



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.004.01.2018

P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/18/062 – Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Maciej Gajdzik, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LBY/52/2018 z 22 marca 2018 r. 2. Mateusz Grynicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/53/2018 z 22 marca 2018 r. 3. Robert Elwertowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/51/2018 z 22 marca 2018 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1- 6)</p>
Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie ¹ , Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński – Prezes Zarządu PKP S.A. ² <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1048)</p>

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Działania podejmowane w kontrolowanym okresie⁴ przez spółkę PKP S.A., w związku z realizacją projektu inwestycyjnego pn. „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy”, służyły poprawie obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności poruszania się, i w istotny sposób przyczyniły się do poprawy dostępności dworca Bydgoszcz Główna.

Dokumentacja projektowa zawierała opis sposobu zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z dworca Bydgoszcz Główna przez ww. osoby. Dotyczyło to m.in. eliminacji barier architektonicznych, rozwiązań komunikacji poziomej i pionowej, dostępności elementów funkcjonalnych budynków dworca, graficznych i elektronicznych systemów podawania komunikatów i informacji.

Na etapie realizacji robót budowlanych uszczegółowiono szereg rozwiązań dla ww. grupy pasażerów, w szczególności w zakresie rozplanowania i wykonania dotykowych ścieżek prowadzących oraz opracowania i wykonania tablic

¹ Dalej: „PKP S.A.”.

² Od 3 marca 2017 r. Wcześniej funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. pełnili: Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r.), Bogusław Kowalski (od 11 grudnia 2015 r. do 13 grudnia 2015 r.), Jakub Karnowski (od 11 kwietnia 2012 r. do 29 listopada 2015 r.), Maria Wasiak (od 31 grudnia 2010 r. do 5 kwietnia 2012 r.), Andrzej Wach (od 1 stycznia 2009 r. do 30 grudnia 2010 r.).

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

⁴ Lata 2014-2018 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych, tj. do 27 lipca 2018 r.).

zawierających oznakowanie dla osób z dysfunkcją wzroku (tzw. tablic tyflograficznych).

Kontrola wykazała jednak również nieprawidłowości, zarówno na etapie projektowania, jak i realizacji inwestycji, których skutkiem było ograniczenie dostępności dworca Bydgoszcz Główna dla osób z niepełnosprawnościami. W szczególności dokonano odbioru dokumentacji projektowej, pomimo że nie przewidywała ona:

- obowiązku przystosowania co najmniej jednego z dźwigów osobowych w budynku głównym dworca do przewozu chorych na noszach, co wynikało z § 193 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie⁵;
- rozwiązań zapewniających dostępność placu po zachodniej stronie budynku głównego dworca dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, co stanowiło naruszenie art. 5 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁶.

Nie dokonano zmian w dokumentacji projektowej opracowanej w 2013 r., polegających na określeniu warunków pełnego dostosowania obiektu dworca Bydgoszcz Główna do standardów Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności⁷, co stanowiło jeden z celów określonych w umowie o dofinansowanie z 30 czerwca 2014 r.⁸ W szczególności nie wprowadzono zmian w zakresie:

- odpowiedniego oznakowania ośmiu kas biletowych oraz dwóch obszarów wyposażonych w urządzenia wzmacniające słuch (tzw. pętle indukcyjne), znajdujących się na poziomie „-1” w budynku głównym dworca Bydgoszcz Główna, stosownie do wymogu określonego w pkt. 4.1.2.11.1 TSI PRM;
- obniżenia krawężnika w miejscu bezpośrednio sąsiadującym z dwoma miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych na parkingu PKP S.A., stosownie do wymogu określonego w pkt. 4.1.2.3 TSI PRM;
- zastosowania podwójnych poręczy na schodach A, B, C, D, E, G⁹ od strony zachodniej budynku dworca nr 15(A) (tj. na terenie wokół pomnika przyrody), stosownie do wymogu określonego w pkt. 4.1.2.16 TSI PRM.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły także m.in.:

- odbioru dźwigów osobowych, pomimo że ich kabiny nie zawierały oznakowania przeznaczonego dla osób z dysfunkcją wzroku, określonego w dokumentacji projektowej oraz wymaganego w pkt. 4.1.2.11.1 TSI PRM;
- wykonania na placu przy pomniku przyrody pochylenia chodnika, przy jednoczesnym niezainstalowaniu podjazdu wyposażonego w poręcze po obu stronach na dwóch poziomach, przez co nie został spełniony wymóg pkt. 4.1.2.16 TSI PRM;

⁵ Dz.U. z 2015 r. poz. 1422, ze zm., dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla budynków”.

⁶ Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, ze zm., dalej: „Prawo budowlane”.

⁷ Załącznik do decyzji Komisji z 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, str. 72, ze zm.), dalej: „TSI PRM”.

⁸ Umowa o dofinansowanie nr POIS.07.01.00-00-064/14-10 z 30 czerwca 2014 r. (dalej: „umowa o dofinansowanie”).

⁹ Według oznaczeń w dokumentacji projektowej w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu.

- niewykonania przewidzianego w dokumentacji projektowej oznakowania ostrzegawczego rozpoznawalnego dotykiem dotyczącego schodów na taras widokowy głównego budynku dworca nr 15(A), schodów od strony wschodniej tego budynku oraz schodów C, D, F, G od strony zachodniej budynku dworca nr 15(A), przez co nie zostały spełnione wymogi pkt. 4.1.2.15 TSI PRM;
- niezapewnienia osobom z niepełnosprawnością ruchową dostępu do tarasu widokowego głównego budynku dworca nr 15(A), który to dostęp - zgodnie z dokumentacją projektową - miał być możliwy przy użyciu windy B, zainstalowanej w tym budynku;
- przypadków nieprawidłowego działania pętli indukcyjnych w budynkach dworca Bydgoszcz Główna, przeznaczonych dla osób słabosłyszących posługujących się aparatami słuchowymi z włączoną cewką indukcyjną.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się na etapie przygotowania inwestycji

Opis stanu faktycznego

1.1 Projekt inwestycyjny pn. „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy”¹⁰ był realizowany przez PKP S.A. w ramach programu modernizacji dworców kolejowych w Polsce.

Na podstawie umowy zawartej 24 marca 2010 r.¹¹ przez PKP S.A. z Ministrem Infrastruktury udzielona została dotacja na dofinansowanie powyższego Projektu inwestycyjnego z budżetu państwa. W dniu 30 czerwca 2014 r. PKP S.A. zawarła ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹² umowę o dofinansowanie Projektu inwestycyjnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013¹³ (dalej: „POLiŚ 2007-2013”).

Wielobranżowa dokumentacja projektowa dla Projektu inwestycyjnego została opracowana na zlecenie PKP S.A.¹⁴ przez podmiot, który jednocześnie pełnił nadzór autorski. Wykonawcą robót budowlanych¹⁵ w ramach Projektu inwestycyjnego było konsorcjum¹⁶. Przekazanie terenu i placu budowy nastąpiło w maju 2014 r., a zakończenie robót w listopadzie 2015 r.

Wartość Projektu inwestycyjnego wynosiła 192 020 787,13 zł¹⁷, w tym: dofinansowanie w ramach POLiŚ 2007-2013 - 83 599 293,91 zł, dofinansowanie z dotacji celowej z budżetu państwa - 35 828 268,82 zł, środki własne (wkład własny oraz równowartość podatku VAT) - 72 593 224,40 zł. Poziom dofinansowania dla Projektu inwestycyjnego wynosił 76,50%.

¹⁰ Dalej: „Projekt inwestycyjny”.

¹¹ Umowa nr 1/TJ/2010 z 24 marca 2010 r. w brzmieniu nadanym aneksem nr 13 z 8 maja 2013 r.

¹² Instytucja Wdrażająca, dalej: „CUPT”.

¹³ W ramach działania 7.1. Rozwój transportu kolejowego, priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku.

¹⁴ Umowa nr 7.1-54/2/2013 z 27 czerwca 2013 r.

¹⁵ Umowa nr KNDI05.7.1-54/09/2014 z 28 maja 2014 r.

¹⁶ Dalej: „Wykonawca”.

¹⁷ Według danych PKP S.A. wielkość rzeczywista obliczona po zakończeniu inwestycji, uwzględniająca zakres PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Według studium wykonalności Projektu inwestycyjnego¹⁸ jednym z jego celów było dostosowanie kompleksu dworca Bydgoszcz Główna do standardów obsługi osób niepełnosprawnych w oparciu o stosowne krajowe i europejskie normy techniczne. Studium wykonalności odwoływało się m.in. do TSI PRM.

Celem głównym¹⁹ Projektu inwestycyjnego była poprawa obsługi pasażerów, a tym samym zwiększenie udziału transportu kolejowego w pracy przewozowej transportu publicznego. Jednym z celów szczegółowych, jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych, a ponadto jednym z celów ilościowych i jednocześnie jednym ze wskaźników rezultatu było dostosowanie kompleksu dworca Bydgoszcz Główna do standardów TSI PRM z 0 do 100% do 31 grudnia 2015 r.²⁰

(dowód: akta kontroli str. 46, 117, 581-583, 950-981, 1022-1042)

1.2 Decyzjami nr 38/Tz-K/2013 z 12 grudnia 2013 r. oraz nr 1/Tz-K/2014 z 8 stycznia 2014 r. Wojewoda Kujawsko-Pomorski²¹ udzielił pozwolenia na przebudowę budynku wyspowego nr B(16) oraz na budowę budynku stacyjnego dworca kolejowego nr 15(A) wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną i parkingiem oraz przebudową tunelu przy ul. Zygmunta Augusta 5-7 w Bydgoszczy. Na wniosek PKP S.A. z 16 czerwca 2015 r., decyzją nr 24/Tz-K/2015 z 17 lipca 2015 r. Wojewoda zmienił decyzję nr 1/Tz-K/2014 w zakresie projektu zagospodarowania terenu oraz budynku nr 15(A).

Projekt budowlany zawierał opis dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności, w szczególności dla budynków nr 15(A) i nr B(16).

Opis techniczny dokumentacji projektowej dla budynku nr 15(A) odnosił się m.in. do:

- eliminacji barier architektonicznych (w szczególności zaprojektowano trasę wolną od przeszkód zapewniającą swobodny dostęp sprzed budynku dworca Bydgoszcz Główna na peron kolejowy)²²;
- rozwiązań komunikacji poziomej (przewidziano nawierzchnie dotykowe²³, tablice z planami tyflograficznymi budynku) i pionowej (przewidziano ruchome schody, dźwigi osobowe wyposażone w poręcz, interkom – system komunikacji zdalnej, system głosowy informujący o czynnościach dźwigu, panele z opisem pismem Braille'a);
- dostępności elementów funkcjonalnych budynku (takich jak kasy biletowe i toalety) oraz parkingu²⁴,

¹⁸ Por. Studium wykonalności dla projektu „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy – etap I” z 17 czerwca 2013 r. oraz Rezultaty studium wykonalności dla projektu „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy” z 17 stycznia 2014 r., zrewidowane na dzień 31 marca 2014 r.

¹⁹ Stosownie do treści wniosku o dofinansowanie z 19 maja 2014 r.

²⁰ Koniec okresu kwalifikowalności wydatków, określonego w § 7 ust. 2 umowy o dofinansowanie.

²¹ Dalej: „Wojewoda”.

²² Dla różnic terenowych do 1 m przewidziano dla osób niepełnosprawnych pochylnie z podwójnymi poręczami wykonanymi ze stali kwasoodpornej.

²³ Wzór liniowy służący do sygnalizowania połączeń między ważnymi węzłami lub punktami, wzór oparty o matrycę wypukłych punktów rozmieszczonych rzadko służących do sygnalizowania ważnych węzłów i skrzyżowań.

²⁴ W dokumentacji przewidziano dostosowanie dwóch kas biletowych pod względem wysokościowym (obniżono blat do 0,85 m) dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Przewidziano wykonanie toalet dla osób niepełnosprawnych (na kondygnacji podziemnej oraz na kondygnacji biurowej) wyposażonych m.in. w uchwyty i akcesoria w zasięgu osoby poruszającej się na wózku. Ponadto przewidziano miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych na parkingu zlokalizowanym poza budynkiem.

- graficznych i elektronicznych systemów podawania komunikatów i informacji²⁵.

Opis techniczny dokumentacji projektowej dla budynku nr B(16) również odnosił się do:

- rozwiązań komunikacji poziomej (parter budynku miał być dostępny z poziomu peronów 3 i 4 poprzez bezprogowe drzwi do holu głównego) i pionowej (parter budynku miał być dostępny także z poziomu tunelu poprzez windę przystosowaną do przewozu osób niepełnosprawnych);
- dostępności toalet²⁶,
- graficznych i elektronicznych systemów podawania komunikatów i informacji²⁷.

W ramach pomieszczeń higieniczno-sanitarnych w obu budynkach przewidziano stanowiska do przewijania dzieci.

Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych²⁸ zawierały szczegółowe wymogi dotyczące jakości robót, m.in. w zakresie wyposażenia toalet dla osób niepełnosprawnych, dźwigów osobowych i schodów.

(dowód: akta kontroli str. 7, 10-13, 20-29, 92, 142-149, 159-162, 171, 909-925, 1055-1062)

1.3 W dokumentacji projektowej dla budynku 15 przewidziano zainstalowanie urządzeń technicznych zapewniających osobom niepełnosprawnym dostęp z poziomu terenu na wszystkie kondygnacje. W budynku nr 15(A) zaprojektowano trzy dźwigi osobowe²⁹, w tym dwa dostępne dla pasażerów: dźwig A (wyłącznie do obsługi kondygnacji piwnicznej i parterowej), zaprojektowany w holu dworcowym w głównej części w pobliżu wyjścia na peron 1; dźwig B (do obsługi kondygnacji piwnicznej, parteru i piętra).

W budynku nr B(16) zaprojektowano dwa dźwigi osobowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych³⁰, w tym jeden dostępny dla pasażerów - do obsługi poziomu tunelu i parteru.

Dźwigi w budynkach zaprojektowano przy zachowaniu minimalnej³¹ szerokości i długości kabiny windy.

(dowód: akta kontroli str. 7-8, 10, 21, 30-36)

1.4 W budynku nr 15(A) zaprojektowano ruchome schody, łączące parter oraz poziom „-1”. W celu zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z tego

²⁵ Na terenie budynku 15 zaprojektowano elementy informacji przestrzennej i paneli z piktogramami zawierającymi czytelne, duże litery i cyfry łatwe do odczytania przez osoby o słabym wzroku. Przewidziano wyposażenie budynku dworca w systemy wzywania pomocy i udzielania informacji SOS-INFO oraz system rozgłoszeń dla niedosłyszących służący do przesyłania sygnału mowy lub innych audio bezpośrednio od źródła dźwięku do aparatów słuchowych odbiorców, tzw. pętle indukcyjne.

²⁶ W obrębie budynku nr B(16) przewidziano na wszystkich kondygnacjach nadziemnych wykonanie toalet dla osób niepełnosprawnych.

²⁷ Zaprojektowano elementy informacji przestrzennej i paneli z piktogramami. Przewidziano wyposażenie budynku dworca w systemy wzywania pomocy i udzielania informacji SOS-INFO oraz system rozgłoszeń dla niedosłyszących służący do przesyłania sygnału mowy lub innych audio bezpośrednio do źródła dźwięku do aparatów słuchowych odbiorców tzw. pętle indukcyjne.

²⁸ Dalej: „STWiORB”.

²⁹ Do obsługi wszystkich kondygnacji budynku przeznaczony był dźwig C, zlokalizowany przy klatce schodowej, dostępny wyłącznie dla personelu dworca.

³⁰ Jeden z dźwigów, dostępny wyłącznie dla personelu dworca, przeznaczony był do obsługi wszystkich kondygnacji budynku z wyjątkiem poddasza.

³¹ O jakiej mowa w § 193 ust. 2a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 poz. 1422).

urządzenia (w STWiORB) przewidziano m.in. następujące urządzenia zabezpieczające: czujnik prędkości i zerwania poręczy, czujnik braku stopnia, monitoring działania hamulca, podłączenie do systemu pożarowego budynku, blokada ruchu stopni.

W przypadku różnic terenowych do 1 m, dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim zaprojektowano przed wejściem głównym do budynku nr 15(A) oraz wewnątrz tego budynku pochylnie wyposażone w obustronne poręcze umieszczone na poziomach 0,75 i 0,9 m od płaszczyzny ruchu. Ponadto wzdłuż krawędzi pierwszego i ostatniego stopnia każdego biegu schodów zaprojektowano ostrzegawcze linie wizualne o szerokości nie mniejszej niż 5 cm.

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 37, 148, 223, 224, 250)

1.5 Dokumentacja projektowa przewidywała dostęp dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się do budynku dworca Bydgoszcz Główna poprzez wejście główne. Zgodnie z projektem oświetlenie wejść do budynku zapewnione zostało poprzez zainstalowanie opraw oświetleniowych³².

Przewidziano wyposażanie drzwi automatycznie przesuwanych w czujnik ustawiony w taki sposób, by chronił drzwi przed zbyt szybkim zamknięciem w sytuacji poruszania się osoby niepełnosprawnej w polu operowania drzwi. Płyta schodowa i pochylni zaprojektowana została jako podłoże z warstwy wierzchniej antypoślizgowej, z domieszką kwarcową.

(dowód: akta kontroli str. 8,38)

1.6 W dokumentacji projektowej dotyczącej parkingu przewidziano 51 miejsc postojowych, w tym dwa dla osób niepełnosprawnych. Dokumentacja nie zawierała podziału na miejsca postojowe dla użytkowników stałych oraz użytkowników przebywających okresowo. Zgodnie z opisem technicznym dojście z parkingu miało się odbywać chodnikiem i po pochylni do bezprogowego wejścia do budynku.

(dowód: akta kontroli str. 8, 11, 16-19)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PKP S.A. w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W zakresie rozwiązań komunikacji pionowej w budynku dworca nr 15(A) na stacji Bydgoszcz Główna dokumentację projektową odebrano, pomimo że nie wskazywała ona na konieczność przystosowania co najmniej jednego z dźwigów osobowych do przewozu osób chorych na noszach. PKP S.A. w trakcie postępowania przetargowego na wykonanie robót budowlano-montażowych dla realizacji Projektu inwestycyjnego stało na stanowisku, że nie ma obowiązku przystosowania dźwigów do przewozu ekip ratowniczych. Na skutek tego zastosowano rozwiązania komunikacji pionowej nie spełniające wymogów § 193 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla budynków, zgodnie z którym co najmniej jeden z dźwigów służących komunikacji ogólnej w budynku z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi, a także w każdej wydzielonej w pionie, odrębnej części (segmentie) takiego budynku, powinien być przystosowany do przewozu chorych na noszach.

³² Oprawy załączane przez programatory astronomiczne.

Najdłuższy poziomy wymiar wind A i B w budynku nr 15(A), zapewniających komunikację między poziomem „-1” i „0” tego budynku oraz komunikację z peronami nr 2-5 i z budynkiem nr B(16) na tej stacji, wynosił ok. 150 cm³³. Nosze muszą spełniać wymagania normy PN-EN 1865³⁴, zgodnie z którą ich długość powinna wynosić 195 cm (-5 cm/+2 cm).

Prezes Zarządu PKP S.A. podał, że budynek nr 15(A) jest składową całości dworca Bydgoszcz Główna. Wskazał, że droga dla służb ratunkowych prowadzi od strony ul. Żeglarskiej i z tego względu w budynku nr B(16) została zainstalowana winda przystosowana do przewozu chorych na noszach. Podał, że przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla budynków nie określają wymiarów kabiny dźwigu przystosowanego do przewozu chorych na noszach, ani rodzaju noszy, do jakich mają być przystosowane.

W ocenie NIK PKP S.A. jako inwestor powinna zapewnić, aby zgodnie z obowiązującymi przepisami w budynku głównym nr 15(A) co najmniej jedna z zaprojektowanych wind była przystosowana do przewozu chorych na noszach. Wymiar wind powinien umożliwić zespołom ratownictwa medycznego transport pacjenta na noszach o długości spełniającej normę PN-EN 1865³⁵.

(dowód: akta kontroli str. 394, 395, 498-501, 561, 584, 585, 725, 726, 878-881)

2. W zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu w części dotyczącej placu spoczynkowego przy pomniku przyrody (od strony zachodniej budynku dworca nr 15(A) na stacji Bydgoszcz Główna) dokumentację projektową odebrano, pomimo że nie przewidziano w niej rozwiązań zapewniających dostępność placu dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. W szczególności na projektowanym placu zastosowano spadek ukształtowania terenu w stronę elewacji zachodniej budynku nr 15(A), który nie posiadał jakichkolwiek zabezpieczeń przed zjechaniem osoby na wózku inwalidzkim w kierunku schodów przy tym budynku. Ponadto projektowany plac został wyposażony wyłącznie w schody terenowe.

Tym samym w powyższym zakresie dokumentacja projektowa nie spełniała wymogu art. 5 ust. 1 pkt. 4 Prawa budowlanego, który stanowił, że obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należało zaprojektować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając niezbędne warunki do korzystania przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Prezes PKP S.A. podał, że zgodnie z założeniami wejście do budynku dworca Bydgoszcz Główna od strony pomnika przyrody nie było przewidziane jako dostępne dla osób niepełnosprawnych z uwagi na długość pochylni stałej i brak ekonomicznego uzasadnienia dla zastosowania podnośnika w tej lokalizacji.

W odniesieniu do ww. wyjaśnień należy wskazać, że NIK nie kwestionuje przyjętych rozwiązań projektowych dotyczących wejścia do budynku głównego dworca

³³ Najdłuższy poziomy wymiar windy C nieprzeznaczonej dla pasażerów, zlokalizowanej przy klatce schodowej w budynku nr 15(A) dworca Bydgoszcz Główna, obsługującej wszystkie kondygnacje budynku, także wynosił ok. 150 cm.

³⁴ „Urządzenia do przenoszenia pacjenta stosowane w ambulansach drogowych – Część 1: Wymagania dotyczące systemów noszy i urządzeń do przenoszenia pacjenta”.

³⁵ Z informacji otrzymanej z WSPR, w przypadku pacjentów wymagających pozycji leżącej transport na terenie dworca odbywa się obecnie na noszach płachtowych lub desce ortopedycznej schodami stałymi lub ruchomymi przy pomocy i współpracy Straży Ochrony Kolei.

Bydgoszcz Główna od strony zachodniej, lecz brak rozwiązań projektowych zapewniających dostęp osób poruszających się na wózku inwalidzkim do placu spoczynkowego przy pomniku przyrody. Jednym z celów szczegółowych Projektu Bydgoszcz Główna była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych. Dlatego też, w ocenie NIK, odebrana przez PKP S.A. dokumentacja projektowa dotycząca placu przy pomniku przyrody powinna zapewnić taką samą dostępność i niezbędne warunki do korzystania z niego przez osoby poruszające się na wózku inwalidzkim, jak dla osób o pełnej sprawności fizycznej. Brak możliwości skorzystania z placu przez te osoby może być uznany za przejaw ich wykluczenia.

(dowód: akta kontroli str. 174-186, 392, 406, 407, 591, 954, 955, 1089)

3. PKP S.A. nie dokonała zmian w dokumentacji projektowej opracowanej w 2013 r., polegających na określeniu warunków dostosowania obiektu dworca Bydgoszcz Główna w 100% do standardów TSI PRM, co stanowiło cel określony w umowie o dofinansowanie zawartej w 2014 r. Tym samym PKP S.A. nie zapewniła sobie podstawy do egzekwowania od Wykonawcy Projektu inwestycyjnego realizacji tego celu w pełnym zakresie. I tak:

a) w zakresie elementów oznakowania w budynku głównym dworca nr 15(A) w dokumentacji projektowej nie wprowadzono oznakowania piktogramem „urządzenie wzmacniające słuch” dwóch obszarów działania pętli indukcyjnych³⁶ oraz ośmiu kas biletowych wyposażonych w pętlę indukcyjną, znajdujących się na poziomie „-1” w ww. budynku dworca. Faktyczny brak takiego oznakowania potwierdziły wyniki oględzin NIK. Tym samym w ww. zakresie dokumentacja projektowa nie zapewniała spełnienia wymogu określonego w pkt. 4.1.2.11.1 TSI PRM, tj. obowiązku odpowiedniego oznaczenia obszarów, na których zastosowano pętlę indukcyjną³⁷. W efekcie osoba słabosłysząca, posługująca się aparatem słuchowym z włączoną cewką indukcyjną i przebywająca w budynku głównym dworca nr 15(A), nie miała świadomości, że może skorzystać z pętli indukcyjnych na poziomie „-1” w holu dworca oraz w każdej kasie biletowej.

Prezes PKP S.A. podał, że przy odbiorze obszary pętli indukcyjnych w budynku nr 15(A) były oznakowane. Poinformował również, że kwestia brakującego oznakowania tych obszarów została zgłoszona wykonawcy i że zostało ono uzupełnione. Odnośnie do kas biletowych wskazał, że nie zastosowano oznakowania piktogramem „urządzenie wzmacniające słuch”, gdyż wszystkie kasy biletowe posiadają interkomu³⁸ z układem redukcji szumu. Zapewnił, że oznakowanie kas zostanie uzupełnione.

Oznakowanie piktogramem „urządzenie wzmacniające słuch” dwóch obszarów działania pętli indukcyjnej oraz ośmiu kas biletowych wyposażonych w pętlę indukcyjną zostało uzupełnione w trakcie kontroli NIK.

(dowód: akta kontroli str. 138-141, 155-166, 171-173, 371, 372, 586, 824, 857, 858, 1084-1085, 1110, 1116-1120)

³⁶ Zlokalizowanych na poziomie „-1” w budynku dworca nr 15(A): [1] naprzeciwko kas biletowych; [2] w miejscu poczekalni z ławkami.

³⁷ Inaczej niż w przypadku dokumentacji projektowej dla budynku nr B(16), gdzie przewidziano odpowiednie oznakowanie dwóch obszarów działania pętli indukcyjnych, a jego wykonanie potwierdziły oględziny NIK.

³⁸ Tj. urządzenia interkomunikacyjne, służące do komunikacji głosowej wewnątrz budynku.

- b) w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu w części dotyczącej parkingu przy budynku głównym dworca nr 15(A) nie wprowadzono zmian polegających na zaprojektowaniu obniżenia krawężnika w miejscu bezpośrednio sąsiadującym z dwoma miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych. Tym samym w ww. zakresie dokumentacja projektowa nie zapewniała spełnienia wymogu określonego w pkt. 4.1.2.3 TSI PRM, zgodnie z którym należało zapewnić możliwie najkrótszą trasę wolną od przeszkód łączącą parking z innymi punktami i usługami w ramach dworca i stacji.

Krawężnik w miejscu bezpośrednio sąsiadującym z dwoma miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych stanowił barierę architektoniczną dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, tj. był zbyt wysoki w porównaniu do wielkości przednich kół wózka inwalidzkiego, przez co osoba ta nie była w stanie samodzielnie wjechać na chodnik. Osoba poruszająca się na wózku nie mogła też skorzystać z krawężnika w strefie dostaw, gdyż miejsce to było zastawione przez samochód dostawczy³⁹. Aby dostać się samodzielnie na chodnik prowadzący do wejścia głównego budynku dworca nr 15(A), osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim musiała skorzystać z przeznaczonego dla samochodów wyjazdu z parkingu w ulicę Zygmunta Augusta.

Prezes PKP S.A. podał, że w ramach napraw gwarancyjnych wykonawca dostosuje nawierzchnię chodnika w miejscu bezpośrednio sąsiadującym z miejscami parkingowymi dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 390, 391, 405, 587, 588, 1110)

- c) w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu w części dotyczącej parkingu przy budynku głównym dworca nr 15(A) nie wprowadzono zmian polegających na zaprojektowaniu na parkingu oznakowania pionowego (znakiem D-18a „miejsce zastrzeżone” z tabliczką T-29)⁴⁰ lub poziomego (znakiem P-20 „koperta” wraz ze znakiem P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”)⁴¹, wskazującego na możliwość wyłącznego użytkowania dwóch miejsc postojowych przez pojazdy samochodowe uprawnionych osób niepełnosprawnych o ograniczonej sprawności ruchowej oraz kierujących pojazdami przewożącymi takie osoby⁴². Tym samym w ww. zakresie nie zapewniono spełnienia wymogu pkt. 4.1.2.2 TSI PRM, zgodnie z którym na stacjach wyposażonych w osobne parkingi, w miejscu położonym w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, powinny zostać zarezerwowane miejsca parkingowe dla osób uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.

W toku kontroli NIK stwierdzono, że dwa miejsca postojowe na parkingu przy budynku głównym dworca były oznaczone poziomymi znakami P-18 „stanowisko

³⁹ Dodatkowo chodnik był odgradzony od strefy dostaw taśmą ostrzegawczą bialo-czerwoną na wysokości uniemożliwiającej przejazd osoby na wózku.

⁴⁰ Stosownie do pkt. 5.2.18 w załączniku nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.).

⁴¹ Stosownie do pkt. 5.2.6 w załączniku nr 2 ww. rozporządzenia.

⁴² PKP S.A. stało na stanowisku, że organizacja ruchu na parkingu miała odbywać się na zasadach ogólnych i nie było potrzeby wprowadzania oznakowania poziomego i pionowego, o czym świadczą odpowiedzi PKP S.A. na pytania zadane przez wykonawców uczestniczących w postępowaniu przetargowym na wykonanie robót budowlano-montażowych dla realizacji Projektu inwestycyjnego. Por. <http://pkpsa.pl/pkpsa/przetargi/przetarg/przetarg.html?id=891> (dostęp: 26 czerwca 2018 r.).

postojowe” oraz P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” (na niebieskim tle), jako miejsca przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, lecz nie jako miejsca przeznaczone do wyłącznego użytkowania przez osoby niepełnosprawne.

Prezes PKP S.A. podał, że oznakowanie dwóch miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych na parkingu przy budynku głównym dworca zostanie uzupełnione o znak pionowy D-18a z tabliczką T-29 oraz o znak poziomy P-20.

Oznakowanie poziome zostało uzupełnione w trakcie kontroli NIK; w realizacji było również zamówienie PKP S.A. dotyczące oznakowania pionowego⁴³.

(dowód: akta kontroli str. 348-358, 390, 391, 405, 588, 887-891, 1100-1107, 1110-1115, 1124)

- d) w zakresie dotyczącym automatu biletowego zlokalizowanego w ciągu trasy wolnej od przeszkód na poziomie „-1” w budynku nr 15(A) (między wyjściem z tunelu od ul. Dworcowej oraz wyjściem z tunelu prowadzącego na perony) w dokumentacji projektowej nie przewidziano zapewnienia funkcjonalności tego urządzenia dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim oraz osób z niedoborem wzrostu. Tym samym w ww. zakresie dokumentacja projektowa nie zapewniała spełnienia wymogu pkt. 4.1.2.9.1 i 4.1.2.9.2 TSI PRM, zgodnie z którymi tam, gdzie w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód na stacji umieszczono automaty biletowe, przynajmniej jeden taki automat powinien posiadać ekran oraz klawiaturę widoczne zarówno dla osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, jak i dla osoby stojącej przed automatem.

Automat biletowy nie był wyposażony w interfejs, do którego mógłby dosięgnąć użytkownik wózka inwalidzkiego lub osoba niższego wzrostu. Urządzenie to było niedostępne dla osoby na wózku inwalidzkim z uwagi na wysokość ekranu i kąt nachylenia ekranu, tj. osoba ta nie mogła dosięgnąć do ekranu, a informacje na nim zawarte były dla niej niewidoczne.

Prezes PKP S.A. podał w swoich wyjaśnieniach, że automat biletowy stanowi własność innego podmiotu gospodarczego, który najmuje od PKP S.A. powierzchnię pod urządzenie i odpowiada za jego parametry. Wskazał, że zgodnie z wzorem stosowanych umów najemca zobowiązany był do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa. Podał także, że osoby na wózku oraz niższego wzrostu miały możliwość zakupu biletów w jednej z dwóch kas biletowych przystosowanych do ich obsługi.

NIK zwraca uwagę, że zapewnienie automatu biletowego dostosowanego do obsługi przez osoby poruszające się na wózku inwalidzkim lub osoby niskiego wzrostu jest szczególnie istotne w sytuacji, gdy kasy biletowe z obniżoną ladą są nieczynne, a pozostałe kasy są nieprzystosowane do ich obsługi. Należy wskazać, że jednym z celów szczegółowych jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych. Ponadto jednym z celów ilościowych było dostosowanie kompleksu dworca Bydgoszcz Główna do standardów TSI PRM z 0 do 100% do końca 2015 r. Dlatego też w ocenie NIK w dokumentacji projektowej w zakresie dotyczącym automatu biletowego należało zapewnić niezbędne warunki do korzystania z niego również

⁴³ Według stanu na 20 lipca 2018 r.

przez osoby niepełnosprawne poruszające się na wózku inwalidzkim oraz osoby z niedoborem wzroku.

(dowód: akta kontroli str. 155-158, 396, 418, 589, 590, 606, 695, 950-956, 1086, 1087)

- e) w zakresie wyposażenia schodów A, B, C, D, E, G⁴⁴ od strony zachodniej budynku nr 15(A) (tj. na terenie wokół pomnika przyrody) w dokumentacji projektowej nie przewidziano zastosowania obustronnych podwójnych poręczy. Tym samym w ww. zakresie nie zapewniono spełnienia wymogu pkt. 4.1.2.16 TSI PRM, zgodnie z którym schody powinny być wyposażone w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach⁴⁵.

W swoich wyjaśnieniach Prezes PKP S.A. podał, że w projekcie wykonawczym zamiennym wrysowane były obustronne poręcze dla schodów A, B (z pośrednią balustradą w połowie ich szerokości), C, D, E, G.

Należy wskazać, że z treści projektu wykonawczego zagospodarowania terenu w branży architektura wynikało, że podstawą jego opracowania były standardy TSI PRM i że jednym z celów ilościowych Projektu inwestycyjnego było dostosowanie kompleksu dworca Bydgoszcz Główna do tych standardów z 0 do 100%. Dlatego też w ocenie NIK należało zapewnić obustronne podwójne poręcze ułatwiające korzystanie ze schodów m.in. pasażerom podróżującym z dziećmi oraz osobom o niskim wzroście.

(dowód: akta kontroli str. 182, 391-392, 406-409, 594, 946-949, 954-956)

Uwagi dotyczące badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę, że PKP S.A. dokonało odbioru dokumentacji projektowej w zakresie systemu wzywania pomocy i udzielania informacji SOS-INFO, pomimo że w dokumentacji tej nie przewidziano zapewnienia dostępności tego systemu dla osób niewidomych i słabowidzących. W szczególności w projekcie nie przewidziano dotykowych ścieżek prowadzących do stacji SOS-INFO wyposażonych m.in. w zestaw do komunikacji głosowej⁴⁶.

Wyniki oględzin NIK potwierdziły, że nie zastosowano dotykowych ścieżek prowadzących do sześciu stacji SOS-INFO w budynku nr 15(A) (trzech na poziomie „0” i trzech na poziomie „-1”) oraz do dwóch stacji SOS-INFO w budynku dworca nr B(16) - na poziomie „0”.

Prezes PKP S.A. podał, że osoby niewidome po wejściu do obiektu mają możliwość zapoznania się z tablicami tyflograficznymi, na których zaznaczono m.in. lokalizację punktów SOS-INFO, dzięki czemu osoby te poznają umiejscowienie oraz drogę dojścia do tych punktów. Wskazał, że punkty SOS-INFO oznaczone na tablicach znajdują się w pobliżu ścieżek prowadzących, przez co po zapoznaniu się z planem i ich lokalizacją dojście do nich osób niewidomych jest możliwe. Ponadto podał, że dodatkowe oznakowanie, poza określeniem kierunków głównej komunikacji, mogłoby wprowadzić dezinformację dla poruszających się po dworcu osób niedowidzących.

⁴⁴ Według oznaczeń w dokumentacji projektowej w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu.

⁴⁵ Inaczej niż w przypadku schodów na taras widokowy, schodów przed wejściem głównym do budynku nr 15(A) i schodów od strony wschodniej tego budynku (łączyjących parking z poziomem „-1”), na których zastosowano obustronne podwójne poręcze.

⁴⁶ Tj. zestaw interkomowy do komunikacji głosowej wewnątrz budynku.

NIK zwraca uwagę, że tablice tyflograficzne w budynkach dworca nr 15(A) i nr B(16) nie zawierały informacji o lokalizacji stacji SOS-INFO. Informację na temat lokalizacji stacji SOS-INFO posiadały jedynie tablice tyflograficzne zlokalizowane w tunelu (od ul. Dworcowej), tj. w części obiektu, za którą odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Należy też wskazać, że samo zapoznanie się z planami tyflograficznymi, bez zastosowania ścieżek dotykowych, nie zapewnia dotarcia do miejsc wskazanych na tych planach. Osoby niewidome i słabowidzące poruszające się po dworcu mogą potrzebować pomocy tak samo, jak każdy inny pasażer, stąd doprowadzenie ścieżki dotykowej do stacji SOS-INFO byłoby dla tych osób bardzo przydatne i w ocenie NIK nie powinno mieć negatywnego wpływu na przejrzystość informacji dotykowej.

(dowód: akta kontroli str. 12, 22, 23, 124, 241-244, 249-262, 385, 386, 394, 395, 402, 412, 414, 419, 420, 430, 431, 1001, 1002)

2. NIK zwraca uwagę, że PKP S.A. dokonała odbioru dokumentacji projektowej w zakresie infomatów przeznaczonych do zainstalowania na terenie dworca⁴⁷, pomimo że dokumentacja ta nie przewidywała zapewnienia funkcjonalności tych urządzeń dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku oraz osób z niedoborem wzrostu.

Infomaty umożliwiały skorzystanie z witryny <http://rozklad-pkp.pl/> w celu wyszukiwania połączeń kolejowych. Po wpisaniu nazwy stacji początkowej wymagane było wpisanie nazwy stacji docelowej. Wybranie pola do wpisania nazwy stacji docelowej wymagało kliknięcia na ekranie infomatu na wysokości, która była niedostępna dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim.

Prezes PKP S.A. podał, że w chwili opracowywania dokumentacji projektowej (w 2013 r.) na rynku nie było dostępnych urządzeń o pełnej funkcjonalności dla osób niepełnosprawnych.

NIK zwraca uwagę, że już w 2011 r. było możliwe nabycie infomatów przystosowanych dla osób pełnosprawnych oraz niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, w szczególności umożliwiających swobodny dostęp z pozycji siedzącej z wózka inwalidzkiego⁴⁸.

(dowód: akta kontroli str. 138-141, 153-158, 396, 400, 412, 417, 429, 865-875)

Ocena cząstkowa

Projekt budowlany zawierał opis sposobu zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z dworca Bydgoszcz Główna przez osoby z niepełnosprawnościami. Stwierdzono jednak nierzetelny odbiór dokumentacji projektowej, która zawierała błędy. Ponadto w dokumentacji tej nie dokonano zmian polegających na określeniu warunków dostosowania obiektu dworca w 100% do standardów TSI PRM, co stanowiło jeden z celów określonych w umowie o dofinansowanie zawartej w 2014 r. Skutkowało to ograniczeniem dostępności dworca dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

⁴⁷ Tj. trzy na poziomie „-1” i dwa na poziomie „0” w budynku nr 15(A), dwa w holu budynku nr B(16).

⁴⁸ Por. treść ogłoszenia z 17 stycznia 2011 r. o udzieleniu zamówienia na dostawę dwóch infomatów dla Muzeum Architektury we Wrocławiu oraz Archiwum Budowlanego Miasta Wrocławia: http://www.przetargi.egospodarka.pl/6742_Dostawa-wraz-z-montazem-dwoch-szt-infomatow-dla-Muzeum-Architektury-we-Wroclawiu-oraz-Archiwum-Budowlanego-Miasta-Wroclawia_2011_2.html (dostęp: 26 czerwca 2018 r.).

2. Realizacja inwestycji w zakresie modernizacji obiektów kolejowych i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

Według dokumentacji powykonawczej obiekt dworcowy Bydgoszcz Główna, w tym wybudowany budynek dworca nr 15(A) oraz zmodernizowany budynek nr B(16), zrealizowano zgodnie z projektem budowlanym wraz z nieistotnymi zmianami.

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezesa PKP S.A. zmiany, które były wprowadzane w trakcie realizacji robót, wiązały się jedynie z uszczegółowieniem rozwiązań w zakresie rozplanowania i wykonania ścieżek dotykowych oraz opracowania graficznego i wykonania tablic tyflograficznych.

(dowód: akta kontroli str.43-45, 69-72, 115-116, 239-262, 581-583)

Według treści protokołu odbioru końcowego komisja odbiorowa dokonała oględzin robót zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową i wymaganiami kontraktu, wraz z oceną spełnienia wymogów TSI PRM. Komisja dokonała odbioru całości robót od Wykonawcy z jednoczesnym poleceniem usunięcia wad i usterek stwierdzonych w protokołach odbioru końcowego poszczególnych zadań.

Dokumentacja odbiorowa potwierdzała wykonanie robót ukierunkowanych na poprawę dostępności dworca Bydgoszcz Główna, w szczególności: podjazdów dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się od strony ul. Zygmunta Augusta z wejściem/wyjściem do budynku nr 15(A), schodów ruchomych i wind z poziomu „0” na poziom „-1” tego budynku, oświetlonej trasy wolnej od przeszkód (od dostępnego dla osób niepełnosprawnych wejścia do budynku do wejścia na peron), systemu informacji wizualnej i dynamicznej umieszczonego na całej trasie, ścieżek dotykowych i tablic tyflograficznych, oznaczeń dotykowych na poręczach, drzwi wejściowych przesuwanych (otwieranych automatycznie, wyposażonych w fotokomórkę), dwóch toalet przystosowanych do obsługi przez osoby z niepełnosprawnościami w budynkach nr 15(A) i nr B(16), dwóch stanowisk do przewijania dzieci, dwóch kas biletowych przystosowanych do obsługi osób poruszających się na wózku inwalidzkim, systemu głośnomówiącego (interkomu) oraz pętli indukcyjnych przy wszystkich okienkach kasowych, przejścia podziemnego z windami na każdy peron. Do dokumentów odbiorowych dołączono m.in. sprawozdania i raporty z badań stopnia poślizgowości posadzek, dostarczone przez Wykonawcę, których wyniki wskazywały na ich dobrą odporność na poślizg.

Po zakończeniu realizacji Projektu inwestycyjnego, w styczniu 2016 r. PKP S.A. zorganizowała spotkanie dla grupy osób niewidomych i słabowidzących z Polskiego Związku Niewidomych Okręgu Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy, podczas którego osoby te mogły zapoznać się m.in. z zastosowanymi udogodnieniami w nowo wybudowanym budynku dworca nr 15(A) i na peronach stacji Bydgoszcz Główna oraz ze sposobem korzystania z tych udogodnień.

(dowód: akta kontroli str. 46-61, 69-114, 213, 214, 387-389, 812-857)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności PKP S.A. w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W dniu 27 listopada 2015 r. PKP S.A. dokonała odbioru dźwigów osobowych w zakresie wyposażenia w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych bez uwag, pomimo że:

- na panelu w kabinie dźwigu A w budynku dworca nr 15(A) tabliczkę z opisem pismem Braille'a umieszczono tylko przy jednym z sześciu przycisków, tj. przy przycisku wskazującym „poziom -1”, a ponadto opis pismem Braille'a był nieprawidłowy, ponieważ oznaczał: „poziom 1”, zamiast: „poziom -1”;
- na panelu w kabinie dźwigu B w budynku dworca nr 15(A) przy żadnym z siedmiu przycisków nie umieszczono tabliczki z opisem pismem Braille'a;
- na panelu w kabinie dźwigu łączącego tunel z holem w budynku dworca nr B(16) przy żadnym z czterech przycisków nie umieszczono tabliczki z opisem pismem Braille'a;
- w żadnym z ww. dźwigów nie umieszczono oznaczeń pismem Braille'a dotyczących sposobu obsługi urządzeń komunikacji głosowej SOS; nie było też możliwości uzyskania informacji głosowej w tym zakresie.

Braki wyposażenia wind w powyższym zakresie nie zapewniły ich przystosowania do przewozu osób z dysfunkcją wzroku. Tym samym nie zostały spełnione wymogi określone w dokumentacji projektowej, zgodnie z którą wszystkie windy w budynku nr 15(A) należało wyposażyć w kompletne udogodnienia dla osób niepełnosprawnych zarówno na panelach przywoławczych, jak i w kabinie. W szczególności panele w kabinach tych wind należało wyposażyć w tabliczki z opisem pismem Braille'a. Zgodnie z dokumentacją projektową windy w budynku nr B(16) także miały być przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

Wymóg zastosowania oznakowania dotykowego w windach wynikał też z pkt. 4.1.2.11.1 TSI PRM, a dostosowanie kompleksu dworca do standardów TSI PRM w 100% do 31 grudnia 2015 r. stanowiło jeden z celów określonych w umowie o dofinansowanie.

Prezes PKP S.A. podał, że w związku z zakończeniem Projektu inwestycyjnego inżynier kontraktu potwierdził zgodność wykonanych robót z TSI PRM, stąd PKP S.A. - jako zamawiający - nie zakładała nieprawidłowego wykonania lub niewykonania poszczególnych elementów oznakowania w windach. Podał także, że oznakowanie dla osób niewidomych i słabowidzących zostanie poprawione i uzupełnione.

(dowód: akta kontroli str. 21, 22, 46-61, 69-79, 148, 394, 395, 415-417, 585, 586, 1110)

2. W zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu, w części dotyczącej placu spoczynkowego przy pomniku przyrody (od strony zachodniej budynku głównego dworca nr 15(A) na stacji Bydgoszcz Główna) wykonano pochylenie chodnika, przy jednoczesnym niezainstalowaniu podjazdu wyposażonego w poręcze po obu stronach na dwóch poziomach. Ustalono, że osoba z niepełnosprawnością ruchową miała problemy z samodzielnym wjechaniem na wózku inwalidzkim po ww. pochyleniu chodnika. Tym samym nie został spełniony wymóg określony w pkt. 4.1.2.16 TSI PRM, zgodnie z którym należało zainstalować podjazd wyposażony w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach.

Prezes PKP S.A. podał, że dokumentacja projektowa nie przewidywała w tym obszarze poruszania się osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim, dlatego wykonane pochylenie chodnika nie jest przeznaczone dla komunikacji tych osób i nie zostało wyposażone w obustronne poręcze. Wskazał także, że pochylenie zatwierdzone na etapie realizacji robót zmieniło pierwotne założenia, zwiększając dostępność placu dla osób z ciężkim bagażem lub matek z dziećmi. Podał również, że zastosowanie płaszczyzny pochylni pozwoliło na

łagodne przejście lub zejście podróżnym, na rozdzielenie nurtu ruchu pasażerskiego, a także na szybszą ewakuację obiektu w przypadku zagrożenia pożarowego bądź innych niebezpiecznych zdarzeń.

NIK zwraca uwagę, że przed ww. chodnikiem z pochyleniem nie zastosowano oznakowania wskazującego, że obszar placu spoczynkowego nie jest przeznaczony dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Osoby te mogą więc chcieć skorzystać z tego chodnika, aby dostać się na teren placu. W projekcie zagospodarowania przestrzennego terenu w branży architektonicznej jako podstawę dla jego opracowania wskazano m.in. TSI PRM. Jednym z celów jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych, a jednym z celów ilościowych tego projektu było dostosowanie kompleksu dworca do standardów TSI PRM w 100% do końca 2015 r. Dlatego też, w ocenie Izby, na opisywanym placu należało zapewnić podjazdy dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, a ich brak może zostać uznany za wykluczający tę grupę pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 136, 392, 406, 592, 593, 954-956, 1089, 1090)

3. PKP S.A. dokonała odbioru robót w zakresie elementów ostrzegawczych ścieżek dotykowych dotyczących schodów, pomimo że elementy te były niezgodne z dokumentacją projektową oraz z wymogiem TSI PRM.

W wyniku oględzin NIK ustalono, że pasa ostrzegawczego rozpoznawalnego dotykiem (przewidzianego w dokumentacji projektowej) nie posiadały:

- schody na taras widokowy budynku dworca nr 15(A) (przed pierwszym stopniem schodów w dół z poziomu tarasu) oraz schody od strony wschodniej tego budynku (na spocznikach oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół z poziomu parkingu);
- schody C, D, F⁴⁹ od strony zachodniej budynku dworca nr 15(A) (przed pierwszym stopniem schodów w górę i przed pierwszym stopniem schodów w dół);
- schody G od strony zachodniej budynku dworca nr 15(A) (przed pierwszym stopniem schodów w górę).

Zgodnie z wymogiem określonym w punkcie 4.1.2.15 TSI PRM przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół, na całej szerokości schodów należało zainstalować pas rozpoznawalny dotykiem.

Prezes PKP S.A. potwierdził, że dokumentacja projektowa uwzględniała ww. oznakowanie ostrzegawcze przed schodami, nie wskazując przy tym przyczyn nierzetelnego odbioru robót w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 391, 392, 406-409, 593-595, 1014, 1015, 1018, 1019)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

1. NIK zwraca uwagę, że na schodach po wschodniej i zachodniej stronie budynku dworca nr 15(A) i w tunelu pod budynkiem dworca nr B(16) nie zastosowano żółtych pasów ostrzegawczych na krawędzi pierwszego stopnia w górę i pierwszego stopnia schodów w dół (z wyjątkiem schodów łączących tunel z budynkiem nr B(16), gdzie na krawędzi pierwszego stopnia w górę naklejony został żółty pas pionowy).

⁴⁹ Według oznaczeń w dokumentacji projektowej w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu.

Wyniki oględzin NIK wskazują, że rozróżnienie kolorów zastosowane na ww. schodach nie było właściwe dla osoby z głęboką wadą wzroku i mogło mieć negatywny wpływ na jej bezpieczeństwo oraz że najlepiej widoczny dla osoby z głęboką wadą wzroku jest kolor żółty.

Stan ten był niezgodny ze standardami technicznymi w tym zakresie, określonymi przez PKP PLK S.A.⁵⁰, do których w swojej treści odwoływała się dokumentacja projektowa w części dotyczącej przebudowy przejścia pod torami oraz zagospodarowania terenu. Jednym z zaleceń wynikających z powyższych standardów⁵¹ było malowanie linii ostrzegawczych, a także dojść do różnych niebezpiecznych miejsc (np. pierwszy i ostatni stopień schodów) kolorem żółtym, najlepiej widocznym dla osób niedowidzących.

Należy wskazać, że jednym ze szczegółowych celów jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych. Dlatego w ocenie NIK na ww. schodach należało zapewnić jednolite i trwałe oznakowanie, koloru żółtego, najlepiej widoczne dla osób niedowidzących, co wpłynęłoby pozytywnie na bezpieczeństwo tych osób przy samodzielnym poruszaniu się po terenie dworca.

(dowód: akta kontroli str. 182, 277, 391-392, 400, 406-409, 426-428, 596, 597, 938-943, 946-949, 954-956)

2. NIK zwraca uwagę, że osobom z dysfunkcją wzroku nie udostępniono planów stacji Bydgoszcz Główna w lokalizacjach przed budynkiem głównym dworca nr 15(A), na placu przy pomniku przyrody oraz na peronie nr 4 - przed wejściem do budynku nr B(16).

Prezes PKP S.A. podał, że plany te zostały umieszczone w najważniejszych punktach obiektu, celem odzwierciedlenia przestrzeni danej kondygnacji oraz najistotniejszych kierunków komunikacji. Wskazał także, że umiejscowienie i szczegóły planu każdorazowo było konsultowane ze specjalistami.

W ocenie NIK, mając na uwadze, że jednym z celów szczegółowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych, należało zapewnić dostępność planów stacji także dla osób z dysfunkcją wzroku. Osoby te powinny mieć bowiem dostęp do tych samych informacji, co osoby widzące.

(dowód: akta kontroli str. 61, 390-436, 604, 1001-1003)

3. NIK zwraca uwagę, że PKP S.A. nie zapewniła jednolitości i spójności zastosowanych rozwiązań w zakresie informacji pasażerskiej, tj.:

a) na tablicach tyflograficznych zainstalowanych w budynku dworca nr 15(A) (dwóch na poziomie „0” i dwóch na poziomie „-1”) umieszczono informację o lokalizacji ruchomych schodów, jednocześnie zaś w budynku nr 15(A) nie przewidziano i nie wykonano dotykowego oznakowania dla osób niewidomych i słabowidzących prowadzącego do tych schodów;

⁵⁰ Standardy techniczne PKP PLK S.A. - szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem). TOM XII. Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej (wersja 1.1, Warszawa 2009).

⁵¹ Por. ww. standardy techniczne PKP PLK S.A. TOM XII. Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej (wersja 1.1, Warszawa 2009).

- b) na żadnej z dwóch tablic tyflograficznych w budynku nr 15(A), na poziomie „0”, nie było informacji, które z wejść prowadziło na peron nr 1, pomimo że w ww. budynku wejście to było dostępne bezpośrednio z poziomu „0”;
- c) na żadnej z dwóch tablic tyflograficznych w budynku nr 15(A) na poziomie „-1” nie było informacji, które z wejść prowadziło na perony nr 2, 3, 3a, 4a, 5, pomimo że w ww. budynku wejście to było dostępne bezpośrednio z poziomu „-1”;
- d) na planach stacji Bydgoszcz Główna, zainstalowanych przed wejściem głównym do budynku dworca nr 15(A) (od ul. Zygmunta Augusta), na placu przy pomniku przyrody (od zachodniej strony budynku nr 15(A)) wskazano lokalizację dwóch wind przy zejściu do tunelu od ul. Dworcowej. Natomiast na plakatach z mapą dworca, rozmieszczonych w budynku nr 15(A), a także na planie stacji, zainstalowanym na peronie nr 4 (przed wejściem do budynku dworca nr B(16)), pominięto informację o lokalizacji tych wind;
- e) przy oznaczeniu kierunku dojścia do wind i toalet w budynku nr 15(A) i nr B(16) oraz w tunelu, na niektórych tablicach kierunkowych nie zastosowano piktogramu „osoba o zmniejszonej mobilności”⁵². Stwierdzono też brak konsekwencji w zastosowaniu ww. piktogramu na części tablic kierunkowych⁵³;
- f) oznakowanie pismem Braille’a drzwi do toalety dla osób niepełnosprawnych na poziomie „-1” w budynku dworca nr 15(A) umieszczono na środku drzwi, na obszarze piktogramu „osoba o ograniczonej mobilności”, co ograniczało możliwość odnalezienia tej informacji przez osobę z dysfunkcją wzroku. Natomiast drzwi do toalety w budynku nr B(16) nie zawierały oznakowania punktowego.

W trakcie oględzin NIK ustalono, że:

- brak spójności informacji o lokalizacji ruchomych schodów, zawartych na tablicach tyflograficznych, z oznakowaniem dotykowym, które nie prowadzi do ruchomych schodów, może utrudniać osobie niewidomej i słabowidzącej orientację przestrzenną na terenie dworca i że osoby te korzystają z ruchomych schodów;

⁵² Piktogramu „osoba o zmniejszonej mobilności” nie umieszczono m.in. na: [1] na jednej z tablic kierunkowych, w holu na parterze budynku głównego dworca (przed ruchomymi schodami), wskazujących dojście do peronów 1, 2-5 oraz do windy, poczekalni, stanowiska do przewijania dzieci, toalety i kas biletowych; [2] na tablicy kierunkowej na poziomie „-1” budynku głównego dworca przed wejściem do tunelu, wskazującej dojście do windy i peronu 1 (ruchomymi schodami); [3] na tablicy kierunkowej na poziomie „-1” budynku głównego dworca przed drzwiami wejściowymi do tunelu, wskazującej dojście na perony 2-5 oraz dojście do toalety, stanowiska do przewijania dzieci, poczekalni, posterunku SOK; [4-5] na tablicach kierunkowych w holu dworca w budynku nr B(16) przed schodami do tunelu, wskazujących dojście do peronów, 1, 2, 5, do toalety, poczekalni i kas biletowych; [6] na tablicy kierunkowej w tunelu, wskazującej dojście na perony 2-5 oraz do dojście toalety, stanowiska do przewijania dzieci, poczekalni, posterunku SOK; [7] na tablicy kierunkowej w tunelu, wskazującej dojście na perony 3-5 oraz do dojście do toalety, stanowiska do przewijania dzieci, poczekalni, SOK; [8] na tablicy kierunkowej w tunelu, wskazującej dojście do wyjścia głównego, postoju taxi, parkingu, przystanku autobusowego oraz dojście do posterunku SOK, poczekalni, stanowiska do przewijania dzieci i toalety (w budynku nr B(16)); [9] na tablicy kierunkowej w tuneli, wskazującej dojście do wyjścia głównego, postoju taxi, parkingu, przystanku autobusowego oraz dojście do poczekalni, stanowiska do przewijania dzieci i toalety (w budynku nr 15(A)).

Piktogram „osoba o zmniejszonej mobilności” umieszczono m.in. na dwóch tablicach kierunkowych na poziomie „-1” budynku głównego dworca (przed korytarzem prowadzącym do wejścia windy B oraz do wejścia toalety) - zarówno przy oznaczeniu dojścia do windy B jak i dojścia do toalety.

⁵³ [1] Na tablicy kierunkowej w holu dworca w budynku nr B(16) piktogram „osoba o zmniejszonej mobilności” zastosowano wyłącznie przy oznaczeniu dojścia do windy pomimo, że tablica wskazywała też dojście do toalety w poczekalni (oznaczenie toalety w poczekalni budynku nr B(16) jako dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych umieszczono dopiero na tablicy miejsca, bezpośrednio nad drzwiami wejściowymi do toalety). [2] Na jednej z tablic kierunkowych w holu dworca w budynku głównym nr 15(A) ww. piktogram zastosowano wyłącznie przy oznaczeniu dojścia do toalety na poziomie „-1” pomimo, że tablica wskazywała też dojście do windy na parterze.

- informacja na temat wyjść prowadzących osoby niedowidzące na perony jest istotna i powinna znaleźć się na planach tyflograficznych;
- informacja na temat lokalizacji wind jest istotna dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim. Brak na plakatach z mapą dworca oraz na planie stacji informacji o lokalizacji wind przy wyjściu z tunelu na ul. Dworcową powoduje bowiem dezinformację oraz stwarza istotne ryzyko, że osoba nie znająca schematu dworca z tych wind nie skorzysta;
- konsekwentne zastosowanie piktogramu „osoba o zmniejszonej mobilności” na tablicach kierunkowych wskazujących lokalizację wind i toalet ma istotne znaczenie dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim, gdyż pozwala tym osobom upewnić się, że kierują się do miejsc dostosowanych do ich potrzeb;
- oznakowanie pismem Braille'a nad klamką drzwi do pomieszczenia toalety pozwala upewnić się osobie niewidomej, że pomieszczenie jest dostępne dla osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie umieszczenie oznakowania punktowego na środku drzwi powoduje, że osoba niewidoma z niego nie skorzysta.

Prezes PKP S.A. wskazał m.in., że:

- dotykowe ścieżki prowadzące do schodów ruchomych zostały pominięte świadomie. Według autorów projektu tych ścieżek korzystanie ze schodów ruchomych przez osoby niedowidzące bądź niewidome nie zawsze jest możliwe (np. w przypadku osoby z psem przewodnikiem), a część z tych osób może obawiać się skorzystania z takich schodów. Rozwiązaniem problemu może być usunięcie z tablic tyflograficznych informacji o lokalizacji schodów ruchomych;
- brak na tablicach tyflograficznych informacji wskazujących wejścia prowadzące na perony został zgłoszony generalnemu wykonawcy, na którego zlecenie wykonano te tablice;
- różnica w treści informacji dotyczących lokalizacji wind na planach stacji i plakatach z mapą dworca wynika z faktu, że oznakowanie na terenie dworca wykonywane było na zlecenie Wykonawcy robót budowlanych i zawierało informację jedynie o urządzeniach realizowanych w ramach umowy, bądź prac dodatkowych, natomiast sama realizacja zejść i wind od strony ulicy była zadaniem inwestycyjnym prowadzonym na zlecenie Miasta;
- osoba obsługująca toaletę jest zobowiązana do wskazania właściwego pomieszczenia osobie niewidomej.

W ocenie NIK ścieżka dotykowa powinna prowadzić nie tylko do windy i schodów stałych, ale również do schodów ruchomych, tak aby osoba niewidoma lub słabowidząca miała możliwość wyboru dogodnej dla siebie ścieżki. Usunięcie informacji o lokalizacji ruchomych schodów z tablic tyflograficznych mogłoby wprowadzić dezinformację i zagrożenie dla osób z dysfunkcją wzroku. Z kolei wskazanie na tych tablicach informacji o lokalizacji wejść na perony zwiększyłoby w istotny sposób ich funkcjonalność dla ww. grupy pasażerów. PKP S.A. powinna też zapewnić spójność informacji pasażerskiej na terenie dworca Bydgoszcz Główna, w szczególności w zakresie dotyczącym dostępności urządzeń dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Ponadto w celu eliminacji na dworcu barier dla osób z dysfunkcją wzroku należy zwracać szczególną uwagę na odpowiednie oznakowanie pomieszczeń przystosowanych do potrzeb tych osób.

(dowód: akta kontroli str. 239-244, 249-257, 390-436, 550, 597-600, 604, 1001-1003, 1110, 1014-1017)

4. NIK zwraca uwagę, że PKP S.A. nie zapewniła jednolitości i spójności zastosowanych rozwiązań w zakresie posadzek oraz ścieżek dotykowych, tj.:

- a) w budynku dworca nr 15(A) (na poziomie „0” i „-1”) zastosowano posadzkę z materiału o innej strukturze (chropowatości) i barwie, niż w budynku nr B(16) (na poziomie „0” w holu i w poczekalni). W budynkach dworca Bydgoszcz Główna oraz w tunelu zastosowano też inną barwę ścieżek dotykowych;
- b) ścieżka dotykowa kierująca osoby niewidome i słabowidzące do toalety na poziomie „-1” budynku nr 15(A) nie została poprowadzona do samych drzwi wejściowych toalety (kończy się ona pasem ostrzegawczym przed bramką wejściową, w korytarzu kierującym do toalety). Jednocześnie ścieżka dotykowa do toalety na poziomie „0” w poczekalni budynku nr B(16) została poprowadzona do samych drzwi toalety.

W trakcie oględzin NIK ustalono, że:

- posadzka w holu budynku dworca nr B(16) miała lepsze właściwości antypoślizgowe (większą chropowatość) niż posadzka w budynku nr 15(A). W stosunku do barwy posadzki kontrast ścieżek prowadzących, pól uwagi oraz pasów ostrzegawczych w korytarzu prowadzącym do windy pod budynkiem nr B(16) był lepiej dostrzegalny dla osób słabowidzących niż kontrast ścieżek w budynkach dworca nr 15(A) i nr B(16);
- brak konsekwentnego zastosowania ścieżek dotykowych, które nie prowadziły każdorazowo do miejsca docelowego, tj. do samych drzwi toalety, powodował dezinformację dla poruszających się po dworcu osób z dysfunkcją wzroku.

Prezes PKP S.A. wskazał, że:

- ze względu na zróżnicowany charakter obiektów oraz czas, w jakim powstawały, występują różnice w materiałach zastosowanych przy ich budowie i modernizacji. Zabytkowy charakter międzyperonowego budynku nr B(16) narzucił konieczność użycia materiałów o innej kolorystyce i strukturze niż w budynku nr 15(A). Posadzki w obu budynkach mają klasę antypoślizgowości zgodną z obowiązującymi przepisami;
- układ ścieżek dotykowych do ww. toalet wynika z różnicy w topografii budynków nr 15(A) i nr B(16). Dla umożliwienia wejścia do poszczególnych pomieszczeń toalety nieodzowne jest wskazanie odpowiednich drzwi przez osobę obsługującą toaletę.

NIK zwraca uwagę, że jednym z celów jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych. Dlatego w celu uniknięcia dezorientacji osób z dysfunkcją wzroku należało zapewnić, w ramach realizacji tego projektu, jednolitą strukturę posadzki oraz taką barwę dotykowych ścieżek prowadzących, która pozwalałaby osobom z głęboką wadą wzroku dobrze rozróżnić kolor tych ścieżek w stosunku do koloru posadzki (najlepiej kolor żółty). Ponadto w ocenie NIK ścieżkę dotykową należało każdorazowo doprowadzić do samych drzwi toalety przy jednoczesnym zapewnieniu oznakowania pismem Braille'a nad klamką drzwi, co umożliwiłoby osobie z dysfunkcją wzroku samodzielne skorzystanie z toalety.

(dowód: akta kontroli str. 390-434, 464-474, 550, 598-601)

Ocena cząstkowa

Dokumentacja odbiorowa potwierdzała wykonanie robót ukierunkowanych na poprawę dostępności dworca dla osób z niepełnosprawnościami. Stwierdzono jednak nieprawidłowości, które polegały w szczególności na: niezastosowaniu

w windach oznakowania dotykowego odpowiedniego dla osób z dysfunkcją wzroku, niezapewnieniu podjazdu dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim na placu spoczynkowym przy pomniku przyrody po zachodniej stronie budynku dworca na 15(A), niezastosowaniu przewidzianych w dokumentacji projektowej elementów ostrzegawczych dotyczących schodów. Skutkiem tych nieprawidłowości było niezrealizowanie w pełni celów Projektu inwestycyjnego. NIK zwróciła też uwagę m.in. na niezapewnienie dostępu planów stacji dla osób z dysfunkcją wzroku oraz brak jednolitości i spójności zastosowanych rozwiązań w zakresie informacji pasażerskiej, posadzek i ścieżek dotykowych.

3. Efekty modernizacji w zakresie dostępności obiektów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

Opis stanu faktycznego

Oględziny NIK⁵⁴ przeprowadzone przy udziale specjalistów⁵⁵ potwierdziły zastosowanie na terenie dworca szeregu rozwiązań służących likwidacji barier architektonicznych oraz poprawie dostępności obiektu dla potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności:

- położenie drzwi wejściowych do budynków dworca oraz kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych umożliwiały dogodne warunki ruchu osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności poruszania się;
- w posadzce budynków nr 15(A) (na poziomie „0” i „-1”) i nr B(16) (na poziomie „0” w holu i w poczekalni) oraz tunelu pod budynkiem nr B(16) zastosowano dotykowe ścieżki prowadzące, pola uwagi i pasy ostrzegawcze dla osób niewidomych i słabowidzących; kierunkowe ścieżki dotykowe prowadziły m.in. do: drzwi wejścia do budynku głównego dworca nr 15(A) od ul. Zygmunta Augusta, drzwi wejścia z budynku nr 15(A) do tunelu, drzwi wejścia z budynku nr B(16) na perony, kas biletowych z obniżoną ladą, punktu obsługi klienta „info-dworzec”, toalet, wind, schodów, tablic tyflograficznych z planem dworca Bydgoszcz Główna; ścieżki te były dobrze wyczuwalne;
- przy wyjściach z budynków nr 15(A) i nr B(16) oraz wzdłuż tras wolnych od przeszkód zainstalowane było oświetlenie;
- w oznakowanie pismem Braille’a wyposażone były m.in.: poręcze schodów stałych do wejścia głównego, poręcze schodów z poziomu „0” na poziom „-1” budynku nr 15(A), poręcze schodów łączących tunel z budynkiem nr B(16), przyciski paneli przywoławczych dźwigów A i B w budynku nr 15(A) oraz dźwigu łączącego tunel z budynkiem nr B(16);
- drzwi wejścia do budynku głównego dworca nr 15(A) od ul. Zygmunta Augusta, drzwi wejścia z budynku nr 15(A) do tunelu, drzwi wejścia z budynku nr B(16) na perony, drzwi wejścia do poczekalni były oznaczone dwoma żółtymi pasami;

⁵⁴ Przeprowadzone 14, 15 i 17 maja 2018 r.

⁵⁵ Oględziny NIK zostały przeprowadzone przy udziale specjalistów w dziedzinach: [1] oceny dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową (poruszających się na wózku inwalidzkim oraz poruszających się o kulach); [2] orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących; [3] oceny dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób niewidomych; [4] oceny dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób słabowidzących; [5] oceny dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób słabosłyszących posługujących się aparatem słuchowym z cewką indukcyjną; [6] oceny dostosowania obiektów budowlanych do potrzeb osób słabosłyszących oraz tłumaczenia języka migowego.

- kasy biletowe na poziomie „-1” w budynku nr 15(A), w holu dworcowym były wyposażone w urządzenia komunikacji głosowej⁵⁶; komunikacja głosowa przy tych kasach odbywała się w trybie głośnomówiącym; komunikaty głosowe osób obsługujących kasy biletowe nr 3, 6, 7 i 8 dochodzące z głośnika przy kasach były wyraźne i zrozumiałe dla osoby słabosłyszącej korzystającej z aparatu słuchowego;
- na poziomie „-1” w budynku nr 15(A) oraz na poziomie „0” w budynku nr B(16) (w poczekalni) znajdowały się toalety dla osób niepełnosprawnych obsługiwane przez pracowników firmy zewnętrznej; wstęp do toalet był dla osób niepełnosprawnych bezpłatny; wejścia do toalet były pozbawione progów; przestrzeń w toaletach zapewniała swobodne manewrowanie wózkiem inwalidzkim; światło w toaletach włączało się automatycznie po wejściu do toalety; urządzenia w toalecie znajdowały się na wysokości dostępnej dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim; w toaletach zainstalowano uchwyty ułatwiające korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych oraz system wzywania pomocy; zastosowano uchylne lustro z regulacją kąta nachylenia; w pomieszczeniach toalet znajdowały się stanowiska do przewijania dzieci;
- na parkingu po wschodniej stronie budynku nr 15(A) znajdowały się dwa miejsca postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych;
- do komunikacji z poziomem „0” na poziom „-1” w budynku nr 15(A) oraz z poziomu tunelu do budynku nr B(16) służyły trzy windy; windy były sprawne; osoby z niepełnosprawnością ruchową były w stanie samodzielnie skorzystać z tych wind; panele przywoławcze oraz panele w kabinie każdego z tych dźwigów były wyposażone w podświetlane przyciski, z oznakowaniem wyczuwalnym dotykiem; przyciski znajdowały się na wysokości dostępnej dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim; komunikaty głosowe informujące o pracy tych dźwigów były wyraźne i zrozumiałe; kabiny tych dźwigów były wyposażone w system komunikacji zdalnej – interkom; w każdej z kabin naciśnięcie przycisku oznaczonego symbolem dzwonka i jego przytrzymanie przez około 20 sekund umożliwiało wezwanie pomocy z windy; każdorazowo komunikat głosowy przedstawiciela firmy serwisowej był wyraźny i zrozumiały dla osoby słabosłyszącej korzystającej z aparatu słuchowego;
- w obustronne poręcze na dwóch poziomach wyposażone zostały m.in. schody od strony parkingu na poziom „-1” budynku nr 15(A), schody i pochylnie do wejścia głównego do budynku dworca nr 15(A) od ul. Zygmunta Augusta, schody na taras widokowy, schody z poziomu „0” na poziom „-1” w budynku nr 15(A), schody na peron nr 1 i pochylnia wewnętrzna w budynku nr 15(A), schody łączące tunel z budynkiem nr B(16);
- pochylnie przed wejściem głównym do budynku dworca nr 15(A) oraz pochylnia wewnętrzna zapewniały swobodny wjazd osobie poruszającej się na wózku i swobodne wejście osobie poruszającej się o kulach;
- automatyczny system otwierania drzwi zastosowano m.in. w wejściu głównym do budynku nr 15(A), w wejściu do tunelu, w wejściu z peronów do budynku nr B(16), w windach A i B w budynku nr 15(A) i w windzie łączącej tunel z budynkiem nr B(16); system był sprawny i dostępny dla osób z niepełnosprawnościami;

⁵⁶ Interkom kasowy.

- ruchome schody łączące poziom „0” i „-1” budynku dworca nr 15(A) były sprawne;
- tablice dynamicznej informacji pasażerskiej znajdowały się m.in. na poziomie „-1” w budynku nr 15(A) i na poziomie „0” w budynku nr B(16); wskazywały one m.in. numer i godzinę odjazdu/przyjazdu pociągu, stację końcową i stacje pośrednie, numer peronu oraz dodatkowe informacje, w tym o opóźnieniu pociągu;
- informacje na temat odjazdów i przyjazdów pociągów były na bieżąco przekazywane w ramach systemu zapowiedzi głosowych;
- tablice kierunkowe zastosowano m.in. w budynku nr 15(A) na poziomie „0” i „-1” oraz w holu budynku nr B(16) na poziomie „0”; tablice wskazywały m.in. lokalizację wind, miejsc sprzedaży biletów, toalet, miejsc do przewijania dzieci, poczekalni, parkingu, przystanku komunikacji miejskiej;
- w budynkach nr 15(A) i nr B(16) znajdowało się łącznie osiem stacji alarmowych SOS-INFO służących do wewnętrznej łączności alarmowej; na stacjach znajdowały się dwa przyciski, z których każdy uruchamiał system łączności alarmowej; jeden z przycisków znajdował się na wysokości dostępnej dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim; komunikacja głosowa każdej stacji odbywała się w trybie głośnomówiącym; komunikat głosowy dyspozytora dochodzący z każdej stacji był wyraźny i zrozumiały dla osoby słabosłyszącej korzystającej z aparatu słuchowego;
- usługa tłumacza online - dostępna w stacjonarnym punkcie obsługi klienta „info-dworzec” - działała poprawnie;
- kosze na śmieci były rozmieszczone w miejscach, w których nie przeszkadzały osobom niewidomym lub słabowidzącym.

(dowód: akta kontroli str. 370-379, 390-434, 464-474)

Ogłędziny NIK wykazały, że po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym potrzeby asysty dla osób z niepełnosprawnościami, pracownicy ochrony dworca Bydgoszcz Główna pomagali tym osobom podczas przemieszczania się po terenie dworca, przejścia podziemnego i peronów stacji. Asysta odbyła się od miejsca spotkania do drzwi pociągu, zgodnie z zasadami udzielania pomocy określonymi w decyzji nr 57 Dyrektora Zarządzającego ds. Nieruchomości z dnia 11 sierpnia 2014 r.⁵⁷ Z uwagi na awarię platformy windy w pociągu pracownicy ochrony dworca udzielili asysty również przy wnoszeniu osoby na wózek do pociągu. Na dworcu Bydgoszcz Główna znajdował się wózek inwalidzki do przewożenia przez pracowników ochrony dworca osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 403, 404, 434-436, 466, 467, 474-477, 484-486, 601, 998, 1005-1013, 1063-1071)

Na poziomie „0” i „-1” w budynku dworca nr 15(A) oraz na poziomie „0” w budynku nr B(16) wywieszane były plany ewakuacji, a wyjścia ewakuacyjne były oznakowane. Sprawna ewakuacja osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim była możliwa z poziomu „0” budynku nr 15(A) i z poziomu „0”

⁵⁷ Decyzja w sprawie przyjęcia Procedury udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej na dworcach kolejowych i obszarach stacji.

budynku nr B(16). Barrier architektonicznych pozbawione były dwa z czterech wyjść ewakuacyjnych na poziomie „-1” budynku nr 15(A). Pozostałe dwa wyjścia na poziomie „-1” tego budynku (od strony wschodniej i zachodniej) wyposażone były wyłącznie w schody. W odniesieniu do ewakuacji osób z dysfunkcją wzroku ustalono, że z uwagi na niepewność co do miejsca, w którym może wystąpić zagrożenie, ścieżki kierunkowe dla osób niewidomych czy słabowidzących mogą nie być pomocne, stąd w sytuacji wymagającej ewakuacji konieczne jest poruszanie się zgodnie z zaleceniami osób kierujących pasażerów z miejsca zagrożenia.

Z informacji uzyskanych od Prezesa PKP S.A oraz menadżera dworca Bydgoszcz Główna wynikało, że: [1] na dworcu nie ma dróg ewakuacyjnych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych; [2] w przypadku zagrożenia należy zawsze kierować się do najbliższego wyjścia ewakuacyjnego, niezależnie od tego, czy wyjście jest czy nie jest pozbawione barier architektonicznych; [3] istotne znaczenie przy ewakuacji mają komunikaty ewakuacyjne, które są podawane za pośrednictwem dźwiękowego systemu ostrzegawczego; [4] w razie ewakuacji asysta i pomoc osobom niepełnosprawnym udzielana jest przez pracowników ochrony dworca.

W warunkach ewakuacji ludzi określonych w instrukcji bezpieczeństwa pożarowego dla dworca (m.in. dla budynków nr 15(A) i nr B(16)) wskazano, że należy dążyć do tego, aby wśród ewakuowanych w pierwszej kolejności były osoby o ograniczonej z różnych względów zdolności poruszania się, natomiast zamykać strumień ruchu powinny osoby, które mogą poruszać się o własnych siłach.

(dowód: akta kontroli str. 398, 399, 402, 403, 412, 424, 426, 432, 601, 725, 726, 989-997, 1072-1081)

Liczba wolnych miejsc postojowych dla klientów dworca, w tym osób niepełnosprawnych, na zarządzanym przez PKP S.A. parkingu od strony elewacji wschodniej budynku nr 15(A) była ograniczona z uwagi na nieprzestrzeganie zasad korzystania z tego parkingu (por. uwagi w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego). Według danych PKP S.A. średnio w dzień powszedni około 25 na 51 miejsc zajmowanych było z naruszeniem tych zasad, m.in. przez pracowników innych podmiotów oraz mieszkańców pobliskich budynków. Występowały również przypadki zajmowania miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych przez pojazdy do tego nieuprawnione, w tym kilkugodzinne parkowanie na tych miejscach.

Z informacji uzyskanych od Prezesa PKP S.A oraz menadżera dworca Bydgoszcz Główna wynikało m.in., że dotychczasowe oznakowanie parkingu (znakiem D-18 „Parking” z tabliczką o treści: „Parking dla klientów dworca do 1h, pojazdy będą odholowywane” oraz informacją „Obiekt monitorowany”) nie przyniosło oczekiwanego efektu prewencyjnego, dlatego też podjęto decyzję o oznakowaniu parkingu jako strefy ruchu i wprowadzeniu regulaminu korzystania z parkingu.

W trakcie kontroli NIK na parkingu zainstalowano oznakowanie wprowadzające strefę ruchu oraz udostępniono regulamin parkingu określający zasady parkowania pojazdów osobowych.

(dowód: akta kontroli str. 331-358, 602, 984, 1100-1107)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności PKP S.A. w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Od momentu uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu dworcowego Bydgoszcz Główna, tj. od 27 listopada 2015 r.⁵⁸, do dnia oględzin NIK, tj. do 15 maja 2018 r., PKP S.A. nie zapewniło osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim możliwości samodzielnego dostępu do tarasu widokowego na poziomie „1” budynku głównego dworca nr 15(A), pomimo że zgodnie z dokumentacją projektową dostęp ten miał się odbywać przy użyciu windy B. Dostęp do tarasu zapewniały wyłącznie schody stałe, a skorzystanie z windy prowadzącej na poziom tarasu było niemożliwe.

Prezes PKP S.A. potwierdził, że dostęp do tarasu widokowego na poziomie „1” zapewniają wyłącznie stałe schody. Wskazał, że winda zapewnia transport do lokalu usługowego na poziomie „1”, z którego wyjście prowadzi na taras widokowy. Podał, że lokal ten nie był wynajmowany i pozostaje w stanie deweloperskim. Wskazał, że po komercyjnym zagospodarowaniu obiektu winda będzie czynna w godzinach pracy lokalu usługowego, a zatem dojazd windą na taras widokowy pozostanie ograniczony do godzin dostępności obiektu.

NIK zwraca uwagę, że jednym z celów szczegółowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych. Dlatego też PKP S.A. powinno zapewnić możliwość skorzystania z windy zapewniającej dostęp na taras widokowy wszystkim pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnością ruchową.

(dowód: akta kontroli str. 43, 115, 116, 144, 148, 392, 408-410, 584, 1018, 1019)

2. Stwierdzono przypadki nieprawidłowego działania pętli indukcyjnych w budynkach dworca Bydgoszcz Główna, przeznaczonych dla osób słabosłyszących. I tak:

a) podczas oględzin NIK 14 maja 2018 r. osoba słabosłysząca, posługująca się aparatem słuchowym z włączoną cewką indukcyjną, nie odbierała sygnału z żadnego z dwóch obszarów pętli indukcyjnej w budynku nr B(16)⁵⁹.

Prezes PKP S.A. podał, że przyczyną nieprawidłowego działania pętli była usterka skutkująca brakiem właściwego sygnału elektrycznego w pętli indukcyjnej.

W trakcie kontroli NIK usterka została usunięta w ramach obowiązującej gwarancji.

b) podczas oględzin NIK 1 czerwca 2018 r. stwierdzono, że PKP S.A. nie zapewniła jednakowych parametrów działania dwóch pętli indukcyjnych w budynku dworca nr 15(A)⁶⁰ i dwóch pętli indukcyjnych w budynku nr B(16). W budynku nr 15(A) osoba słabosłysząca korzystająca z dwóch różnych aparatów słuchowych w włączoną cewką indukcyjną odbierała sygnał z obszarów pętli tylko na jednym z aparatów, podczas gdy w budynku nr B(16) osoba ta odbierała sygnał z obszarów pętli na obu urządzeniach.

⁵⁸ Decyzją Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy (dalej: K-P WINB) nr WINB-WIK.771.1.58.2015.WG z 8 października 2015 r. udzielone zostało pozwolenie na użytkowanie przed zakończeniem wszystkich robót dla PKP S.A. obiektu dworcowego Bydgoszcz Główna w zakresie pomieszczeń i komunikacji na poziomie „-1” i „0”. Decyzją K-P WINB nr WINB-WIK.771.1.88.2015.WG z 27 listopada 2015 r. udzielone zostało pozwolenie na użytkowanie ww. obiektu dworcowego w zakresie wykonania kondygnacji „+1”, „+2”, „+3” i elewacji budynku dworca, parkingu oraz przebudowy tunelu pasażerskiego.

⁵⁹ Tj. wyznaczonych: [1] w holu na poziomie „0” budynku dworca nr B(16); [2] w poczekalni na poziomie „0” budynku nr B(16).

⁶⁰ Tj. wyznaczonych: [1] naprzeciwko kas biletowych na poziomie „-1” budynku dworca nr 15(A); [2] w miejscu poczekalni z ławkami naprzeciwko punktu info-dworzec na poziomie „-1” w budynku nr 15(A).

Prezes PKP S.A. podał, że aparaty słuchowe urządzenia z różnych okresów produkcji mogły różnić się czułością w zakresie poziomu odbieranego sygnału z pętli indukcyjnej.

W trakcie kontroli serwisant skorygował poziom sygnału ww. pętli indukcyjnych w budynku nr 15(A).

- c) podczas oględzin NIK 1 czerwca 2018 r. stwierdzono, że PKP S.A. nie zapewniła ciągłości działania pętli indukcyjnych w kasach biletowych dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych zlokalizowanych na poziomie „-1” w budynku nr 15(A). Tylko przy jednej z dwóch kas (tj. kasie nr 2) pętla indukcyjna działała prawidłowo, podczas gdy przy drugiej kasie (tj. kasie nr 1) pętla indukcyjna nie działała.

Prezes PKP S.A. podał, że przyczyną nieprawidłowego działania pętli indukcyjnych w ww. kasie biletowej 1 czerwca 2018 r. była usterka gniazda zasilania urządzenia podającego sygnał do pętli indukcyjnej. Wskazał, że usterka została niezwłocznie usunięta w ramach obowiązującej gwarancji i że pętla indukcyjna w kasie działa prawidłowo. Podał, że PKP S.A. nie ma możliwości bieżącego sprawdzania działania pętli, które są kontrolowane raz do roku, dodając że wcześniej nie stwierdzono przypadków wyłączenia zasilania pętli indukcyjnej w pomieszczeniach kasowych, a do zarządcy dworca nie wpływały żadne sygnały od osób słabosłyszących o zakłóceniach w działaniu pętli indukcyjnych.

Informacje uzyskane od osoby słabosłyszącej 25 czerwca 2018 r. nie potwierdziły prawidłowego działania pętli indukcyjnej w tym dniu w kasie biletowej nr 1 w budynku dworca nr 15(A).

W ocenie NIK stały monitoring sposobu działania pętli indukcyjnych w budynkach dworca ma istotne znaczenie dla zapewnienia prawidłowości ich działania. Funkcjonalność pętli indukcyjnych powinna być przy tym możliwie jak najlepsza, niezależnie od rodzaju aparatu słuchowego, z którego korzystają osoby słabosłyszące.

(dowód: akta kontroli str. 62, 63, 370-379, 502-505, 509-517, 586, 602-605, 858-860)

3. Kosze na śmieci, zlokalizowane w budynkach dworca nr 15(A) i nr B(16) oraz w tunelu pod budynkiem nr B(16) jako urządzenia wolnostojące, nie miały oznaczeń w kolorach kontrastujących z tłem. W trakcie oględzin NIK z udziałem osoby słabowidzącej stwierdzono, że osoba ta miała trudności z rozpoznaniem tych elementów. Tym samym nie został spełniony wymóg określony w pkt. 4.1.2.8 TSI PRM, zgodnie z którym wszystkie meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na stacjach powinny kontrastować z tłem, na którym są widoczne, oraz mieć zaokrąglone brzegi.

Prezes PKP S.A. podał, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa zastosowano kosze przeziernie.

Należy wskazać, że jednym z celów jakościowych Projektu inwestycyjnego była likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych, a jednym z celów ilościowych tego projektu było dostosowanie kompleksu dworca do standardów TSI PRM w 100% do końca 2015 r. W ocenie NIK dla osiągnięcia tych celów konieczne było, przy zachowaniu względów bezpieczeństwa, zapewnienie łatwego rozpoznania koszy przez osoby słabowidzące, w szczególności poprzez ich oznakowanie paskiem koloru żółtego, najlepiej widocznego dla osób z głęboką wadą wzroku.

W trakcie kontroli NIK kosze oznakowano żółto-czarnymi paskami ostrzegawczymi.

(dowód: akta kontroli str. 390-434, 1124)

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

1. NIK zwraca uwagę na konieczność zwiększenia nadzoru nad podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie i obsługę toalet na terenie dworca. Świadczy o tym zgłoszony w trakcie kontroli NIK przypadek niezapewnienia 31 maja 2018 r. w godzinach od 18.15 do 19.00 obsługi w toalecie na poziomie „-1” w budynku dworca nr 15(A). Osoba niewidoma dotarła do zamkniętej bramki wejściowej, na której nie przewidziano żadnej informacji dotykowej, instruującej o sposobie wejścia do toalety. Tym samym nieobecność pracownika obsługi uniemożliwiła w tym przypadku osobie niewidomej skorzystanie z toalety.

Pełnomocnik firmy, której PKP S.A. zleciło utrzymanie i obsługę toalet na terenie dworca, podał że taka sytuacja nie powinna mieć miejsca. Wskazał, że osoba zatrudniona przez jego firmę mogła wykonywać w tym czasie swoje pozostałe obowiązki, takie jak wyrzucenie śmieci, pójście po zapasowe środki czystości, czy rozmiękanie pieniędzy. NIK wskazuje, że osoby z dysfunkcją wzroku powinny mieć każdorazowo możliwość samodzielnego skorzystania z tej toalety.

(dowód: akta kontroli str. 390-434, 464-474, 529, 543-552, 599, 601, 694, 998)

2. NIK zwraca uwagę na stwierdzone problemy z korzystaniem z bramki wejściowej toalety na poziomie „-1” w budynku dworca nr 15(A) przez osoby z niepełnosprawnością ruchową. Czas od momentu otwarcia się bramki do momentu jej ponownego zamknięcia się był zbyt krótki, aby osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim oraz osoba poruszająca się o kulach mogła zdążyć przejechać lub przejść przez bramkę. Tym samym samodzielne wydostanie się z tej toalety ww. osób było niemożliwe i wymagało asysty pracownika firmy obsługującej toaletę. NIK wskazuje, że czas otwarcia bramki powinien zostać uregulowany w sposób zapewniający osobom z niepełnosprawnością ruchową swobodne, samodzielne wydostanie się z toalety.

(dowód: akta kontroli str. 390-434, 464-474, 599)

3. NIK zwraca uwagę na problemy z egzekwowaniem przestrzegania zasad korzystania z zarządzanego przez PKP S.A. parkingu od strony elewacji wschodniej budynku nr 15(A), w szczególności na przypadki: wypadek zajęcia jednego z dwóch miejsc postojowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych przez samochód dostawczy oraz zajęcia jednego z miejsc postojowych przez okres co najmniej sześciu godzin, tj. z przekroczeniem dopuszczalnego, godzinnego czasu postoju⁶¹. Należy wskazać, że skuteczne egzekwowanie zasad korzystania z tego parkingu ma istotne znaczenie z uwagi na ograniczoną liczbę wolnych miejsc postojowych dla klientów dworca Bydgoszcz Główna na tym parkingu, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się (w szczególności osób starszych, matek z dziećmi, pasażerów z dużym bagażem).

(dowód: akta kontroli str. 331-358, 602, 984)

4. NIK zwraca uwagę na konieczność zwiększenia nadzoru nad firmą ochroniarską, która realizuje pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej

⁶¹ Na parkingu zastosowano oznakowanie znakiem D-18 „Parking” z tabliczką o treści: „Parking dla klientów dworca do 1h, pojazdy będą odholowywane” oraz informacją „Obiekt monitorowany”.

zdolności poruszania się po całym terenie dworca Bydgoszcz Główna, łącznie z przejściami i peronami. Oględziny NIK z udziałem osób z różnymi niepełnosprawnościami wykazały brak odpowiedniego przeszkolenia pracowników firmy ochroniarskiej w zakresie prawidłowego i bezpiecznego sposobu udzielania pomocy ww. osobom. I tak:

- a) w trakcie asysty udzielonej osobie z niepełnosprawnością ruchową przez pracowników ochrony dworca 15 maja 2018 r. stwierdzono, że w związku z koniecznością wniesienia wózka inwalidzkiego do pociągu jeden z pracowników próbował podnieść wózek za koła, co mogło skutkować niekontrolowanym obrotem wózka wokół osi kół i wypadnięciem osoby niepełnosprawnej z wózka;
- b) w trakcie asysty udzielonej osobie niewidomej i słabowidzącej przez pracowników ochrony dworca w tym samym dniu stwierdzono, że pracownicy nie przedstawili się, a w szczególności nie poinformowali o pełnionej przez siebie funkcji, co w przypadku osób z dysfunkcją wzroku miało istotne znaczenie. Pracownik udzielający asysty nie znał zasad prawidłowego prowadzenia osoby niedowidzącej, w szczególności nie podał swojego ramienia tak, aby osoba niewidoma mogła stanąć z boku i ująć pracownika za ramię tuż powyżej łokcia. W trakcie przemieszczania się pracownik ochrony dworca nie komunikował się z osobą niepełnosprawną, w szczególności nie informował, dokąd idzie, ani jakie przeszkody mija po drodze. Ponadto przy wsiadaniu do pociągu pracownik próbował wepchnąć osobę niewidomą do środka, zamiast podać swoje ramię i poinformować o konieczności pokonania dużej odległości między krawędzią peronu a krawędzią wejścia do pociągu.

W ocenie NIK w ramach nadzoru nad ww. firmą ochroniarską PKP S.A. należało zapewnić prawidłowy i bezpieczny sposób wykonywania obowiązków przez pracowników tej firmy, w tym udzielania asysty przez te osoby, tj. uwzględniający w szczególności wskazane powyżej uwagi osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 390-436, 456-460, 485, 601, 606, 695, 1063-1071, 1108, 1109)

5. NIK zwraca uwagę, że w budynkach nr 15(A) i nr B(16) dworca Bydgoszcz Główna nie zapewniono dostępności planów ewakuacji oraz oznakowania wyjść ewakuacyjnych dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim oraz osób z dysfunkcją wzroku. Plany ewakuacji były umieszczone na wysokości, która uniemożliwiała osobie poruszającej się wózkiem inwalidzkim odczytanie informacji zawartych na tych planach. Oznakowanie wyjść ewakuacyjnych było umieszczone powyżej poziomu wzroku osoby słabowidzącej, przez co z uwagi na obniżoną ostrość i zawężone pole widzenia tej osoby ww. oznakowanie było dla niej niewidoczne.

W ocenie NIK należało zapewnić możliwość odczytania planów ewakuacji przez osoby poruszające się na wózku inwalidzkim oraz widoczność oznakowania wyjść ewakuacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku, mając na uwadze, że przepisy nie precyzują wysokości montażu takich planów i oznakowania.

(dowód: akta kontroli str. 398, 399, 402, 403, 412, 422-424, 426, 432, 590, 604, 605, 1087, 1121-1124)

Ocena cząstkowa

Pomimo istotnej poprawy dostępności dworca Bydgoszcz Główna dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, stwierdzono szereg problemów w korzystaniu z dworca przez osoby z niepełnosprawnościami. W szczególności

osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim nie zapewniono możliwości samodzielnego dostępu na taras widokowy. Nie zapewniono też prawidłowej funkcjonalności pętli indukcyjnych dla osób słabosłyszących korzystających z różnych rodzajów aparatów słuchowych. NIK zwróciła też uwagę na konieczność zapewnienia możliwości samodzielnego korzystania z toalety w budynku głównym dworca przez osoby z dysfunkcją wzroku oraz osoby z niepełnosprawnością ruchową, jak również na konieczność zwiększenia nadzoru nad firmą ochroniarską w celu zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia pracowników tej firmy w zakresie prawidłowej i bezpiecznej asysty dla osób z niepełnosprawnościami.

IV. Wnioski

Wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶², wnosi o:

- 1) przystosowanie jednego z dźwigów osobowych w budynku głównym dworca nr 15(A) do przewozu chorych na noszach;
- 2) obniżenie krawężnika w miejscu bezpośrednio sąsiadującym z dwoma miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych na parkingu PKP S.A.;
- 3) zapewnienie dostępności placu przy pomniku przyrody - po zachodniej stronie budynku głównego dworca nr 15(A) - dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, w tym podjazdu wyposażonego w obustronne podwójne poręcze;
- 4) zapewnienie funkcjonalności automatu biletowego na poziomie „-1” budynku głównego dworca nr 15(A) dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku oraz osób z niedoborem wzrostu;
- 5) zastosowanie obustronnych podwójnych poręczy na schodach A, B, C, D, E, G⁶³ od strony zachodniej budynku nr 15(A);
- 6) uzupełnienie w kabinach dźwigów osobowych oznakowania dla osób z dysfunkcją wzroku;
- 7) uzupełnienie oznakowania ostrzegawczego rozpoznawalnego dotykiem dotyczącego schodów na taras widokowy budynku głównego dworca nr 15(A) oraz schodów po wschodniej i zachodniej stronie tego budynku;
- 8) zapewnienie osobom z niepełnosprawnością ruchową dostępu do tarasu widokowego na poziomie „1” głównego budynku dworca nr 15(A);
- 9) zapewnienie prawidłowego działania pętli indukcyjnych w budynkach dworca, przeznaczonych dla osób słabosłyszących posługujących się aparatami słuchowymi z włączoną cewką indukcyjną.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia

⁶² Dz. U. z 2017 r. poz. 524., dalej: „Ustawa o NIK”.

⁶³ Według oznaczeń w dokumentacji projektowej w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenu.

pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Bydgoszczy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK prosimy o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Bydgoszcz, lipca 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Dyrektor
Barbara Antkiewicz

kontrolerzy:
Maciej Gajdzik
doradca techniczny

.....

.....

Mateusz Grynicz
główny specjalista kontroli państwowej

.....