

Najwyższa Izba Kontroli (NIK) przeprowadziła szczegółową analizę systemu zarządzania kryzysowego na kolei, wskazując na istotne zaniedbania ze strony Ministra Infrastruktury, które mogły wpłynąć na bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej oraz podróżnych korzystających z polskich kolei. W wyniku tych uchybień, awaria systemu sterowania ruchem kolejowym (srk) 17 marca 2022 r. – która sparaliżowała 80% krajowego ruchu kolejowego – nie została uznana za sytuację kryzysową, co uniemożliwiło wdrożenie odpowiednich działań naprawczych.

### System zarządzania kryzysowego pod lupą

Transport kolejowy, jako element infrastruktury krytycznej, pełni kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa państwa i obywateli. Efektywne zarządzanie kryzysowe wymaga współpracy między Ministerstwem Infrastruktury, spółkami kolejowymi oraz przewoźnikami. Kontrola NIK ujawniła jednak brak spójności w koordynacji działań, co negatywnie wpłynęło na ciągłość funkcjonowania systemu kolejowego w sytuacjach kryzysowych.

Zgodnie z ustawą o zarządzaniu kryzysowym, Minister Infrastruktury powinien być odpowiedzialny za opracowanie planu zarządzania kryzysowego (PZK), obejmującego zasady współpracy z innymi instytucjami, takimi jak Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) oraz spółki kolejowe. Tymczasem kontrola wykazała, że minister nie określił formalnych zasad współpracy z kluczowymi podmiotami, co utrudniło realizację działań w sytuacjach kryzysowych.

### Brak reakcji systemowej

Jednym z kluczowych wydarzeń, które poddano analizie, była awaria systemu srk 17 marca 2022 r. na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.), obejmująca 13 z 23 zakładów linii kolejowych. Awaria ta spowodowała opóźnienia 1155 pociągów pasażerskich oraz 173 towarowych, a łączny czas opóźnień wyniósł ponad 128 tys. minut. Mimo skali zdarzenia, minister nie uznał go za sytuację kryzysową, co uniemożliwiło wdrożenie kompleksowych działań ratowniczych.

### Niewystarczająca współpraca z Prezesem UTK

Kontrola wykazała również, że współpraca między Ministerstwem Infrastruktury a Prezesem UTK była niewystarczająca. Nie opracowano formalnych zasad współpracy, a udział Prezesa UTK w zespołach ds. zarządzania kryzysowego był ograniczony. Brak odpowiednich regulacji przyczynił się do niepełnej koordynacji działań w sytuacjach awaryjnych.

### Działania spółek kolejowych

W przeciwieństwie do działań ministra, spółki kolejowe – w szczególności PKP PLK S.A. – opracowały własny system zarządzania kryzysowego, który obejmował kluczowe zagrożenia, takie jak awarie, trudne warunki pogodowe czy wypadki kolejowe. Na mocy porozumienia z 2017 roku, PKP PLK S.A. pełniła rolę lidera, koordynując działania kryzysowe na poziomie centralnym, regionalnym i lokalnym. Mimo to, minister nie dołączył do tego porozumienia ani nie określił zasad wspólnego działania w ramach systemu kryzysowego.

Jednym z problemów, na które zwróciła uwagę NIK, była błędna aktywacja Kolejowego Centrum Zarządzania Kryzysowego (KCZK) w sytuacjach niewymagających reakcji kryzysowej, takich jak opóźnienia pociągów czy wprowadzanie nowych rozkładów jazdy. Informacje o zdarzeniach przekazywano ustnie lub w raportach codziennych, bez sporządzania pisemnych raportów końcowych dla ministra.

### Problemy techniczne i zaniedbania

Kontrola ujawniła również liczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu technicznego ratownictwa kolejowego. Wśród nich wymieniono:

- brak szkoleń dla pracowników zespołów Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT),
- niewłaściwe wyposażenie składów PRT,
- brak wewnętrznych audytów zarządzania kryzysowego w latach 2020–2023,
- redukcję lokalizacji zespołów ratownictwa technicznego.

W latach objętych kontrolą PKP PLK S.A. podpisała umowy z PKP Cargo S.A. na dostarczanie lokomotyw z obsługą trakcyjną, co pozwalało na szybszą reakcję w sytuacjach kryzysowych. W okresie 2020–2022 przeprowadzono 129 akcji ratowniczych w sześciu lokalizacjach.

### Kradzieże i dewastacja infrastruktury

Kolejnym wyzwaniem, z którym borykał się sektor kolejowy, były kradzieże i dewastacja infrastruktury. W latach 2020–2023 odnotowano 4948 takich przypadków, a łączna wartość strat przekroczyła 56 mln zł. Funkcjonariusze Służby Ochrony Kolei (SOK) przeprowadzili 259 tys. interwencji, nakładając mandaty o łącznej wartości 8,5 mln zł.

### Wnioski i rekomendacje

NIK sformułowała szereg rekomendacji dla Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury. Wśród najważniejszych wniosków znalazły się:

- Włączenie Prezesa UTK do systemu zarządzania kryzysowego na kolei, co pozwoliłoby na lepszą koordynację działań w sytuacjach awaryjnych.
- Doprecyzowanie zakresu rzeczowego planów zarządzania kryzysowego opracowywanych przez ministrów i kierowników urzędów centralnych.
- Opracowanie szczegółowych zasad i procedur funkcjonowania ustawowego systemu zarządzania kryzysowego, z uwzględnieniem współpracy z kluczowymi spółkami kolejowymi.

Zdaniem NIK, wprowadzenie powyższych zmian jest kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa oraz zapewnienia ciągłości funkcjonowania infrastruktury kolejowej w sytuacjach kryzysowych.

Pełen raport dostępny w załączniku.

*Źródło: NIK*