-1065)

Zamówienia związane z urządzeniem i utrzymaniem pasów ppoż.<sup>24</sup> były udzielane przez Zakład w kontrolowanym okresie na podstawie PZP oraz ww. Regulaminu.

Łącznie przeprowadzono w tym zakresie 8 następujących postępowań:

- w 2017 r. przeprowadzono trzy postępowania, w tym jedno postępowanie na podstawie PZP w trybie przetargu nieograniczonego<sup>25</sup>, oraz dwa postępowania na podstawie Regulaminu w trybie przetargów nieograniczonych<sup>26</sup>;

<sup>23</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1986, ze zm.) – dalej: ustawa PZP lub PZP.

<sup>24</sup> W kontrolowanym okresie nie przeprowadzono postępowań na przeprowadzenie inwentaryzacji drzew i krzewów znajdujących się przy liniach kolejowych.

<sup>25</sup> Ogłoszenie o zamówieniu nr 2017/S022-038089 z 01.02.2017 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia nr 2017/S123-250403 z 30.06.2017 r.

<sup>26</sup> 1) Ogłoszenie o zamówieniu z 21.02.2017 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z 09.03.2017 r. 2) Ogłoszenie o zamówieniu z 26.04.2017 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z 08.05.2017 r.

- w 2018 r. przeprowadzono cztery postępowania, w tym trzy postępowania na podstawie PZP w trybie przetargu nieograniczonego<sup>27</sup>, oraz jedno postępowanie na podstawie Regulaminu w trybie zapytania ofertowego otwartego<sup>28</sup>;
- w 2019 r. (do 31.08.2019 r.) przeprowadzono jedno postępowanie - na podstawie Regulaminu w trybie zapytania ofertowego otwartego<sup>29</sup>.

Z wykonawcami prac polegających na urządzaniu i utrzymywaniu pasów ppoż. przy liniach kolejowych Zakład zawierał następujące umowy:

- w 2017 r. zawarto 14 umów na kwotę 6.990.547,72 zł i wypłacono im kwotę 5.865.588,43 zł;
- w 2018 r. zawarto 21 umów na kwotę 9.194.167,58 zł i wypłacono im kwotę 6.701.993,86 zł;
- do 31.08.2019 r. z jednym wykonawcą umowę na kwotę 243.067,29 zł i wypłacono wykonawcy kwotę 237.761,61 zł.

Wszystkie ww. zadania realizowano ze środków własnych Zakładu.

(akta kontroli str. 1214-1217)

Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Audytu i Kontroli (Biuro) przeprowadziło w Zakładzie dwie kontrole dotyczące prowadzenia przez Zakład postępowań związanych z pasami ppoż. (pkt 2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

W związku z powyższym analizą NIK objęto następujące cztery inne postępowania o udzielenie zamówień o najwyższych wartościach oraz umowy im odpowiadające, w tym dwa postępowania przeprowadzone w 2018 r., na podstawie PZP, które dotyczyły wykonania nowych pasów ppoż., oraz dwa postępowania przeprowadzone w 2017 r., na podstawie Regulaminu, które dotyczyły wykonania mineralizacji pasów ppoż. (w kontrolowanym przez NIK okresie nie przeprowadzono postępowań dotyczących wykonania inwentaryzacji drzew i krzewów oraz wyznaczania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład):

1) Wykonanie nowych pasów ppoż. wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (zadanie nr 2). Umowę z Wykonawcą podpisano 19.06.2018 r. Zamówienie udzielone na podstawie ustawy PZP.

2) Wykonanie nowych pasów ppoż. wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (zadanie nr 1). Umowę z Wykonawcą podpisano 17.09.2018 r. Zamówienie udzielone na podstawie ustawy PZP.

3) *Orka pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze*<sup>30</sup> – zadanie nr 1, sekcja eksploatacyjna Zakładu w Czerwieńsku. Umowę z Wykonawcą podpisano 10.03.2017 r. Zamówienie udzielone na podstawie Regulaminu.

4) *Orka pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze, sekcja eksploatacyjna Zakładu w Zbąszynku*. Umowę z Wykonawcą podpisano 15.05.2017 r. Zamówienie udzielone na podstawie Regulaminu.

(akta kontroli str. 780-927, 933-1009, 1066-1110)

<sup>27</sup> 1) Ogłoszenie o zamówieniu nr 2018/S046-101807 z 07.03.2018 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia nr 2018/S136-311784 z 18.07.2018 r.; 2) Ogłoszenie o zamówieniu nr 2018/S136-311756 z 18.07.2018 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia nr 2018/S192-435139 z 05.10.2018 r.; 3) Ogłoszenie o zamówieniu nr 2018/S173-393412 z 08.09.2018 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia nr 2018/S221-506823 z 16.1.2018 r.

<sup>28</sup> Ogłoszenie o zamówieniu z 21.06.2018 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z 02.07.2018 r.

<sup>29</sup> Ogłoszenie o zamówieniu z 08.03.2019 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z 25.03.2019 r.

<sup>30</sup> Prowadząc postępowania związane z wylonieniem wykonawcy prac polegających na mineralizacji pasów ppoż. oraz zawierając umowy na wykonanie tych prac w Zakładzie posługiwano się pojęciem: *orka pasów ppoż.*

Mineralizacja pasa przeciwpożarowego (orka pasa przeciwpożarowego) – wykonanie bruzdy, oczyszczonej z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, a na gruntach torfiastych - posypanie takiego gruntu warstwą piasku o grubości od 0,01 m do 0,02 m. Bruzdę może stanowić inna powierzchnia pozbawiona materiałów palnych (§ 9 ust. 2 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 - Dz. U. z 2014 r. poz. 1227).

Ad 1) Wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (umowa nr 73/208/0025/18/Z/O z 19.06.2018 r.) – zamówienie na podstawie ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

Rodzaj zamówienia – usługa. Szacunkową wartość zamówienia określono na 9.000.000 zł netto (w tym zadania nr 2 na 1.310.078 zł). Data i podstawa ustalenia wartości szacunkowej zamówienia - 13.12.2017 r. na podstawie rozeznania rynku i kalkulacji własnej. Data zamieszczenia ogłoszenia o zamówieniu na stronie internetowej UPUE - 05.03.2018 r. (za pośrednictwem strony internetowej <https://simap.ted.europa.eu>). Data składania i otwarcia ofert na zadanie nr 2 – 20.04.2018 r., ilość złożonych ofert 4 (oferty złożone w terminie). Data i sposób przekazania wykonawcom ogłoszenia o wyborze oferty najkorzystniejszej - 28.05.2018 r. zamieszczono ogłoszenie na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A., przekazano wykonawcom drogą email, oraz w formie papierowej pocztą tradycyjną. Data zawarcia umowy z wykonawcą - 19.06.2018 r. (wykonawca firma *BKW*). Wartość udzielonego zamówienia (z VAT) – 1.220.361,23 zł.

Prawidłowo określono rodzaj zamówienia, powołano komisję do przeprowadzenia postępowania oraz określono organizację, skład, tryb pracy i zakres obowiązków członków komisji. Osoby te złożyły oświadczenia o bezstronności. Zamawiający w prawidłowy sposób wyznaczył termin składania ofert. Żądał od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Prawidłowo określono kryteria oceny ofert.

(akta kontroli str. 933-969)

Ad 2) Wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez Wykonawcę pozyskanego drewna na terenie ZLK w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych (umowa nr 73/208/0061/18/Z/O z 17.09.2018 r.) – zamówienie na podstawie ustawy – *Prawo zamówień publicznych*.

Rodzaj zamówienia – usługa. Szacunkową wartość zamówienia określono na 1.834.723,70 zł netto (w tym zadania nr 1 na 682.050,40 zł). Data i podstawa ustalenia wartości szacunkowej zamówienia - 05.07.2018 r. na podstawie rozeznania rynku. Data zamieszczenia ogłoszenia o zamówieniu na stronie internetowej UPUE - 18.07.2018 r. (za pośrednictwem strony internetowej <https://simap.ted.europa.eu>). Data składania i otwarcia ofert na zadanie nr 1 – 27.08.2018 r., ilość złożonych ofert: 4 (oferty złożone w terminie). Data i sposób przekazania wykonawcom ogłoszenia o wyborze oferty najkorzystniejszej - 06.09.2018 r. zamieszczono ogłoszenie na Platformie Zakupowej PKP PLK S.A., przekazano ogłoszenie wykonawcom drogą email, oraz w formie papierowej pocztą tradycyjną. Data zawarcia umowy z wykonawcą - 17.09.2018 r. (wykonawca firma *Acer*). Wartość udzielonego zamówienia (z VAT) – 725.602,92 zł.

Prawidłowo określono rodzaj zamówienia, powołano komisję do przeprowadzenia postępowania oraz określono organizację, skład, tryb pracy i zakres obowiązków członków komisji. Osoby te złożyły oświadczenia o bezstronności. Zamawiający w prawidłowy sposób wyznaczył termin składania ofert. Żądał od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Prawidłowo określono kryteria oceny ofert.

(akta kontroli str. 970-1009)

Ad 3) *Orka pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze* (umowa nr 73/208/0004/17/Z/O z 10.03.2017 r.) – zamówienie regulaminowe w trybie przetargu nieograniczonego.

Szacunkową wartość usługi (3 zadań<sup>31</sup>) określono 01.02.2017 r. na kwotę 320.000 zł. Wniosek w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania wynikającego

<sup>31</sup> Zadanie nr 1 – Orka pasów ppoż. na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Czerwieńsku (szacunkowa wartość usługi 145.000 zł),

z ww. zamówienia został sporządzony 01.02.2017 r. Na dzień 01.03.2017 r. wyznaczono termin składania ofert. Wpłynęły cztery oferty. Pismami z 09.03.2017 r. wykonawców poinformowano o wyniku postępowania i wyborze ofert. W dniu 10.03.2017 r. zawarto z wykonawcą, tj. firmą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe umowę na kwotę 118.316,50 zł brutto – zadanie nr 1<sup>32</sup>.

Prawidłowo określono rodzaj zamówienia, powołano komisję do przeprowadzenia postępowania oraz określono organizację, skład, tryb pracy i zakres obowiązków członków komisji. Osoby te złożyły oświadczenia o bezstronności. Zamawiający w prawidłowy sposób wyznaczył termin składania ofert. Żądał od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Zamawiający żądał od potencjalnych wykonawców wniesienia wadium. Prawidłowo określono kryteria oceny ofert.

(akta kontroli str. 780-874)

Ad 4) *Orka pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie ZLK w Zielonej Górze* (umowa nr 73/208/0019/17/Z/O z 15.05.2017 r.) – zamówienie regulaminowe w trybie przetargu nieograniczonego.

Szacunkową wartość usługi określono 13.03.2017 r. na kwotę 45.000 zł. Wniosek w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania wynikającego z ww. zamówienia został sporządzony 28.03.2017 r. Zaproszenia do złożenia ofert wystosowano do 8 wykonawców. Na dzień 05.05.2017 r. wyznaczono termin składania ofert. Wpłynęły dwie oferty. W dniu 08.05.2017 r. wykonawców poinformowano o wyniku postępowania i wyborze ofert. W dniu 15.05.2017 r. zawarto z wykonawcą, tj. firmą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe umowę na kwotę 48.619,15 zł brutto.

Prawidłowo określono rodzaj zamówienia, powołano komisję do przeprowadzenia postępowania oraz określono organizację, skład, tryb pracy i zakres obowiązków członków komisji. Osoby te złożyły oświadczenia o bezstronności. Zamawiający w prawidłowy sposób wyznaczył termin składania ofert. Żądał od wykonawców wyłącznie oświadczeń lub dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania. Zamawiający żądał od potencjalnych wykonawców wniesienia wadium. Prawidłowo określono kryteria oceny ofert.

(akta kontroli str. 875-927)

Realizacja powyższych umów przedstawiała się następująco:

Ad. 1) Umową z 19.06.2018 r. zlecono wykonawcy, tj. firmie *BKW*, wykonanie pasów ppoż. na wytypowanych liniach kolejowych w okresie do 15.12.2018 r. za kwotę brutto 1.220.361,23 zł. W umowie określono m.in. zasady zabezpieczenia należytego wykonania umowy i zasady zapłaty kar umownych.

W protokołach odbiorów (w związku z uwagami i usterkami) zobowiązywano Wykonawcę do usuwania usterek, które Wykonawca usunął. Z uwagi m.in. na podmokły teren Wykonawca nie wykonał mineralizacji pasów ppoż. na wyszczególnionych w protokołach odbiorów odcinkach linii kolejowych. Zakład obniżył wykonawcy z tego tytułu wynagrodzenie. Łącznie wypłacono wykonawcy (do 26.11.2019 r.) tytułem realizacji umowy netto 1.169.768,63 zł.

(akta kontroli str. 1066-1086, 1479-1527, 1585)

Ad. 2) Umową z 17.09.2018 r. zlecono wykonawcy, tj. firmie *Acer*, wykonanie pasów ppoż. na wytypowanych liniach kolejowych w okresie do 15.12.2018 r. za kwotę brutto 725.602,92 zł. W umowie określono m.in. zasady zabezpieczenia należytego wykonania umowy i zasady zapłaty kar umownych. W protokole odbioru (w związku z

---

Zadanie nr 2 - Orka pasów ppoż. na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Krzyżu (szacunkowa wartość usługi 115.000 zł),  
Zadanie nr 3 - Orka pasów ppoż. na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Zbąszynku (szacunkowa wartość usługi 60.000 zł).

<sup>32</sup> W dniu 10.03.2017 r. zawarto z wykonawcą, tj. firmą *Drewnex* umowę na kwotę 92.014,70 zł brutto – zadanie nr 2. Komisja powołana do przeprowadzenia ww. postępowania nie dokonała wyboru wykonawcy zadania nr 3, gdyż nie wpłynęła żadna oferta na wykonanie tych prac.

usterkami) zobowiązywano Wykonawcę do usunięcia usterek, które Wykonawca usunął.

Łącznie wypłacono wykonawcy (do 26.11.2019 r.) tytułem realizacji umowy 725.602,92 zł brutto.

(akta kontroli str. 1087-1092, 1344-1359, 1585)

Ad. 3) Umową z 10.03.2017 r. zlecono Wykonawcy, tj. firmie Przedsiębiorstwo Wielobranżowe (zadanie nr 1) wykonanie do 30.04.2017 r. mineralizacji pasów ppoż. w wybranych lokalizacjach za kwotę brutto 118.316,50 zł.

W umowie określono m.in. zasady zabezpieczenia należytego wykonania umowy i zasady zapłaty kar umownych.

W protokole odbioru końcowego z 12.05.2017 r. zapisano, iż prace były wykonane zgodnie z umową i bez uwag. Wykonawcy wypłacono tytułem realizacji umowy 118.316,50 zł.

(akta kontroli str. 1093-1098)

Ad. 4) Umową z 15.05.2017 r. zlecono wykonawcy, tj. firmie Przedsiębiorstwo Wielobranżowe wykonanie do 15.06.2017 r. mineralizacji pasów ppoż. w wybranych lokalizacjach za kwotę brutto 48.619,15 zł. W umowie określono m.in. zasady zabezpieczenia należytego wykonania umowy i zasady zapłaty kar umownych.

W protokole odbioru końcowego z 27.06.2017 r. zapisano, iż z powodu m.in. występowania terenów bagnistych Wykonawca nie wykonał mineralizacji pasów ppoż. w wyszczególnionych w protokole lokalizacjach. Wykonawca wystawił fakturę za wykonanie ww. prac na obniżoną kwotę 47.849,62 zł. Wykonawcy tytułem realizacji umowy wypłacono 47.849,62 zł.

(akta kontroli str. 1099-1110)

**1.6.** Jednolite zasady rachunkowości i zakładowy plan kont PKP PLK S.A. został przyjęty uchwałą Zarządu z dnia 27.12.2018 r.<sup>33</sup>.

W 2017 r. Zakład poniósł koszty ogółem w kwocie 250.621.541,86 zł, w 2018 r. w kwocie 267.725.594,87 zł, w 2019 r. (do końca października) 229.115.951,71 zł.

(akta kontroli str. 1112, 1342-1343, 1351-1379)

W ewidencji kosztów Zakładu koszty ponoszonych nakładów na urządzenie i utrzymanie pasów ppoż. wykazywane były w programie SAP ERP<sup>34</sup> w układzie określonym w uchwałach Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podczas kontroli NIK obowiązywała w tym zakresie uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 16.04.2019 r.<sup>35</sup>.

(akta kontroli str. 251-253)

PKP PLK S.A. Biuro Dróg Kolejowych (*Biuro*) Wydział programów zadaniowych drogi kolejowej pismem z 29.09.2016 r., w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2017 r., poprosiło Zakład o przygotowanie planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowych na wycinkę drzew i urządzenia 4 metrowych pasów ppoż. w wysokości 6.500 tys. zł.

Biuro pismem z 06.10.2017 r. poinformowało Zakład, że w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2018 r. prosi o przygotowanie planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowych na wycinkę drzew i urządzenia 4 metrowych pasów ppoż. w wysokości 9.000 tys. zł.

Biuro pismem z 31.10.2018 r. poinformowało Zakład, że w związku z trwającymi pracami nad planem działalności PKP PLK S.A. na rok 2019 r. prosi o przygotowanie

<sup>33</sup> Uchwała nr 1095/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 grudnia 2018 r. zatwierdzona uchwałą nr 5/2019 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 lutego 2019 r. (ze zm.).

<sup>34</sup> Zakład wykorzystuje następujące oprogramowanie firmy SAP do planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP): SAP ERP – zintegrowany modułowy pakiet oprogramowania ERP stworzony przez SAP, wspierający zarządzanie w dużych i średnich organizacjach różnych branż ([https://pl.wikipedia.org/wiki/SAP\\_ERP#cite\\_note-1](https://pl.wikipedia.org/wiki/SAP_ERP#cite_note-1); dostęp 01.10.2019 r.).

<sup>35</sup> Załącznik do uchwały Nr 243/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 kwietnia 2019 r. – Wykaz obiektów kontrolingowych wraz z komentarzem.



planu rzeczowo-finansowego branży drogowej przyjmując kwotę środków finansowe na wycinkę drzew i urządzenie nowych pasów ppoż. w wysokości 2.000 tys. zł.

W trzech ww. pismach zapisano, że przy planowaniu robót należy zwrócić szczególną uwagę na wycinkę drzew, mineralizację i urządzenie nowych 4 metrowych pasów ppoż.

Zakład zgodnie z ww. pismami Biura zaplanował na realizację zadań związanych z pasami ppoż. na 2017 r. kwotę 6.500 tys. zł, na 2018 r. kwotę 9.000 tys. zł, natomiast na 2019 r. kwotę 2.000 tys. zł.

(akta kontroli str. 408-415)

Według ewidencji księgowej Zakładu w 2017 r. poniesiono koszty na tworzenie i utrzymywanie pasów ppoż. ogółem w kwocie 8.355.613,62 zł<sup>36</sup>, w tym: - usługi obce (prace zlecane wykonawcom zewnętrznym) 7.018.407,20 zł, - system gospodarczy (prace wykonywane przez pracowników Zakładu) 1.337.206,42 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1.217.243,61 zł, oraz paliwo i materiały 119.962,81 zł).

W 2018 r. ogółem 10.776.583,51 zł, w tym odpowiednio: - usługi obce 9.440.928,53 zł, - system gospodarczy 1.335.654,98 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1.165.124,20 zł, oraz paliwo i materiały 170.530,78 zł).

W 2019 r. (do 31.10.2019 r.) ogółem 1.728.325,64 zł, w tym odpowiednio: - usługi obce 570.774,95 zł, - system gospodarczy 1.157.550,69 zł (w tym wynagrodzenia i pochodne pracowników Zakładu 1.029.618,35 zł, oraz paliwo i materiały 127.932,34 zł).

(akta kontroli str. 254, 1113, 1278-1284)

Według ZLK zapotrzebowanie na środki finansowe (na rok 2020 oraz lata kolejne) dotyczące wykonania wszystkich prac polegających na urządzeniu i utrzymywaniu pasów ppoż. na terenie działania ZLK (wg stanu na dzień 31.10.2019 r.) przedstawiało się następująco:

Ogółem 586.566,20 zł, w tym: 1) szacunkowe koszty wycinki drzew i krzewów oraz wykonania nowych pasów ppoż. to kwota 195.325 zł, 2) szacunkowe koszty mineralizacji pasów ppoż. rocznie to kwota 391.241,20 zł.

(akta kontroli str. 1285)

**1.7.** Odnośnie ograniczeń związanych z realizacją zadań dotyczących urządzania i utrzymywania pasów ppoż. Dyrektor Zakładu wyjaśnił m.in., że:

1. Brak jest bezpośredniego wskazania w ustawie o *transporcie kolejowym* trybu uzyskania zezwolenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej na usunięcie drzew związanych z wykonaniem pasów ppoż. niezależnie od odległości od torów, wobec obowiązku budowy pasów ppoż. Ustawa o *transporcie kolejowym*, ani rozporządzenia nie regulują bezpośrednio tej kwestii. Wyraźnie jest wskazana odległość od torów dla budynków (20 m) i drzew (15 m), a brak odległości i trybu dla pasów ppoż.
2. Bezpodstawne jest wymaganie przez nadleśnictwa uzyskania przez Zakład wyłączenia z produkcji leśnej terenów przeznaczonych na ppoż. i pas bezpieczeństwa w odległości nieprzekraczającej 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego.
3. Protesty mieszkańców i organizacji ochrony środowiska oraz konserwatora zabytków, nie pozwalają na prowadzenie wycinki drzew i krzewów niezależnie od ich odległości od torów, dokonując subiektywnej oceny zagrożenia wg własnego uznania, a nie obowiązujących przepisów.
4. Zawiadamianie przez starostwa PLK i stron tylko poprzez publiczne obwieszczenia.
5. Wymagania starostw w zakresie wniosku o wydanie zezwolenia na usunięcie drzew

<sup>36</sup> Do kosztów prac związanych z tworzeniem i utrzymywaniem pasów ppoż. nie wliczono kosztów odchwaszczania torów kolejowych, tj. zakupu paliwa i materiałów oraz wynagrodzeń i pochodnych pracowników Zakładu zajmujących się odchwaszczaniem torów kolejowych (odchwaszczanie torów kolejowych nie jest związane z tworzeniem oraz utrzymywaniem pasów ppoż.).

zagrożających bezpieczeństwu prowadzenia ruchu kolejowego niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

6. Bezpodstawne wyznaczanie przez Starostwo terminu wycinki drzew, co wpływa na konieczność powtarzania procedur i analizy całej sprawy od początku, mimo że drzewa nie zostały wycięte, a więc sytuacja na gruncie nie uległa zmianie.

7. Wstęp na tereny sąsiednie, przylegające do obszarów kolejowych, niebędące w zarządzie PKP PLK S.A. Obowiązujące przepisy nie rozwiązują sprawy wejścia na obcą działkę (prywatną, nadleśnictwa, gminną, drogową) dla wykonania pasów ppoż., przy jednoczesnym narzuceniu na zarządcę linii kolejowych obowiązków wykonania pasów ppoż. na tych obcych działkach.

8. Nierozwiązana na szczeblu ministerstw ostatecznie sprawa odszkodowania za wycięte drzewa.

9. Żądania ze strony nadleśnictw prowadzenia gospodarki leśnej i odzysku drewna, jakie miałyby otrzymać nadleśnictwo, gdyby samo wycięło drzewa kolidujące z pasami ppoż., oczekując przekazania sortymentu drzew w całości staraniem i na koszt PLK.

10. Brak wystarczających środków finansowych na tworzenie pasów ppoż. w terminach, które wynikałyby z przedłużonych procedur starostw i odmów właścicieli działek prywatnych.

(akta kontroli str. 760-768)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W obowiązującej karcie opisu stanowiska pracy pracownika Zakładu z 01.01.2014 r. zapisano, iż pracownik jest zatrudniony w dziale nawierzchni, obiektów inżynieryjnych, budynków i budowli na stanowisku ds. nawierzchni i podtorza. Z obowiązującego Regulaminu organizacyjnego Zakładu (ostatnia zmiana Regulaminu organizacyjnego Zakładu została wprowadzona decyzją Dyrektora Zakładu nr 03/2019 z dnia 01.05.2019 r.) wynika natomiast, iż został utworzony dział dróg kolejowych i ochrony środowiska oraz stanowisko specjalisty ds. nawierzchni i podtorza.

W obowiązującej karcie opisu stanowiska pracy pracownika Zakładu z 01.01.2011 r. zapisano, iż pracownik jest zatrudniony w dziale zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony ppoż. i ochrony środowiska na stanowisku naczelnika działu technicznego. Z obowiązującego regulaminu organizacyjnego Zakładu wynika natomiast, iż zostało utworzone samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy (swst) ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony ppoż. oraz stanowisko kierującego swst. (starszego specjalisty).

W obowiązującej karcie opisu stanowiska pracy pracownika Zakładu (data objęcia stanowiska 31.12.2010 r.) zapisano, iż jest on zatrudniony w dziale zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony ppoż. i ochrony środowiska na stanowisku ds. ochrony przeciwpożarowej. Z obowiązującego regulaminu organizacyjnego Zakładu wynika natomiast, iż zostało utworzone samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy (swst) ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony ppoż. oraz stanowisko referendarza ds. ochrony przeciwpożarowej.

Karty opisów stanowisk pracy trzech ww. pracowników Zakładu nie odpowiadały zapisom obowiązującego Regulaminu organizacyjnego Zakładu.

(akta kontroli str. 723-736, 1598-1604)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił m.in., że: *karty opisów stanowisk pracy ww. pracowników Zakładu nie odpowiadają zapisom obowiązującego Regulaminu organizacyjnego Zakładu z uwagi na przeoczenie, gdyż nie były zmieniane wraz z wprowadzaniem nowych Regulaminów organizacyjnych Zakładu. Zadeklarował, że w najbliższym czasie zostaną one zaktualizowane i dostosowane do zapisów Regulaminu organizacyjnego Zakładu.*

(akta kontroli str. 1114)

2. PKP PLK S.A. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydział Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej trzema pismami z 2018 r. i 2019 r.<sup>37</sup> wnosił o przesłanie przez Zakład sprawozdań rocznych za 2017 r., 2018 r. oraz sprawozdania za I półrocze 2019 r. z zakresu m.in. kosztów poniesionych na urządzenie i utrzymanie pasów ppoż. przy liniach kolejowych.

W sporządzonych przez pracownika ZLK zatrudnionego na stanowisku pracy ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej 3 poniżej opisanych sprawozdaniach zapisano m.in., że: 1) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres 2017 r.”, iż w 2017 r. na utrzymanie pasów ppoż. wydatkowano 302.157,35 zł (konto 42), w tym na mineralizację pasów systemem zleconym taką samą kwotą (302.157,35 zł) oraz na wykonanie nowych 4 m pasów ppoż. kwotę 6.311.738,21 zł; 2) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres 2018 r.”, iż w 2018 r. na utrzymanie pasów ppoż. wydatkowano 0 zł (konto 42)<sup>38</sup>, w tym na mineralizację pasów systemem zleconym 1.093.196 zł oraz łącznie koszty poniesione na urządzenie nowych pasów ppoż. 1.093.196 zł; 3) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres I półrocza 2019 r.”, iż w I półroczu 2019 r. na utrzymanie pasów ppoż. wydatkowano 240.593,61 zł (konto 42), w tym na mineralizację pasów systemem zleconym taką samą kwotą oraz łącznie na cele ochrony ppoż. taką samą kwotą.

W objaśnieniach do sporządzania ww. sprawozdań zapisano, iż dane finansowe potrzebne do sporządzenia sprawozdań należy uzyskać z komórki ds. rachunkowości i finansów Zakładu.

Dane wykazane w ww. sprawozdaniach te nie odpowiadały danym ujętym w ewidencji księgowej Zakładu.

I tak: Według ewidencji księgowej Zakładu koszty te (w odróżnieniu od kosztów wyszczególnionych w ww. sprawozdaniach) przedstawiały się następująco:

W 2017 r. na utrzymanie pasów ppoż. (stanowisko kosztów 42) wydatkowano 882.060,65 zł. W 2018 r. na utrzymanie pasów ppoż. wydatkowano 1.278.162,34 zł (stanowisko kosztów 42), koszty poniesione na urządzenie nowych pasów ppoż. 1.326.028,34 zł. W I półroczu 2019 r. na utrzymanie pasów ppoż. wydatkowano 317.649,79,61 zł (stanowisko kosztów 42).

(akta kontroli str. 485-640, 1010-1012, 1210, 1598-1604)

Pracownik zatrudniony na stanowisku ds. zaplecza technicznego, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej wyjaśnił, że: *danymi finansowymi do sporządzenia ww. sprawozdań nie uzyskiwałem z komórki ds. rachunkowości i finansów Zakładu. Dane wykazane w sprawozdaniach nie odpowiadają danym zawartym w ewidencji księgowej Zakładu dlatego, iż dane te uzyskiwałem od pracownika pracującego w dziale nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków, budowli i ochrony środowiska Zakładu i zajmującej się zagadnieniami podtorzy i terenów kolejowych. Dane te dotyczyły tylko systemu zleconego, bez kosztów tych prac wykonanych przez pracowników Zakładu systemem gospodarczym, tj. m.in. mineralizacji pasów ppoż. dokonywanych własnym sprzętem Zakładu. Uzyskiwane dane dotyczyły m.in. kwot zawartych w umowach z wykonawcami i kwot zapłaconych. Podczas kontroli NIK okazało się, że kwoty te różniły się od kwot wykazanych w ewidencji księgowej Zakładu. Deklaruję, że przy sporządzaniu kolejnych sprawozdań dane do ich wypełnienia będę każdorazowo uzyskiwał z komórki ds. rachunkowości i finansów Zakładu.*

(akta kontroli str. 1211-1213)

<sup>37</sup> Z 03.01.2018 r., 03.01.2019 r. oraz z 01.07.2019 r.

<sup>38</sup> W tabeli wyszczególniono kwotę 47.866 zł

3. W sporządzonym przez specjalistę w dziale gospodarki materiałowej i zamówień Zakładu protokole postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego<sup>39</sup> (w wyniku przeprowadzenia tego postępowania podpisano umowę nr 73/208/0061/18/Z/O dnia 17.09.2018 r. na kwotę 725.602,92 zł) zatwierdzonym przez Dyrektora Zakładu 05.10.2018 r. zapisano, iż ogłoszenie o ww. zamówieniu zostało przekazane Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej (UPUL) w dniu 5 marca 2018 r., tymczasem z dokumentacji Zakładu oraz ze strony internetowej UPUL wynikało, że ogłoszenie to zostało przekazane UPUL ponad 4 miesiące później, tj. 13 lipca 2018 r.

(akta kontroli str. 970-992, 1598-1604)

Specjalista w dziale gospodarki materiałowej i zamówień Zakładu wyjaśnił, że: *zapis ten został umieszczony w protokole w wyniku mojego przeoczenia, gdyż korzystałem przy sporządzeniu tego protokołu z wzoru używanego do opisanie poprzedniego przetargu nieograniczonego.*

(akta kontroli str. 1111)

4. Pracownik Zakładu uczestniczący w kontrolach PSP dotyczących pasów ppoż. przy liniach kolejowych podpisywał bez uwag w 2017 r., 2018 r. oraz w 2019 r. protokoły czynności kontrolno-rozpoznawczych komend PSP, pomimo że w protokołach nie była określona lokalizacja pasów objęta oględzinami (kilometraż), oraz strona linii kolejowej (prawa/lewa). Dotyczyło to np. protokołów: - KM PSP w Zielonej Górze z 29.03.2017 r., 13.04.2017 r., - KP PSP w Słubicach z 24.05.2017 r., - KP PSP w Sulęcinie z 24.05.2017 r., - KM PSP w Zielonej Górze z 18.04.2018 r., - KP PSP w Sulęcinie z 24.04.2018 r., - KM PSP w Zielonej Górze z 24.04.2019 r.

(akta kontroli str. 417-655, 1598-1604)

Pracownik uczestniczący w ww. kontrolach PSP wyjaśnił, m.in., że: *uczestnicząc w kontrolach PSP dotyczących pasów ppoż. przy liniach kolejowych podpisywałem w 2017 r., 2018 r. oraz w 2019 r. protokoły czynności kontrolno-rozpoznawczych komend PSP, gdzie w wielu przypadkach nie była określona lokalizacja pasów objęta oględzinami (kilometraż), oraz strona linii kolejowej (prawa/lewa). Wiedziałem gdzie była przeprowadzana dana kontrola i w tych miejscach w przypadku uwag PSP wykonywaliśmy mineralizację pasów ppoż. Deklaruję, że w przyszłości będę żądał wykazywania w protokołach kontroli PSP dokładnego kilometrażu linii kolejowej i strony linii kolejowej.*

(akta kontroli str. 1211-1213)

5. Analiza zapisów trzech umów zawartych z wykonawcami prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. przy liniach kolejowych oraz wykonania prac i rozliczeń z tych tytułów wykazała, że:

1) W umowie zawartej z wykonawcą prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej nr 275<sup>40</sup>, tj. firmą BKW zapisano m.in., iż Wykonawca będzie świadczył usługi do 15.12.2018 r. i tytułem realizacji umowy (zadania nr 2 – wykonania pasów ppoż. o długości 32,370 km wzdłuż linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór-Gubinek na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Czerwieńsku) otrzyma kwotę 1.220.361,23 zł<sup>41</sup>. Podstawę do wystawienia faktury stanowić winien podpisany przez Zamawiającego oraz Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi,

<sup>39</sup> Nr sprawy 0773/IZ17GM/14710/04371/18/P,

<sup>40</sup> Umowa nr 73/208/0025/18/Z/O z 19.06.2018 r. zawarta pomiędzy Zakładem a firmą BKW. Przedmiotem umowy było świadczenie przez Wykonawcę prac polegających na: *Wykonaniu nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez wykonawcę pozyskanego drewna na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych.*

<sup>41</sup> Netto 1.129.964,10 zł.

niezawierający żadnych uwag lub zaleceń, sporządzony wg wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do umowy.

W protokole odbioru końcowego z 16.11.2018 r. nie zapisano, czy komisja dokonała odbioru prac, czy nie dokonała ich odbioru. W uwagach zapisano, iż stwierdzono usterki, nie wyznaczono jednak terminu ich usunięcia.

W dniu 16.11.2018 r. wykonawca sporządził fakturę za wykonanie umowy na kwotę 734.576,58 zł. Pismem z 29.11.2019 r. poinformowano wykonawcę, że zostało zablokowane wynagrodzenie z tytułu realizacji ww. umowy na kwotę 25.000 zł do czasu usunięcia usterek stwierdzonych w protokole odbioru z 16.11.2018 r. W protokole z 21.12.2018 r. zapisano, iż pasy ppoż. są do poprawy, gdyż brak jest wymaganej szerokości pasów ppoż., teren należy uporządkować po wycince i wyznaczono termin usunięcia usterek do dnia 31.03.2019 r.

W dniu 31.12.2018 r. Wykonawca wystawił fakturę na kwotę 484.784,65 zł za wykonanie prac. Pismem z 14.01.2019 r. Zakład poinformował Wykonawcę, iż zostało zablokowane wynagrodzenie z ww. faktury w kwocie 200.000 zł i nie podlega ono wypłacie do czasu usunięcia usterek stwierdzonych w protokole odbioru z 21.12.2018 r. Wykonawca pismem z 26.03.2019 r. wniósł o przedłużenie terminu usunięcia usterek do dnia 26.04.2019 r. Pismem z 03.04.2019 r. poinformowano Wykonawcę, iż Zakład przedłuża termin usunięcia usterek do 26.04.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 06.05.2019 r. zapisano, iż w dalszym ciągu występują usterki (nie usunięto drewna po wycince, brak jest wymaganej szerokości pasów ppoż., zalegają gałęzie po wycince, nie oczyszczono terenu po wycince) komisja proponuje usunięcie usterek do 27.05.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 12.08.2019 r. zapisano, iż usunięto usterki, natomiast nie wykonanie pasów ppoż. w ilości 5,205 km wynika z trudnych warunków terenowych. W dniu 21.01.2019 r. Zakład przekazał Wykonawcy tytułem realizacji umowy 598.470,08 zł<sup>42</sup>. Do 26.11.2019 r. przekazano Wykonawcy tytułem realizacji umowy kwotę brutto 1.169.768,63 zł.

(akta kontroli str. 1066-1086, 1479-1527, 1585, 1598-1604)

2) W umowie zawartej z wykonawcą prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. wzdłuż 4 linii kolejowych<sup>43</sup> zapisano m.in., iż Wykonawca będzie świadczył usługi do 15.12.2018 r. i tytułem realizacji umowy (zadania nr 1) otrzyma kwotę 725.602,92 zł<sup>44</sup>. Podstawę do wystawienia faktury stanowić będzie podpisany przez Zamawiającego oraz Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń, sporządzony wg wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do umowy.

W protokole odbioru końcowego z 20.12.2018 r. nie zapisano, czy komisja dokonała odbioru prac, czy nie dokonała ich odbioru. W uwagach zapisano, iż stwierdzono usterki i wyznaczono termin ich usunięcia do 30.01.2019 r.

W dniu 20.12.2018 r. wykonawca sporządził fakturę za wykonanie umowy na kwotę 725.602,92 zł. Pismem z 15.01.2019 r. poinformowano wykonawcę, że zostało zablokowane wynagrodzenie z tytułu realizacji ww. umowy na kwotę 70.000 zł do czasu usunięcia usterek stwierdzonych w protokole odbioru z 20.12.2018 r.

W protokole z 27.03.2019 r. zapisano, iż usterki zostały usunięte.

W dniu 21.01.2019 r. Zakład przekazał Wykonawcy tytułem realizacji umowy (do czasu kontroli NIK nie zmieniano tej umowy, tj. nie zawierano aneksów do umowy)

<sup>42</sup> Wcześniej, tj. pismem z 18.01.2019 r. Zakład poinformował Wykonawcę, iż wynagrodzenie w kwocie 598.470,08 zł zostało odblokowane, natomiast pozostała zablokowana kwota 271.025,52 zł została przekięgowana na kaucję gwarancyjną i nie podlega zapłacie do czasu usunięcia usterek.

<sup>43</sup> Nr 14, 273, 358 i 370. Umowa nr 73/208/0061/18/Z/O z 17.09.2018 r. zawarta pomiędzy Zakładem a firmą Acer. Przedmiotem umowy było świadczenie przez Wykonawcę prac polegających na: *Wykonaniu nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez wykonawcę pozyskanego drewna na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych.*

<sup>44</sup> Netto 671.854,56 zł.

598.470,08 zł<sup>45</sup>. Pomimo upływu ponad trzech miesięcy od dnia zakończenia prac wyszczególnionych w umowie prace te nie zostały zakończone. Do dnia 26.11.2019 r. przekazano Wykonawcy tytułem realizacji umowy kwotę brutto 725.602,92 zł.

(akta kontroli str. 1087-1092, 1344-1359, 1469-1478, 1585, 1598-1604)

3) W umowie zawartej z wykonawcą prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej nr 358<sup>46</sup> zapisano m.in., iż Wykonawca będzie świadczył usługi do 15.12.2018 r. i tytułem realizacji umowy (zadania nr 6 – wykonania pasów ppoż. o długości 43,360 km wzdłuż linii kolejowej nr 358 Zbąszynek-Gubin na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Czerwieńsku) otrzyma kwotę 939.055,25 zł<sup>47</sup>. W dniu 21.12.2018 r. sporządzono protokół odbioru. Z protokołu nie wynikało, czy komisja odebrała prace, czy nie odebrała. Zapisano, iż stwierdzono usterki (m.in. brak wykonania pasów w 100% i brak wycinki krzewów 60%, drewno nieulożone w stosy, nieuporządkowany teren po wycinie) i wyznaczono termin ich usunięcia. Zapisano, iż wykonawca wyciął 28.172 drzew i nie rozliczył się z Zakładem pozyskania żadnego drzewa. W dniu 21.12.2018 r. wykonawca wystawił fakturę na kwotę 939.055,25 zł. W protokole usunięcia usterek z 10.01.2019 r. zapisano, iż pasy ppoż. są źle wykonane – do poprawy cała linia. Termin usunięcia usterek – 31.03.2019 r.

Zakład wypłacił w dniu 21.01.2019 r. Wykonawcy ww. prac kwotę 598.470,08 zł (do 09.12.2019 r. była to jedyna kwota zapłacona wykonawcy tytułem realizacji ww. zadania)<sup>48</sup>. Do czasu oględzin przeprowadzonych podczas niniejszej kontroli NIK (do 23.10.2019 r.) Wykonawca nie zakończył prac.

(akta kontroli str. 749-754, 1380-1468, 1598-1604)

Zakład wypłacał wykonawcom trzech ww. umów związanych z wykonaniem prac polegających na tworzeniu pasów ppoż. kwoty wynagrodzeń niezgodnie z postanowieniami § 7 ust. 5, 6 i 7 umów, które stanowiły, iż:

- § 7 ust. 5 – rozliczanie za wykonane usługi będzie się odbywało fakturami częściowymi w zakresie odpowiadającym poszczególnym zadaniom. Jedna faktura częściowa za jedno zadanie,
- § 7 ust. 6 - podstawę do wystawienia faktury stanowić będzie podpisany przez Zamawiającego i Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń, sporządzony wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 9 do niniejszej umowy,
- § 7 ust. 7 – zapłata wynagrodzenia nastąpi przelewem bankowym na wskazany przez Wykonawcę rachunek bankowy na podstawie prawidłowo wystawionej faktury w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia jej wystawienia Zamawiającemu (...).

Zakład dokonywał płatności wykonawcom, pomimo nie podpisania protokołów odbioru potwierdzających wykonanie usług niezawierających żadnych uwag lub zaleceń oraz zatrzymywał części kwot z faktur wystawionych przez wykonawców (blokowanie środków). Taki sposób rozliczeń nie był przewidziany w zapisach umów zawartych pomiędzy ZLK a tymi Wykonawcami.

W umowach z Wykonawcami zapisano m.in., iż w przypadku nieterminowego lub niezgodnego z umową świadczenia usług Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5% łącznej kwoty wynagrodzenia netto za dane zadanie za

<sup>45</sup> Wcześniej, tj. pismem z 18.01.2019 r. Zakład poinformował Wykonawcę, iż wynagrodzenie w kwocie 598.470,08 zł zostało odblokowane, natomiast pozostała zablokowana kwota 271.025,52 zł została przeksięgowana na kaucję gwarancyjną i nie podlega zapłacie do czasu usunięcia usterek.

<sup>46</sup> Umowa nr 73/208/0024/18/Z/O z 18.06.2018 r. zawarta pomiędzy Zakładem a firmą Atrel. Przedmiotem umowy było świadczenie przez Wykonawcę prac polegających na: *Wykonaniu nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez wykonawcę pozyskanego drewna na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych.*

<sup>47</sup> Netto 869.495,60 zł.

<sup>48</sup> Kolejne protokoły odbiorów zostały sporządzone w dniach: 19.06.2019 r., 14.08.2019 r., 14.11.2019 r., 11.12.2019 r. We wszystkich protokołach zapisywano, że komisja stwierdza uwagi dotyczące wykonanych prac.

każdy rozpoczęty dzień opóźnienia lub niezgodnej z umową usługi. Zakład nie dochodził od wykonawców ww. kar umownych.

(akta kontroli str. 1066-1092, 1344-1359, 1380-1527, 1598-1604)

Dyrektor Zakładu odnośnie nie dokonywania zmian trzech ww. umów i wypłaty wykonawcom wynagrodzeń pomimo nie sporządzenia protokołów odbiorów nie zawierających żadnych uwag lub zaleceń oraz nie dochodzenia od wykonawców kar umownych wyjaśnił, m.in., że: *PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze wypłacał wykonawcom trzech ww. umów związanych z wykonaniem prac polegających na tworzeniu pasów ppoż. kwoty wynagrodzeń wbrew zapisom § 7 ust. 5, 6 i 7 umów zawartych z tymi Wykonawcami. Stosowany faktycznie sposób rozliczeń tych umów (m.in. zatrzymywanie kwot do zapłaty i tworzenie blokad) nie wynikał z zapisów umów zawartych z tymi wykonawcami. Taki faktyczny sposób rozliczeń wynikał z tego, iż pracownicy merytoryczni zapewniali dyrektorów (mnie oraz moich zastępców), iż rozliczanie tych umów odbywa się zgodnie z zapisami umów zawartych z tymi firmami. Z tego powodu zatwierdzaliśmy kwoty do zapłaty dla tych wykonawców. Dodaję, że nie wypłacaliśmy pełnych kwot, lecz jedynie kwoty wynikające ze stopnia realizacji zadań. W przyszłości nie doprowadzimy do sytuacji, aby wykonawcy mieli wypłacone wynagrodzenie wbrew zapisom umów z nimi zawartych. W szczególności nie wypłacimy wynagrodzenia, jeśli nie będzie podpisany przez Zamawiającego i Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń.*

(akta kontroli str. 1287-1290)

6. W „przedinwestycyjnej inwentaryzacji przyrodniczej” (sporządzonej do umowy 73/208/0026/17/ZJO) w ramach działania „wykonanie nowych pasów przeciwpożarowej wraz z wycinką zbędnej roślinności w tym drzew” zawarto obowiązek nadzoru przyrodniczego – ornitologa tj. *podczas realizacji inwestycji polegającej na wycince zakrzaczeń i drzew w okresie lęgowym ptaków, tj. w okresie 1 marca – 15 października, niezbędny jest nadzór przyrodniczy – ornitologa, a wcześniej wykonanie specjalistycznego rozpoznania tzw. inwentaryzacji przyrodniczej.*

(akta kontroli str. 333-340, 1598-1604)

Jak wyjaśnił Dyrektor: *nie wyegzekwowano od wykonawcy obowiązku nadzoru ornitologa nad pracami w ramach działania „wykonanie nowych pasów przeciwpożarowej wraz z wycinką zbędnej roślinności w tym drzew” z uwagi na przeoczenie tego zapisu w inwentaryzacji.*

(akta kontroli str. 1300)

7. Zlecając wykonanie usług w zakresie wykonania nowych pasów przeciwpożarowej wraz z wycinką zbędnej roślinności w tym drzew, Zakład w umowach nie zawarł precyzyjnych obowiązków wykonawców dotyczących wymagań środowiskowych. W § 4 ust. 15 umów określono: *wykonawca zobowiązany jest do właściwej gospodarki wytworzonymi odpadami, których jest wytwórcą w ramach świadczonej usługi. Szczegółowy sposób postępowania z odpadami regulują u Zamawiającego instrukcje Is-1, Im-1, Im-2 i Im-3 (dostępne na stronie internetowej ww.plk-sa.pl., lub w siedzibie Zamawiającego). Wykonawca zobowiązuje się do przestrzegania zasad określonych w tych instrukcjach. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów powszechnie obowiązujących, w szczególności ustawy o ochronie środowiska, przyrody, o odpadach.*

Zdaniem NIK należy w umowach z wykonawcami precyzyjnie określać wymagania w zakresie rozpoznania przyrodniczego, nadzoru ornitologicznego, wdrażania do stosowania technologii prac przyjaznych środowisku (np. stosowania olejów biodegradowalnych do smarowania łańcuchów pilarek, dążenie do pełnego

wprowadzenia do stosowania we wszystkich maszynach wykorzystywanych do prac leśnych olejów biodegradowalnych w układach hydraulicznych, wyposażenie wszystkich maszyn pracujących na powierzchniach leśnych w zawory odcinające uniemożliwiające wyciek oleju w wyniku awarii systemu hydraulicznego, wyposażenie wszystkich pojazdów i maszyn w maty pochłaniające oleje i paliwa, wykonywania prac w sposób wykluczający możliwość powodowania uszkodzeń drzew, runa leśnego i gleby, wprowadzenia zakazu zrywki wleczonej).

(akta kontroli str. 1307, 1598-1604)

Jak wyjaśnił Dyrektor: *niezawarcie w umowach z wykonawcami precyzyjnych obowiązków związanych ustawą o ochronie środowiska było naszym błędem. W kolejnych umowach wprowadzimy precyzyjny blok obowiązków wykonawców związanych z kwestiami środowiskowymi.*

(akta kontroli str. 1300)

**8.** Przy zlecaniu prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych w Zakładzie stosowano do oznaczenia postępowań kody CPV 75251120 - *Usługi ochrony przeciwpożarowej lasów*. Kod<sup>49</sup> CPV<sup>50</sup> 75000000-6 obejmuje *Usługi administracji publicznej, obrony i zabezpieczenia socjalnego*.

(akta kontroli str. 1349-1341, 1598-1604)

Dyrektor wyjaśnił, że *błąd pracownika przy oznaczaniu kodu CPV nie wpłynął na przebieg wyłaniania wykonawcy ani na realizację usługi.*

(akta kontroli str.1298-1299, 1299-1300)

**9.** Stosownie do zapisów § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r.<sup>51</sup> pasy przeciwpożarowe powinny być urządzane i utrzymywane w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy. Zgodnie z § 38 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. *w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów*, lasy położone przy obiektach mogących stanowić zagrożenie pożarowe dla lasu oddziela się od tych obiektów pasami przeciwpożarowymi, utrzymywanymi w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok.

**a)** Sekcja eksploatacyjna Zakładu w Zbąszynku zarządzała (w 2017 r., w 2018 r. oraz w 2019 r. – wg stanu na 01.01.2019 r.) linią kolejową nr 375 Międzyrzecz-Toporów, km od 27,200 do km 42,533. Z wykazów lokalizacji pasów ppoż. sporządzonych przez sekcję eksploatacyjną ZLK w Zbąszynku (stany na koniec 2017 r., 2018 r., i 2019 r. – wg stanu na 27.09.2019 r.) wynika, że w tej lokalizacji brak jest pasów ppoż. Z danych dotyczących obciążenia linii kolejowych na terenie działalności Zakładu wynika, że na linii kolejowej nr 375 Międzyrzecz-Toporów w 2018 r. i w 2019 r. odbywały się przewozy pociągów towarowych oraz innych pojazdów szynowych, w tym w 2018 r. przejazdy od 1 do 7 pociągów towarowych miesięcznie i przejazdy od 1 do 4 innych pojazdów szynowych miesięcznie, oraz w 2019 r. (do 31.10.2019 r.) od przejazdy od 3 do 7 pociągów towarowych miesięcznie i przejazdy od 1 do 4 innych pojazdów szynowych miesięcznie. Na linii kolejowej nr 375 prowadzony był sporadyczny ruch.

<sup>49</sup> Klasyfikacja kodów CPV, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 213/2008 z dnia 28 listopada 2007 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) oraz dyrektywy 2004/17/WE i 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące procedur udzielania zamówień publicznych w zakresie zmiany CPV (Dz. U. UE. L. 2008. 74. 1).

<sup>50</sup> CPV (Wspólny Słownik Zamówień, ang. Common Procurement Vocabulary) – jednolity system klasyfikacji zamówień publicznych, mający na celu standaryzację pozycji stosowanych przez podmioty zamawiające przy opisywaniu przedmiotów zamówień publicznych. Słownik ma na celu jednoznaczne i precyzyjne określenie przedmiotu zamówienia.

<sup>51</sup> Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1227).



Według zestawienia sekcji eksploatacyjnej ZLK w Zbąszynku przy tej linii nie zostały utworzone pasy przeciwpożarowe.

(akta kontroli str. 70, 77, 147, 312-322, 672-674, 1301-1303, 1598-1604)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że: *w zakresie linii nr 375 brak pasów wynikał, z przyjęcia przez nas założenia, że ruch na tej linii jest za mały, aby zakładanie pasów było ekonomicznie uzasadnione.*

(akta kontroli str. 1291-1300)

**b)** Sekcja eksploatacyjna Zakładu w Czerwieńsku zarządzała (w 2017 r., w 2018 r. oraz w 2019 r. – wg stanu na 01.01.2019 r.) linią kolejową nr 358 Zbąszynek – Gubin – granica Państwa, km od 24,360 do km 94,257. Z wykazów lokalizacji pasów ppoż. sporządzonych przez sekcję eksploatacyjną ZLK w Czerwieńsku (stany na koniec 2017 r., 2018 r., i 2019 r. – wg stanu na 07.10.2019 r.) wynika m.in., że w lokalizacji Gubin – granica Państwa były utworzone pasy ppoż. Oględziny przeprowadzone podczas kontroli wykazały, że w ww. lokalizacji pasy ppoż. były w trakcie wykonywania.

(akta kontroli str. 70, 77, 147, 261-278, 660-663, 1598-1604)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że: *opóźnienie w wykonaniu pasów przy linii nr 358 wynika z opieszałości wykonawcy.*

(akta kontroli str. 1291-1300)

**10.** W umowie zawartej z wykonawcą prac polegających na wykonaniu pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej nr 358<sup>52</sup> zapisano m.in., iż Wykonawca będzie świadczył usługi do 15.12.2018 r. i tytułem realizacji umowy (zadania nr 6 – wykonania pasów ppoż. o długości 43,360 km wzdłuż linii kolejowej nr 358 Zbąszynek-Gubin na terenie Sekcji Eksploatacyjnej w Czerwieńsku) otrzyma kwotę 939.055,25 zł<sup>53</sup>. Zapisano, iż teren po wycince drzew należy na bieżąco porządkować, nierozdrobnione gałęzie drzew, krzewów, samosiejek i odrostów do dziesięciu lat nie mogą zalegać dłużej niż 3 dni. Wykonawca jest zobowiązany do zgłaszania poszczególnych etapów przekazania drewna do rozliczenia nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Na terenie Zamawiającego Wykonawca nie może składować drewna dłużej niż do dnia protokolarnego odbioru prac. Podstawę do wystawienia faktury stanowić będzie podpisany przez Zamawiającego oraz Wykonawcę protokół odbioru, potwierdzający wykonanie usługi, niezawierający żadnych uwag lub założeń, sporządzony wg wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do umowy.

W opracowaniu pt. *Szacunek brakarski drzew na pniu*, sporządzonym przez firmę zewnętrzną w 2018 r. zapisano, iż przewiduje się uzyskać z wycinki drzew przy linii kolejowej nr 358 w ww. lokalizacjach 2.645,88 m<sup>3</sup> drewna. Pismem z 21.12.2018 r. Wykonawca zwrócił się do Zakładu z prośbą o sprzedaż drewna, jednocześnie informując, że rozliczenie mas drewna rzeczywiście pozyskanego nastąpi po usunięciu usterek wykazanych w protokołach odbioru. W dniu 31.12.2018 r. Zakład wystawił nabywcy (ww. firmie wykonującej przedmiotową umowę) fakturę za zakup drewna na kwotę 393.009,25 zł. Do czasu rozpoczęcia kontroli NIK Wykonawca nie zapłacił Zakładowi za drewno.

W protokole odbioru końcowego z 21.12.2018 r. nie zapisano, czy komisja dokonała odbioru prac, czy nie dokonała ich odbioru. W uwagach zapisano, m.in. iż brak jest pasów ppoż. w 100%, teren po wycince jest nieuporządkowany a drewno nieulożone w stosy, brak wycięcia 60% ogólnej ilości krzewów. Termin usunięcia usterek

<sup>52</sup> Umowa nr 73/208/0024/18/Z/O z 18.06.2018 r. zawarta pomiędzy Zakładem a firmą Atrel. Przedmiotem umowy było świadczenie przez Wykonawcę prac polegających na: *Wykonaniu nowych pasów przeciwpożarowych wraz z wycinką zbędnej roślinności i zakupem przez wykonawcę pozyskanego drewna na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wytypowanych liniach kolejowych.*

<sup>53</sup> Netto 869.495,60 zł.

wyznaczono do 31.03.2019 r. Wykonawca wyciął 28.172 drzewa i nie rozliczył się z żadnej sztuki.

W dniu 21.12.2018 r. wykonawca sporządził fakturę za wykonanie umowy na kwotę 939.055,25 zł. Pismem z 09.01.2019 r. poinformowano wykonawcę, że zostało zablokowane wynagrodzenie z tytułu realizacji ww. umowy na kwotę 598.470,08 zł do czasu usunięcia usterek stwierdzonych w protokole odbioru końcowego z 21.12.2018 r. W protokole usunięcia usterek z 10.01.2019 r. zapisano, iż pasy ppoż. są źle wykonane, do poprawy cała linia. W dniu 21.01.2019 r. Zakład przekazał Wykonawcy tytułem realizacji umowy 598.470,08 zł<sup>54</sup>. W protokole usunięcia usterek z 19.06.2019 r. zapisano, iż pasy ppoż. są do poprawy na całej linii, komisja proponuje usunięcie usterek do 31.07.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 14.08.2019 r. zapisano, iż usterki nie zostały usunięte w pełnym zakresie. Pismem z 21.08.2019 r. poinformowano Wykonawcę, iż Zakład przedłuża termin usunięcia usterek do 31.10.2019 r. W protokole usunięcia usterek z 14.11.2019 r. zapisano, iż w dalszym ciągu występują usterki, komisja proponuje usunięcie usterek do 29.11.2019 r. Pismem z 28.11.2019 r. poinformowano Naczelnika Sekcji Eksploatacyjnej w Czerwieńsku, iż komisja odbioru usterek wykonanych prac rozpocznie pracę w dniu 04.12.2019 r.

Pomimo upływu prawie jednego roku od dnia zakończenia prac wyszczególnionego w umowie (do czasu kontroli NIK nie zmieniano tej umowy, tj. nie zawierano aneksów do umowy) prace te nie zostały zakończone, gdyż w protokole z usunięcia usterek zapisano, iż komisja rozpoczęła odbiór zadania realizowanego na podstawie ww. umowy w dniu 4 grudnia 2019 r. i zakończyła 11.12.2019 r. i stwierdziła usterki, tj. że nie wycięto drzew w trzech lokalizacjach. Wykonawca nie wyciął łącznie 158 drzew z uwagi na brak zgody jednego organu oraz dwóch nadleśnictw.

Zakład wypłacił w dniu 21.01.2019 r. Wykonawcy ww. prac kwotę 598.470,08 zł. W dniu 11.12.2019 r. Wykonawca wystawił fakturę korygującą. Kwota przed korektą wynosiła 939.055,25 zł, natomiast po korekcie 935.847,22 zł (tj. kwota mniejsza o 3.208,03 zł z uwagi na nie wykonanie wycinki 158 drzew). Do 26.11.2019 r. Wykonawcy wypłacono tytułem realizacji umowy brutto kwotę 668.029,73 zł.

(akta kontroli str. 1380-1466, 1584-1585, 1598-1604)

*Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że: w związku ze stosowaniem takiego sposobu rozliczeń pomiędzy Zakładem a Wykonawcą (m.in. wypłata części wynagrodzenia a nie dochodzenie kar umownych za opóźnienie w realizacji umowy) doszło do prawie rocznego opóźnienia w wykonaniu tej umowy. Pomimo wielokrotnego przedłużania wykonawcy terminu (jednak niewprowadzanego aneksami) nie udało się wyegzekwować pełnej realizacji umowy. W przyszłości w takich przypadkach nie będziemy dokonywać odbioru prac i żądać od wykonawców zapłaty kar umownych.*

(akta kontroli str. 1287-1290)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Dzięki staraniom Zakładu, nastąpiło znaczące przyspieszenie w zakresie urządzania pasów przeciwpożarowych (o szerokości 4 m) przy liniach kolejowych. Jednak nie we wszystkich wymaganych miejscach zostały one jeszcze założone. Pasy przeciwpożarowe nie zawsze były utrzymywane w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok.

Wskutek błędów pracowników powstały nieprawidłowości dotyczące m.in. sprawozdawczości rocznej w zakresie kosztów, dokumentowania czynności związanych ze zlecanymi usługami. Wykonawcom przekazywano płatności za wykonanie pasów przeciwpożarowych niezgodnie z postanowieniami zawartych umów.

<sup>54</sup> Wcześniej, tj. pismem z 18.01.2019 r. Zakład poinformował Wykonawcę, iż wynagrodzenie w kwocie 598.470,08 zł zostało odblokowane, natomiast pozostała zablokowana kwota 271.025,52 zł została przeksięgowana na kaucję gwarancyjną i nie podlega zapłacie do czasu usunięcia usterek.

## 2. Prawidłowość nadzoru nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych

Opis stanu faktycznego

2.1. W strukturze organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze funkcjonuje komórka kontroli wewnętrznej, tj. dział ds. kontroli i instruktażu.

Szczegółowe zadania, obowiązki oraz zakres uprawnień kontrolerów i instruktorów działu ds. kontroli i instruktażu określa decyzja Dyrektora Zakładu z 01.08.2018 r.<sup>55</sup>.

Z zapisów *Instrukcji kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego Ik-2* wynika, że w Zakładzie przeprowadza się kontrole planowe i doraźne. Sporządza się roczne i kwartalne tematyczne plany kontroli (zatwierdzane przez m.in. kierowników jednostek organizacyjnych Spółki) oraz miesięczne plany kontroli (zatwierdzane przez naczelników sekcji eksploatacyjnych). Komórka organizacyjna ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego Centrali Spółki przekazuje podległym jednostkom organizacyjnym tematy zlecone kontroli wraz z programem zadania (w przypadku zagadnień nieujętych w rocznych tematycznych planach kontroli). Przeprowadza się także kontrole kompleksowe i weryfikujące. Kontrola funkcjonalna powinna być wykonywana w sposób ciągły. W § 19 instrukcji określono zasady raportowania o przeprowadzonych kontrolach.

W latach 2017 – 2018 oraz w 2019 r. (do czasu kontroli NIK) pracownicy działu ds. kontroli i instruktażu nie przeprowadzali kontroli wewnętrznych (w tym kontroli doraźnych) dotyczących urządzenia i utrzymywania pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład. Kontroli w tym zakresie nie planowano.

(akta kontroli str. 90-149, 189-208, 675)

W kontrolowanym okresie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Audytu i Kontroli (Biuro) przeprowadziło w Zakładzie dwie kontrole dotyczące pasów ppoż. przy liniach kolejowych:

1) W grudniu 2017 r. i w styczniu 2018 r. Biuro przeprowadziło kontrolę doraźną dotyczącą realizacji i rozliczenia umów zawartych na wykonanie zadania<sup>56</sup> pn. *Wycinka drzew i krzewów oraz wykonanie nowych pasów przeciwpożarowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze na wyznaczonych liniach kolejowych*. W wystąpieniu pokontrolnym z 10.01.2018 r. zawarto zalecenie pokontrolne dotyczące przedstawienia do 30.01.2018 r. ostatecznego rozliczenia wszystkich umów zawartych w ramach ww. postępowania.

Zakład pismem z 29.01.2018 r. poinformował Biuro, iż czynności odbiorowe wszystkich zadań zostały zakończone. W późniejszej korespondencji e-mailowej (ostatni email z 07.02.2018 r.) Zakład przesłał do Biura m.in. skany wszystkich faktur i protokołów odbiorów końcowych dotyczących przedmiotowego postępowania.

(akta kontroli str. 209-221)

2) Od lipca do września 2019 r. Biuro przeprowadziło kontrolę planową w zakresie prawidłowości i zasadności zawierania przez Zakład umów na roboty, usługi i dostawy za 2018 r. i za 2019 r. W protokole kontroli z 12.09.2019 r. zapisano m.in., że skontrolowano dwie umowy<sup>57</sup> dotyczące postępowania<sup>58</sup> pn. *Odnowienie pasów*

<sup>55</sup> Decyzja nr 08/2018 Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze z dnia 01.08.2018 r. w sprawie podległości służbowej, obowiązków oraz podziału terenu działania kontrolerów i instruktorów w Zakładzie Linii Kolejowych w Zielonej Górze (poprzednio obowiązywała w tym zakresie decyzja nr 19/2017 Dyrektora z dnia 15.12.2017 r.).

<sup>56</sup> Nr postępowania 0773/IZ17GM/01671/00613/17/P (postępowanie o koszcie szacunkowym 6.500.000 zł, podzielone na jedenaście zadań i przeprowadzone na podstawie ustawy - *Prawo zamówień publicznych* w trybie przetargu nieograniczonego).

<sup>57</sup> Nr 73/208/0041/18/Z/O i nr 73/208/0042/18/Z/O.

<sup>58</sup> Nr 0773/IZ17GM/12191/03859/18/P.

*przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze. Stwierdzono jedną nieprawidłowość, tj. szacunkowa wartość zamówienia była niższa o 62,21% od sumy wartości złożonych ofert (szacunku dokonano z nienależytą starannością, tj. niezgodnie z treścią § 7 Regulaminu udzielania zamówień logistycznych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).*

Nie stwierdzono nieprawidłowości w rozliczaniu umów.

Sprawozdanie z realizacji ww. wniosku należało przesłać do Biura do 2.10.2019 r.

Pismem z 02.10.2019 r. poinformowano Biuro, że wnioski i zalecenia pokontrolne (w tym dotyczące również opisanej powyżej jednej nieprawidłowości związanej z odnawianiem pasów ppoż.) zostały wykonane oraz, że omówiono zagadnienia, które były przedmiotem kontroli z personelem nadzorującym zawieranie umów oraz realizację umów na roboty, usługi i dostawy, a także omówiono je z naczelnikiem działu gospodarki materiałowej i zamówień.

(akta kontroli str. 222-233, 416)

**2.2.** W okresie objętym kontrolą PSP przeprowadziła (przy udziale przedstawicieli Zakładu) 31 kontroli dotyczących urządzania i utrzymywania przez Zakład pasów ppoż. na terenie działania ZLK, w tym w 2017 r. 10 kontroli, w 2018 r. 14 kontroli, w I półroczu 2019 r. 7 kontroli.

W protokołach ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych komend miejskich/powiatowych PSP z 2017 r. zapisano m.in., że:

1) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 29.03.2017 r. zapisano, iż stwierdzono brak wykonania (odnowienia) pasów ppoż. wzdłuż czynnych torowisk kolejowych: - linii kolejowej nr 273 (Wrocław-Szczecin na odcinku Nietkowice-Będów-granica z powiatem krośnieńskim), - linii kolejowej nr 358 (Gubin-Zbąszynek na odcinku Laskowo-Sulechów). Po kontroli Komendant w dniu 05.05.2017 r. wydał decyzję zobowiązującą Zakład do odnowienia i utrzymywania pasów ppoż. na ww. odcinkach linii kolejowych w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok i określił termin wykonania tych prac do 31.05.2017 r. (i dalej na bieżąco). Pismem z 15.05.2017 r. Zakład poinformował Komendanta, że decyzja ww. została wykonana (dokonano odnowienia przedmiotowych pasów ppoż.).

2) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 13.04.2017 r. zapisano m.in., iż nie odnowiono pasów ppoż. przy linii kolejowej Zbąszynek-Zielona Góra na odcinku o łącznej długości (po obu stronach linii kolejowej) około 600 m.

Decyzją KM PSP z 15.05.2017 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2017 r. (i dalej na bieżąco) dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacji.

Po wniesieniu odwołania przez Zakład KM PSP decyzją z 12.09.2017 r. przedłużył termin wykonania ww. prac do dnia 31.12.2017 r. Pismem z 12.12.2017 r. Zakład wystąpił do KM PSP z wnioskiem o przedłużenie terminu wykonania ww. decyzji do 30 kwietnia 2018 r. KM PSP decyzją z 29.12.2017 r. przedłużył termin wykonania ww. prac do dnia 25.03.2018 r. W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 18.04.2018 r. zapisano m.in., iż obowiązki wymienione w ww. decyzji KM PSP zostały wykonane w całości. Pismem z 27.04.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że decyzja ww. została wykonana (dokonano odnowienia przedmiotowych pasów ppoż.).

3) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 21.04.2017 r. zapisano, iż nie odnowiono pasów ppoż. oddzielających teren bazy paliw płynnych od lasu, do stanu zapewniającego ich użyteczność przez cały rok. Teren, na którym nie odnowiono pasów ppoż. nie był zarządzany przez Zakład (KM PSP nie wydawał w tej sprawie decyzji administracyjnej zobowiązującej Zakład do odnowienia pasów ppoż.).

4) W protokole KM PSP w Gorzowie Wlkp. z 22.05.2017 r. zapisano, iż brak było: - całkowitego oczyszczenia pasa ppoż. z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej wzdłuż linii kolejowej Kostrzyn nad Odrą-Grzmiąca (od km 236,800 do km 237,612), - wykonania pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej nr 430 na trasie Kostrzyn nad Odrą-

Grzmiąca (od km 235,500 do km 236,350 oraz od km 235,900 do km 236,350, a ponadto wzdłuż linii kolejowej w tej lokalizacji znajduje się wysoka skarpa porośnięta drzewami). Po kontroli Komendant w dniu 19.06.2017 r. wydał decyzję zobowiązującą Zakład do: - całkowitego oczyszczenia ww. pasa ppoż. z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej, - wykonania pasów ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowej; do 30.07.2017 r. Pismem z 31.07.2017 r. Zakład poinformował Komendanta, że w zakresie oczyszczenia ww. pasa ppoż. z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej decyzja ww. została wykonana (dokonano odnowienia przedmiotowych pasów ppoż.). W zakresie wykonania pasów decyzja nie została wykonana, gdyż nie było w tej lokalizacji poprzednio żadnych pasów i planuje się wykonać w tej lokalizacji pasy nowego typu (o szerokości minimum 4 metry).

5) W protokole KP PSP w Słubicach z 24.05.2017 r. zapisano, iż nie przeprowadzono mineralizacji pasów ppoż. na obszarach leśnych Nadleśnictwa Rzepin, w granicach administracyjnych powiatu słubickiego (linia 3 Warszawa - Kunowice - granica państwa, linia 273 Wrocław-Szczecin, linia 821 Jerzmanice Lubuskie - Rzepin). Decyzją KP PSP z 19.06.2017 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2017 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacji. Pismem z 28.06.2017 r. Zakład poinformował Komendanta, że decyzja ww. została wykonana (dokonano odnowienia przedmiotowych pasów ppoż.).

6) W protokole KP PSP w Sulęcinie z 24.05.2017 r. zapisano, iż nie przeprowadzono mineralizacji pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej 3 Warszawa-Kunowice, na obszarach leśnych Nadleśnictwa Torzym. Decyzją KP PSP z 21.06.2017 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2017 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacji. Pismem z 28.06.2017 r. Zakład poinformował Komendanta, że decyzja ww. została wykonana (dokonano odnowienia przedmiotowych pasów ppoż.).

(akta kontroli str. 417-484)

Ponadto w decyzji KP PSP w Świebodzinie z 15.05.2017 r. zapisano, iż czynności kontrolno-rozpoznawcze przeprowadzone 21.04.2017 r. przez przedstawiciela Komendy na terenie Nadleśnictwa Bytnica wykazały nie wykonanie mineralizacji pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice na odcinku Toporów-Drzewce w leśnictwie Kosobudz. Nakazano wykonanie obowiązku wynikającego z decyzji do 30.06.2017 r. Upomnieniem z 07.06.2018 r. KP PSP wezwał Zakład do wypełniania obowiązku wynikającego z decyzji w terminie 7 dni od daty otrzymania upomnienia, gdyż kontrola wykonania tego obowiązku przeprowadzona przez KP PSP w dniu 24.05.2018 r. wykazała, że Zakład nie wywiązywał się z obowiązku określonego w decyzji przez ponad jeden rok od daty wydania tej decyzji. Kontrola przeprowadzona przez KP PSP w dniu 09.08.2018 r. nie wykazała nieprawidłowości w zakresie realizacji ww. decyzji KP PSP. Decyzją KP PSP z 14.08.2018 r. (w związku z wykonaniem przez Zakład przedmiotowej decyzji) postępowanie administracyjne w tej sprawie zostało umorzone. Kontrola w dniu 21.04.2017 r. została przeprowadzona przez KP PSP w Świebodzinie bez udziału przedstawicieli Zakładu.

(akta kontroli str. 641-655)

W protokołach ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych komend miejskich/powiatowych PSP z 2018 r. zapisano m.in., że:

1) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 29.03.2018 r. zapisano, iż nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie urządzania i utrzymywania pasów ppoż. w skontrolowanych lokalizacjach.

2) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 18.04.2018 r. zapisano, iż stwierdzono brak odnowienia pasów ppoż. przy liniach kolejowych nr 273 i 358 w czterech lokalizacjach. Decyzją KM PSP z 08.05.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2018 r. (i dalej na bieżąco) odnowić pasy ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowych. Pismem z 15.05.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów

wzdłuż linii kolejowej 358 została wykonana. Brak było informacji o wykonaniu decyzji w zakresie odnowienia pasów ppoż. przy linii 273.

3) W protokole KP PSP w Sulęciniu z 24.04.2018 r. zapisano, iż nie wykonano mineralizacji pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowych nr 273, 3, 364. Decyzją KP PSP z 15.05.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 15.07.2018 r. wykonać mineralizację pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowych nr 273, 3, 364 przebiegających przez teren powiatu sulęcińskiego. Pismem z 25.07.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 3 została wykonana. Kontrola wykonania ww. decyzji przeprowadzona przez KP PSP w dniu 21.08.2018 r. wykazała, że obowiązki zawarte w przedmiotowej decyzji zostały przez Zakład wykonane.

4) W protokole kontroli KM PSP w Zielonej Górze z 15.05.2018 r. zapisano, że pasy ppoż. na poszczególnych odcinkach linii kolejowych nr 273 i 358 zostały odnowiono, jednak są zarośnięte świeżą trawą. Decyzją KM PSP z 01.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2018 r. (i dalej na bieżąco) odnowić pasy ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowych. Pismem z 29.06.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 273 została wykonana. Pismem z 05.07.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 358 została wykonana.

5) W protokole KP PSP w Słubicach z 22.05.2018 r. zapisano, iż stwierdzono brak mineralizacji pasów ppoż. w Nadleśnictwie Rzepin (wzdłuż linii kolejowych nr 3 i 273). Decyzją KP PSP z 27.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 15.08.2018 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Pismem z 25.07.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 3 oraz 273 została wykonana.

6) W protokole KP PSP w Międzyrzeczu z 23.05.2018 r. zapisano, iż stwierdzono: - brak wykonania pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowej nr 367 (pasy były w trakcie urządzania), - brak mineralizacji pasów ppoż. wzdłuż linii kolejowych nr 363, 364 i 375. Decyzją KP PSP z 21.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.08.2018 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Kontrola wykonania ww. decyzji przeprowadzona przez KP PSP w dniu 17.08.2018 r. wykazała, że obowiązki zawarte w przedmiotowej decyzji zostały przez Zakład wykonane.

7) KP PSP w Świebodzinie 23.05.2018 r. przeprowadziła kontrolę w zakresie pasów ppoż. Przy linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice na odcinku Świebodzin-Drzewce. Decyzją KP PSP z 26.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2018 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Kontrola wykonania ww. decyzji przeprowadzona przez KP PSP w dniu 09.08.2018 r. wykazała, że obowiązki zawarte w przedmiotowej decyzji zostały przez Zakład wykonane. Decyzją KP PSP z 14.08.2018 r. postępowanie administracyjne w tej sprawie (w związku z wykonaniem przedmiotowej decyzji) zostało umorzone.

8) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 28.05.2018 r. zapisano m.in., iż stwierdzono brak odnowienia pasów ppoż. przy linii kolejowej Wrocław Główny – Szczecin Główny (na odcinku Zielona Góra-Stary Kisielin). Decyzją KM PSP z 14.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2018 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Pismem z 20.08.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż ww. linii kolejowej została wykonana.

9) KP PSP w Świebodzinie w dniu 29.05.2018 r. przeprowadziło kontrolę dotyczącą pasów ppoż. Decyzją KM PSP z 26.06.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 31.07.2018 r. dokonać mineralizacji pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Kontrola wykonania ww. decyzji przeprowadzona przez KP PSP w dniu 09.08.2018 r. wykazała, że obowiązki zawarte w przedmiotowej decyzji zostały przez Zakład wykonane. Decyzją KP PSP z 14.08.2018 r. postępowanie administracyjne w tej sprawie (w związku z wykonaniem przedmiotowej decyzji) zostało umorzone.

10) W protokole KM PSP w Gorzowie Wlkp. z 08.06.2018 r. zapisano, iż: - brak było całkowitego oczyszczenia z wszelkiej roślinności do warstwy mineralnej pasów ppoż. różnych nadleśnictw usytuowanych przy liniach kolejowych nr 430 Kostrzyn nad Odrą-Grzmiąca, nr 273 Wrocław-Szczecin, nr 203 Tczew-Kostrzyn nad Odrą, nr 367 Zbąszynek-Gorzów Wlkp., - wzdłuż linii kolejowej nr 367 (na odcinku Brzozowiec Gorzowski-Deszczno stwierdzono składowanie pozostałości po wycince drzew (sprzymowane suche igliwie i gałęzie). W decyzji KM PSP z 28.06.2018 r. określono termin wykonania 4 obowiązków wyszczególnionych w tej decyzji do dnia 16.07.2018 r. Pismem z 19.06.2018 r. Zakład poinformował Komendanta o realizacji ww. obowiązków. Kontrola wykonania ww. decyzji przeprowadzona przez KM PSP w dniu 02.08.2018 r. wykazała, że obowiązki zawarte w przedmiotowej decyzji zostały przez Zakład wykonane.

11) W protokole KP PSP w Strzelcach Krajeńskich z 13.06.2018 r. zapisano, iż po przeprowadzeniu kontroli pasów ppoż. nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie  
(akta kontroli str. 485-601)

W protokołach ustaleń z czynności kontrolno-rozpoznawczych komendy miejskiej/komend powiatowych PSP przeprowadzonych w 2019 r. (do 30.06.2019 r.) zapisano m.in., że:

1) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 24.04.2019 r. zapisano, iż nie wykonano odnowienia pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 273 Wrocław-Szczecin na odcinku Nietkowice-Będów i nr 358 Gubin-Zbąszynek na odcinku Laskowo-Sulechów. Decyzją KM PSP z 16.05.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2019 r. (i dalej na bieżąco) wykonać mineralizację pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Pismem z 04.06.2019 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż ww. linii kolejowych została wykonana.

2) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 24.04.2019 r. zapisano, iż nie wykonano odnowienia pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek-Zielona Góra. Decyzją KM PSP z 16.05.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2019 r. (i dalej na bieżąco) odnowić pasy ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowej. W Zakładzie brak było informacji odnośnie wykonania ww. decyzji w zakresie pasów ppoż. przy linii 358.

3) W protokole KP PSP w Sulęcinie z 25.04.2019 r. zapisano, iż nie wykonano mineralizacji pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 273 Warszawa-Kunowice i nr 364 Wierzbno-Rzepin. Decyzją KP PSP z 15.05.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 15.07.2019 r. wykonać mineralizację pasów ppoż. w ww. lokalizacjach. Pismem z 15.07.2019 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 273 została wykonana. Odnośnie pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 364 poinformowano, że Nadleśnictwo Sulęcin nie wyraziło zgody na usunięcie drzew rosnących w pasie 15 m od osi toru kolejowego. Wyrok WSA nakazujący wycinkę drzew został zaskarżony przez Nadleśnictwo do NSA i Zakład czeka na rozstrzygnięcie w tej sprawie.

4) W protokole KP PSP w Słubicach z 26.04.2019 r. zapisano, iż nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych.

5) W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 28.05.2019 r. zapisano, iż nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących pasów ppoż.

6) W protokole KP PSP w Strzelcach Krajeńskich z 12.06.2019 r. zapisano, iż nie wykonano mineralizacji pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn na odcinku od km 240,880 do km 279,500. Decyzją KP PSP z 12.07.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 05.08.2019 r. wykonać mineralizację pasów przeciwpożarowych w ww. lokalizacjach. Pismem z 24.07.2019 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż ww. linii kolejowej (strona prawa i lewa) została wykonana.

(akta kontroli str. 602-640, 771-779)

Według informacji uzyskanej z Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim stan pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych (w październiku 2019 r.) przedstawiał się następująco:

- KM PSP w Gorzowie Wielkopolskim: pasy przeciwpożarowe nie były założone wzdłuż trzech linii kolejowych na łącznej długości 7,1 km, a przy odcinku 2,5 km było składowane drewno,
- KP PSP w Międzyrzeczu: pasy Kienitza funkcjonowały jeszcze wzdłuż dwóch linii kolejowych (łączna długość 10,75 km), a przy trzech liniach kolejowych pasy (łączna długość 29,55 km) były nieprawidłowo zmineralizowane lub pas był porośnięty młodymi drzewami,
- KP PSP w Krośnie Odrzańskim: pasy przeciwpożarowe nie były założone wzdłuż dwóch linii kolejowych na łącznej długości 30,9 km, a przy jednej z linii kolejowej na długości 29,3 km nie były prawidłowo zmineralizowane pasy lub pas przeciwpożarowy porośniętymi był drzewami o wysokości do 3 m. Na długości 24,2 km przy jednej z linii kolejowej stwierdzono składowanie hałd drewna w odległości od skraju toru mniejszej niż 15 m,
- KP PSP w Nowej Soli: prawidłowo były założone i utrzymane pasy przeciwpożarowe,
- KP PSP w Słubicach: przy trzech liniach kolejowych, pasy przeciwpożarowe o długości 52 km były nieprawidłowo zmineralizowane,
- KP PSP w Sulęcín: przy dwóch liniach kolejowych brak było mineralizacji pasów przeciwpożarowych o łącznej długości 22 km. Przy jednej linii kolejowej brak było pasów o długości 9,3 km,
- KP PSP w Świebodzin: przy jednej linii kolejowej funkcjonowały pasy Kienitza o długości 24 km,
- KM PSP w Zielona Góra: przy dwóch liniach kolejowych pasy przeciwpożarowe o łącznej długości 7,25 km były nieprawidłowo zmineralizowane,
- KP PSP w Żagań: przy trzech liniach kolejowych pasy przeciwpożarowe o łącznej długości 114 km były nieprawidłowo zmineralizowane,
- KP PSP w Żary: przy dwóch liniach kolejowych brak było pasów przeciwpożarowych o łącznej długości 6,2 km, natomiast przy jednej linii kolejowej nie została odnowiona mineralizacja pasów o łącznej długości 12,6 km.

(akta kontroli str. 1618-1641)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił, że *PSP corocznie, wielokrotnie kontroluje Zakład i na bieżąco realizujemy ich zalecenia w zakresie pasów przeciwpożarowych. O ile rozpoznanie PSP zostanie potwierdzone protokołami z udziałem przedstawiciela Zakładu będzie można w tej materii podjąć działania.*

(akta kontroli str. 1291-1300)

**2.3.** Pracownicy Zakładu nie przeprowadzali w badanym okresie kontroli dotyczących pasów ppoż. przy liniach kolejowych.

Po dwóch kontrolach przeprowadzonych w Zakładzie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Audytu i Kontroli wnioski i zalecenia pokontrolne wynikające z tych kontroli zostały przez Zakład wykonane.

W kontrolowanym przez NIK okresie do Zakładu nie wpływały skargi lub wnioski dotyczące urządzania i utrzymywania pasów ppoż. przy liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład.

(akta kontroli str. 209-233, 416, 675)

**2.4.** W dniu 14.12.2018 r. do Zakładu wpłynął email dotyczący udzielenia przez Zakład informacji m.in. w sprawie wycinki starego drzewostanu (dębów) na nasypie kolejowym w miejscowości Żary Kunice (linia kolejowa nr 282) w okolicy ul. Strażackiej. W odpowiedzi ZLK z 04.01.2019 r. poinformował, iż drzewa te usuwane są na podstawie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r.



*o transporcie kolejowym oraz 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.* Przepisy te nakazują usunięcie wszystkich drzew i krzewów rosnących w pasie 15 m od osi skrajnego toru. Pismami z 07.01.2019 r. Fundacja Rozwoju Ekologicznego i Ochrony Środowiska Eko-Lubusz w Żarach (Fundacja) wezwała Starostę Żarskiego oraz Zakład o natychmiastowe wstrzymanie wycinki drzew rosnących przy linii kolejowej nr 282 relacji Żary - Miłkowice (pismo przesłano również do wiadomości Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp.). Pismem z 25.01.2019 r. Zakład poinformował Fundację, że obecny stan faktyczny i prawny nakazuje usunięcie ww. drzew. Pismem z 15.02.2019 r. Klub Przyrodników Koło Poznańskie zawiadomił Komendę Miejską Policji w Żarach oraz Prokuraturę Okręgową w Zielonej Górze o podejrzeniu popełnienia wykroczenia polegającego na trwałym niszczeniu siedlisk gatunków chronionych zwierząt przy wycinaniu drzew i krzewów przy linii kolejowej nr 282 Żary – Miłkowice - pismo przesłano do wiadomości ZLK. Do wiadomości Zakładu przesłano również skargę Fundacji z 21.03.2019 r. adresowaną do innych instytucji na bezprawne działania pracowników PKP PLK oraz Policji. W notatce służbowej z dnia 21.03.2019 r. sekcji eksploatacyjnej ZLK w Czerwieńsku zapisano, że dokonano sprawdzenia wszystkich budek lęgowych umieszczonych nielegalnie na drzewach przeznaczonych do wycinki wzdłuż ww. linii kolejowej pod kątem gniazdowania/zasiedlenia ich przez ptaki i stwierdzono, że nie są one zasiedlone, zdjęto 38 sztuk tych budek i zabezpieczono w budynku PLK w Żaganiu. Pismem z 22.03.2019 r. Zakład wystąpił do Komendanta Komendy Regionalnej SOK w Zielonej Górze oraz do Komendy Powiatowej Policji w Żarach o podjęcie działań w celu uniemożliwienia osobom postronnym wstępu na teren kolejowy na linii 282 od przystanku Żary Kunowice do km 98,000. Kolejnym pismem z 25.03.2019 r. Fundacja oraz Partia Zieloni – Koło Żary wystąpiły do Zakładu o natychmiastowy zwrot w. budek lęgowych. Pismem z 25.03.2019 r. Zakład poinformował m.in. Fundację oraz Partię Zieloni – Koło Żary, że odmawia ich zwrotu i wyjaśnił, że warunkiem montażu budek na cudzym gruncie jest otrzymanie zgody zarządy terenu. W piśmie z 23.04.2019 r. adresowanym do sekcji eksploatacyjnej ZLK w Czerwieńsku Dyrektor Zakładu poinformował, iż w związku ze stwierdzeniem kolejnego nielegalnego umieszczania budek lęgowych na drzewach przeznaczonych do wycinki na ww. linii kolejowej poleca niezwłoczne ich usunięcie, a jeśli w trakcie usuwania budek lęgowych dojdzie do samowolnego wejścia osób nieuprawnionych na obszar zarządzany przez PKP, należy bezwzględnie zawiadomić SOK.

W okresie od 24.04.2019 r. do czasu niniejszej kontroli NIK brak było w Zakładzie korespondencji w tej sprawie.

(akta kontroli str. 679-709)

**2.5.** *Odnosnie ograniczeń związanych z nadzorem nad realizacją zadań dotyczących urządzania i utrzymywania pasów ppoż. Dyrektor Zakładu wyjaśnił, m.in., że: Zakład bezpośrednio sam nie realizuje we własnym zakresie urządzania nowych pasów ppoż. W systemie gospodarczym pracownicy sekcji eksploatacji prowadzą mineralizację pasów ppoż. w części linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A. Pozostała część pasów ppoż. przy liniach kolejowych jest utrzymywana systemem zlecanym. Takie same trudności jak w zakresie realizacji zadań związanych z urządzaniem i utrzymywaniem pasów ppoż., występują również w zakresie sprawowania nadzoru nad tymi zadaniami.*

(akta kontroli str. 760-768)

**2.6.** W umowach zawieranych w wykonawcami prac polegających na zakładaniu i utrzymywaniu pasów ppoż. zawarte były każdorazowo zapisy dotyczące odpowiedzialności wykonawcy za szkody wyrządzone podczas realizacji zadań. Zakład w kontrolowanym okresie nie uiszczal odszkodowań z tytułu realizacji prac polegających na zakładaniu i utrzymywaniu pasów przeciwpożarowych przy czynnych liniach kolejowych.

(akta kontroli str. 675, 847-874, 955-1009)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**1.** PKP PLK S.A. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Wydział Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej trzema pismami z 2018 r. i 2019 r.<sup>59</sup> wnosił o przesłanie przez Zakład sprawozdań rocznych za 2017 r., 2018 r. oraz sprawozdania za I półrocze 2019 r. z zakresu m.in. ochrony ppoż.

W sporządzonych przez pracownika ZLK zatrudnionego na stanowisku ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej 3 poniżej opisanych sprawozdaniach zapisano m.in., że: 1) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres 2017 r.”, iż w 2017 r. KP PSP w Grodzisku Wlkp. przeprowadziła w Zakładzie kontrolę pasów ppoż.; 2) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres 2018 r.”, iż w 2018 r. KP PSP w Grodzisku Wlkp. i Wolsztynie przeprowadziły w Zakładzie kontrole pasów ppoż.; 3) „Analiza stanu ochrony przeciwpożarowej za okres I półrocza 2019 r.”, iż w I półroczu 2019 r. KM PSP w Gorzowie Wlkp. przeprowadziła w Zakładzie kontrolę pasów ppoż. W Zakładzie brak było dokumentów z 4 ww. kontroli.

(akta kontroli str. 485-640, 1010-1012, 1609-1610)

Pracownik ww. wyjaśnił m.in., że: *przez moją nieuwagę w 3 sporządzonych przeze mnie sprawozdaniach są zapisy o przeprowadzeniu 4 ww. kontroli. Kontrole opisane w tych sprawozdaniach nie były w tym czasie przeprowadzone w Zakładzie przez komendy PSP. Przez pomyłkę kopiowałem dane ze sprawozdań za lata wcześniejsze i takie sprawozdania Zastępca Dyrektora Zakładu ds. Eksploatacyjnych każdorazowo podpisywał. Do czasu kontroli NIK nikt nie zauważył, że sprawozdania te zawierają błędne zapisy o ilości kontroli. Dołożę najwyższej staranności, aby w przyszłości podawać w tych sprawozdaniach prawdziwe dane w zakresie m.in. ilości kontroli dotyczących pasów ppoż. przy liniach kolejowych przeprowadzanych przez PSP w Zakładzie.*

(akta kontroli str. 769-770)

**2.** W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 18.04.2018 r. zapisano, iż stwierdzono brak odnowienia pasów ppoż. przy liniach kolejowych nr 273 i 358 w czterech lokalizacjach. Decyzją KM PSP z 08.05.2018 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2018 r. (i dalej na bieżąco) odnowić pasy ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowych. Pismem z 15.05.2018 r. Zakład poinformował Komendanta, że mineralizacja pasów wzdłuż linii kolejowej 358 została wykonana. W Zakładzie brak było informacji odnośnie wykonania ww. decyzji w zakresie linii 273. W protokole KM PSP w Zielonej Górze z 24.04.2019 r. zapisano, iż nie wykonano odnowienia pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek-Zielona Góra. Decyzją KM PSP z 16.05.2019 r. nakazano Zakładowi w terminie do 30.06.2019 r. (i dalej na bieżąco) odnowić pasy ppoż. wzdłuż ww. linii kolejowej. W Zakładzie brak było informacji odnośnie wykonania ww. decyzji w zakresie linii 358.

(akta kontroli str. 485-640, 771-779, 1609-1610)

<sup>59</sup> Z 03.01.2018 r., 03.01.2019 r. oraz z 01.07.2019 r.

Pracownik ZLK zatrudniony na stanowisku pracy ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej wyjaśnił m.in., że: *odnowiliśmy pasy wzdłuż linii kolejowej nr 273, jednak nie informowaliśmy na piśmie Komendanta o wykonaniu decyzji w tej części (w zakresie pasów na linii 273). Kontrola pasów w tej lokalizacji (przy linii 273) przeprowadzona przez KM PSP w 2019 r. nie wykazała nieprawidłowości. Nie znam przyczyn, dla których nie poinformowano PSP o sposobie realizacji tej decyzji. Nie odnowiliśmy pasów wzdłuż linii kolejowej nr 358 w tym terminie, dlatego nie informowaliśmy Komendanta o wykonaniu tej decyzji. Deklaruję, że w przyszłości będę na piśmie (emailowo) informował PSP o fakcie wykonania decyzji i będę prosił PSP o przeprowadzenie kontroli sprawdzających dotyczących wykonania tych decyzji.*

(akta kontroli str. 769-770)

3. W decyzji KP PSP w Świebodzinie z 15.05.2017 r. zapisano, iż czynności kontrolno-rozpoznawcze przeprowadzone 21.04.2017 r. przez przedstawiciela Komendy na terenie Nadleśnictwa Bytnica wykazały nie wykonanie mineralizacji pasów ppoż. przy linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice na odcinku Toporów-Drzewce w leśnictwie Kosobudz. Nakazano wykonanie obowiązku wynikającego z decyzji do 30.06.2017 r. Upomnieniem z 07.06.2018 r. KP PSP wezwał Zakład do wypełniania obowiązku wynikającego z decyzji w terminie 7 dni od daty otrzymania upomnienia, gdyż kontrola wykonania tego obowiązku przeprowadzona przez KP PSP w dniu 24.05.2018 r. wykazała, że Zakład nie wywiązywał się z obowiązku określonego w decyzji przez ponad jeden rok od daty wydania tej decyzji.

(akta kontroli str. 641-655, 1609-1610)

Pracownik ZLK zatrudniony na stanowisku ds. zaplecza technicznego, ratownictwa, ochrony przeciwpożarowej wyjaśnił m.in., że: *nie brałem udziału ja ani inne osoby z Zakładu w ww. kontroli PSP w dniu 21.04.2017 r. Decyzja wydana po ww. kontroli przez PSP nie wpłynęła do mnie. Prawdopodobnie z tego powodu nie wykonano mineralizacji pasów ppoż. Dopiero po przesłaniu upomnienia dowiedziałem się o tej kontroli i pasy ppoż. w tej lokalizacji zostały niezwłocznie zmineralizowane.*

(akta kontroli str. 1211-1213)

4. Stosownie do treści § 3 ust. 4 pkt 1 Regulaminu organizacyjnego Zakładu, *do zadań, obowiązków i uprawnień Dyrektora Zakładu należy w szczególności kierowanie i nadzorowanie działalności Zakładu.*

Nadzór Zakładu nad realizacją zadań objętych kontrolą NIK okazał się niewystarczający:

- w latach 2017 – 2018 oraz w 2019 r. (do czasu zakończenia kontroli NIK) pracownicy działu ds. kontroli i instruktażu nie przeprowadzali kontroli wewnętrznych (w tym kontroli doraźnych) dotyczących urządzania i utrzymywania pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład (punkt 2 niniejszego wystąpienia),
- PSP stwierdzała niewykonywanie przez Zakład w niektórych lokalizacjach mineralizowania pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych (punkt 2 niniejszego wystąpienia),
- oględziny przeprowadzone podczas niniejszej kontroli NIK również wykazywały brak mineralizacji pasów ppoż. w niektórych lokalizacjach (punkt 1 niniejszego wystąpienia).

(akta kontroli str. 85-149, 189-208, 417-655, 675, 737-759, 1609-1610)

Dyrektor Zakładu wyjaśnił m.in., że *pracownicy Zakładu nie przeprowadzali kontroli dotyczących urządzania i utrzymywania pasów ppoż. przy czynnych liniach kolejowych zarządzanych przez Zakład. Wynikało to z braku zapisów w tym zakresie w Regulaminie organizacyjnym Zakładu, a także nie jest przewidziane w Instrukcji IK-2*

– Instrukcji w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Deklaruję, że kontrole takie będą przeprowadzane corocznie przez pracowników działu ds. kontroli i instruktażu, szczególnie w zakresie prac związanych z mineralizacją pasów ppoż. wykonywanych przez pracowników Zakładu z wykorzystaniem sprzętu Zakładu, tj. wykonywanych systemem gospodarczym.

(akta kontroli str. 1218)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Stwierdzone nieprawidłowości wskazują, że nadzór nad wykonywaniem obowiązków związanych z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych był niewystarczający. Ponadto w Zakładzie nie przeprowadzono kontroli wewnętrznych w tym zakresie. Także czynności kontrolno-rozpoznawcze przeprowadzane przez PSP stwierdzały nieprawidłowości w zakresie utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

## IV. Wnioski

#### Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

1. Zintensyfikowanie działań zmierzających do urządzenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.
2. Utrzymywanie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych w stanie zapewniającym ich użyteczność przez cały rok.
3. Uaktualnienie kart opisów stanowisk.
4. Bezbłędne sporządzanie dokumentacji dotyczącej udzielania zamówień.
5. Podjęcie działań zmierzających do ujmowania w protokole z czynności kontrolno-rozpoznawczych lokalizacji pasów przeciwpożarowych objętych czynnościami.
6. Terminową realizację obowiązków wynikających z decyzji Państwowej Straży Pożarnej w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.
7. Rozważanie możliwości wprowadzania dla działu ds. kontroli i instruktażu obowiązków kontrolnych w zakresie związanym z urządzeniem i utrzymaniem pasów przeciwpożarowych.
8. Przekazywanie w sprawozdaniach przedkładanych do PKP PLK S.A. prawidłowych danych o kosztach prac związanych z urządzeniem i utrzymywaniem pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.
9. Dokonywanie płatności wykonawcom prac polegających na urządzeniu pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zgodnie z postanowieniami zawartych umów.
10. W przypadku konieczności wynikającej z inwentaryzacji przyrodniczej, egzekwowanie od wykonawców obowiązku nadzoru ornitologa nad pracami.
11. Wprowadzenie do umów z wykonawcami pasów przeciwpożarowych precyzyjnych obowiązków związanych z kwestiami środowiskowymi.
12. Stosowanie prawidłowych kodów CPV do oznaczania postępowań dotyczących urządzenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.
13. Dokonywanie rzetelnych odbiorów końcowych robót dotyczących urządzenia pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.
14. Prawidłowe wykazywanie w sprawozdaniach danych o kontrolach przeprowadzanych w Zakładzie w zakresie urządzenia i utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

15. Podjęcie działań w celu zwiększenia skuteczności nadzoru nad wykonywaniem zadań w zakresie pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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 Zielonej Górze. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 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.

Zielona Góra, 20 grudnia 2019 r.

Kontrolerzy:

Zdzisław Szafranski  
główny specjalista kontroli państwowej

.....  
*podpis*

Rajmund Aszkowski  
doradca ekonomiczny

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Zielonej Górze

p.o. Dyrektor  
Włodzimierz Stobrawa

.....  
*podpis*