



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.410.005.02.2018
P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku
ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk
T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05
lgd@nik.gov.pl

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 dnia 03.04.2018 r. Agnieszka Solecka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/96/2018 z dnia 22.05.2018 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4) |
| Jednostka kontrolowana | PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (dalej: „PKP PLK SA”) |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP PLK SA ¹ . |

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna²

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli³ zrealizowana przez PKP PLK SA w latach 2012 – 2015 r. inwestycja⁴ na stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz, zapewniała osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności poruszania się dostępność do wszystkich peronów zarządzanych przez PKP PLK SA. Osoby te miały możliwość przemieszczania się z poziomu obydwu peronów na teren dworca kolejowego, teren zarządzany przez lokalnego przewoźnika kolejowego⁵ oraz przyległe tereny miejskie. Zapewniono 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 (Dz. U. Nr 151, poz. 987, ze zm. Dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych”).

Naruszone zostały wymagania Standardów technicznych⁶ w zakresie zaprojektowania: poręczy na dwóch poziomach, ergonomicznych ławek, poręczy do

¹ Od 31 marca 2016 r. Wcześniej, funkcję Prezesa Zarządu PKP PLK pełnili: Zbigniew Szafranski (od 5 lutego 2009 r. do 26 kwietnia 2012 r.), Remigiusz Paszkiewicz (od 26 kwietnia 2012 r. do 3 kwietnia 2015 r.), Andrzej Filip Wojciechowski (od 15 czerwca 2015 r. do 14 grudnia 2015 r.), Antoni Jasiński (od 30 grudnia 2015 r. do 31 marca 2016 r.).

² 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. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

³ Okres objęty kontrolą: lata 2014-2018 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych), oraz zagadnienia wykraczające poza te ramy czasowe mające związek z przedmiotem kontroli.

⁴ „Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej E-65 Warszawa – Gdynia. Stacja Gdańsk Wrzeszcz. Odcinek od km 3,370 do km 3,500 oraz od km 3,500 do km 6,193 linii kolejowej nr 202 relacji Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński na terenie miasta Gdańska”, dalej: „przebudowa stacji Gdańsk Wrzeszcz”.

⁵ Tj. peron 3 w zarządzie Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: „SKM”).

⁶ Uchwała nr 263/2010 z dnia 14 czerwca 2010 r. Zarządu PKP PLK SA w sprawie przyjęcia do stosowania w PKP PLK SA standardów technicznych - „Szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości 200 km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)” tom 2.

odpoczynku na stojąco, miejsc na wózek inwalidzki oraz oznakowania końca peronu. Oznakowanie to zostało uzupełnione w wyniku przeprowadzonej kontroli.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

Według umowy o dofinansowanie⁷ ze środków z Unii Europejskiej wartość robót wynosiła 19 402,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 475-482)

Przebudowa i rozbudowa⁸ stacji Gdańsk Wrzeszcz zakończyła się w 2015 r. Zrealizowany projekt zamienny z 2012 r. przewidywał dostosowanie układu torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz do standardów technicznych modernizowanej linii kolejowej E-65 oraz do założeń planowanej realizacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (dalej: „PKM”). Zmiany⁹ obejmowały przebudowę układu torowego oraz budowę dodatkowego peronu dla obsługi pociągów kursujących po linii PKM. Projekt przewidywał modernizację istniejącego peronu PKP PLK, oraz poprawę dostępności stacji z budynku dworca, a także poprawę włączenia ciągów pieszych do miejskiego układu komunikacyjnego, tj. ul. Dmowskiego oraz ul. Kilińskiego i ul. Wajdeloty.

(dowód: akta kontroli str. 25-49, 54-56)

Stacja Gdańsk Wrzeszcz składała się z trzech peronów¹⁰, w tym dwóch (peron 1 i 2), znajdujących się w zarządzie PKP PLK SA. Dojście na perony możliwe było przez dwa przejścia pod torami: od strony północnej (Gdyni Głównej) przejścia prowadzącego z budynku dworca schodami oraz windą¹¹, połączonego schodami i windami z peronami nr 1, 2 i 3 następnie zakończonego bezpośrednim połączeniem z galerią handlową oraz od strony południowej (Gdańska Głównego) przejścia podziemnego połączonego w jednym poziomie z ul. Kilińskiego i ul. Wajdeloty, oraz schodami i windami z peronami nr 1, 2 i 3 i dalej poprzez schody i pochylnię z położonym powyżej terenem miejskim, ul. Dmowskiego.

(dowód: akta kontroli str. 24, 379-385)

Projekt budowlany zawierał opis dostępu osób niepełnosprawnych do modernizowanych peronów stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz. Komunikacja osób niepełnosprawnych pomiędzy poziomami peronów, przejść podziemnych i poziomem dworca kolejowego zapewniona miała być przez windy.

Dokumentacja projektowa zawierała charakterystykę ciągów pieszych umożliwiających dostęp do peronów od strony sąsiadujących ze stacją kolejową ulic. Dostęp do poziomu przejść podziemnych możliwy był z poziomu dworca za pomocą wind, od strony ul. Dmowskiego za pomocą schodów i pochylni dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, od ul. Wajdeloty bezpośrednio z poziomu ulicy.

⁷ Umowa nr 90/118/0001/11/Z/I z dnia 2 marca 2011 r. na wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk: LOTA-stacje LOTB-szlaki i umowa 90/118/0001/14/Z/I z dnia 31 stycznia 2015 r. na zamówienie uzupełniające na wykonanie robót budowlanych w obszarze LCS Gdańsk.

⁸ W ramach inwestycji przebudowa stacji Gdańsk Wrzeszcz.

⁹ Na przebudowę linii kolejowej E 65 i peronu PLK w październiku 2011 r. została wykonana dokumentacja projektowa „Modernizacja przystanku SKM na stacji Gdańsk – Wrzeszcz dla PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.” Dokumentację tą dostosowano do projektu przebudowy peronów SKM oraz powstającego peronu PKM. Dobudowany został obecny peron 1, a peron 2 został zmodernizowany.

¹⁰ Oraz krawędzi peronowej wybudowanej przez inwestora prywatnego od strony galerii handlowej Galeria Metropolia.

¹¹ Winda znajdowała się poza budynkiem dworca.

Opis dostępności peronów oraz ciągów pieszych dla osób niepełnosprawnych dotyczył m.in.:

- ścieżek dotykowych, płytek informacyjnych i ostrzegawczych ułatwiających poruszanie się osobom niewidomym i niedowidzącym,
- komunikatów dla osób niewidzących, m.in. w windach, rysunków i systemów informacji dla podróżnych (piktogramy),
- 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.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 168-185, 386-434)

W ramach inwestycji zmodernizowany został peron 1 (zarządzany przez PKP PLK SA) oraz wybudowany nowy dodatkowy peron dalekobieżny. Trzeci z peronów, zarządzany przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.¹² był modernizowany w 2012 r.

W zakresie bezpieczeństwa pożarowego w dokumentacji projektowej określono, że:

- ewakuacja z każdego z peronów miała być zapewniona schodami z dwóch stron każdego peronu do dwóch tuneli,
- zaprojektowane obiekty miały mieć zapewnioną odporność ogniową i nie występowały tam materiały łatwopalne.

(dowód: akta kontroli str. 87-111)

Dokumentacja projektowa zakładała, że wysokość peronu w stosunku do płaszczyzny główki szyny na wszystkich peronach będzie wynosiła 0,76 m, a zaprojektowana odległość krawędzi peronów od osi toru 1,67 m, zgodnie ze Standardami technicznymi, pod warunkiem uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. W dniu 15 maja 2014 r. wykonawca robót wystąpił z wnioskiem o ww. odstępstwo, jednakże jego uzyskanie stało się bezprzedmiotowe w związku z wejściem w życie w dniu 31 lipca 2014 r. rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych¹³.

(dowód: akta kontroli str. 161-167, 445-474)

Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych¹⁴ zawierała zbiory wymagań w zakresie:

- właściwości zastosowanych wyrobów budowlanych sposobu wykonania i odbioru robót dotyczących m.in. peronów: ścianki peronowe L1 o wymiarach 1,60 x 1,05 x 0,995 m i płyty peronowe antypoślizgowe typu P o wymiarach 2,00 x 0,995 x 0,10 m w kolorze szarym z pasem bezpieczeństwa szerokości 0,20 m z guzków w kolorze żółtym, w odległości 1,00 m od krawędzi,
- szorstkości kostki betonowej brukowej,
- dokładności montażu: ścianek oporowych i płyt peronowych, a także wykonania nawierzchni z kostki betonowej,
- elementów prowadzących¹⁵, elementów informacyjnych¹⁶, płyt ostrzegawczych¹⁷,

¹² dalej: „SKM”.

¹³ 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. 2014 r., poz. 867).

¹⁴ Dalej: „STWiORB”.

¹⁵ Płyty betonowe antypoślizgowe w kolorze białym lub żółtym z górną powierzchnią ryflowaną i dodatkowo uszorstkowioną.

¹⁶ Składające się z diagonalnie usytuowanych kwadratów o wys. 4 mm. informujące o zmianie kierunku poruszania się po pasach sygnalizacyjno-prowadzących; wykonane w kolorze białym, z uszorstkowieniem górnej płaszczyzny wypustek.

¹⁷ O powierzchni składającej się z guzków o wysokości 4 mm usytuowanych diagonalnie i strukturze jednowarstwowej w kolorze żółtym.

- tablic informacyjnych z kierunkiem jazdy, z numerem peronu, ławek, tablic tyflograficznych,
- wymogów dotyczących m.in. nierówności poprzecznych, dopuszczalnych odchyłeń dla wysokości peronu oraz odległości krawędzi peronu od osi toru.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 252-297)

Wszystkie zaprojektowane przejścia pod torami miały być wyposażone w dwie windy, po jednej na każdy peron, o udźwigu 630 kg lub osiem osób, taką samą windę zaprojektowano dla przejścia pod torami usytuowanego od strony Gdyni w kierunku ul. Dmowskiego. Dla wszystkich wind zaprojektowano wymiary 1,10 x 1,40 x 2,10 m.

(dowód: akta kontroli str. 225-251)

Z wyjaśnienia kierownika kontraktu wynika, że przestrzeń ograniczona przez schody z przejścia podziemnego, wiatrołap oraz ściany budynków po lewej i prawej stronie wyjścia z przejścia podziemnego nie była budynkiem, nie miała połączeń konstrukcyjnych z istniejącymi sąsiadującymi budynkami i służyła wyłącznie komunikacji w kierunku ul. Dmowskiego i peronów. W związku z tym winda ta nie została usytuowana w budynku lecz stanowiła część przejścia podziemnego, podobnie jak schody, a więc przepisy w sprawie warunków technicznych budynków, w tym przypadku nie miały zastosowania. Ponadto istniała możliwość transportu osób na noszach przez przejście w km 4,076, które wychodziło bezpośrednio na poziom ul. Wajdeloty/Kilińskiego.

(dowód: akta kontroli str. 565-566)

Dokumentacja projektowa przewidywała oznakowanie schodów w ten sposób, że przed pierwszym stopniem schodów w dół i schodów w górę na całej szerokości schodów zaprojektowano pas żółtych płytek guzikowych rozpoznawalny dotykiem o szerokości 0,40 m, innych niż przy ścieżkach dotykowych.

Dokumentacja projektowa nie zawierała informacji o oznakowaniu pierwszych stopni biegów schodowych od góry i od dołu ostrzegawczą linią wizualną ułatwiającą rozpoznanie biegu schodowego osobom słabowidzącym. Z wyjaśnienia Zastępcy Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wynikało, że linia ta nie została zaprojektowana, ale została uzupełniona przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni w ramach bieżących środków na konserwację obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 210-212)

W przejściu południowym zaprojektowano pochylnię prowadzącą z przejścia z peronów na ulicę Dmowskiego. Projektowane nachylenie pochylni miało wynosić 8%, a na spocznikach 1%, projektowane wypadkowe nachylenie pochylni 7%.

(dowód: akta kontroli str. 225-251)

Dokumentacja projektowa uwzględniała wymogi TSI PRM¹⁸ w zakresie tras pozbawionych przeszkód poprzez zapewnienie:

- szerokości trasy wolnej od przeszkód powyżej 2,0 m (pkt 4.1.2.3.1 TSI PRM),
- szorstkości nawierzchni (pkt 4.1.2.5 TSI PRM) i § 98 ust. 18 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych,
- mebli i urządzeń wolnostojących znajdujących się na peronach kontrastujących z tłem, widocznych, z zaokrąglonymi brzegami, rozmieszczonych w miejscach,

¹⁸ Techniczne specyfikacje interoperacyjności dla osób niepełnosprawnych i 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.).

gdzie nie przeszkadzają osobom niewidzącym lub niedowidzącym (pkt 4.1.2.8 TSI PRM),

- automatów do sprzedaży biletów, zainstalowanych przy trasie wolnej od przeszkód (pkt 4.1.2.9.1 TSI PRM),
- 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),
- użycia symboli graficznych i piktogramów oznaczających udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i informacji wskazujących kierunek trasy wolnej od przeszkód, które miały być dostępne we wszystkich punktach, w których pasażerowie muszą podejmować decyzje o wyborze trasy (pkt 4.1.2.11 TSI PRM),
- szerokości peronów i krawędzi peronów w kolorze kontrastującym z ciemnym uskokiem (pkt 4.1.2.19 TSI PRM),
- ścieżek dotykowych o szer. 0,40 m zaprojektowanych z płyt betonowych w formie podłużnych linii, a na końcu ścieżki dotykowej miejsca zatrzymania przed schodami, drzwiami windy,
- użycie znaków dotykowych ostrzegawczych, o powierzchni składającej się z guzów o wysokości 4 mm, usytuowanych diagonalnie i o strukturze jednowarstwowej, w odległości jednego metra od zakończenia peronu 1 w obu kierunkach i peronu 2 w kierunku Gdyni (pkt 4.1.2.20 TSI PRM).

Dokumentacja projektowa zakładała:

- wyposażenie schodów na perony i w kierunku dworca w poręcze po obu stronach, na jednym poziomie,
- brak oznaczenia końca peronu znakami dotykowymi na peronie drugim w stronę Gdańska.

W ramach inwestycji nie zostały zaprojektowane przejścia piesze przez tory kolejowe w jednym poziomie.

W dokumentacji projektowej zaprojektowano strefę zagrożenia wzdłuż wszystkich czterech krawędzi peronowych na szerokości 1,00 m od krawędzi peronu, oznaczoną ostrzegawczą linią wizualną w kolorze żółtym o szerokości 0,20 m, umiejscowioną na powierzchni strefy zagrożenia przy jej granicy z ostrzegawczym pasem dotykowym. Projektowany ostrzegawczy pas dotykowy o fakturze znaków wypukłych w kształcie ściętego stożka (guzków) rozmieszczonych w układzie siatki prostokątnej miał szerokość ok. 0,40 m. Szerokość pasa bezpieczeństwa oraz jego oznakowanie było zgodne z wymogami § 98 ust. 11 i 12 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 186-224)

Na każdym peronie zostały zaprojektowane wiaty zapewniające osobom tam przebywającym osłonę przed opadami atmosferycznymi (§ 98 ust. 20 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i pkt 4.1.2.8 TSI PRM). Zgodnie z projektem wiaty miały być wyposażone w ławki bez oparć i podłokietników, nie zaprojektowano poręczy do odpoczynku na stojąco i nie wyznaczono miejsca oczekiwania dla osób na wózkach inwalidzkich.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 193-195)

Ponadto dokumentacja projektowa zakładała:

- przekazywanie informacji o trasie wolnej od przeszkód dla osób z upośledzeniem wzroku za pomocą ścieżek dotykowych, informacji dźwiękowych i rozpoznawanych dotykiem, map w alfabecie Braille'a, tabliczek w alfabecie Braille'a przymocowanych do poręczy (pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM),

- zamontowanie informacji wizualnych - drogowskazów, piktogramów, symboli oznaczających udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, informacji wskazujących kierunek trasy wolnej od przeszkód, a także wind wyposażonych w informacje dźwiękowe o piętrze, na którym winda się zatrzymuje, przycisków na odpowiedniej wysokości podpisanych dodatkowo alfabetem Braille'a (pkt. 4.1.2.11 i 4.1.2.12 TSI PRM),
- na peronach nie występowały przezroczyste przeszkody na głównych trasach lub wzdłuż głównych tras, po których przemieszczają się pasażerowie.

Informacja dynamiczna na stacji Gdańsk Wrzeszcz nie została zaprojektowana w ramach inwestycji „Przebudowa i rozbudowa linii kolejowej E-65 Warszawa – Gdynia, stacja Gdańsk Wrzeszcz”, gdyż jej realizację zaplanowano w ramach odrębnej umowy¹⁹.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 168-185, 578-582)

Nie zaprojektowano oznaczenia końca peronu 2 od strony Gdańska znakami wizualnymi i dotykowymi, zaprojektowano poręcze jednopoziomowe po obu stronach schodów (oprócz schodów terenowych), zaprojektowano ławki bez oparc i podłokietników, nie zaprojektowano poręczy do odpoczynku na stojąco i nie zaprojektowano miejsca oczekiwania dla osób na wózkach inwalidzkich.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 186-190)

Ustalona
nieprawidłowość

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Nie uwzględniono niżej wymienionych zapisów Standardów technicznych w zakresie zaprojektowania:

- 1) oznakowania końca peronu 2 od strony Gdańska, w sposób, o którym mowa w pkt 3.2.1. lit. n,
- 2) poręczy na dwóch poziomach po obu stronach wszystkich biegów schodowych oprócz schodów terenowych w kierunku ul. Dmowskiego, w sposób, o którym mowa w pkt 3.5.3. lit. c,
- 3) ergonomicznych ławek, poręczy do odpoczynku na stojąco, miejsc na wózek inwalidzki, w sposób, o którym mowa w pkt 4 lit. c.

Z wyjaśnienia Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji Regionu Północnego PKP PLK wynikało, że linia oznakowania końca peronu 2 została uzupełniona w trakcie niniejszej kontroli, natomiast pozostałe ww. elementy, oprócz wyznaczenia miejsca na wózek inwalidzki zostaną ujęte w planie robót na 2019 r. Z uwagi na znaczne wymiary peronów, jak i różne długości składów pociągów, wyznaczenie miejsca może spowodować, że osoba na wózku będzie oczekiwała w zbyt dalekiej odległości od wejścia do pociągu.

(dowód: akta kontroli str. 85 -86, 112-160, 583-585)

Ocena cząstkowa

Modernizacja peronów oraz ciągów pieszych, łączących je z poziomami dworca kolejowego oraz ulic sąsiadujących ze stacją została zaprojektowana z zapewnieniem dostępności do nich osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Naruszone zostały wymagania Standardów technicznych w zakresie zaprojektowania: poręczy na dwóch poziomach, ergonomicznych ławek, poręczy do odpoczynku na stojąco, miejsc na wózek inwalidzki oraz oznakowania końca peronu.

¹⁹ Umowa nr 90/121/0043/12/Z/I z dnia 19 grudnia 2012 r. na projekt i zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym warstwy nadrzędnej dla 8 LCS-ów na linii kolejowej E-65 Warszawa – Gdynia.

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

Opis stanu faktycznego

Dokumentacja powykonawcza zawierała oświadczenie kierownika budowy o wykonaniu robót zgodnie z projektem, warunkami pozwolenia na budowę, normami oraz wymaganiami Prawa budowlanego²⁰.

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 trakcie realizacji inwestycji wprowadzono zmiany, które według oświadczenia kierownika budowy zostały ocenione przez projektanta, jako nieistotne. Zmiany nie dotyczyły udostępniania obiektów, ani zwiększenia ich dostępności dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się.

Dokonywano również nieistotnych zmian w zakresie ilości i rozmieszczenia ławek na peronach, miejsc na automaty biletowe i kasowniki oraz przesunięcia ścieżek dotykowych.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 298-311, 488-536, 541-564)

Nie zostały zaprojektowane ostrzegawcze linie wizualne o szerokości nie mniejszej niż 0,05 m oznaczające krawędzie pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, na powierzchni poziomej i pionowej tych stopni, niemniej linie te zostały wykonane przez PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Gdyni w ramach bieżących środków na konserwację obiektów inżynierskich, w celu dostosowania obiektu do obowiązujących przepisów.

(dowód: akta kontroli str. 205-206, 435-444)

Protokół odbioru²¹, w którym oceniono jakość robót jako „ogólnie dobrą”, zawierał wykaz usterek m.in. nieuszczelnienie zadaszania wiat, popękane i uszkodzone pokrywy studni elektrycznych i studni systemu kontroli ruchu, niekompletne tablice oznakowania stałego. Wszystkie usterki zostały usunięte w wyznaczonym terminie.

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

W ostatecznym przeglądzie gwarancyjnym nie ujawniono wad w zakresie dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 87-111, 312-378)

PKP PLK nie uzyskała certyfikatu zgodności wykonanych obiektów z TSI PRM.

Z wyjaśnienia Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji Regionu Północnego PKP PLK wynikało, że w związku z uzyskaną zgodą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego²² na odstąpienie od stosowania TSI PRM, certyfikat zgodności wykonanych obiektów z TSI PRM nie był wymagany.

(dowód: akta kontroli str. 475-487)

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

Zmodernizowane perony oraz ciągi piesze w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się zostały zrealizowane zgodnie z dokumentacją projektową. Jakość wykonanych robót

Ocena cząstkowa

²⁰ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. z 2018, poz. 1202, ze zm.).

²¹ Protokół nr TG-8/P/01/15 odbioru końcowego inwestycji w branży budynków i budowli oraz sanitarnej obiektu TG-8 stacja Gdańsk Wrzeszcz, spisany w dniu 07 sierpnia 2015 r. w Gdańsku.

²² Zgodnie z art. 25 f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, ze zm.) udzielanie zgody na odstąpienie należy do kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

została prawidłowo zweryfikowana pod kątem ich zgodności z dokumentacją projektową. Podczas realizacji modernizacji nie uwzględniono zapisów Standardów technicznych w zakresie wykonania: poręczy na dwóch poziomach, ergonomicznych ławek, poręczy do odpoczynku na stojąco, miejsc na wózek inwalidzki oraz oznakowania końca peronu, co było wynikiem nieujęcia tych elementów w dokumentacji projektowej.

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

Opis stanu faktycznego

Osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej zdolności poruszania się²³ miały dostęp do obydwu peronów zarządzanych przez PKP PLK. Dostępność peronów zapewniona była poprzez schody (łącznie 5 ciągów schodowych) i windy (łącznie 5 wind). Osoby te miały możliwość przemieszczania się z poziomu obydwu peronów poprzez tunel, na teren dworca kolejowego, teren zarządzany przez lokalnego przewoźnika kolejowego SKM oraz przyległe tereny miejskie.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

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 pociągu²⁴.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Przemieszczanie się pasażerów w górę lub w dół zapewniało oprócz schodów pięć wind osobowych zlokalizowanych odpowiednio w pobliżu każdego ciągu schodowego. Żaden z pięciu ciągów schodowych nie został wyposażony w pochylnię²⁵. Schody terenowe w kierunku ul. Dmowskiego wyposażone były w podjazd z podwójnymi poręczami po obydwu stronach.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Dojście do wind w przejściach podziemnych i od strony miasta (w terenie zarządzanym przez PKP PLK SA) oznakowane było metalowymi elementami (listwy) dotykowej ścieżki prowadzącej, przymocowanymi do kamiennej nawierzchni posadzki oraz metalowymi elementami pola ostrzegawczego (guzy) na szerokości wejścia do windy. Dojście do wind na peronie 1 i 2 oznakowane było prefabrykowanymi elementami betonowymi (listwy) nawierzchni dotykowej ścieżki prowadzącej oraz prefabrykowanymi elementami betonowymi (guzy) ostrzegawczego pasa dotykowego na szerokości wejścia do windy. Dotykowe ścieżki prowadzące na peronach prowadziły do tablic tyflograficznych w pobliżu wejść do wind.

Wymiary wind i wejść do nich były wystarczające dla pasażerów korzystających z wózków inwalidzkich, wszystkie windy posiadały tabliczki z informacją o ich udźwigu, czytelną dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim.

²³ W toku kontroli przeprowadzono oględziny 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.

²⁴ Badanie przeprowadzono dla pociągu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: „SKM”) kursującego na trasie Gdańsk Wrzeszcz – Kościerzyna, bez wysuwanego pomostu będącego przedłużeniem progu na zewnątrz pojazdu, o którym mowa w 4.2.2.12.2. Decyzji 164 (dalej: „wysuwany pomost”) z uwagi na inną wysokość krawędzi peronowej na dalszej części ich trasy. W tym przypadku zajęcie miejsca w pociągu zapewniała obsługa pociągu, tj. pracownicy SKM. Opuszczenie pociągu SKM było możliwe z wykorzystaniem wysuwanego pomostu, pociąg kursował na trasie Gdynia Główna – Gdańsk Wrzeszcz.

²⁵ Urządzenie dźwigowe ułatwiające osobie niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim lub o ograniczonej zdolności poruszania się pokonanie schodów lub przerwy pomiędzy podłogą pociągu, a krawędzią peronu.

Przyciski przywoławcze przed wejściami do wind opisane były alfabetem Braille'a i informowały, co znajduje się na piętrze, na którym winda się zatrzymuje (np. „winda na dół peron 1 2 SKM”, „winda do góry dworzec ul. Dmowskiego”).

Wewnątrz wind zamontowane były tabliczki z oznakowaniem dotykowym alfabetem Braille'a zawierające opis liczbowy przycisku piętra. Na przyciskach sterujących otwieranie drzwi oraz na przycisku alarmu umieszczone były piktogramy. W windach nadawane były automatyczne komunikaty głosowe. Położenie wind było zaznaczone na wszystkich tablicach z mapą tyflograficzną umieszczonych przy schodach w przejściu pod torami i na peronach w pobliżu wind.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Wszystkie ciągi schodowe i schody terenowe były oznakowane na całej szerokości ostrzegawczym pasem dotykowym o szerokości ok. 0,40 m od górnej i dolnej strony schodów, pas ten stykał się bezpośrednio z biegiem schodowym, a pierwsze stopnie od obydwu stron oznakowane ostrzegawczą linią wizualną w kolorze żółtym na pionowej i poziomej powierzchni.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Schody terenowe oraz zlokalizowana obok nich pochylnia zostały wyposażone w poręcz dwupoziomową. Pozostałe 5 ciągów schodowych (z obydwu tuneli na perony oraz z dworca do tunelu) zostały wyposażone w poręczę jednopoziomowe po obu stronach.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Na stacji Gdańsk Wrzeszcz nie było przejść dla pieszych w poziomie torów kolejowych.

Strefa zagrożenia została wyznaczona wzdłuż wszystkich 4 krawędzi peronowych na szerokości 1,00 m od krawędzi peronu, jej granicę zaznaczono ostrzegawczą linią wizualną w kolorze żółtym o szerokości 0,20 m, umiejscowioną na powierzchni strefy zagrożenia przy jej granicy z ostrzegawczym pasem dotykowym. Ostrzegawczy pas dotykowy o fakturze znaków wypukłych w kształcie ściętego stożka (guzków) rozmieszczonych w układzie siatki prostokątnej miał szerokość ok. 0,40 m.

Specjaliści biorący udział w oględzinach nie stwierdzili problemów z wyczuwalnością guzków pasa ostrzegawczego w porównaniu do innych wypukłych elementów przeciwpoślizgowych (ryfli) strefy zagrożenia na płytach peronowych.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Szerokość trasy wolnej od przeszkód na obydwu peronach wynosiła nie mniej niż 1,60 m. Nawierzchnia peronów wykonana była z kostki betonowej²⁶, a w strefie zagrożenia i w jej pobliżu z prefabrykatów betonowych ryflowanych (płyta peronowa). Krawędź żadnego z peronów nie była dodatkowo oznakowana, kolor materiału (szary beton) na krawędzi peronu po stronie toru kontrastował z ciemnym uskokiem na każdym peronie.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Obydwa perony wyposażone były we wiaty (zadaszenie), zlokalizowane w centralnej części peronów, w pobliżu wszystkich wejść na perony. Strefa zadaszona wyposażona była w siedzenia (bez oparc i podłokietników), na stacji nie zapewniono poręczy do odpoczynku na stojąco i nie wyznaczono miejsc oczekiwania dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

²⁶ Właściwości antypoślizgowe materiałów przeznaczonych do budowy nawierzchni peronowej zostały określone w STWiORB i były zgodne z właściwościami materiałów użytych w trakcie budowy. Zgodnie z deklaracją właściwości użytkowych odporność kostki brukowej na poślizg określono jako zadawalająca, płyta peronowa spełniała wymagania krajowej deklaracji zgodności.

Każdy koniec peronu 1 i 2 został oznaczony²⁷ linią ostrzegawczą, a ponadto znajdowała się tam bariera ze stali nierdzewnej.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Na terenie kontrolowanego obiektu funkcjonowała trasa pozbawiona przeszkód, w tym: pięć wind, każda z nich posiadała oznakowanie wizualne ułatwiając ich zlokalizowanie osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej zdolności poruszania się, pochylnia dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i ścieżki prowadzące dla niewidomych poprowadzone w przejściach pod peronami oraz na peronach 1 i 2. W przejściach pod peronami ścieżki prowadzące dla niewidomych wg specjalistów były położone zbyt blisko zlokalizowanych tam urządzeń, takich jak tablice z rozkładami jazdy, kasowniki, automaty biletowe. W pobliżu schodów prowadzących z przejść podziemnych na peron 1 i 2 zlokalizowane były tablice z mapami tyflograficznymi (razem 4 mapy przymocowane do ścian). W ocenie specjalistów miejsce ustawienia tablic w tunelach było nieczytelne dla osób niewidomych, pomimo informujących o nich napisów alfabetem Braille'a umieszczonych na sąsiadujących poręczach schodów („czytaj mapę”). Tablice z mapami tyflograficznymi znajdowały się również przed wejściami do wind na peronach (4 tablice). Mapy tyflograficzne umieszczone na tablicach były opisane w alfabecie Braille'a prawidłowo, odwzorowanie terenu obejmowało ścieżki kierunkowe, pola uwagi, schody i windy. Odpowiednio przed wejściami do wind umieszczone były tabliczki z napisami alfabetem Braille'a przy przycisku przywoławczym. Na skrzyżowaniach ścieżek prowadzących zastosowano elementy z oznakowaniem pola uwagi (romby). Przed schodami i wejściami do wind zastosowano elementy z polem ostrzegawczym (guzkowym). Elementy ścieżki prowadzącej dla niewidomych do wyjść z peronów nie były doprowadzone do pola ostrzegawczego przed schodami, zakończone zostały na kratce odwadniającej. Na obydwu końcach poręczy znajdowały się tabliczki z napisami pismem Braille'a: „schody w dół” i „schody w górę”. Na trasie pozbawionej przeszkód zapewniono oświetlenie.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Poddane oględzinom obiekty nie zawierały przezroczystych przeszkód.

Na peronach ustawione były ławki, śmietniki, tablice informacyjne o zmiennej treści (w fazie testowej) i tablice z rozkładem jazdy, ich brzegi były zaokrąglone. Urządzenia te w ocenie specjalistów były wystarczająco rozpoznawalne na tle otoczenia, umieszczone były w jednej osi. Tablice z rozkładem jazdy, znajdujące się poza wyznaczoną ścieżką dotykową, stanowiły, w ocenie specjalistów obiekt trudny do wykrycia dla osób niewidomych korzystających z laski.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Zgodnie z § 2 ust. 1 i 3 rozporządzenia zmieniającego obiekty, dla których wnioski o pozwolenie na budowę został złożony przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia należy dostosować do zmienionych wymagań w terminie nie dłuższym niż 25 lat od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

Automaty do sprzedaży biletów i kasowniki²⁸ znajdowały się w przejściach podziemnych, w ocenie specjalistów umieszczone były na wysokości odpowiedniej dla osób korzystających z wózka inwalidzkiego.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Na peronach 1 i 2 oraz w obydwu przejściach podziemnych, w pobliżu schodów i wind, a także w rejonach wejściowych były umieszczone symbole graficzne

²⁷ Koniec peronu 2 od strony Gdańska został oznakowany w dniu 21 lipca 2018 r. w wyniku przeprowadzonej kontroli.

²⁸ zarządzane przez SKM.

i piktogramy m.in. wskazujące kierunek trasy wolnej od przeszkód oraz punktów dostępnych dla wózków inwalidzkich.

(dowód: akta kontroli str. 69-84, 576-582)

Ewakuacja osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się w przypadku wystąpienia pożaru albo innego podobnego zagrożenia była możliwa poprzez jedno z dwóch wyjść z peronów oraz w dowolną stronę w przejściach podziemnych.

(dowód: akta kontroli str. 69-84)

Uwalnianie osób uwięzionych w windach, zgodnie z umową²⁹ zawartą z operatorem wind następować miało nie później niż w ciągu 30 minut od momentu zgłoszenia.

(dowód: akta kontroli str. 537-540)

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

Ocena cząstkowa

Zrealizowana inwestycja zapewniała dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość swobodnego przemieszczania się pomiędzy peronami i otaczającym terenem. W obiekcie zostały wyznaczone i oznakowane 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 Kontroli³⁰ 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.

Kontroler

Joanna Andrzejewska
Specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

Kontroler

Agnieszka Solecka
Specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor


WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku

.....
podpis

²⁹ Umowa Nr 50/207/0015/16/Z/O z dnia 16 listopada 2016 r. z Techno-Lift Technika Dźwigowa na wykonywanie konserwacji oraz napraw awaryjnych dźwigów osobowych (...).

³⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm.