



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.006.01.2020

Prezes Zarządu
Janusz Małinowski
Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.
Al. Piłsudskiego 12,
90-051 Łódź

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/028 – Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka
kontrolowana

Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. (dalej: ŁKA lub Spółka)
Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

W okresie objętym kontrolą w skład Zarządu Spółki wchodził:

Janusz Malinowski - Prezes Zarządu, od 1 lipca 2017 roku do dnia zakończenia kontroli,

Jan Kotynia - Członek Zarządu, od 1 lipca 2017 roku do dnia zakończenia kontroli,

Andrzej Wasilewski - Członek Zarządu, od 1 lipca 2017 roku do 30 czerwca 2019 roku,

W okresie objętym kontrolą Spółka udzieliła prokury łącznej:

Elżbiecie Gamus, od 24 czerwca 2015 roku,

Monice Bąk, od 1 lipca 2017 roku

(akta kontroli str.: 249-258,1541)

Zakres przedmiotowy
kontroli

Wypełnianie zadań w zakresie spełniania warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających bezpieczną eksploatację pasażerskich pojazdów kolejowych, w tym:

- utrzymanie taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów i ochronę środowiska;
- wyposażenie taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów;
- zapewnienie właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich;
- unowocześnienie i odnowę eksploatowanego taboru pasażerskiego, w tym pozyskiwania dostępnych środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanych pojazdów kolejowych;
- wykorzystywanie wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

Okres objęty kontrolą

Kontrolą objęto lata 2018-2020 (I półrocze), z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, jeżeli było to niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia kontroli.

Podstawa prawna
podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 ustawy o NIK, tj. pod względem legalności, gospodarności i rzetelności.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi

Kontrolerzy

1. Marek Tarnawski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LLO/39/2020 z 8 maja 2020 r.
2. Piotr Rydygier, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/40/2020 z 8 maja 2020 r.

(akta kontroli str.: 1-4)

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. w latach 2018 – 2019 (I półrocze) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Przewoźnik zgodnie z przepisami o transporcie kolejowym przygotował i wdrożył System Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (dalej: SMS), który opisywał podstawowe zadania i procesy mające zapewnić bezpieczną realizację przewozów pasażerskich i eksploatację posiadanego taboru kolejowego. Zapisy przyjętych w SMS procedur bezpieczeństwa były bezpośrednio powiązane z wdrożonymi w Spółce instrukcjami wewnętrznymi. Przewoźnik wprowadził mechanizmy nadzoru nad realizacją procesu przewozowego i utrzymania taboru kolejowego. Spółka wypełniała zadania i obowiązki wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, w tym załącznika nr 3 określającego czynności i zakres badań diagnostycznych jakie przewoźnicy mają obowiązek przeprowadzać na poszczególnych poziomach utrzymania pojazdów kolejowych. Izba pozytywnie ocenia realizowany w Spółce proces utrzymania posiadanych pojazdów kolejowych wskazując, iż w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły zdarzenia kolejowe spowodowane złym stanem technicznym pojazdów ŁKA. Spółka rzetelnie wykonywała zadania w zakresie wykorzystania wskazań z urządzeń dSAT dotyczących awarii eksploatowanych pojazdów kolejowych. Pozytywnie należy ocenić również proces planowania i realizacji kontroli wewnętrznych i audytów Spółki oraz działania obejmujące zarządzanie i oceny ryzyka.

Spółka zakupiła pasażerskie pojazdy kolejowe w oparciu o środki Unii Europejskiej, zapewniając jednocześnie odpowiednie zabezpieczenie ich stanu technicznego. Realizując przyjęte plany swojej działalności ŁKA zamówiła rozbudowę posiadanego taboru o dodatkowe człony. Pociągi będące na wyposażeniu Spółki były przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osób słabosłyszących. Spółka wdrożyła również odpowiednie procedury w zakresie udzielania pomocy pasażerom niepełnosprawnym oraz zapewniła przeszkolenie pracowników w tym zakresie. Przewoźnik zapewniał prawidłowy stan techniczny i czystość przedziałów oraz toalet dla pasażerów, sprawność systemu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji. W obsługiwanych pociągach zabezpieczał urządzenia i środki ochrony przeciw pożarowej wraz z oznakowaniem umożliwiającym przeprowadzanie ewakuacji pasażerów. Przewoźnik podjął działania określone w § 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Zdrowia zmieniającego rozporządzenia w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii.

Spółka zapewniła nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymaganych kwalifikacji, spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do pracy związanej bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i zapewnieniem jego bezpieczeństwa. Pracownicy ci posiadali wymagane szkolenia i egzaminy okresowe, kwalifikacyjne i weryfikacyjne oraz wymagane badania lekarskie.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej³ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Wykonywanie zadań w zakresie utrzymania taboru pasażerskiego w stanie techniczno-eksploatacyjnym gwarantującym bezpieczeństwo przewozów.

Opis stanu faktycznego

1.1. Realizacja zadań w zakresie utrzymania sprawności technicznej i eksploatacyjnej pojazdów kolejowych należała w szczególności do zadań Wydziału Taboru, podległego członkowi Zarządu za pośrednictwem Kierownika Pionu Technicznego. Do zadań tego Wydziału należały m.in. sprawy: ustalania zasad eksploatacji, utrzymania i napraw taboru; analizy usterek, trwałości i niezawodności taboru; planowania i realizacji napraw; rejestrowania przebiegu taboru, nadzoru i kontroli nad utrzymaniem w eksploatacji taboru oraz jego naprawami.

(dowód: akta kontroli, str. 242, 715–720)

Spółka posiadała System Zarządzania Bezpieczeństwem, który obejmował proces przewozu osób.⁴ Dokumentacja SMS, która składała się z Księgi SMS oraz procedur i procesów opisujących działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo kolei, spełniała wymagania § 2 i § 4 rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym⁵. Poszczególne elementy SMS były udokumentowane zgodnie z § 2 ww. rozporządzenia. Spółka określiła dziedziny odpowiedzialności i przydzieliła je poszczególnym komórkom organizacyjnym/osobom w strukturze organizacyjnej. Wyznaczono Pełnomocnika Zarządu Spółki ds. SMS, który ma bezpośredni kontakt z kierownictwem Spółki i koordynuje SMS na szczeblu kierowniczym.

(dowód: akta kontroli, str. 365–366, 479, 715–720)

Dokumentacja SMS wskazywała sposób nadzorowania realizacji SMS przez kierownictwo Spółki na każdym poziomie zarządzania. Proces nadzorowania i doskonalenia SMS uregulowano m.in. w procedurach: P/01 *Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa*, P/02 *Ocena zgodności celów bezpieczeństwa ze standardami*, P/03 *Zarządzanie zmianą*, P/11 *Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami*, P/14 *Monitorowanie i ciągłe doskonalenie SMS*; P/15 *Przegląd Zarządzania*, P/17 *Audyty wewnętrzne*. W poszczególnych procedurach określono zakresy odpowiedzialności i uprawnień. Zasady sprawowania nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz jakości usług świadczonych pasażerom określała *Instrukcja sprawowania nadzoru, kontroli i audytu wewnętrznego* ŁKAa-15.

(dowód: akta kontroli, str. 400–443, 479, 480, 715–720)

Dokumentacja SMS zawierała:

- Programy poprawy bezpieczeństwa na kolejne lata. Określono w nich m.in. charakterystykę celów jakościowych i ilościowych na dany rok, w tym ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposoby i terminy przekazania informacji pracownikom. W procedurze P/01 przedstawione zostały działania związane z opracowaniem, nadzorowaniem i zarządzaniem *Programem poprawy bezpieczeństwa*.

³ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁴ Badaniem kontrolnym objęto wersję SMS obowiązującą od 17 grudnia 2019 r., wprowadzoną uchwałą Zarządu w sprawie przyjęcia zmiany nr 12 do SMS.

⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 328.

- Politykę bezpieczeństwa, w której wskazano SMS jako gwarancję wysokiej jakości świadczonych usług, wysokich kwalifikacji kadry i akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa realizowanych usług.
- Plany – wskazane w harmonogramie programu poprawy bezpieczeństwa – umożliwiające realizację poszczególnych przyjętych ilościowych i jakościowych celów bezpieczeństwa. Przykładowo, w harmonogramach na 2018 r., 2019 r. i 2020 r., dla określonego w *Polityce bezpieczeństwa* zobowiązania pt. *Zadowalający poziom wskaźników bezpieczeństwa* zaplanowano 4 przedsięwzięcia: jazdy instruktażowe; audyty wewnętrzne SMS (co najmniej 2 audyty w roku); kontrolę stanu psychofizycznego, w tym stanu trzeźwości pracowników; kontrole wewnętrzne SMS (minimum 24 kontrole w roku). Ponadto w harmonogramie na 2020 r. uwzględniono sprawdzenie zapisów parametrów jazdy na nośnikach elektronicznych i dodatkowe jazdy kontrolne z maszynistami o krótkim stażu w ŁKA.
- Procedury dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania.
Spółka posiadała 34 pojazdy kolejowe, dla których prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, każdy eksploatowany pojazd wyposażony został w aktualne świadectwo sprawności technicznej. Dla pojazdów tych Spółka posiadała *Dokumentację Systemu Utrzymania*.
Tabor Spółki został wyposażony w systemy diagnostyczne, ustalone zostały okresy przeglądowe i naprawcze o zróżnicowanym zakresie czynności utrzymaniowych na poszczególnych poziomach utrzymania.
Utrzymania pojazdów kolejowych dotyczą procedury: P/04 *Realizacja procesu przewozowego osób*, P/05 *Utrzymanie sprawności taboru oraz pozostałych zasobów technicznych*, P/14 *Monitorowanie i ciągłe doskonalenie SMS*, P/18 *Gotowość i postępowanie w wypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia/zdarzenia*.
- Procedury i metody dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością oraz sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka przy prowadzeniu działalności.
W SMS ocena ryzyka uwzględniona była m.in. w procesie zarządzania zmianą. Ocenę ryzyka przeprowadza się przynajmniej raz do roku, na potrzeby przygotowania *Programu Poprawy Bezpieczeństwa* oraz w przypadku wprowadzania zmian uznanych za istotne.
Oceny ryzyka i nadzoru nad oceną ryzyka dotyczą m.in. procedury: P/03 *Zarządzanie zmianą*, P/06 *Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego*, P/07 *Identyfikacja zagrożeń i analiza ryzyka technicznego metodą FMEA*, P/08 *Dostęp, wymiana informacji oraz zarządzanie informacją związaną z bezpieczeństwem*, P/09 *Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa*, P/11 *Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami*, P/12 *Zarządzanie kompetencjami personelu*, P/14 *Monitorowanie i ciągłe doskonalenie SMS*.
- Systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu pojazdów kolejowych, mające na celu zapewnienie kwalifikacji pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności.
Pracownicy na stanowiskach: kierownika pociągu, rewidenta taboru, ustawiacza, manewrowego, prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe podlegają szkoleniom, egzaminom okresowym, kwalifikacyjnym, weryfikacyjnym oraz pouczeniom okresowym, zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji ŁKAp-10 *Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych* oraz w procedurze P/12

Zarządzanie kompetencjami personelu. Procedura P/21 określa szczegółowo zasady wydawania świadectwa uzupełniającego maszynisty. Tryb i warunki przeprowadzania szkoleń, egzaminów oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności określa instrukcja ŁKAp-30 Instrukcja funkcjonowania, szkolenia i egzaminowania pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty lub kandydatów na maszynistów w Ośrodku Szkolenia i Egzaminowania ŁKA sp. z o.o.

- Rozwiązania zapewniające prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego.

SMS posiada procedury zapewniające pracownikom dostęp do informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz przekazywanie informacji o SMS personelowi. Ustalono są też zasady przekazywania informacji z podmiotami zewnętrznymi. W instrukcji ŁKA-7 uregulowano sposób korzystania z radiołączności. Nadzór nad dokumentacją dotyczącą bezpieczeństwa pełni Pełnomocnik Zarządu Spółki ds. SMS.

- Procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych.

Spółka stosuje system monitorowania zaistniałych zdarzeń kolejowych, w tym o przypadkach popełniania błędów przez pracowników i niezastosowania właściwych procedur bezpieczeństwa. Zaistniałe zdarzenia rejestrowane są w *Rejestrze zagrożeń*. Opracowana została procedura P/18 *Gotowość i postępowanie w przypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia/zdarzenia*, w której wskazano uprawnienia i odpowiedzialność zatrudnionych osób, m.in. w zakresie zgłaszania, badania i analizowania zdarzeń kolejowych. W ramach procedury P/20 *Kształtowanie kultury bezpieczeństwa* uwzględniono m.in. zasadę dobrowolnego i poufnego zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

- Postanowienie o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem.

Spółka przeprowadza audyty wewnętrzne w celu przeglądu SMS i sprawdzenia jego skuteczności. W programach audytów określano częstotliwość i zakres audytów – każdy istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa proces powinien być audytowany nie rzadziej niż jeden raz w roku. Działania związane z planowaniem i przeprowadzaniem audytu bezpieczeństwa są przedmiotem procedury P/17 *Audyty wewnętrzne*.

Częstotliwość i zakres kontroli systemu bezpieczeństwa określone są w programach kontroli na dany rok kalendarzowy, zgodnie z procedurą P/19 *Kontrola*. W zakresie SMS liczba kontroli nie może być mniejsza niż 24 kontrole w roku.

Spółka posiada *Instrukcję sprawowania nadzoru, kontroli i audytu wewnętrznego* ŁKAa-15.

(dowód: akta kontroli, str. 479, 480, 484, 494–551, 715–720)

W okresie objętym kontrolą do SMS wprowadzane były 4 zmiany – nr 10, 11, 12 i 13 wdrożone uchwałami Zarządu z 27 marca 2018 r., z 18 grudnia 2018 r., 17 grudnia 2019 r. i 29 maja 2020 r. O dokonanych zmianach powiadomiono Prezesa UTK.

(dowód: akta kontroli, str. 359–364, 479, 715–720, 733–734; 1068–1167; 1462; 1507–1530)

Spółka zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym przedłożyła Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa certyfikowanego przewoźnika kolejowego za 2017, 2018 i 2019 r. oraz programy poprawy

bezpieczeństwa na 2018, 2019 i 2020 rok. Ww. raporty i programy Spółka przesłała w terminie wymaganym art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

(dowód: akta kontroli, str. 479, 494–714, 715–720, 817–896)

- 1.2. SMS zawierał procedury dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych. Procedura P/05 *Utrzymanie sprawności taboru oraz pozostałych zasobów technicznych* definiowała odpowiedzialność osób i komórek organizacyjnych za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz przedstawiała w schemacie blokowym opis przebiegu procesu, obejmujący m.in.: ocenę stanu technicznego i dokumentacji technicznej pozyskanego taboru; weryfikację posiadanego taboru pod kątem sprawności technicznej i zgodności z zasadami bezpieczeństwa; zaplanowanie zabiegów technicznego utrzymania oraz opracowania rocznych planów napraw okresowych; wyłączenie z eksploatacji pojazdów do planowanych prac utrzymaniowo-naprawczych; proces napraw bieżących i awaryjnych; komisyjne ustalenie zakresu prac; przygotowanie dokumentacji związanej z procesem utrzymania.

Dokumentami związanymi z ww. procedurą były procedury: P/11 *Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami*, P/13 *Ocena dostawców*, P/14 *Monitorowanie i ciągłe doskonalenie SMS* oraz instrukcje: ŁKAm-1 *Instrukcja określająca ogólne zasady utrzymania i eksploatacji pojazdów trakcyjnych*, w której ujęto m.in. wymogi dotyczące kolejności i częstotliwości wykonywania poszczególnych czynności utrzymaniowych i naprawczych, ŁKAm-2 *Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych*, ŁKAm-3 *Instrukcja określająca metody i sposoby wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych*, ŁKAr-8 *Instrukcja organizacji pracy manewrowej i zestawienia pociągów*.

ŁKA w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu obsługi i utrzymania taboru korzystała z usług wyspecjalizowanych dostawców zewnętrznych. Wg SMS zakres prac realizowanych przez dostawców zewnętrznych obejmował m.in.:

- zakup i dostawę elementów i podzespołów niezbędnych w procesie przeglądów, napraw i modernizacji, wykonywanych wewnątrz zakładu dostawcy;
- wykonywanie przeglądów oraz napraw okresowych zgodnie z zakresami określonymi dla poszczególnych poziomów utrzymania przy ścisłym przestrzeganiu cykli przeglądowych i naprawczych określonych w *Dokumentacji systemu utrzymania* wg załącznika 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁶;
- systematyczne diagnozowanie stanu elementów i podzespołów mających zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Wykonawcami usług w zakresie poziomów utrzymania P1 do P4 była firma Stadler Polska sp. z o.o dla pojazdów kolejowych typu L-42687, a dla pojazdów typu 36WE^d firma Newag S.A.⁸. Umowy te m.in. regulują kwestie związane z utrzymaniem technicznym i sanitarnym pojazdów do 13 czerwca 2029 roku.

Określony w umowach poziom współczynnika niezawodności taboru, który odnosi się do wyłączeń spowodowanych awariami pojazdów, w 2018 r. w 2019 r. był wyższy od wymaganego minimum, które wynosiło 98%.

Spółka posiadała zatwierdzone *dokumentacje systemu utrzymania pojazdów kolejowych*; dokumentacje te spełniały wymogi § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych⁹. Wszystkie pojazdy

⁶ Dz. U. z 2016 r. poz. 226 ze zm.

⁷ Umowa z 13 grudnia 2012 r.

⁸ Umowa z 28 lutego 2017 r.

⁹ Dz.U. z 2016 r. poz. 226.

eksploatowane przez Spółkę były zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Pojazdów Kolejowych (NVR).

(dowód: akta kontroli, str. 5–33, 478–480, 723–724, 1537–1540)

Spółka prowadziła Rejestr *pojazdów kolejowych prowadzony przez dysponenta* – w odrębnych księgach dla 20 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu L-4268 Flirt 3 i dla 14 trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 36WEd Impuls2 – zgodnie z przepisami rozdziału 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych¹⁰. Wszystkie pojazdy typu L-4268 zostały wyprodukowane w 2014 r., z tego 16 wprowadzono do eksploatacji w 2014 r. a 6 w 2015 r. Cztery pojazdy typu 36WEd zostały wyprodukowane i wprowadzone do eksploatacji w 2018 r., a 10 w 2019 r. Wszystkie ww. pojazdy posiadały świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego, których terminy ważności upływały w latach 2022–2025.

Badaniem kontrolnym objęto 10 pojazdów typu L-4268 o najdłuższym okresie użytkowania, wpisanych do rejestru pod numerami 01–10. Sporządzane były dla nich w cyklach miesięcznych harmonogramy przeglądów i czyszczeń, w których odnotowane było również wykonanie danej czynności. Terminy przeglądów planowane były na podstawie parametru czasu; w sytuacji wcześniejszego przekroczenia parametru przebiegu harmonogram był odpowiednio korygowany. W okresie objętym kontrolą ww. pojazdy poddane były przeglądom na poziomie utrzymania P1 i P2; ponadto w 2019 r. pojazdy nr 002, 003, 005 oraz w 2020 r. pojazdy nr 001 i 006 poddane były przeglądom na poziomie utrzymania P3, zgodnie z określonymi w Dokumentacji Systemu Utrzymania parametrami cyklu przeglądowo naprawczego.

Przeglądy okresowe były nadzorowane przez pracowników Spółki. Sporządzane były listy prac konserwacyjno-przeglądowych (tzw. książeczki przeglądu okresowego) – w których potwierdzano przeprowadzenie czynności utrzymaniowych wymaganych dla danego przeglądu. Czynności nieplanowane wykonywane były na podstawie zgłoszeń reklamacyjnych, które w latach 2018–2020 dotyczyły pojazdów 36WEd. Do 2 czerwca 2020 r. Spółka zgłosiła 38 reklamacji, w tym w 22 przypadkach pojazdy były wyłączone z eksploatacji; wszystkie zgłoszone usterki zostały usunięte. Dla potrzeb nadzorowania czynności utrzymania pojazdów prowadzone były rejestry usterek taboru w formie elektronicznej, w których odnotowywano m.in. opis uszkodzenia, daty zgłoszenia do wykonawcy naprawy i daty usunięcia usterek.

(dowód: akta kontroli, str. 14, 478, 725–732, 897–900, 905–907, 1532–1540)

- 1.3 Z prowadzonego przez Spółkę rejestru pojazdów kolejowych wynika, że na dzień 31 grudnia 2017 r. Spółka posiadała 20 pasażerskich pojazdów kolejowych, 24 pojazdy na dzień 31 grudnia 2018 r. i 34 pojazdy na dzień 31 grudnia 2019 r. Na dzień 31 grudnia 2017 r. i 2019 r. żaden pojazd nie był wyłączony z eksploatacji. Na dzień 31 grudnia 2018 r. wyłączone były z eksploatacji do naprawy awaryjnej dwa pojazdy L-4268 – pojazd nr 015 w związku z wykolejeniem pojazdu na stacji Łódź Widzew w dniu 29 czerwca 2018 r. oraz pojazd nr 012 w związku z wypadkiem na przejeździe kolejowo-drogowym na odcinku Łódź Widzew – Łódź Chojny.

(dowód: akta kontroli, str. 478, 900–904, 1542)

W planach działalności na rok 2018 i 2019 przedstawiono planowane do wykonania zadania w zakresie: realizacji przewozów, oferty przewozowej, promocji i marketingu, realizacji nowych projektów i nakładów inwestycyjnych,

¹⁰ Dz.U. z 2019 r. poz. 918

założeń do planu finansowego i prognozy finansowej. W planowanych do realizacji działaniach uwzględniono utrzymanie wysokiego stopnia sprawności taboru oraz systematyczny rozwój parku taborowego. Koszty utrzymania taboru (usługi obce) zaplanowane były na 2018 r. w kwocie 6172 tys. zł i na 2019 r. w wysokości 8118 tys. zł, a poniesione wyniosły 6213 tys. zł w 2018 r. i 7981 tys. zł w 2019 r.

Spółka zamieściła w planach przedsięwzięcia związane z zakupem i modernizacją taboru, wynikające z zawartych umów:

- umowy 22/2017 na dostawę 14 pojazdów i świadczenie usług utrzymania tych pojazdów w ramach projektu „Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II”, który był współfinansowany ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020; w IV kwartale 2018 r. planowano i zrealizowano dostawę 4 trójczłonowych pojazdów trakcyjnych dostawa pozostałych pojazdów została zakończona w IV kwartale 2019 r.;
- umowy 30/2019 na rozbudowę 10 sztuk eksploatowanych pojazdów L-4268 o trzeci człon w ramach projektu „Budowa ŁKA etap III”; przekazanie pierwszego pojazdu do rozbudowy przewidziano w II kwartale 2020 r.

Do czasu kontroli nie został zatwierdzony przez Zgromadzenie Wspólników plan działalności Spółki na 2020 r.

(dowód: akta kontroli, str. 369, 916, 950, 956, 909–1006, 1542)

- 1.4 System Zarządzania Bezpieczeństwem przewidywał przeprowadzanie w Spółce audytów wewnętrznych, w celu przeglądu tego Systemu i sprawdzenia jego ciągłej skuteczności, oraz kontroli wewnętrznych, w celu rozpoznawania niezgodności w procesach Systemu i wprowadzania działań zapobiegawczych lub korygujących. Zagadnienia dotyczące audytu i kontroli uregulowane były w procedurach: P/11 *Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami*, P/17 *Audyty wewnętrzne* i P/19 *Kontrole*.

Dokumentem związanym z procedurami P/17 i P/19 była instrukcja ŁKAa-15 *Sprawowanie nadzoru, kontroli i audytu wewnętrznego*. W instrukcji tej m.in.: określono rodzaje kontroli wewnętrznych), zasady, sposób i tryb przeprowadzania czynności kontrolnych i ich dokumentowania; wskazano jako przedmiot kontroli prawidłowość wykonywania czynności służbowych przez pracowników m.in. w zakresie stanu technicznego i wyposażenia taboru; stanu sanitarnego taboru; realizacji procesu utrzymania pojazdów kolejowych; prawidłowości wykonywania czynności techniczno-ruchowych. W zakresie dotyczącym przeprowadzania audytów wewnętrznych instrukcja m.in.: wskazywała rolę audytu wewnętrznego w zakresie identyfikacji i analizy ryzyka; określała uprawnienia i obowiązki audytorów; ustalała zasady, sposób i tryb przeprowadzania czynności audytowych i dokumentowania wyników, określała zasady realizacji działań korygujących/zapobiegawczych.

Wyniki audytów i kontroli były uwzględniane przy opracowywaniu programów poprawy bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli, str. 479, 480, 495–498, 511–515, 531–534)

Spółka sporządzała corocznie programy kontroli wewnętrznych. W zakresie utrzymania taboru w stanie technicznym zapewniającym bezpieczną eksploatację zaplanowano:

- w 2018 r. 147 kontroli – zrealizowano łącznie 154 kontrole, z tego 145 planowych i 9 doraźnych,
- w 2019 r. 150 kontroli – zrealizowano 141 kontroli planowych i 21 doraźnych (łącznie 162 kontrole);
- w 2020 r. (stan z 26 czerwca) 39 kontroli – zrealizowano 35 kontroli, z tego 30 planowych i 5 doraźnych

Nie zrealizowano niektórych kontroli planowych z powodu przeprowadzanie w tym czasie przez kontrolera egzaminu, udział kontrolera w szkoleniu, udział w pracach komisji kolejowej, usprawiedliwiona nieobecność w pracy, realizacja kontroli doraźnych wykonywania obowiązków służbowych przez maszynistów z krótkim stażem, ograniczeń wprowadzonych w związku z zagrożeniem chorobą COVID-19. Nieprawidłowości stwierdzone w ww. kontrolach nie wykazały przypadków utrzymania taboru w stanie technicznym niezapewniającym bezpiecznej eksploatacji.

(dowód: akta kontroli, str. 375–379, 481, 1388, 1543–1553)

W 2018 r. przeprowadzono 5 audytów wewnętrznych, zgodnie z Programem audytów, w tym 2 audyty dotyczyły utrzymania sprawności taboru oraz pozostałych zasobów technicznych (procedura P/05). Zidentyfikowane niezgodności dotyczyły procesu nadzoru nad dokumentami i zapisami, a wiązały się z nieprzestrzeganiem przez pracowników drużyn pociągowych obowiązujących regulacji w zakresie prowadzenia i zdawania dokumentacji.

Ponadto w dniach od 24 stycznia do 13 lutego 2018 r. Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej Katedra Transportu Szynowego, na podstawie umowy zawartej z ŁKA S.A. nr KTS/01/01/2018 z dnia 23 stycznia 2018 r., przeprowadziła w Spółce Stadler Polska sp. z o.o. audyt, który swym zakresem obejmował m.in. świadczenie na rzecz ŁKA usług utrzymania, usług napraw awaryjnych, utrzymania współczynników gotowości i niezawodności pojazdów kolejowych typu L-4268, kwalifikacji i uprawnień personelu wykonującego usługi utrzymania pojazdów. Stwierdzone w toku audytu odstępstwa od przyjętych sposobów postępowania nie dotyczyły ww. spraw i nie wpływały na całokształt wykonywanych prac. (raport za 2018 r.)

W 2019 r. przeprowadzono 5 audytów wewnętrznych, zgodnie z Programem audytów, w tym 2 audyty w zakresie utrzymania sprawności taboru oraz pozostałych zasobów technicznych (procedura P/05), które nie wykazały niezgodności z ustanowionymi wymaganiami. Audyty wykazały, że zidentyfikowane procesy Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zostały wdrożone i funkcjonują skutecznie. W sprawie realizacji audytów wewnętrznych w 2020 r. Kierownik Pionu Bezpieczeństwa i Jakości przewozów oświadczyła, że w związku z ogłoszonym stanem epidemii ŁKA wprowadziła w dniu 3 kwietnia 2020 r. aneks do Programu audytów, przesuwając na II półrocze 2020 r. realizację tych audytów, których wykonanie on-line nie zawierałoby pełnej weryfikacji i oceny audytowanego procesu, wobec czego audyt procedury P/05 *Utrzymanie sprawności taboru oraz pozostałych zasobów technicznych*, wstępnie zaplanowany na kwiecień, przeniesiono na wrzesień 2020 r.

(dowód: akta kontroli, str. 481, 483, 642–713, 735, 1543–1553)

Zarządzanie ryzykiem, a w szczególności zarządzanie ryzykiem związanym z bezpieczeństwem systemu kolejowego stanowiło integralną część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. System ten zapewniał stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie ryzyka, opracowanych zgodnie z dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei¹¹.

Zidentyfikowane zagrożenia były odnotowywane w Rejestrze zagrożeń, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009¹².

¹¹ DYREKTYWA 2004/49/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U.UE.L.2004.164.44 ze zm.).

¹² Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 ze zm.

Ocena ryzyka była przeprowadzana na potrzeby przygotowania Programu Poprawy Bezpieczeństwa oraz w przypadku wprowadzania zmian uznanych za istotne w świetle rozporządzenia Nr 402/2013 WE.

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem ustalone były procedury: P/06 *Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego*, P/07 *Identyfikacja zagrożeń i analiza ryzyka technicznego* metodą FMEA, oraz P/03 *Zarządzanie zmianą*. Analiza ryzyka metodą FMEA obejmowała przegląd wszystkich procesów realizowanych przez Spółkę, m.in. proces utrzymania pojazdów taboru i innych zasobów technicznych, w tym zakupy, czynności utrzymaniowe, informacje o awariach i usterkach podczas całego cyklu życia, modernizacje i likwidacje).

W przypadku, gdy *planowana* zmiana miała wpływ na poziom ryzyka technicznego lub zawodowego, procedura P/03 wymagała przeprowadzenia – przed wprowadzeniem modyfikacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem spowodowanej zmianą – m.in. niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem przez niezależną jednostkę oceniającą i sporządzenia raportu z tej oceny. Niezależna ocena została przeprowadzona w związku z planowanym wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów 36WE_d, co przedstawiono wyżej w punkcie 1 wystąpienia.

(dowód: akta kontroli, str. 479)

W latach 2018–2010 (do 26 czerwca) w Spółce przeprowadzono 56 analiz ryzyka, z tego 21 w 2018 r., 13 w 2019 r. i 22 w 2020 r.

Przeprowadzone przez Spółkę w latach 2017–2020 oceny ryzyka technicznego dotyczyły m.in. zdarzeń opisanych w alertach bezpieczeństwa opublikowanych przez UTK, pism UTK, raportów Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zdarzeń z udziałem innych przewoźników, zdarzeń zaistniałych z winy pracowników Spółki, wprowadzenia nowego typu pojazdu kolejowego do eksploatacji. W wyniku analiz m.in. rozszerzano Rejestr zagrożeń o nowo zidentyfikowane zagrożenia, podwyższano parametry oceny ryzyka.

Analizy ryzyka wykazały, że nadzór nad zagrożeniami jest wystarczający, a skutecznym środkiem minimalizującym zagrożenia jest stałe ich monitorowanie oraz egzekwowanie przestrzegania obowiązujących regulacji; nie odnotowano zagrożeń krytycznych, istotnie wpływających na bezpieczeństwo systemu kolejowego; poziom ryzyk dla zagrożeń Spółka uznała za akceptowalny.

(dowód: akta kontroli, str. 495–510, 511–530, 531–551, 642–714, 817–896, 1007–1020)

Kierownik Pionu Bezpieczeństwa i Jakości Przewozów wyjaśniła, że kontrole wewnętrzne w zakresie utrzymania taboru nie były poprzedzane analizą ryzyka wynikającą z procedury P/07 *Identyfikacja zagrożeń i analiza ryzyka technicznego metodą FMEA*, gdyż od początku działalności przewozowej Spółki nie wystąpiły zdarzenia kolejowe spowodowane stanem technicznym taboru, jak również kontrole wewnętrzne nie identyfikowały nieprawidłowości mogących stanowić zagrożenie w myśl rozporządzenia Komisji (WE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. z późn. zmianami w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

W wyniku przeprowadzonych analiz ryzyka, obszar utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych rekomendowany był do audytu w jednym przypadku. Wyniki analizy ujęte zostały w Raporcie nr 12a/2019 z analizy ryzyka dot. ponownej oceny wdrożenia do eksploatacji nowego typu pojazdu kolejowego Impuls 2 typu 36WE_d. Rekomendowany był audyt dostawcy usług utrzymania tych pojazdów w firmie Newag S.A. Audyt zaplanowany został na listopad 2020 r. zgodnie z aneksem nr 1 do Programu audytów na 2020 r.

(dowód: akta kontroli, str. 1543–1553)

Spółka przeprowadzała kontrole doraźne uwzględniające utrzymanie taboru w stanie technicznym zapewniającym bezpieczną eksploatację. Przeprowadzono 9 kontroli doraźnych w 2018 r., 21 w 2019 r. i 5 w 2020 r. (do 26 czerwca), wszystkie w formie jazd kontrolnych.

Ww. kontrole doraźne zawierały w swym zakresie elementy obszaru utrzymania taboru, m.in. przygotowanie pociągu do drogi, wyposażenie, prawidłowość sporządzanej dokumentacji pociągowej – zagadnienia te kontrolowane były dodatkowo przy okazji sprawdzania innych zagadnień.

Bezpośrednią przyczyną wdrażania kontroli doraźnych w 2018 r. była konieczność sprawdzenia w szczególności warunków sanitarnych panujących na składzie pociągu (weryfikacja działań korygujących wdrożonych po kontrolach przeprowadzonych przez Urząd Marszałkowski) oraz wykonywanie obowiązków służbowych przez Maszynistę, Kierownika pociągu, Konduktora (po incydencie C44 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia¹³ – zaistniałym 12 lutego 2018 r. z winy Maszynisty).

Przyczyną wdrażania kontroli doraźnych w 2019 r. i 2020 r., w trakcie których sprawdzano prawidłowości wykonywania obowiązków służbowych przez Maszynistów z krótkim stażem na tym stanowisku, były zalecenie komisji kolejowej po incydencie kategorii C44 z dnia 5 marca 2019 r.

(dowód: akta kontroli, str. 1007-1010)

Spółka dokonywała przeglądów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem za kolejne półrocza. W protokołach z przeglądu przedstawiano m.in. wyniki oceny ryzyka, wyniki kontroli i audytów, wskazywano obszary, co do których należało podjąć działania doskonalące.

(dowód: akta kontroli, str. 736–816)

1.5 W okresie objętym kontrolą Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził w Spółce sześć kontroli z których w trzech¹⁴ nie zgłosił uwag a w jednym przypadku uwagi dotyczyły minutowych opóźnień w przygotowaniu pociągów do jazdy. W przypadku dwóch kontroli¹⁵ obejmujących swym zakresem m.in. funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz przygotowania i realizacji procesu przewozowego, w tym przygotowania pociągów do jazdy, Urząd w uwagach wskazał m.in. na następujące nieprawidłowości:

- a) brak umieszczenia w kabinie B pojazdu L-4268-006 tabliczki z pełnym identyfikatorem pojazdu kolejowego oraz oznaczeniem zdolności pojazdu do interoperacyjności. Kontrolowany umieścił w kabinie jedynie oznaczenie w postaci numeru EVN pojazdu, brak było tabliczki z pełnym identyfikatorem zawierającym identyfikator literowy dysponenta VKM¹⁶;
- b) brak zgłaszanych zidentyfikowanych zagrożeń do rejestru zagrożeń oraz brak analizy i oceny ryzyka. Niezaktualizowane DSU EZT-L-4268. Niezgodne z wymaganiami dokumentowanie czynności diagnostyczno-pomiarowych pojazdów trakcyjnych wykonywanych podczas przeprowadzania czynności utrzymaniowych. Dopuszczanie pojazdów kolejowych po przeglądach wykonywanych niezgodnie z dokumentacją DSU. Wskazano również na

¹³ Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, stanowiąca załącznik do uchwały nr 686/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 lipca 2016 r. (www.plk-sa.pl)

¹⁴ Kontrole w zakresie: a) nadzoru nad funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (kwiecień 2018 r.); b) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym (luty 2018 r.); c) Nadzoru nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego w tym przygotowania pociągów do jazdy (czerwiec 2019 r.)

¹⁵ Protokół kontroli UTK z dnia 31 marca 2020 r.

¹⁶ Wystąpienie z dnia 16 kwietnia 2020 r. (OT7.501.1.2020.5.JW).

uszkodzoną książkę pokładową pojazdu oraz nieprawidłowo działającą kontrolkę zajętości toalety.¹⁷

Spółka pismem z dnia 26 maja 2020 r.¹⁸ oraz pismem z dnia 22 czerwca 2020 r.¹⁹ złożyła do Urzędu informacje o sposobie wykorzystania zgłoszonych uwag i wyeliminowaniu nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 380-381)

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego działając na podstawie art. 281 ust. 8a i 8b ustawy o transporcie kolejowym przesłał do ŁKA w zalecenia²⁰ wydane na podstawie raportów opracowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych w 2018 i 2019 r. Spółka przesała informacje o realizacji wszystkich zaleceń w wyznaczonych przez Prezesa UTK terminach.²¹

(akta kontroli, str.: 1466)

- 1.6 ŁKA w ramach obowiązującego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem rejestrowała i monitorowała usterki eksploatowanego taboru pasażerskiego powstałe w czasie procesu przewozowego, zakwalifikowane przez zarządcę infrastruktury do kategorii D82²² i ujęte w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) oraz wydarzenia eksploatacyjne kategorii E119²³, których zarządca infrastruktury nie ujął w SEPE. Spółka zgodnie z zasadami określonymi w SMS sporządzała w okresach półrocznych Analizę w sprawie bezpieczeństwa przewozów, stanowiącą podstawę do przeprowadzenia analizy ryzyka i aktualizacji rejestru zagrożeń. Spółka za pośrednictwem oprogramowania „ConSel” na bieżąco i w czasie rzeczywistym posiadała dostęp do głównych informacji o pojeździe z jego pozycją na mapie oraz bieżącą kontrolę jego stanu. Pojazdy ŁKA wyposażone były również w systemy diagnostyczne, które umożliwiały odczyt zarejestrowanych parametrów podczas pracy taboru. Pracownicy Wydziału Taboru ŁKA posiadali dostęp do aplikacji informatycznych wykorzystywanych przez dostawców pojazdów, które umożliwiały generowanie raportów o stanie pojazdu. Wydział taboru prowadził również własne opracowania w plikach MS Excel służące do rejestracji czynności utrzymaniowych planowanych i pozaplanowych²⁴. Dyspozytorzy ŁKA w cyklach dobowych wprowadzali informacje na temat pracy, przeglądów, wykonanych napraw oraz czyszczeń osobno dla każdego pojazdu. Dane tego typu pozwalały na monitorowanie pracy danego składu w cyklach miesięcznych. Każdy z eksploatowanych w ŁKA pojazdów posiadał, prowadzoną w formie papierowej, Książkę elektrycznego pojazdu trakcyjnego. Dokument ten zakładany był z chwilą rozpoczęcia eksploatacji danego pojazdu i zawierał dane techniczne dot. pojazdu m.in.: charakterystyki trakcyjne, wykaz zespołów i podzespołów. W książce odnotowywane były dane dotyczące eksploatacji pojazdów w cyklach miesięcznych tj.: przebiegi kilometrów, ilość wykonanych napraw i przeglądów ze wskazaniem miejsca dokonania czynności oraz liczby dni pracy pojazdu w danym miesiącu.

(akta kontroli, str.: 14-33, 479)

¹⁷ Wystąpienie z dnia 26 maja 2020 r. (OT1.501.17.2020.1Rku).

¹⁸ Znak: ŁKA.TBJ.680.2020

¹⁹ Znak: ŁKA.TBJ.0910.3.2020.MK

²⁰ Pismo z dnia 1 sierpnia 2018 znak: DMB-WMIC.465.2.2018.2MK oraz z dnia 3 stycznia 2019 r. znak: DMB-WMIC.465.4.2018.2 MK. Pismo z dnia 18 października 2019 r. znak: DMB-WMIC.464.4.2019.2MK oraz z dnia 25 lutego 2020 r. znak: DMB-WMIC.464.1.2020.1.AM i DMB-WMIC.464.1.2020.2AM

²¹ Informacje o realizacji zaleceń przesłane do UTK w dniach 30 sierpnia 2018 r., 29 marca 2019 r., 14 listopada 2019 r. oraz 27 marca 2020 r.

²² Zgodnie z instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.

²³ Według Zasad prowadzenia rejestracji i statystyki zdarzeń i innych wydarzeń kolejowych związanych z bezpieczeństwem przewozów zaistniałych na obszarze działania ŁKA sp. z o.o." nr P/09-1-1.

²⁴ Rejestr uszkodzeń taboru i przeglądów okresowych.

1.7 Na posiedzeniach w dniach 15 maja 2018 r., 14 maja 2019 r. i 15 czerwca 2020 r. Zarząd omówił i akceptował sprawozdania podsumowujące akcję zimową, odpowiednio 2017/2018, 2018/2019 i 2019/2020, które przedstawiały m.in. zagadnienia dotyczące stanu technicznego taboru pasażerskiego. Ze sprawozdań wynika, że: w sezonie zimowym 2017/2018 wystąpiły, wynikające z warunków zimowych, usterki drzwi – 2 przypadki, ogrzewania wnętrza pojazdu i kabin – 3 przypadki, zestawów kołowych – 1 przypadek, wysuwania stopni – 1 przypadek, a w sezonie 2018/2019 stwierdzono pojedyncze przypadki usterek eksploatacyjnych drzwi, stopni i ogrzewania w pojazdach trakcyjnych. Usterki były usuwane przez dostawców taboru. W sezonie 2019/2020 nie dochodziło do awarii taboru, wystąpiły pojedyncze przypadki usterek eksploatacyjnych drzwi, stopni i ogrzewania w pojazdach trakcyjnych, o czym na bieżąco informowano dostawców taboru w celu ich usunięcia. Zarząd Spółki nie podejmował w okresie objętym kontrolą decyzji dotyczących modernizacji lub wymiany pojazdów kolejowych niespełniających wymaganych parametrów, zapewniających bezpieczeństwo ich eksploatacji.

(dowód: akta kontroli, str. 258–285, 1501–1506)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OBSZAR

2. Wykonywanie zadań w zakresie wyposażenia taboru pasażerskiego w środki techniczne służące bezpieczeństwu i komfortowi przewozu pasażerów.

Opis stanu
faktycznego

2.1 Wszystkie uruchamiane przez Spółkę pociągi pasażerskie wyposażone były w środki techniczne służące do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania²⁵. Spółka prowadziła badania sprawności wind dla osób niepełnosprawnych w eksploatowanych pojazdach. Tabor ŁKA spełnia wymogi TSI PRM²⁶, tj. posiada niską podłogę, wysuwane progi, szerokie drzwi wejściowe, brak schodów wewnątrz pojazdu, podnośniki dla wózków inwalidzkich, toalety przystosowane dla pasażerów z niepełnosprawnością, system informacji pasażerskiej wizualny i głosowy. Pociągi posiadały wewnętrzne oznakowanie w alfabecie Braille. W pociągach ŁKA kursujących do Warszawy, umożliwiona była rezerwacja miejsc siedzących przez aplikację „Koleo” a numery siedzeń oznaczone były alfabetem Braille’a, drukiem wypukłym. Dla osób słabo czytających Braille’a tabliczki zintegrowane zostały ze znacznikiem NFC umożliwiającym odczytanie numeru siedzenia przy pomocy telefonu komórkowego. W pociągach drużyny konduktorskie wyposażone zostały w tablety umożliwiające połączenie się z tłumaczem języka migowego online. Spółka umożliwiła również połączenie z WideoTłumaczem poprzez stronę internetową ŁKA (połączenie z infolinią), w kasach biletowych i agencyjnych oraz Centrum Obsługi Pasażera. W pociągach Impuls II zamontowana została pętla indukcyjna zintegrowana z systemem informacji głosowej w pojeździe wspierająca słyszalność zapowiedzi stacji osobom z niedosłuchem, korzystającym z aparatów słuchowych. Strona internetowa Spółki została dostosowana do wymogów ustawy o dostępności cyfrowej²⁷. W 2018 r. Spółka otrzymała nagrodę Lider Dostępności w kategorii sieci

²⁵ Pojazdy kolejowe spełniają wymogi rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się lub decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności (...) ze zm.

²⁶ Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. ws. technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

²⁷ W 2018 r. strona została nagrodzona tytułem – Strona bez Barrier w kategorii Najlepszy z Najlepszych

Placówek za spójną i przemyślaną politykę zwiększenia dostępności swoich usług dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W ŁKA obowiązuje Zarządzenie Zarządu Spółki z dnia 21 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia Instrukcji z zakresu udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej ŁKAh-19²⁸. Instrukcja określała m.in. obowiązki pracowników w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz zasady postępowania w zakresie przyjmowania zgłoszeń przejazdu takich osób i ich przekazywania kierownikom pociągów jak i sytuacji w których przejazd takich osób nie został wcześniej zgłoszony. Instrukcja regulowała również zasady przekazywania zgłoszenia przejazdu osób niepełnosprawnych do innych przewoźników lub do zarządcy infrastruktury. W załącznikach do Instrukcji wskazano m.in.: zasady weryfikacji funkcjonowania pętli indukcyjnej, wykaz etykiet w alfabecie Brail'a znajdujących się w pociągu oraz instrukcję automatycznego wysuwania windy dla wózków inwalidzkich w pociągu. Zarząd Spółki uchwałą z dnia 17 grudnia 2019 r.²⁹ wprowadził Regulamin obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Regulamin określał m.in. zasady: zakupu biletów i udzielania informacji, przejazdu osób na wózkach inwalidzkich, przejazdu psa asystującego, pomocy udzielanej osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz zgłaszania przejazdu takiej osoby. W planach działalności Spółki na 2018 i 2019 r. uwzględniono zapewnienie dostępności przewozów dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej możliwości poruszania się.

(akta kontroli, str.: 14-33, 286-337, 917 i 956)

2.2 Na koniec 2018 r. oraz w 2019 i w 2020 r. (stan z 18 maja 2020 r.) wszystkie pociągi uruchamiane przez Spółkę były wyposażone w defibrylatory serca – 24 defibrylatory na koniec 2018 r. oraz 34 defibrylatory na koniec 2019 r. i wg stanu z 18 maja 2020 r. Posiadane przez Spółkę 20 pociągów typu L-4268 serii Flirt3 wyposażono w defibrylatory w grudniu 2018 r., a 14 pociągów typu 36WE d serii impuls2 (z tego 4 wprowadzone do eksploatacji 19 listopada 2018 r. i 10 wprowadzonych w 2019 r.) było wyposażonych w defibrylatory przez producenta. Średnio dziennie uruchamianych było 137 pociągów w 2018 r., 156 w 2019 r. i 162 w 2020 r. (do 18 maja).

Kierownicy pociągu oraz konduktorzy zapoznawani byli z zasadami udzielania pierwszej pomocy oraz środkami służącymi do udzielenia pomocy – apteczkami pierwszej pomocy i defibrylatorami – podczas szkoleń wstępnych i okresowych z bhp.

Ponadto ww. pracownicy przechodzili dodatkowe szkolenia z udzielania pierwszej pomocy i posługiwania się defibrylatorem, ważne przez dwa lata. W dodatkowych szkoleniach z pierwszej pomocy w 2018 r. uczestniczyło 36 kierowników pociągów i 18 konduktorów, w 2019 r. 70 kierowników pociągu i 24 konduktorów; w 2020 r. (do 15 maja) nie przeprowadzono szkoleń z pierwszej pomocy. Szkolenia z obsługi defibrylatora przeprowadzono w 2019 r. z udziałem 70 kierowników pociągu i 24 konduktorów.

Wg stanu z 31 grudnia 2018 r. zatrudnionych było 52 kierowników pociągu, w tym 48 odbyło dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy, a 2 z obsługi defibrylatora; spośród 32 zatrudnionych konduktorów 19 odbyło dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy, a 3 z obsługi defibrylatora. Wg stanu z 31 grudnia 2019 r. zatrudnionych było 71 kierowników pociągu, którzy odbyli dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy i obsługi defibrylatora; spośród 37 zatrudnionych konduktorów 23 odbyło dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy i z obsługi defibrylatora. Wg stanu z 31 marca 2020 r.

²⁸ Zarządzenie nr 47/2018. Zarządzenie uchyliło zarządzenie nr 45/2017.

²⁹ Uchwała nr 208/2019

zatrudnionych było 70 kierowników pociągu, którzy odbyli dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy i obsługi defibrylatora; spośród 43 zatrudnionych konduktorów 22 odbyło dodatkowe szkolenie z pierwszej pomocy i z obsługi defibrylatora.

Konduktorzy zatrudnieni w drugim półroczu 2019 r. i w 2020 r. zapoznani zostali z zagadnieniami pierwszej pomocy i obsługą defibrylatora na szkoleniach wstępnych z bhp, dodatkowe szkolenia dla tych osób zaplanowane zostało na 2020 r.

(dowód: akta kontroli, str. 5–9, 22–24, 357)

- 2.3 Wszystkie pociągi eksploatowane przez ŁKA pojazdy wyposażone były w system monitoringu wizyjnego wewnętrzny i zewnętrzny składający się z kamery z możliwością podglądu oraz rejestracji obrazów z poszczególnych kamer. Zamontowane zostały kamery kolorowe o wysokiej rozdzielczości, dostosowane do zmiennych warunków oświetlenia. Rozmieszczone w wagonach kamery pozwalały na rejestrowanie przynajmniej 95% strefy pasażerskiej a system wyposażony był w rejestrator magazynujący co najmniej 180 godzin (7 dni eksploatacji).

(akta kontroli, str.: 14-33)

- 2.4 Wszystkie eksploatowane przez ŁKA pociągi wyposażone były w systemy ogrzewania i klimatyzacji. Systemy pracowały na zasadzie zbierania informacji z czujników temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu i na tej podstawie regulowały temperaturę w pociągu. System dodatkowo wyposażony został w czujniki CO² zapewniając wymianę powietrza wewnątrz pojazdu. Wartości zadanej temperatury regulowana była z poziomu monitora diagnostycznego w kabinie maszynisty.

Pociągi wykorzystywane przez ŁKA wyposażone były w systemy sygnalizacji zagrożenia pożarowego. Czujniki wykrywające zagrożenie pożarowe zamontowane zostały w przestrzeniach technicznych pociągu, kabinach maszynisty, toaletach oraz przestrzeniach pasażerskich. System przekazywał maszyniście informacje o lokalizacji wykrytego pożaru oraz wyświetlał jego obraz. Pojazdy wykorzystywane przez Spółkę wyposażone były w gaśnice³⁰. Spółka dokonywała okresowych przeglądów gaśnic znajdujących się na wyposażeniu pociągów zaś w przypadku pojazdów L-4268 po pięciu latach eksploatacji w 2019 r. wymienione zostały wszystkie gaśnice z uwagi na konieczność wymiany środka gaśniczego. Pociągi wyposażone były w interkomu umożliwiające nawiązanie bezpośredniej łączności awaryjnej pomiędzy pasażerem a maszynistą. Urządzenia zainstalowane zostały przy każdym pomoście i były połączone z systemem monitoringu. W pojazdach, obok miejsc dla niepełnosprawnych oraz w toaletach zamontowane były również przyciski alarmowe sos. Drzwi w pociągach posiadały możliwość awaryjnego otwierania jak również wyjście bezpieczeństwa (usuwane w całości okno lub szyba wyposażona w młoteczki do ich awaryjnego zbitcia). Na ścianach wewnątrz pojazdów umieszczone zostały oznaczenia dróg ewakuacyjnych.

ŁKA w umowach z dostawcami pojazdów zawierała postanowienia dotyczące ich utrzymania w czystości w tym w szczególności określiła wymagania dla zakresów i ilości wykonywanych czyszczeń. Umowy przewidywały wykonywanie usługi czyszczenia: a) pobieżnego – 2 razy w ciągu doby; b) codziennego – 1 raz na dobę; c) okresowego – co 18 dni; d) gruntownego – co 35 dni. Umowy przewidywały mycie nadwozia pojazdu w zależności od typu: pojazd 36 WEd co 14 dni i pojazd L-4268 po każdym P-1 (co 30 dni lub 12,5 tys. km). Wykonawca zobowiązany został również co najmniej raz dziennie do napełniania zbiorników wody i opróżniania zbiorników fekalii. Szczegółowe zakresy wykonywanych czynności na poszczególnych rodzajach czyszczeń zostały uzgodnione z Wykonawcami i przekazane do kontroli pracownikom zespołu rewidentów taboru. Spółka wprowadziła również tzw. Kontrolki wykonywanych czyszczeń, które znajdują się

³⁰ Pojazdy serii Flirt 3 posiadają na wyposażeniu 5 sztuk gaśnic, pojazdy serii Impuls 2 posiadają 10 sztuk gaśnic.

w każdym z pojazdów. Na potrzeby realizacji planowanych czynności utrzymania sanitarnego sporządzone są w uzgodnieniu z Wykonawcami harmonogramy czyszczeń okresowych i gruntownych. Harmonogramy te sporządzane są oddzielnie dla każdego typu z pojazdów w cyklach miesięcznych i zawierają również informację dot. wykonania danej czynności. Spółce zgodnie z zawartymi umowami przysługuje prawo wykonywania kontroli używanych środków czystości. Sprawozdania z realizowanych czyszczeń pojazdów przekazywane były do Pionu Bezpieczeństwa a dane w nich zawarte umieszczane były w sprawozdaniach z zakresu zarządzania jakością.

Spółka prowadziła rejestr reklamacji, wniosków i skarg wskazujący m.in. dane osoby składającej skargę, sposób jej złożenia, odpowiedzialną komórkę organizacyjną Spółki, streszczenie sprawy sposób jej realizacji oraz wynik postępowania. W okresie objętym kontrolą zgłoszonych zostało odpowiednio 112 skarg w 2018 r.; 202 w 2019 i 55 w 2020 r. (do 1 czerwca). W 2018 r. sześć skarg dotyczyło zatłoczenia w pociągu w tym dwie skargi zostały uznane za zasadne, jedna skarga uznana za niezasadną dotyczyła działania klimatyzacji oraz trzy skargi dotyczyły możliwości przewożenia w pociągu rowerów w tym jedna z nich została uznana za zasadną. W 2019 r. trzy skargi dotyczyły zatłoczenia w pociągu i zostały uznane przez przewoźnika za niezasadne, jedna skarga, uznana za niezasadną, dotyczyła czystości taboru oraz trzy skargi dotyczyły możliwości przewożenia rowerów w tym jedna została uznana za zasadną i 7 skarg dotyczyło komfortu podróżowania w tym dwie uznane zostały za zasadne. W 2020 r. (do 1 czerwca) odnotowano pięć skarg dotyczących zatłoczenia w pociągach uznając zgłoszone skargi za niezasadne, trzy skargi dotyczące działania ogrzewania i klimatyzacji, które przewoźnik uznał za zasadne, jedną zasadną skargę dotyczącą braku mydła w toalecie pociągu. We wszystkich przypadkach przewoźnik udzielił skarżącym się podróżnym odpowiedzi wskazując sposób rozwiązania wskazanego problemu.

(akta kontroli str.: 14-33; 1417-1461)

- 2.5 Spółka w celu zapewnienia wykonywania przewozów pasażerskich na zasadach określonych w § 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii³¹ wdrożyła „Plan postępowania w przypadku podejrzenia wystąpienia choroby COVID-19 wywołanej przez koronawirusa SARS-COV-2”. Plan był zatwierdzony i zmieniany Zarządzeniami Zarządu Spółki³². Plan określał szczegółowe zasady wewnętrznego powiadamiania, dokumentowania i postępowania w szczególności drużyn pociągowych, kasjerów biletowych oraz Zespołu Dyspozytury podczas podejrzenia wystąpienia uchwaly COVID-19 u podróżnych korzystających z usług ŁKA. Ponadto w planie wskazano osoby odpowiedzialne za wdrożenie zaleceń w poszczególnych wydziałach Spółki, opisano symptomy choroby oraz ogólne zasady higieny zmniejszające ryzyko zachorowania i działania prewencyjne wskazane w celu zminimalizowania ryzyka zakażenia. W procedurze określone została m.in. zasady:

- sprzątnięcia i dezynfekcji pociągu, w tym zasady odkażania pociągu w sytuacji stwierdzenia przejazdu lub obsługi zarażonych wirusem;
- wydzielania przestrzeni dla bezpieczeństwa drużyny pociągowej oraz zapewnienia dla niej środków ochrony indywidualnej;
- powiadamiania służb medycznych i właściwych organów administracji publicznej o przewożeniu pasażerów mogących być potencjalnie zarażonymi.

³¹ Dz. U. poz. 522.

³² Zarządzenia Zarządu Spółki (Członka Zarządu Spółki) nr 24 z dnia 2 marca 2020 r.; nr 28 z dnia 13 marca; nr 29 z dnia 18 marca; nr 30 z dnia 23 marca; nr 31 z dnia 27 marca; nr 35 z dnia 27 kwietnia oraz nr 39 z dnia 15 maja.

Procedura przewidywała również, w przypadku podejrzenia zakażenia u pasażerów, zasady odizolowania w miarę możliwości pasażerów poprzez ich przemieszczenie do innego członu pociągu oraz zaproponowanie nałożenia maseczki ochronnej.

Odpowiednio do regulacji przyjętych w § 1 pkt 2 ww. rozporządzenia w zakresie dodanym w § 3a ust. 2 pkt 2, Spółka wprowadziła zasadę, że w pociągu może podróżować w tym samym czasie, nie więcej niż połowa miejsc siedzących. W dniu 1 czerwca 2020 r. wprowadzono zmiany w Planach bezpieczeństwa Spółki wprowadzając zasady o możliwości przewożenia nie większej liczby osób, niż wynosi: 100% liczby miejsc siedzących, albo 50% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu, przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu, albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych.

(akta kontroli, str.: 481; 484)

Kierownik Pionu Bezpieczeństwa i Jakości Przewozów ŁKA wyjaśniła, że: „(...) w przypadku podejrzenia wystąpienia choroby Covid-19 u podróżnego korzystającego z usług „ŁKA” sp. z o.o., jedynym z obowiązków drużyny konduktorskiej jest w miarę możliwości odizolowanie podejrzanego chorobą pasażera od pozostałych osób do czasu przyjazdu służb sanitarnych. Zależy to od wielu czynników, np. w którym miejscu w składzie pociągu znajduje się pasażer z podejrzeniem choroby, jaka jest frekwencja w pociągu, itp. Odizolowanie polega na poproszeniu pasażerów znajdujących się najbliżej osoby z podejrzeniem koronawirusa o zachowanie odstępu i np. jeżeli jest taka możliwość przejście do innego członu pociągu. Ze względów bezpieczeństwa pozostałych pasażerów nie zostało wyznaczone stałe miejsce w składzie pociągu z przeznaczeniem dla pasażera z podejrzeniem zarażenia koronawirusem, ażeby nie przemieszczać się z takim pasażerem po składzie i nie narażać na zarażenie pozostałych pasażerów. Niemniej jednak, drużyna konduktorska musi mieć na względzie, aby podjęte działania nie spowodowały z drugiej strony zbyt dużego zagęszczenia się pozostałych pasażerów. Dlatego w pierwszej kolejności podejrzanemu o chorobę pasażerowi proponuje się założenie maseczki ochronnej (jeżeli jej nie ma) i uniemożliwienie przemieszczania się po składzie pozostałych pasażerów obok osoby z podejrzeniem zarażenia. W przypadku podejrzenia wystąpienia choroby Covid-19 u podróżnego drużyny konduktorskie wydają maseczki jednorazowe wraz z rękawiczkami jednorazowymi (jeżeli podróżny nie posiada), zapewnione przez Spółkę. Dodatkowo, Urząd Marszałkowski przekazał Spółce maseczki wielokrotnego użytku, które od dnia 16 kwietnia br. są rozdawane podróżnym w pociągach przez drużyny konduktorskie. W pociągach zapewniony jest bieżący dostęp do wody i mydła, w żele i płyny antybakteryjne wyposażeni zostali wszyscy pracownicy Spółki.” W sprawie przeprowadzania u pracowników testów na obecność koronawirusa, Pani Kierownik wyjaśniła, że ustawa z dnia 2 marca 2020 r. nie wprowadziła żadnych regulacji, które nadawały by pracodawcy uprawnienia do kierowania pracowników na takie testy.

(akta kontroli: 721-722)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

3. Wykonywanie zadań w zakresie pozyskiwania środków na dofinansowanie zakupów nowego lub modernizację posiadanego taboru pasażerskiego.

Opis stanu
faktycznego

3.1 Spółka w ramach zawartych umów posiada zagwarantowane utrzymanie eksploatowanych pojazdów przez dostawców taboru do poziomu P4 wyłącznie. Umowy dot. utrzymania pojazdów zostały zawarte do dnia 13 czerwca 2029 r. Określony w nich współczynnik gotowości pojazdów został określony na poziomie nie mniejszym niż 95% rocznie i odnosił się do wyłączeń dla realizacji planowych cykli utrzymania zaś określony w umowach współczynnik niezawodności został określony na poziomie minimum 98% kwartalnie i odnosił się do wyłączeń spowodowanych awariami pojazdów. W spółce zakładane współczynniki w okresie objętym kontrolą były utrzymywane na założonych poziomach. Umowy zawierały ponadto wymagania dotyczące gwarancji dla wykonywanych czynności utrzymaniowych, tj. wykonawcy zobowiązani byli do udzielania gwarancji na wykonywane czynności pomiędzy przeglądami okresowymi. W Spółce prowadzony rejestr usterek poszczególnych pojazdów pozwalający na analizowanie powtarzających się usterek. Jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki: „(...) analizowane są powtarzające się usterki, które spowodowane są uszkodzaniem elementów sterownia (sterowniki drzwi wejściowych w pojazdach L-4268), a także nieprawidłowości działania sprzęgów czołowych w pojazdach L-4268 (nieprawidłowości spowodowane intensywnością łączenia i rozłączania pojazdów), pojazdy z pierwszej partii dostaw zarejestrowały ok. 500 operacji łączeniowych rocznie. Spowodowało to przyspieszenie prac z zakresu , jak dla poziomu P4 sprzęgów czołowych w tych pojazdach. Odnośnie pojazdów 36Wed (...) Pierwsze drobne usterki to tzw. choroby wieku dziecięcego w początkowej fazie eksploatacji. Były to m.in. usterki drzwi wejściowych (wymagana kalibracja czujników), układu hamulcowego, głównie brak możliwości popelniania przewodu głównego (w większości przypadków wymagało regulacji czujników).”

W latach 2018 -2020 Spółka w oparciu o przyjęte plany działalności realizowała m.in. przedsięwzięcia związane z zakupem i modernizacją taboru poprzez zawarcie:

- Umowy nr 22/2017 na dostawę 14 pojazdów i świadczenie usług ich utrzymania w ramach projektu „Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Etap II”, który był współfinansowany ze środków EU w ramach regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020. Dostawa pojazdów została zakończona w IV kwartale 2019 r.
- Umowy 30/2019 na rozbudowę 10 sztuk eksploatowanych pojazdów L-4268 o trzeci człon w ramach projektu „Budowa ŁKA Etap III”. Pierwszy pojazd do rozbudowy zostanie przekazany Spółce w II kwartale 2020 r.

Według Raportu ws. Bezpieczeństwa za 2018 r. stan techniczny pojazdów użytkowanych przez Spółkę był bardzo dobry³³.

(akta kontroli, str.: 367-373; 479)

3.2 Odnotowane przez Spółkę wypadki (kategorii B19,B21 i B34) były niezależne od systemu kolejowego jako wynik działania m.in. użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz osób nieuprawnionych przebywających na obszarze kolejowym, przechodzących w miejscach niedozwolonych poza przejściami i przejazdami kolejowo-drogowymi. Odpowiednio w 2018 r. odnotowano 15 zdarzeń kolejowych, w tym 12 wypadków oraz 3 incydenty, w 2019 r. odnotowano 9 zdarzeń kolejowych, w tym 5 wypadków i 4 incydenty, w 2020 r. (do 14 maja)

³³ Spółka użytkowała 20 szt. dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu L-4268 seri Flirt 3 wyprodukowanych w 2014 r. eksploatowanych od czerwca 2014 r. uzyskując współczynnik niezawodności w 2018 r. na poziomie 99% oraz 4 szt. trzyczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 36Wed serii Impuls 2 wyprodukowane w 2018 r. i eksploatowane od grudnia 2018 r. uzyskując współczynnik niezawodności w 2018 r. na poziomie 99%.

odnotowano 5 zdarzeń kolejowych w tym jeden wypadek i 4 incydenty. Żadne z odnotowanych w tym okresie zdarzeń kolejowych nie było spowodowane złym stanem technicznym taboru kolejowego.

(akta kontroli, str.: 367-373)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OBSZAR

4. Wykonywanie zadań w zakresie wykorzystywania wskazań urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) w sposób zapewniający bezpieczne prowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych.

Opis stanu
faktycznego

Spółka uregulowała zasady współpracy z Zarządcą Infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe SA w zakresie wykorzystywania danych z urządzeń dSAT w umowie z dnia 19 listopada 2019 r.³⁴ o wykorzystaniu zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2019/2020. Umowa zobowiązuje personel Przewoźnika do znajomości i stosowania przepisów wewnętrznych Zarządcy Infrastruktury³⁵. Zasady objęte przedmiotową umową obowiązywały w Spółce w latach poprzednich³⁶.

W wykazie instrukcji zawarta jest instrukcja le-3 – „Wytoczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru”, która reguluje ww. zasady współpracy, w zależności od stwierdzonego stanu w trakcie przejazdu pociągu. W okresie od 2018 do 2020 r. (24.05.) Spółka zarejestrowała 14 przypadków stanów awaryjnych, które dotyczyły ostrzeżenia detekcji gorących hamulców³⁷. Stwierdzone stany awaryjne ujmowane są w Rejestrze wydarzeń i innych utrudnień na terenie spółki ŁKA prowadzonym przez Dyspozytora przewozów. W rejestrze odnotowana jest data i godzina, numer pociągu i jego trasa, miejsce wystąpienia zdarzenia wraz z jego opisem. Wszystkie stwierdzone w systemie dSAT przypadki nie spowodowały konieczności wyłączenia z ruchu pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę oraz nie spowodowały uszkodzenia i konieczności naprawy infrastruktury kolejowej i eksploatowanych przez ŁKA pojazdów.

Z informacji uzyskanej od PKP Polskie Linie Kolejowe SA. wynika, że w okresie objętym kontrolą na obszarach Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie i Łodzi³⁸, z uwagi na niewielką ilość stanów awaryjnych wykrytych przez dSAT, nie kierowano wystąpień do ŁKA.

(akta kontroli str.:381-387; 485-493; 1401-1416)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

³⁴ Umowa nr 60/012/0134/19

³⁵ Wykaz przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – zał. 3.1. Regulaminu sieci oraz wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z infrastruktury Zarządcy – zał. nr 3.2. Regulaminu sieci.

³⁶ Umowa z dnia 4 grudnia 2017 nr 60/012/026/00/27000106/17 oraz z dnia 27 listopada 2018 nr 60/012/123/00/27000106/18

³⁷ Weryfikacja ostrzeżenia przez pracowników drużyn trakcyjnych nie wykazała uszkodzeń układu hamulcowego. Przyczyną zarejestrowanego stanu awaryjnego było wcześniejsze hamowanie wynikające z sytuacji ruchowej na szlaku lub hamowanie kontrolne.

³⁸ ŁKA Sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na obszarach dwóch Zakładów PKP PLK SA.

5. Wykonywanie zadań w zakresie zapewnienia właściwych kwalifikacji oraz prawidłowego wykonywania zadań przez maszynistów pociągów pasażerskich i pracowników drużyn konduktorskich.

Opis stanu
faktycznego

5.1 W SMS w procedurze P/12 *Zarządzanie kompetencjami personelu* określono stanowiska i komórki organizacyjne odpowiedzialne za nadzór nad posiadaniem przez maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich wymaganych kwalifikacji.

Wydziałowi Kadr przypisano odpowiedzialność za nadzór, m.in. w zakresie:

- realizacji planu szkoleń wewnętrznych i zewnętrznych,
- monitorowania ważności szkoleń,
- kierowania na badania lekarskie w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty,
- nadzorowanie zadań związanych z wydawaniem świadectw maszynisty oraz zakresem odpowiedzialności Ośrodka Szkolenia i Egzaminowania.

Ośrodek Szkolenia i Egzaminowania odpowiedzialny był za opracowanie programu szkoleń niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty i świadectwa uzupełniającego oraz za przeprowadzenie szkolenia z egzaminem na licencję maszynisty.

Komisja Ośrodka Szkolenia i Egzaminowania odpowiedzialna była m.in. za przeprowadzenie egzaminów na licencję maszynisty i egzaminu niezbędnego do uzyskania świadectwa uzupełniającego oraz przeprowadzenie sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Procedura P/12 zawierała również graficzne schematy dotyczące szkolenia i egzaminów dla maszynistów.

Procedura P/21 *Wydawanie świadectwa uzupełniającego maszynisty* określała tryb wydawania Świadectwa Uzupełniającego, aktualizacji danych, zachowania ważności, zawieszania, cofania, wymiany oraz tryb odwoływania się od decyzji dotyczącej wydania ww. świadectwa, jego zawieszania i cofania.

Wg regulaminu organizacyjnego Wydział Kadr i Płac, podległy bezpośrednio Prezesowi Spółki, odpowiedzialny był za ogół spraw związanych z zarządzaniem personelem, w tym:

- dbałość o rozwój kompetencji, podnoszenie kwalifikacji, poszerzanie wiedzy oraz doskonalenie umiejętności pracowników w Spółce;
- planowanie, opracowywanie i modyfikowanie wewnętrznych programów szkoleniowych;
- koordynowanie realizacji szkoleń wewnętrznych i zewnętrznych;
- koordynację pracy oraz nadzór nad funkcjonującym w Spółce Ośrodkiem Szkolenia i Egzaminowania Maszynistów oraz Kandydatów na Maszynistów.

Ośrodek Szkolenia i Egzaminowania Maszynistów oraz Kandydatów na Maszynistów, działający w ramach, Wydziału Kadr i Płac, odpowiedzialny był m.in. za:

- realizację wszelkich czynności związanych z nabyciem oraz utrzymaniem kompetencji zawodowych przez maszynistów, kandydatów na maszynistów i maszynistów instruktorów Spółki;
- planowanie opracowywanie i modyfikowanie wewnętrznych programów szkoleniowych dla Maszynistów;
- organizowanie okresowych sprawdzianów wiedzy dla maszynistów w zakresie znajomości taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej;
- prowadzenie spraw związanych z wydawaniem licencji maszynisty oraz świadectwa uzupełniającego maszynisty;
- prowadzenie rejestru wydanych praw kierowania (zapis ten został z regulaminu usunięty w sierpniu 2019 r.).

(dowód: akta kontroli, str. 61–64, 99–102, 139–142, 178–181, 219–222)

5.2 Spółka w okresie objętym kontrolą przeprowadzała kontrole trzeźwości zarówno maszynistów³⁹ jak i pracowników drużyn konduktorskich. Wszystkie przeprowadzone kontrole wykazały wynik negatywny.

Spółka w związku ze stanowiskiem Urzędu Ochrony Danych Osobowych⁴⁰ wskazującym na niedopuszczalność badania stanu psychofizycznego pracowników przez pracodawcę zwróciła się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego⁴¹ z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie możliwości realizacji przez przewoźnika tego rodzaju badań oraz wskazanie czy obowiązujące regulacje prawne pozwalają na prewencyjne przeprowadzanie tego typu badań. W ocenie Spółki jako przewoźnika kolejowego procedura przeprowadzania kontroli stanu psychofizycznego pracowników ma oparcie w obowiązujących przepisach oraz ma na celu realizację nadrzędnego celu jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa dla życia i zdrowia pracowników i podróżnych. Prezes UTK w odpowiedzi⁴² na ww. zapytanie wskazał, że zgodnie z Rozporządzeniem Komisji Europejskiej⁴³: „członek personelu nie może wykonywać zadań o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa, jeżeli jego uwaga jest osłabiona w skutek działania substancji takich jak alkohol, narkotyki czy leki psychotropowe. (...) przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury muszą wdrożyć procedury ograniczające ryzyko związane z wykonywaniem przez ich personel zadań pod wpływem wspomnianych substancji lub przyjmowania ich podczas pracy”. W ocenie Prezesa UTK, przeprowadzane do tej pory wyrwykowe badania trzeźwości pracowników systemu kolejowego wpływały pozytywnie na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w związku z tym powinny być nadal kontynuowane.

(akta kontroli, str.: 399; 444-470)

5.3 Spółka w latach 2018-2019 (I-półrocze) w ramach realizacji kontroli wewnętrznych w zakresie wypełniania obowiązków służbowych pracowników obsługujących pociągi i pasażerów sprawdzała m.in. prawidłowość i zgodność z wymaganiami: organizację i dyscyplinę pracy, doskonalenie zawodowe, kwalifikacje pracowników, przestrzeganie czasu pracy oraz aktualność badań lekarskich i dokumentacji medycznej w szczególności pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem pojazdów i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Kontrole obejmowały również sprawdzenie stanu psychofizycznego pracowników, w tym stanu trzeźwości. Spółka zrealizowała odpowiednio 373 tego rodzaju kontrole w 2018 r, 439 kontroli w 2019 r. i 58 kontroli w 2019 r.⁴⁴

Szczegółowe badanie⁴⁵ wybranych pracowników w zakresie spełniania przez te osoby, warunków niezbędnych do wykonywania pracy na powierzonych im stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych wykazał, że pracownicy ci przeszli obowiązkowe:

- a) szkolenia i egzaminy: okresowe, kwalifikacyjne i weryfikacyjne,
- b) badania lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do pracy na stanowiskach kolejowych, uzyskania licencji maszynisty, świadectwa maszynisty oraz zachowania ich ważności.

³⁹ Łącznie w latach 2018-2020 (kwiecień) przeprowadzono: 6898 kontroli trzeźwości maszynistów; 3720 kontroli kierowników pociągów oraz 3310 kontroli konduktorów.

⁴⁰ Opinia z dnia 27 czerwca 2019 r.

⁴¹ Pismo z dnia 17 lipca 2019 r. (znak: ŁKA.TBJ.01710.5.2019)

⁴² Pismo z dnia 30 września 2019 r. (znak: DOP-WOPS.052.6.2019.2.IN)

⁴³ Pkt.4.7.1. Załącznika 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. zmieniającego decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 165 z 30 czerwca 2015 r.).

⁴⁴ Stan na dzień 30 kwietnia 2020 r.

⁴⁵ Badaniem objęto pięciu maszynistów pociągów oraz sześciu kierowników pociągów zatrudnionych w latach 2018-2020 (I półrocze),

Spełniali oni również wymagania określone w art. 22ca i 22 d ustawy o transporcie kolejowym oraz przestrzegany był obowiązujący w Spółce czas pracy przez pracowników wykonujących zadania służbowe w IV kwartale 2019 r.

(akta kontroli, str.: 397-398;1554-1556)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli nie formułuje wniosków pokontrolnych.

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 Łodzi. 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.

Łódź, 14 lipca 2020 roku.

Kontroler
Marek Tarnawski
Doradca Techniczny


podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi
Dyrektor
Przemysław Szewczyk


podpis

