



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.005.01.2018

P/18/062

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały Komisji Rozstrzygającej Najwyższej Izby Kontroli  
z dnia 12 września 2018 r.

## 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 Gdańsku
Kontrolerzy	Joanna Andrzejewska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/72/2018 z 3.04.2018 r. Agnieszka Solecka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/97/2018 z 22.05.2018 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Pomorska Kolej Metropolitalna SA w Gdańsku, ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk (dalej: „PKM”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grzegorz Mocarski, Prezes Zarządu PKM <sup>1</sup> .  (dowód: akta kontroli str. 5-14)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli<sup>2</sup> zrealizowana przez PKM w latach 2012 – 2015 inwestycja polegająca na budowie linii kolejowej nr 248 zapewniała dostępność do wszystkich przystanków i peronów tej linii dla pasażerów niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się pomiędzy peronami i otaczającym terenem. Na przystankach wyznaczone i oznakowane zostały trasy pozbawione przeszkód. Zapewniona została także możliwość ewakuacji z peronów osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności poruszania się.

Obiekty zostały zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>3</sup> (dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych budowy kolejowych”) oraz wymogami TSI PRM<sup>4</sup>.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

PKM, będąca jednoosobową spółką prawa handlowego, została powołana przez Samorząd Województwa Pomorskiego na mocy uchwały<sup>5</sup> Sejmiku Województwa Pomorskiego.

Zarządzana przez PKM linia kolejowa 248 łączyła stacje Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Osowa<sup>6</sup> poprzez osiem przystanków: Gdańsk Strzyża, Gdańsk Niedźwiednik,

<sup>1</sup> Od dnia 16 maja 2016 r., wcześniej od 14 czerwca 2010 – Krzysztof Rudziński.

<sup>2</sup> Okres objęty kontrolą: lata 2014-2018 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych), oraz zagadnienia wykraczające poza te ramy czasowe mające związek z przedmiotem kontroli.

<sup>3</sup> Dz.U. Nr 151, poz. 987, ze zm.

<sup>4</sup> Techniczne specyfikacje interoperacyjności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Załącznik do Decyzji Komisji Europejskiej z dnia 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.).

<sup>5</sup> Uchwała Nr 1170/XLVIII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 31 maja 2010 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawiązanie spółki prawa handlowego pod firmą „Pomorska Kolej Metropolitalna” Spółka Akcyjna.

<sup>6</sup> Obydwie stacje nie były objęte inwestycją.

Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Port Lotniczy i Gdańsk Rębiechowo<sup>7</sup>, każdy z nich posiada dwa perony jednokrawędziowe.

Objęte badaniami przystanki linii 248 zostały wybudowane na podstawie pozwoleń na budowę wydanych w 2012 r.

W 2015 r. wydano pozwolenia na użytkowanie wszystkich przystanków. Wartość brutto projektu przygotowawczego i projektu realizacyjnego związanego z budową linii kolejowej nr 248 i 253 wynosiła 958 093,9 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 15-123, 865-869, 1165-1268)

## **1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się na etapie przygotowywania inwestycji**

Opis stanu faktycznego

Projekt inwestycji zawierał opis dostępności do korzystania ze zmodernizowanych (budowanych) peronów oraz ciągów pieszych przez osoby niepełnosprawne w zakresie m.in.:

- rozwiązań umożliwiających przejście z jednego peronu na drugi, przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, za pomocą wind,
- ścieżek dotykowych i płytek informacyjnych ułatwiających poruszenie się osobom niewidomym i niedowidzącym,
- kolumny informacyjnej i komunikatów dla osób niewidzących, rysunków i systemów informacji dla podróżnych (piktogramy),
- wyposażenia składów pociągów zatrzymujących się przy peronie w wysuwaną platformę i niemontowania urządzeń wspomagających wysiadanie z pociągu,
- projektowanej wysokości peronu liczonej od powierzchni tocznej szyny zlokalizowanej bliżej peronu 0,76 m i projektowanej odległości krawędzi peronu od osi toru,
- szerokości trasy wolnej od przeszkód.

Dokumentacja budowlana była uzgadniana m.in. z zarządcą drogi miejskiej ul. Budowlanych w Gdańsku w zakresie układu ciągów pieszych i rowerowych w rejonie przystanku Matarnia.

(dowód: akta kontroli str. 25-115)

Dokumentacja projektowa<sup>8</sup> w ramach Projektu budowlanego „Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Etap I – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej” dotyczyła budowy wszystkich peronów.

W zakresie bezpieczeństwa pożarowego w dokumentacji projektowej określono wymagania dla: pomieszczeń energetycznych<sup>9</sup> i przystanków<sup>10</sup>. Według projektu wykonawczego, z każdego z peronów miała być zapewniona możliwość ewakuacji schodami do wszystkich ulic sąsiadujących z przystankami.

(dowód: akta kontroli str. 25-78)

Zgodnie z dokumentacją projektową nominalna wysokość peronu miała wynosić 760 mm, co było zgodne z pkt. 4.1.2.18.1 TSI PRM, a zaprojektowane odległości krawędzi peronu od osi toru miały wynosić od 1,628 mm (wewnątrz łuku) do 1,722 mm (na zewnątrz łuku) i po uwzględnieniu skrajni budowli, były zgodne z pkt. 4.1.2.18.2 TSI PRM.

<sup>7</sup> Dalej odpowiednio: „Strzyża”, „Niedźwiednik”, „Brętowo”, „Jasień”, „Kiełpinek”, „Matarnia”, „Port Lotniczy”, „Rębiechowo”.

<sup>8</sup> Zadanie Wrzeszcz-Port Lotniczy, obejmował przystanki Strzyża, Niedźwiednik, Brętowo, Kiełpinek, Jasień, Matarnia i Port Lotniczy i zadanie Port Lotniczy – Osowa obejmował przystanek Rębiechowo.

<sup>9</sup> Obiekt ma być wykonany z materiałów niepalnych i niezapalnych. Należy stosować system automatycznego gaszenia oparty na generatorach aerozoli gaśniczych, wydajność środka powinna być przystosowana do wielkości chronionego pomieszczenia a jego działania nie może być szkodliwe dla ludzi w pomieszczeniach stałej i czasowej pracy.

<sup>10</sup> Wszystkie znaki dotyczące oznakowania ewakuacyjnego, bezpieczeństwa, znaki ostrzegawcze, nakazu i zakazu muszą zawierać piktogramy i być zgodne z normą ISO: 3864-1. Należy wykonać instalację odgromową.

(dowód: akta kontroli str.25-115)

Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (dalej: „STWiORB”) określała wymogi dotyczące m.in. dokładności ustawienia ścianki peronowej, dokładności poziomej ustawienia krawędzi oczepu ścianki od osi toru, wysokości krawędzi peronu ponad poziom główki szyny, dopuszczalnych nierówności (uskoków) na powierzchni użytkowej.

W STWiORB zawarto zapisy wskazujące, iż wszelkie roboty w niej ujęte należy wykonać w oparciu o aktualnie obowiązujące normy i przepisy.

STWiORB zawierała zbiory wymagań w zakresie właściwości zastosowanych wyrobów budowlanych, sposobu wykonania i odbioru robót dotyczących np. peronów, w tym wymogi jakościowe, m.in. gruntu do budowy nasypów; mieszanek betonowych; elementów prefabrykowanych: ścianek peronowych<sup>11</sup> i elementów oznakowania dotykowego dla niewidomych i niedowidzących w postaci płytek guzikowych w kolorze białym, żółtym oraz płytek prowadzących w kolorze białym.

STWiORB zawierała informacje pozwalające jednoznacznie ocenić jakość wykonania robót w zakresie: oznakowania nawierzchni, urządzeń komunikacji pionowej (schodów, pochylni, poręczy, wind), wiat, elementów małej architektury i wyposażenia peronu (ławek, koszy na odpady, map tyflograficznych).

(dowód: akta kontroli str. 116-154)

Projekt nie przewidywał przejść pieszych przez tory kolejowe.

Dla wszystkich przejść pod torami lub nad torami zaprojektowane zostały dwie windy, po jednej na każdy peron (Matarnia, Port Lotniczy - cztery windy, po dwie na każdy peron) o udźwigu 1000 kg (lub 13 osób) lub 1050 kg (lub 14 osób), wszystkie o wymiarach 1,10 x 2,10 x 2,20 m.

Dokumentacja projektowa przewidywała odpowiednie oznakowanie schodów, w ten sposób, że przed pierwszym stopniem schodów w dół i schodów w górę na całej szerokości schodów zaprojektowany został pas płytek guzikowych o szerokości 0,40 m rozpoznawalny dotykiem.

(dowód: akta kontroli str.25-115)

Nie została zaprojektowana ostrzegawcza linia wizualna o szerokości nie mniejszej niż 0,05 m oznaczająca krawędzie pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni; gdyż taki obowiązek wynikał z § 98 ust. 12c zmienionego<sup>12</sup> rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budowli kolejowych, który wszedł w życie 31 lipca 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 307-396)

Dokumentacja projektowa spełniała wymogi TSI PRM w zakresie tras pozbawionych przeszkód poprzez uwzględnienie:

- trasy wolnej od przeszkód o szerokości 2,0 m (pkt 4.1.2.3.1 TSI PRM),
- nawierzchnia peronu powinna być szorstka o właściwościach antypoślizgowych (pkt 4.1.2.5 TSI PRM),
- oznaczenia przezroczystych przeszkód na głównych trasach lub wzdłuż głównych tras, po których przemieszczają się pasażerowie, poprzez dwa rzucające się w oczy pasy (pkt 4.1.2.6 TSI PRM),
- mebli i urządzeń wolnostojących znajdujących się na peronach jako kontrastujących z tłem, widocznych, z zaokrąglonymi brzegami, rozmieszczonych w miejscach, gdzie nie przeszkadzają osobom niewidzącym lub słabowidzącym (pkt 4.1.2.8 TSI PRM),
- automatów do sprzedaży biletów zainstalowanych przy wolnej od przeszkód trasie (pkt 4.1.2.9.1 TSI PRM),

<sup>11</sup> Zaprojektowano BSK 21 (wys. 0,76 m), tj. system prefabrykowanej ścianki peronowej kolejowej składający się z żelbetowej ścianki peronowej i betonowego oczepu.

<sup>12</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. poz. 867).

- oświetlenia na przystankach zgodnego z wymaganiami dotyczącymi natężenia światła, wymaganego poziomu oświetlenia przy wejściach schodach i na końcach podjazdów, doświetlenia miejsc przy tablicach informacyjnych (pkt 4.1.2.10 TSI PRM),
- symboli graficznych i piktogramów oznaczających udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i informacji wskazujących kierunek trasy wolnej od przeszkód, dostępnych we wszystkich punktach, w których pasażerowie muszą podejmować decyzje o wyborze trasy (pkt 4.1.2.11 TSI PRM),
- wyposażenia schodów w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach, (pkt 4.1.2.16 TSI PRM),
- krawędzi peronów w kolorze kontrastującym z ciemnym uskokiem, płyt peronowych w kolorze szarym z namalowanym na samej krawędzi białym pasem o szerokości 0,10 m (pkt 4.1.2.19 TSI PRM),
- końców peronów oznaczonych znakami wizualnymi i dotykowymi (pkt 4.1.2.20 TSI PRM),
- ścieżek dotykowych o szerokości 0,40 m z płyt betonowych o powierzchni w formie podłużnych linii, a na ich końcach przed schodami, drzwiami wind oraz w miejscach oczekiwania na pociąg - z płyt betonowych o powierzchni guzowej,
- miejsc oczekiwania dla osób niepełnosprawnych korzystających z wózków inwalidzkich oraz poręczy do odpoczynku na stojąco<sup>13</sup> (pkt 4.1.2.8 TSI PRM),
- dokumentacja projektowa nie określała wymiarów odległości pomiędzy ścieżkami prowadzącymi dla osób niewidomych i niedowidzących, a meblami i urządzeniami wolnostojącymi.

(dowód: akta kontroli str.178-306)

Dyrektor ds. Finansowo-Organizacyjnych wyjaśnił, że w czasie wydawania pozwolenia na budowę nie obowiązywały przepisy, określające odległości pomiędzy meblami i urządzeniami wolnostojącymi, a ścieżkami prowadzącymi dla osób niewidomych.

(dowód: akta kontroli str. 494-502)

Zgodnie z wymogami § 98 ust. 11 i 12 pkt. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych<sup>14</sup> pas bezpieczeństwa powinien być trwale i wyraźnie oznaczony, a szerokość tego pasa powinna wynosić nie mniej niż 1,00 m - na peronach usytuowanych przy liniach kolejowych, po których możliwe są przejazdy pojazdów kolejowych bez zatrzymania z prędkością  $40 \text{ km/h} \leq v < 140 \text{ km/h}$ .

Pas bezpieczeństwa został zaprojektowany w łącznej szerokości 1,00 m, w tym: krawędź peronu z płyt betonowych o szerokości 0,30 m należąca do konstrukcji ścianki peronowej, dwie płyty szerokości 0,35 m. Został on trwale i wyraźnie oznaczony linią z płyt o szerokości 0,20 m o powierzchni ostrzegawczej tj. z wzorem wypukłym w formie kopulek lub guzików, w kolorze żółtym.

(dowód: akta kontroli str. 178-306)

Na każdym peronie zostały zaprojektowane wiaty zapewniające osobom przebywającym na peronach osłonę przed opadami atmosferycznymi, zgodnie z § 98 ust. 20 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i pkt 4.1.2.8 TSI PRM. Znajdujące się na peronach ławki miały być wyposażone w siedzenia posiadające oparcie na plecy, z których jedna trzecia miała posiadać podłokietniki, a perony wyposażone w poręcze do odpoczynku na stojąco.

(dowód: akta kontroli str. 178-306)

Dokumentacja projektowa zakładała ponadto:

<sup>13</sup> Inaczej: "podsiaadak".

<sup>14</sup> W brzmieniu § 98 ust. 11 i 12 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych obowiązującym przed 31 lipca 2014 r., później: „strefa zagrożenia”.

- przekazywanie informacji o trasie wolnej od przeszkód dla osób niewidomych i słabowidzących za pomocą ścieżek dotykowych, informacji dźwiękowych i rozpoznawanych dotykiem, map w alfabecie Braille'a (pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM),
- zamontowanie informacji wizualnych – drogowskazów i piktogramów (informacje wskazujące kierunek trasy wolnej od przeszkód, punkty dostępne dla wózków inwalidzkich, symbole oznaczające udogodnienia dla osób niepełnosprawnych), informacji dynamicznej – wyposażenie wind w system informacji dźwiękowych o piętrze, na którym winda się zatrzymuje i usytuowanie przycisków na odpowiedniej wysokości, przyciski miały być podpisane dodatkowo alfabetem Braille'a (pkt 4.1.2.11 i 4.1.2.12 TSI PRM),
- umieszczenie na każdym peronie kolumny informacyjnej wraz z pętlą indukcyjną.  
(dowód: akta kontroli str. 151-187)

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

#### Ocena cząstkowa

Projekt budowlany i projekt wykonawczy zawierały opis dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych, o którym mowa w przepisach Prawa budowlanego<sup>15</sup>.

Perony oraz ciągi piesze łączące je z otaczającym terenem zostały zaprojektowane z zapewnieniem dostępności do nich osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności poruszania się, zgodnie z TSI PRM.

## 2. Realizacja inwestycji w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

Opis stanu faktycznego

Dokumentacja powykonawcza zawierała świadectwo przejęcia<sup>16</sup> oraz oświadczenie kierownika budowy o wykonaniu robót zgodnie z projektem, warunkami pozwolenia na budowę, obowiązującymi przepisami i normami oraz wymaganiami Prawa budowlanego.

Według dokumentacji powykonawczej zmodernizowane perony, w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się, zostały zrealizowane zgodnie z dokumentacją projektową w zakresie m.in.:

- projektowanej na wszystkich przystankach wysokości peronu (0,76 m) liczonej od powierzchni tocznej szyny zlokalizowanej bliżej peronu oraz odległości krawędzi peronu od osi toru. Parametry te wykonano w granicach odchyłek określonych w STWiORB,
- wyposażenia schodów, przejść pod torami i nad torami w windy,
- odpowiedniego oznakowania schodów, właściwości antypoślizgowych powierzchni peronów, odpowiedniej szerokości i oznaczenia trasy wolnej od przeszkód.

Dokonywano również, w oparciu o art. 36a ust. 6 Prawa budowlanego, nieistotnych zmian w zakresie ilości i rozmieszczenia ławek na peronach, ochrony miejsca pod schodami, przesunięcia szybów windowych, przesunięcia ścieżek dotykowych oraz zmian w zakresie pasa bezpieczeństwa polegających na wymianie dwóch płyt o szerokości 0,35 m (0,70 m) na trzy płyty o szerokości 0,20 m (0,60 m).

(dowód: akta kontroli str. 307-396)

Świadectwo przejęcia zawierało wykaz usterek m.in. dotyczących powierzchni, peronów, balustrad, oznakowania dla niepełnosprawnych, oznaczenia przeszkleń – jako przeszkód przezroczystych – zgodnie z TSI PRM, uzupełnienia tablic z nazwami przystanków, mapami, napisami, tabliczek z napisami dla osób

<sup>15</sup> art. 5 ust. 1 pkt 4 oraz art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, ze zm.).

<sup>16</sup> Z dnia 30.04 2015 r., dotyczące całej inwestycji.

niedowidzących, na poręczy schodów przy wejściu na schody od dołu i od góry, na początku kładki, przy wejściach do windy po prawej stronie, przy wejściach głównych – ze schematem dotykowym przystanków, braku ławek i koszy na śmieci, poręczy do odpoczynku i oznaczenia miejsca dla osób niepełnosprawnych. Wszystkie ww. usterki zostały usunięte w wyznaczonym terminie.

Geodezyjny pomiar powykonawczy, w tym pomiar skrajni torów, wykazał zgodność z założeniami STWiORB.

Przeglądy gwarancyjne dokonywane były dwa razy do roku, a ujawnione wady w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych dotyczące m.in. zapadniętej kostki przy pasie ostrzegawczym dla niewidomych, ubytków w oświetleniu zostały usunięte. Wady dotyczące przerdzewiałych poręczy były w trakcie usuwania w okresie przeprowadzania kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 397-412)

PKM uzyskała ponadto Certyfikat zgodności wykonanych obiektów z TSI PRM wydany przez Instytut Kolejnictwa Ośrodek Jakości i Certyfikacji dnia 28 sierpnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 400-412)

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

Dokumentacja powykonawcza inwestycji potwierdziła, iż zweryfikowano jakość wykonanych robót pod kątem zgodności z dokumentacją projektową.

Ocena cząstkowa

### **3. Osiągnięte efekty w zakresie dostępności obiektów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się**

Opis stanu faktycznego

Wszystkie (osiem) przystanki linii kolejowej 248 zlokalizowane zostały w terenie miejskim miasta Gdańska, posiadały z nim bezpośrednie połączenie. W pobliżu przystanków PKM umiejscowione były przystanki komunikacji miejskiej<sup>17</sup>, a przystanek Port Lotniczy posiadał bezpośrednie połączenie z halą lotniska.

Osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej zdolności poruszania się<sup>18</sup> miały dostęp do każdego z 16 peronów wszystkich przystanków linii kolejowej 248. Dostępność peronów zapewniona była poprzez schody (łącznie 20 ciągów schodowych podzielonych na biegi schodowe) i windy (łącznie 20 wind, odpowiednio po jednej przy każdym ciągu schodowym) oraz oddzielnego ciągu komunikacyjnego - rampy (Port Lotniczy) prowadzącej do hali lotniska i przyległego terenu. Ponadto przystanki Jasień, Kiełpinek, Matarnia i Rębiechowo posiadały bezpośrednie połączenia peronów z otaczającym terenem.

Na terenie położonym na wiadukcie drogowym nad przystankiem Matarnia, znajdował się ogólnodostępny obustronny chodnik ul. Budowlanych w Gdańsku, na którym poprowadzona została ścieżka rowerowa, która w ocenie specjalistów nie została wyodrębniona w sposób czytelny dla osoby niewidomej (bez zróżnicowania nawierzchni).

Odległość krawędzi peronu od osi toru nie stanowiła utrudnienia dla pasażerów niewidomych i słabowidzących podczas wsiadania i opuszczania pociągu. Osoby niepełnosprawne korzystające z wózków inwalidzkich i osoby o ograniczonej zdolności poruszania się miały swobodny dostęp z peronu do pociągu<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Komunikacji autobusowej i tramwajowej, przystanek Brętowo posiadał połączenie z linią tramwajową typu „door to door”.

<sup>18</sup> W toku kontroli przeprowadzono oględziny przystanków Brętowo, Matarnia i Port Lotniczy z udziałem specjalistów, w tym: osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim, osoby niewidomej i specjalisty w dziedzinie projektowania uniwersalnego i oceny dostępności architektonicznej obiektów kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową, niewidomych, słabowidzących oraz w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących. Ponadto przeprowadzono oględziny pozostałych przystanków: Strzyża, Niedźwiednik, Jasień, Kiełpinek, Rębiechowo.

<sup>19</sup> Linię 248 obsługiwały pociągi PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: „SKM”) Pociągi kursujące na trasie Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna wyposażone były w wysuwane pomosty będące przedłużeniem progu na zewnątrz pojazdu, o którym mowa w 4.2.2.12.2. Decyzji 164 (dalej: „wysuwany pomost”), pociągi kursujące do Kartuz i Kościerzyny nie

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Na przystankach Strzyża, Niedźwiednik, Brętowo, Jasień, Kiełpinek i Rębiechowo funkcjonowały po dwie windy (po jednej na każdy peron), a na przystankach Matarnia i Port Lotniczy po cztery windy (po dwie na każdy peron). Wymiary wind i wejść do nich były wystarczające dla pasażerów korzystających z wózków inwalidzkich, informacja o udźwigu znajdowała się w każdej kabinie dźwigowej, umieszczona była w sposób czytelny dla pasażerów korzystających z wózków inwalidzkich. Przed wejściami do wind, w pobliżu przycisku przywoławczego, w odległości od niego ok. 0,20 m lub po przeciwnej stronie drzwi windy, umieszczone były tabliczki z napisem alfabetem Braille'a informującym o kierunku, w którym odjeżdża z pociąg z danego peronu.

Wewnątrz kabiny znajdował się panel z opisanymi alfabetem Braille'a przyciskami odpowiednich przystanków windy. Przycisk alarmowy posiadał wypukłą ikonę dzwonka.

W przypadku awarii windy przewidziany czas ewakuacji pasażerów wynosił 1 godzinę, za ewakuację odpowiadała firma zewnętrzna na podstawie zawartej umowy.

W windach nadawane były automatyczne komunikaty głosowe.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Schody na perony były oznakowane na całej szerokości pasami rozpoznawalnymi dotykiem z elementów prefabrykowanych (guzy) o szerokości 0,40 m w kolorze białym, umieszczonymi w odległości ok. 0,40 m od pierwszego stopnia z górnej i dolnej strony wszystkich ciągów schodowych. Pasy rozpoznawalne dotykiem znajdowały się na końcu ścieżki kierunkowej prowadzącej do tych schodów wykonanej z elementów prefabrykowanych (listwy) w kolorze białym. Wszystkie ciągi schodowe zostały wyposażone w poręcze dwupoziomowe po obu stronach. Pierwsze stopnie biegów schodowych od góry i od dołu nie były oznakowane ostrzegawczą linią wizualną ułatwiającą rozpoznanie biegu schodowego osobom słabowidzącym.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Na żadnym z przystanków nie było przejść dla pieszych w poziomie torów kolejowych.

Strefa zagrożenia została wyznaczona na każdym przystanku wzdłuż obydwu krawędzi peronowych. Została oznakowana pasem prefabrykatów betonowych<sup>20</sup> o szerokości 0,20 m o powierzchni guzkowej w kolorze żółtym, którego oś przebiegała w odległości 1,00 m od krawędzi peronowej, tj. pas ten przebiegał w odległości od 0,90 do 1,10 m od krawędzi peronowej.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Trasa wolna od przeszkód na peronach wyznaczona została w szerokości nie mniejszej niż 1,6 m. Nawierzchnia peronów wykonana była z kostki betonowej lub z betonu konstrukcyjnego o szorstkiej powierzchni, perony posiadały odwodnienie. Krawędzie peronowe po stronie torów zostały oznakowane białym pasem o szerokości 0,10 m w sposób wyraźnie kontrastujący z ciemnym uskokiem.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

---

miały wysuwanego pomostu z uwagi na inną wysokość krawędzi peronowej na dalszej części ich trasy. W tym przypadku zajęcie miejsca/opuszczenie pociągu zapewniała obsługa pociągu, tj. pracownicy SKM. SKM był jednocześnie operatorem kasowników i automatów biletowych.

<sup>20</sup> Na przystankach: Niedźwiednik, Brętowo, Jasień, Kiełpinek, Matarnia, Rębiechowo.



Perony wyposażone były w zadaszenie, zlokalizowane w ich centralnej części, w pobliżu wejść na perony i wind. Na zadaszenie składały się elementy metalowe (tzw. „czerwona wstążka”) i elementy z materiału przezroczystego. Strefa zadaszona wyposażona była w siedzenia i poręcze do odpoczynku na stojąco.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Końce wszystkich 16 peronów były oznaczone znakami wizualnymi i dotykowymi w postaci linii wizualnej w kolorze żółtym stanowiącej jednocześnie pas guzkowy o szer. 0,20 m. Ponadto końce peronów były zabezpieczone barierą ze stali nierdzewnej. Końce peronów były oznakowane w sposób czytelny dla osób słabowidzących i wyczuwalny dla osób niewidomych.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Trasa pozbawiona przeszkód przebiegała w obrębie każdego z ośmiu przystanków, zapewniając dostępność osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej możliwości poruszania się do peronów z otaczającego terenu poprzez chodniki, windy i schody zaopatrzone w podwójne poręcze, ścieżki wyczuwalne dotykiem, napisy alfabetem Braille'a umieszczane w istotnych punktach trasy, m.in. na tylnej stronie poręczy, przy wejściach do wind, obok przycisków piętra, które informowały m.in. o kierunku jazdy pociągów, wyjściu z obiektu. Elementy nawierzchni z oznakowaniem punktowym zastosowano na skrzyżowaniach tras (pola uwagi „romby”) oraz przed wejściami do wind i na schody (pola ostrzegawcze „guzy”). Przystanki wyposażone były w mapy tyflograficzne ustawiane w pobliżu schodów wejściowych na perony. Na trzech przystankach odwzorowanie terenu na mapach tyflograficznych było inne niż w rzeczywistości, a na dwóch przystankach napisy alfabetem Braille'a na tylnej stronie poręczy po prawej stronie umieszczone zostały odwrotnie do kierunku czytania.

Prezes PKM poinformował, że kwestie dotyczące prawidłowości odwzorowania terenu na mapach tyflograficznych i napisów na poręczach zostały przekazane w celu wyjaśnienia Generalnemu Wykonawcy inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 160-234, 414-493, 1155-1164)

Na przystankach linii kolejowej 248, na głównych ciągach pieszych nie były stosowane przezroczyste przeszkody. Jedyne zastosowane przezroczyste elementy budowlane stanowiły ściany wiat przystankowych, stanowiące ochronę przed warunkami atmosferycznymi lub zabezpieczenie przed upadkiem z dużej wysokości oraz obudowa szybów windowych, a na peronie 2 przystanku Brętowo dodatkowo przezroczysta ściana wiaty stanowiła przegrodę pomiędzy obszarem PKM, a obszarem przystanku tramwajowego.

Wszystkie zastosowane elementy przezroczyste posiadały czytelne zabezpieczenia przed kontaktem z nimi w postaci użytych do budowy poprzecznych elementów konstrukcyjnych, zastosowanych poręczy, przyciemnienia szyb oraz poprzez oznaczenie ich podwójnymi pasami, dodatkowo pasażerowie chronieni byli przed kontaktem z nimi poprzez meble peronowe.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Meble peronowe i inne urządzenia wolnostojące rozmieszczone były wzdłuż ścian wiat peronowych i w przestrzeni zadaszonej peronów, z wykorzystaniem przestrzeni pomiędzy elementami konstrukcyjnymi przystanków. Były one widoczne na tle, na którym zostały umieszczone, miały zaokrąglone brzegi.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Wszystkie przystanki, oprócz Matarni były wyposażone w automaty biletowe<sup>21</sup>. Ekranów automatów do sprzedaży biletów były widoczne dla osób stojących i poruszających się na wózku inwalidzkim.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Na trasie pozbawionej przeszkód funkcjonowało oświetlenie obejmujące perony, schody, windy, przestrzeń pod wiaduktem torowym, przejścia nadziemne nad torami.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Na wszystkich przystankach funkcjonował głosowy system informacji pasażerskiej w postaci głośników i megafonów oraz system informacji pasażerskiej w postaci ekranów o zmiennej treści. Ponadto na każdym peronie znajdowała się interkomowa kolumna informacyjna i wzywania pomocy, do której prowadziła trasa kierunkowa dla niewidomych. Przyciski udzielania informacji i wzywania pomocy opisane były również alfabetem Braille'a.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Na wszystkich przystankach: na peronach, w pobliżu schodów i wind, a także w rejonie wejść na przystanki umieszczone były symbole graficzne i piktogramy informujące osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności poruszania się o przeznaczonych dla nich udogodnieniach, wskazujące kierunki trasy wolnej od przeszkód (w tym: winda) i miejsce oczekiwania na pociąg dla osoby niepełnosprawnej poruszającej się przy pomocy wózka inwalidzkiego. Informacje na tablicach w tym tablicach o zmiennej treści zapisane były czcionką bezszeryfową<sup>22</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Osoba niepełnosprawna korzystająca z wózka inwalidzkiego<sup>23</sup> mogła zająć miejsce w pociągu lub opuścić samodzielnie pociąg, który był wyposażony w wysuwany pomost<sup>24</sup>. W pozostałych przypadkach pomoc świadczona była przez obsługę pociągu.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

Ewakuacja osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się w przypadku wystąpienia pożaru lub innego podobnego zagrożenia mogła być prowadzona schodami z każdego peronu, dodatkowo rampą z peronów przystanku Port Lotniczy, a na przypadku Matarnia również chodnikami na końcu peronów. Przystanki takie, jak Rębiechowo, Kielpinek i Jasień zlokalizowane były w poziomie przyległego terenu i posiadały z nim bezpośrednie połączenie z jednego z peronów. Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego nie była sporządzona dla żadnego z przystanków, zgodnie z wyjaśnieniem Dyrektora ds. Finansowo-Organizacyjnych nie była wymagana<sup>25</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 414-493)

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

<sup>21</sup> W przypadku, gdy na przystanku nie ma możliwości zakupu biletu, podróżni dokonują zakupu u kierownika pociągu bez dodatkowych opłat.

<sup>22</sup> Czyli czcionką pozbawioną ozdobników.

<sup>23</sup> Przystanki osobowe nie są obiektami, na których zatrudnia się personel.

<sup>24</sup> Wysuwany pomost uruchamiał się samoczynnie, przed każdorazowym otwarciem drzwi pociągu. Stanowił wyposażenie pociągów SKM kursujących na trasie Gdańsk Wrzeszcz - Gdynia Główna, gdzie wysokość peronu wynosiła 0,76 m. Pozostałe pociągi nie były wyposażone w taki pomost, kursowały na trasach, gdzie wysokość peronu była mniejsza niż 0,76 m.

<sup>25</sup> Do wyjaśnienia załączono oświadczenie rzeczoznawcy ppoż. z 20.04.2015 r.

Wykonane w ramach inwestycji przystanki zapewniały dostępność linii kolejowej nr 248 dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się pomiędzy peronami i otaczającym terenem. Na przystankach wyznaczone i oznakowane zostały trasy pozbawione przeszkód.

#### IV. 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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>26</sup> 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 Gdańsku.

Gdańsk, dnia 27 lipca 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

z up.

WICEDYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

w Gdańsku

*Terepodpiswicka*

<sup>26</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm.

