



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.005.01.2018
P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Krakowie
ul. Łobzowska 67, 30-038 Kraków
T +48 12 342 34 00, F +48 12 342 34 44
lkr@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/18/062 – Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się ¹
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
<i>Kontrolerzy</i>	1. Hubert Brzozowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/72/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. 2. Andrzej Salwiński, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/73/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. 3. Dariusz Jankowski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/83/2018 z dnia 16 kwietnia 2018 r. <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 1-6)</p>
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa.
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP SA ² (Prezes Zarządu, Prezes Spółki) <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 199-204)</p>

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna³

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przeprowadzona przez PKP SA⁴ w latach od 2006 do 2014 inwestycja⁵ dotycząca budowy dworca kolejowego Kraków Główny, zapewniła dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się⁶ do wszystkich poziomów wybudowanego obiektu. Osoby te miały swobodę przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi poziomami dworca, tj. poziomem szybkiego tramwaju, holu kasowego, pasażu pieszego, płyty parkingowej a peronami dworca. Zapewniono także możliwość ewakuacji osobom o ograniczonej zdolności poruszania się z terenu dworca, niemniej

¹ Okres objęty kontrolą: lata 2014-2018 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych). W przypadkach koniecznych, badaniami mogą zostać objęte zagadnienia wykraczające poza powyższe ramy czasowe, jeżeli będą miały związek z przedmiotem kontroli.

² Od 3 marca 2017 r. W poprzednich okresach funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. pełnili: M. P. (od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r.), B. K. (od 11 grudnia 2015 r. do 13 grudnia 2015 r.), J. K. (od 11 kwietnia 2012 r. do 29 listopada 2015 r.), M. W. (od 31 grudnia 2010 r. do 5 kwietnia 2012 r.), A. W. (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. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

⁴ Pozwolenie na budowę z 21 czerwca 2006 r. zostało wydane dla inwestora którym były PKP SA Oddział Dworce Kolejowe i Kraków Nowe Miasto sp. z o.o., decyzją Wojewody Małopolskiego z 23 stycznia 2014 r. decyzja o pozwoleniu na budowę została przeniesiona na rzecz PKP SA.

⁵ „Budowa Dworca Kolejowego PKP Kraków Główny Osobowy w istniejącej kubaturze tunelu tramwajowo-pieszego pod stacją dworca kolejowego PKP Kraków Główny wraz z powierzchnią usługowo-handlową i niezbędną infrastrukturą techniczną oraz tymczasowego przejścia pieszego i wyjść na perony, na dz. nr 179/26 i 180/7, obręb 8 Kraków Śródmieście”.

⁶ wszystkie osoby, które mają trudności w korzystaniu z pociągów i związanej z nimi infrastruktury, tj. :osoby na wózkach inwalidzkich, cierpiące na upośledzenie kończyn, mające trudności z chodzeniem, osoby z dziećmi, z ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osoby starsze, osoby niskiego wzrostu (w tym dzieci), kobiety w ciąży, osoby niedowidzące, niewidzące, niedosłyszące, głuche, z upośledzeniem w zakresie komunikacji (to znaczy osoby, które mają problemy z komunikowaniem się lub rozumieniem języka pisanego albo mówionego, w tym osoby z zagranicy, które nie znają języka miejscowego, osoby cierpiące na trudności w komunikacji, osoby z upośledzeniem funkcji czuciowych, upośledzeniem psychicznym lub intelektualnym).

jednak w przypadku ewakuacji z wschodniego węzła pomieszczeń higienicznosanitarnych wymagała ona pomocy personelu dworca.

Zdaniem NIK nie wszystkie rozwiązania komunikacyjne zastosowane dla tej grupy pasażerów były w pełni funkcjonalne, co wynikało z niepełnego uwzględnienia w zrealizowanej inwestycji rozwiązań zawartych w załączniku do decyzji Komisji 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 prędkości⁷, zwłaszcza w odniesieniu do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących.

NIK zwraca uwagę, iż pomimo przeznaczenia wszystkich kondygnacji dworca⁸ dla osób niepełnosprawnych, osoby z dysfunkcją narządu wzrokowego nie miały zapewnionego komfortu poruszania się po dworcu kolejowym. Było to m.in. efektem braku ciągłości biegu ścieżek prowadzących na całej długości trasy wolnej od przeszkód oraz niedoprowadzenia ich do pól uwagi. Zastosowane na dworcu kolejowym ścieżki prowadzące pozwalały osobom niewidomym jedynie na dotarcie do wybranych kas biletowych oraz trzech spośród pięciu wind zlokalizowanych na poziomie antresoli dworca.

Niezastosowanie konsekwentnego sposobu oznakowania dotykowego w postaci pisma wypukłego lub w alfabecie Braille'a na poręczach pochylni i schodów informujących o kierunku ruchu, nie sprzyjało sprawnemu poruszaniu się osób niewidomych po dworcu oraz skorzystania z urządzeń umożliwiających wezwanie pomocy

NIK zwraca uwagę, iż schody zlokalizowane po południowej stronie pasażu pieszego, prowadzące na perony dworca w środkowym biegu nie spełniały wymagań zawartych w TSI PRM odnośnie do minimalnej szerokości trasy wolnej od przeszkód. Ponadto przed schodami prowadzącymi z peronów do pasażu pieszego dworca (od strony północnej) nie zastosowano pasów ostrzegawczych mających za zadanie informowanie osób z dysfunkcją narządu wzroku o potencjalnym niebezpieczeństwie.

NIK ocenia negatywnie brak opisów w alfabecie Braille'a w toaletach przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych, co uniemożliwiało osobom niewidomym np. rozróżnienie, które toalety przeznaczone były dla mężczyzn i kobiet. Ponadto zamieszczone w windach wskazówki skutecznego wezwania pomocy za pośrednictwem przycisku alarmowego (konieczność przytrzymania wciśniętego przycisku przez 5 sekund) również nie zawierały opisu w alfabecie Braille'a. NIK zwraca również uwagę na niezgodne z zapisami TSI PRM oznakowanie przezroczystych przeszkód na terenie dworca kolejowego.

NIK pozytywnie ocenia podjęcie działań w trakcie niniejszej kontroli przez Prezesa Spółki mających na celu zamieszczenie w toaletach stosownych opisów w alfabecie Braille'a oraz poprawę słyszalności komunikatów głosowych w windach osobowych. Ponadto na pozytywną ocenę zasługuje utworzenie na terenie dworca kolejowego *pomieszczenia pomocy w nagłych przypadkach*, w którym osoba potrzebująca pomocy medycznej mogła oczekiwać na przyjazd pogotowia ratunkowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Uwzględnienie potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się na etapie przygotowywania inwestycji

Opis stanu faktycznego

Realizacja budowy dworca kolejowego Kraków Główny była współfinansowana ze środków UE w ramach umowy o dofinansowanie nr POIS.07.01.00-00-002/09-00 z 16 września 2010 r.⁹ Wg aneksu do umowy o dofinansowanie projektu koszty miały wynosić 133 852 tys. zł w tym dofinansowanie UE wynoszące 59 984 tys. zł, dotacja celowa – 25 707 tys. zł, dotacja budżetowa – 13 161 tys. zł oraz środki własne w wysokości

⁷ Dz. Urz. UE L 64, str. 72 ze zm., dalej: TSI PRM.

⁸ Dworzec kolejowy składał się z poziomu szybkiego tramwaju (znajdowały się na nim toalety), holu kasowego, pasażu pieszego (łączył on wejścia od strony galerii handlowej i dworca autobusowego) oraz antresoli znajdującej łącznie wejścia od strony zabytkowego budynku dworca kolejowego oraz dworca autobusowego.

⁹ Projekt *Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym* w ramach działania 7.1 *Rozwój transportu kolejowego* priorytet VII *Transport Przyjazny Środowisku* Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013*.

10 055 tys. zł. Wielkości rzeczywiste obliczone po zakończeniu inwestycji wynosiły odpowiednio: 57 835 tys. zł, 24 786 tys. zł, 13 161 tys. zł, 8 016 tys. zł. W załączniku nr 5 niniejszej umowy wskazano zakres rzeczowy projektu, który miał obejmować m.in. zwiększenie dostępności dworca kolejowego dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, jak również osób niedosłyszących oraz słabowidzących poprzez dostosowanie obiektu do wymagań TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 629-670)

Projekt budowlany zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo budowlane¹⁰, zawierał opis dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych, według którego wszystkie kondygnacje obiektu (łącznie z parkingiem nad peronami) zostały przewidziane do użytkowania przez tych pasażerów poprzez zastosowanie systemu 10 wind osobowych oraz pochylni. Na parkingu zlokalizowanym nad peronami zapewnione zostały miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Ponadto zastosowano zróżnicowanie fakturów posadzki. W obrębie zespołów ogólnodostępnych sanitariatów zaprojektowano toalety o wymiarach i wyposażeniu, przewidzianym dla osób niepełnosprawnych w § 86 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹¹. Wschodni węzeł pomieszczeń higieniczno-sanitarnych, mieszczący toalety dla osób niepełnosprawnych¹², zlokalizowany na poziomie szybkiego tramwaju pod peronem V, został zaprojektowany w taki sposób, że w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej, np. pożaru, ewakuacja z niego osoby niepełnosprawnej mogła się odbyć wyłącznie poprzez schody prowadzące do holu kasowego przy pomocy osób towarzyszących bądź przy pomocy pracowników obsługi dworca, których zadaniem, zgodnie z pkt 8 instrukcji bezpieczeństwa pożarowego¹³, była m.in. pomoc osobom niepełnosprawnym. Wynikało to z automatycznego blokowania wind w przypadku wystąpienia pożaru. Samodzielna ewakuacja osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim z terenu wschodniego węzła pomieszczeń higieniczno-sanitarnych nie była możliwa.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że w razie zablokowania wind osoba niepełnosprawna na wózku powinna zostać wyniesiona przez personel ochrony dworca.

(dowód: akta kontroli str. 9,41-42,63,90-91,95,463,585)

Zgodnie z dokumentacją projektową, dostęp dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zapewniony był za pośrednictwem pochylni zachodniej prowadzącej od strony zabytkowego budynku dworca kolejowego na poziom antresoli. Od strony wschodniej dostęp do budynku dworca został przewidziany wejściem obok dworca autobusowego, prowadzącym na poziom pasażu pieszego dworca kolejowego. Tym samym dokumentacja projektowa określała sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne, zgodnie z § 11 ust. 2 pkt 4 ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.¹⁴

Prezes Zarządu PKP SA wyjaśnił, iż Spółka nie dysponowała dodatkowymi uzgodnieniami dostępności dworca dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poruszania się. Prace projektowe dworca Kraków Główny były realizowane przed 2006 r. W okresie projektowania wszystkie wymagane prawem uzgodnienia do uzyskania pozwolenia na budowę zostały wykonane.

(dowód: akta kontroli str. 279-309,463)

W Specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiORB, specyfikacja) określono wymogi dotyczące jakości wykonania robót w zakresie dostosowania budynku dworca do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się, stosownie do § 12 i § 14 ust. 1 pkt 2 i 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy

¹⁰ Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 ze zm.

¹¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1422 ze zm.

¹² Do toalet pod peronem V kierowały piktogramy w holu kasowym przy kasie nr 19 oraz opis w windzie będącej w zarządzie do PKP PLK SA.

¹³ Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego dla dworca kolejowego PKP Kraków Główny ze stycznia 2014 r.

¹⁴ Dz. U. z 2003 r. nr 120, poz. 1133 ze zm.

dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego¹⁵. Odnosiły się one do nawierzchni posadzek oraz balustrad przy pochylniach. Określały rodzaj i sposób układania płytek na pochylniach dla niepełnosprawnych, wykonania schodów. W zakresie balustrad, podświetlanej tablicy informacyjnej dostosowanej dla osób niepełnosprawnych, informacji wizualnej, wyposażenia boksów kasowych oraz toalet, STWiORB określała wymierne (określone liczbowo) wymogi dotyczące ich parametrów i sposobu zainstalowania. Ponadto, specyfikacja określała sposób kontroli jakości robót. Nie wskazano w niej sposobu oznaczenia przeszkolonych automatycznych drzwi przesuwanych, teleskopowych i balansowych pod kątem potrzeb osób niedowidzących.

(dowód: akta kontroli str. 108-110,113,123-124,128-138,156-157)

Według dokumentacji projektowej, sanitariaty ogólnodostępne miały znajdować się na kondygnacji szybkiego tramwaju. Dokumentacja projektowa przewidywała stanowiska do przewijania dzieci, wymagane przez § 85a ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹⁶ oraz pkt 4.1.2.7.1 załącznika do TSI PRM¹⁷. Stanowiska te zostały zlokalizowane na kondygnacji szybkiego tramwaju, tj. we wschodnim oraz w zachodnim węźle sanitarnym.

(dowód: akta kontroli str. 94-95, 212, 215, 579)

Dokumentacja projektowa zakładała, że wszystkie kondygnacje dworca będą dostępne dla osób niepełnosprawnych poprzez zastosowanie systemu 10 wind osobowych, pochylni oraz zróżnicowania fakturowego posadzki. Zgodnie z projektem dwie pochylnie miały łączyć poziom pasażu pieszego i poziom holu kasowego, a trzecia pochylnia miała być usytuowana przy wejściu na poziom antresoli od strony budynku zabytkowego dworca (tzw. pochylnia zachodnia), zgodnie z § 54 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

(dowód: akta kontroli str. 90)

Dokumentacja projektowa nie określała szczegółowo wymiarów kabin wind, wysokości poręczy w windach, wysokości tablicy przyzywowej w kabinie oraz jej odległości od naroża kabiny. W przedmiotowej dokumentacji określono wymiary szybów windowych wchodzących w skład projektu: 200 cm x 215 cm. Według opisu dźwigów windowych¹⁸, wchodzącego w skład dokumentacji powykonawczej¹⁹, wymiary kabiny wynosiły: szerokość 1,10 m; głębokość 1,40 m; wysokość 2,20 m, co było zgodne z § 193 ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

(dowód: akta kontroli str. 372-396)

W ramach projektu budowy dworca kolejowego Kraków Główny nie zaplanowano przejść podziemnych związanych z budynkiem dworca. W dokumentacji projektowej przewidziano pomieszczenia ogólnodostępne ze zróżnicowanym poziomem podłóg, tj. hol kasowy i pasaż pieszy. Celem ich połączenia, zaprojektowano wewnątrz budynku dwie pochylnie, zgodnie z § 74 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Z rzutu poziomu pasażu pieszego i holu kasowego²⁰ wynikało, że: długość obu pochylni wynosiła 25,20 m²¹, różnica poziomów wynosiła 1,50 m²². Nachylenie pochylni wynoszące 5,95%²³ było zgodne z § 70 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

¹⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 1129.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1422 ze zm.).

¹⁷ Decyzja Komisji 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 07.03.2008 r.).

¹⁸ D1-D5 typu OTIS GeN2 Premier Panorama.

¹⁹ Tom 10.1.

²⁰ Rysunek nr R2 dokumentacji projektowej.

²¹ Łącznie trzy biegi, z czego; dwa biegi po 8,90 m oraz jeden bieg o długości 7,40 m.

²² Pasaż pieszy 0,00 m, hol kasowy –1,50 m.

²³ Sposób wyliczenie nachylenia pochylni: tangens kąta nachylenia pochylni wyrażony w % ($\text{tg } \alpha * 100\%$).

Dokumentacja projektowa nie określała rodzaju zastosowanych w pochylniach poręczy. W STWiORB został określony kolor powierzchni pierwszego i ostatniego stopnia biegu schodów oraz stopnic.

Dostęp do antresoli dworca od strony zabytkowego budynku dworca kolejowego zapewniała tzw. „pochylnia zachodnia”, a od strony tunelu „Magda” – tzw. „pochylnia wschodnia”. Z projektu wykonawczego budowy dworca kolejowego Kraków Główny wynikało, iż budowa obu pochylni nie wchodziła w skład przedmiotowego zamierzenia budowlanego. Zgodnie z opisem przedsięwzięcia, w skład inwestycji zrealizowanych w ramach KCK²⁴ i będących już w eksploatacji wchodziła m.in. antresola dworca wraz z pochylniami od strony wschodniej i zachodniej. W związku z tym dokumentacja projektowa przedmiotowego zamierzenia budowlanego nie określała nachyleń tej pochylni.

(dowód: akta kontroli str. 279-309)

Zgodnie z § 16 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, dokumentacja projektowa przewidywała umożliwienie dostępu osobom niepełnosprawnym do całego budynku dworca za pośrednictwem wejść:

- od strony dworca autobusowego (strona wschodnia) do pasażu pieszego i poziomu antresoli (przez tzw. pochylnię wschodnią),
- od strony galerii handlowej do pasażu pieszego (strona zachodnia),
- od strony budynku zabytkowego dworca kolejowego (poprzez „pochylnię zachodnią”),
- z poziomu płyty parkingowej – za pomocą wind osobowych.

Według dokumentacji projektowej z poziomu „antresoli” oraz pasażu pieszego dworca osoby niepełnosprawne oraz z ograniczoną możliwością poruszania się miały zapewniony dostęp do pozostałych poziomów dworca za pośrednictwem wind osobowych. Ponadto pomiędzy poziomami pasażu pieszego i holu kasowego zapewniono możliwość poruszania się za pośrednictwem dwóch pochylni.

(dowód: akta kontroli str. 279-309)

Dojścia i wejścia do budynku dworca kolejowego posiadały oświetlenie, zgodnie z § 14 ust. 4 i § 64 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Od strony budynku zabytkowego dworca kolejowego zapewniono oświetlenie za pomocą lamp fluorescencyjnych zamontowanych w konstrukcji zadaszania „peronu retro” oraz „pochylni zachodniej”. Od strony wschodniej (dworca autobusowego) zastosowano oświetlenie lampami fluorescencyjnymi, zamontowanymi w konstrukcji zadaszania przed wejściem.

(dowód: akta kontroli str. 581)

Zgodnie z § 61 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, położenie drzwi wejściowych oraz kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych umożliwiały dogodnie warunki ruchu, w tym dla osób niepełnosprawnych.

Według projektu budowlanego dla osób niepełnosprawnych zapewnione miały być miejsca parkingowe zlokalizowane na istniejącym parkingu zlokalizowanym nad peronami (płyta „Centrum”). Projekt budowlany przewidywał dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych. Zgodnie z oświadczeniem podpisanym przez kierownika budowy, inżyniera kontraktu i koordynatora projektu wymogi TSI PRM miały być spełnione w tym zakresie poprzez wskazanie, że osoby niepełnosprawne będą korzystały z dotychczasowych parkingów. Projekt nie uwzględniał miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych bez karty parkingowej ani dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się (np. osoby z małymi dziećmi).

Według projektu budowlanego, w skład zadań inwestycyjnych uprzednio zrealizowanych w ramach zamierzenia inwestycyjnego KCK znajdowała się m.in. budowa płyty parkingowej „Centrum” wraz z rampą po stronie wschodniej. W związku z tym, projekt budowy dworca kolejowego Kraków Główny nie obejmował budowy parkingu dla samochodów.

(dowód: akta kontroli str. 73,81)

²⁴ Krakowskie Centrum Komunikacyjne.

Dokumentacja projektowa została przygotowana w 2005 r., a projekt budowlany został zatwierdzony w 2006 r., czyli przed publikacją TSI PRM. Jednakże w dokumentacji projektowej znajduje się oświadczenie podpisane przez Kierownika Budowy, Inżyniera Kontraktu i Koordynatora Projektu²⁵, według którego wymogi TSI PRM zostały spełnione w zakresie: parkingów dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (z adnotacją, że osoby niepełnosprawne korzystają z dotychczasowych parkingów), trasy wolnej od przeszkód, drzwi i wejść, posadzek, przeszkód przezroczystych, toalet i stanowisk do przewijania dzieci, mebli i urządzeń wolnostojących, kas biletowych, punktów informacyjnych, punktu obsługi klienta, oświetlenia, informacji wizualnej, drogowskazów, piktogramów informacyjnych, informacji dynamicznej, informacji mówionych (ogłaszanych), wyjść ewakuacyjnych, podjazdów, schodów ruchomych i wind.

(dowód: akta kontroli str. 73-74,80,224)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK projekt dworca kolejowego Kraków Główny, poprzez system wind osobowych i pochylni, zakładał rozwiązania zapewniające osobom o ograniczonej zdolności poruszania się dostępność do wszystkich poziomów stacji kolejowej, tj. poziomu szybkiego tramwaju, holu kasowego, pasażu pieszego, antresoli, peronów i płyty parkingowej. NIK zwraca uwagę, iż zaprojektowanym układzie węzła higieniczno-sanitarnego pod peronem V nie przewidziano rozwiązań umożliwiających w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej np. pożaru, samodzielną ewakuację osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim.

2. Realizacja inwestycji dotyczących modernizacji obiektów kolejowych i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Opis stanu
faktycznego

Według oświadczenia generalnego projektanta z 27 stycznia 2014 r. powierzchnie i kubatura obiektu przekazywanego do odbioru końcowego były zgodne z projektem budowlanym zatwierdzonym decyzją o pozwoleniu na budowę nr 15/B/2006 z 21 czerwca 2006 r. Wykonanie obiektu budowlanego zgodnie z niniejszym pozwoleniem zawarte było w oświadczeniu kierownika budowy z 17 stycznia 2014 r., potwierdzonym w tym samym dniu wpisem w dzienniku budowy inspektora nadzoru oraz decyzją Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Krakowie nr 109/2014 z 11 lutego 2014 r. w sprawie udzielenia pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego wraz z protokołem kontroli obowiązkowej nr WIB.771.1.8.2014 zakończonej budowy obiektu budowlanego z 30 stycznia 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 212-213)

Według dokumentacji powykonawczej, w trakcie realizacji budowy dworca, dokonano następujących zmian w zakresie inwestycji, mających na celu udostępnienie lub zwiększenie dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się:

- na poziomie szybkiego tramwaju powiększono powierzchnię toalety damskiej (przeznaczonej również dla osób niepełnosprawnych) i toalety męskiej (w tym dla osób niepełnosprawnych), zlikwidowano wewnętrzne wydzielenie w pomieszczeniu matki z dzieckiem oraz dodano w nim nowe drzwi z dostępem do pomieszczenia od drugiej strony,
- na poziomie antresoli wydzielono nowe pomieszczenie przewijalni dla dzieci.

(dowód: akta kontroli str. 214-223)

Realizację inwestycji zgodnie z dokumentacją projektową potwierdzały: świadectwo przejścia całości robót z 14 lutego 2014 r., protokół usunięcia usterek z 19 marca 2014 r., porozumienie z wykonawcą z 17 lipca 2014 r., dziennik budowy, pozwolenie na użytkowanie

²⁵ Oświadczenie nie zawiera daty jego złożenia.

wraz z protokołem obowiązkowej kontroli Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 75.259-278,444-453,471, 500)

W załączniku 1 do świadectwa przejścia całości robót z 14 lutego 2014 r. stwierdzono: całkowity brak pętli indukcyjnych oraz interkomów w kasach, konieczność skontrolowania działania instalacji przyzywowej w pomieszczeniu dla niepełnosprawnych oraz małą ilość oznaczeń dla osób niepełnosprawnych. Termin usunięcia wad ustalono na 28 lutego 2014 r. W protokole odbioru wad z 19 marca 2014 r nie wskazano dalszego występowania usterek ujętych w świadectwie przejścia całości robót z 14 lutego 2014 r. Zgodnie z porozumieniem dotyczącym realizacji i rozliczenia umowy zawartym 17 lipca 2014 r pomiędzy PKP SA a wykonawcą, jedyną kwestią sporną między stronami pozostawał standard wykonania przez wykonawcę posadzek holu kasowego i pasażu pieszego, nie odnoszący się do przystosowania obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością poruszania się.

Prezes Zarządu PKP SA wskazał, iż usunięcie wad i usterek odnoszących się do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, potwierdzał protokół odbioru wad sporządzony 19 marca 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 75-79, 471, 480-500)

W okresie od 14 sierpnia 2014 r. do 11 stycznia 2017 r. wykonano 11 przeglądów gwarancyjnych²⁶, co udokumentowane zostało w protokołach przeglądów. W przypadku wystąpienia usterek, w protokołach wskazywano, iż są one usuwane na bieżąco, bądź wskazywano termin i sposób dalszego postępowania. W jednym przypadku (protokół przeglądu gwarancyjnego z 22 września 2016 r.) stwierdzono, iż wykonawca przekroczył termin usunięcia usterki polegającej na niesprawności schodów ruchomych prowadzących na peron IV.

(dowód: akta kontroli str. 501-514)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK dokumentacja powykonawcza inwestycji potwierdzała przeprowadzenie weryfikacji zakresu oraz jakości wykonanych robót pod kątem zgodności z dokumentacją projektową.

3. Osiągnięte w wyniku modernizacji efekty w zakresie dostępności obiektów dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Opis stanu
faktycznego

Położenie drzwi wejściowych do budynku dworca kolejowego Kraków Główny a także kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych stwarzały dogodne warunki poruszania się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności poruszania się,²⁷ stosownie do § 61 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Trasa wolna od przeszkód była oznaczona przy pomocy ścieżek dotykowych (prowadzących) i opisów w alfabecie Braille'a umieszczonych na poręczach schodów prowadzących z pasażu pieszego na perony, stosownie do pkt. 4.1.2.3.2 załącznika do TSI PRM. Opisy umieszczone zostały na prawych poręczach schodów od strony pasażu pieszego. Od strony peronów poręcze nie były wyposażone w niniejsze opisy. Na dworcu nie stosowano znaków dźwiękowych, mówiących i map w alfabecie Braille'a.

Na całym terenie dworca zastosowano jednolity system listew prowadzących. Oprócz tego na powierzchni pasażu pieszego zamontowane były płyty podłogowe z podłużnymi

²⁶ Przeglądy gwarancyjne dworca kolejowego Kraków Główny zostały przeprowadzone w dniach: 14 sierpnia 2014 r., 14 listopada 2014 r., 13 lutego 2015 r., 15 maja 2015 r., 17 sierpnia 2015 r., 16 listopada 2015 r., 15 marca 2016 r., 30 czerwca 2016 r., 22 września 2016 r., 15 grudnia 2016 r., 9-11 stycznia 2017 r

²⁷ Budynek dworca kolejowego Kraków Główny wyposażony był w następujące drzwi wejściowe: od strony zachodniej drzwi prowadzące od galerii handlowej i od tzw. „pochylni zachodniej”, oraz od strony wschodniej drzwi prowadzące od placu przy dworcu autobusowym MDA przy ul. Bosackiej oraz od tzw. „pochylni wschodniej”.

wyźłobieniami, które nie stanowiły ścieżek prowadzących. W opinii osoby niewidomej²⁸ zastosowanie takich płyt wpływało na nią dezorientująco.

Prezes Spółki wskazał, że montaż przedmiotowych płyt z wyźłobieniami został uzgodniony z Komisją ds. dostępu osób niepełnosprawnych do obiektów użyteczności publicznej.²⁹ Ciągłość listew prowadzących została zachowana na odcinkach od wejść na dworzec od strony galerii handlowej i dworca autobusowego do skrajnych kas biletowych. Listwy prowadzące od „pochylni zachodniej” na antresoli kierowały do wind na perony I i II oraz do nieczynnych kas biletowych zlokalizowanych od tej strony. Listwy od strony dworca autobusowego prowadziły do windy na peron V oraz do zlokalizowanych przy niej nieczynnych kas biletowych.

W pasażu pieszym dworca kolejowego ścieżka prowadząca od wejścia od strony dworca autobusowego zaczynała się na linii drzwi. Jej początek był umiejscowiony przy skrajnych drzwiach od strony północnej. Poprowadzona była równolegle względem linii drzwi wejściowych na dworzec w odległości pozwalającej na swobodne przemieszczenia się za jej pośrednictwem osobie niewidomej³⁰ w kierunku pochylni dla osób niepełnosprawnych zlokalizowanej przy schodach prowadzących na peron V. Ulokowanie ścieżki i poruszanie się za jej pomocą nie sprawiało problemów osobie niewidomej. Od wejścia od strony galerii handlowej ścieżka prowadząca zaczynała się od środkowych drzwi i prowadziła równolegle względem linii drzwi wejściowych (w poprzek kierunku poruszania się osób wchodzących i wychodzących) do pochylni dla osób niepełnosprawnych od strony peronu II.

Na poziomie holu kasowego ścieżki prowadzące od obu pochylni biegnęły do skrajnych kas biletowych (dwóch od strony zachodniej i jednej od strony wschodniej).

W budynku dworca zostały rozmieszczone elementy z oznakowaniem punktowym w postaci guzków (pola uwagi). Na poziomie antresoli pola uwagi w kształcie krzyża znajdowały się na wysokości wejść do wind. Analogiczne pola uwagi w kształcie krzyża rozmieszczono w pasażu pieszym, na wysokości schodów prowadzących z pasażu na poszczególne perony. Ponadto, pole uwagi na poziomie antresoli pod peronem I miało kształt linii łamanej. Wejścia do wind na poziomie pasażu pieszego, antresoli i holu kasowego były zaopatrzone w pola uwagi.

(dowód: akta kontroli str. 13-16,33-40)

W całym budynku dworca kolejowego Kraków Główny, w tym na trasie wolnej od przeszkód zastosowane zostało oświetlenie. Na terenie budynku dworca rozmieszczono interkomowe stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS. Urządzenia te były koloru jaskrawo pomarańczowego.

(dowód: akta kontroli str. 15,468)

Zgodnie pkt 4.1.2.8 załącznika do TSI PRM meble i inne urządzenia wolnostojące zlokalizowane na terenie dworca kontrastowały z tłem, oraz posiadały zaokrąglone brzegi. Zostały też rozmieszczone w miejscach, gdzie nie przeszkadzały osobom niewidzącym, niedowidzącym, lub osobom z innymi niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

Kasy na dworcu kolejowym zlokalizowane były w holu kasowym, pod antresolą. Ponadto na antresoli znajdowały się zapasowe pomieszczenia kasowe, gotowe do uruchomienia w przypadku wzmożonego ruchu pasażerskiego. W ramach zespołów kas biletowych na poziomie holu kasowego i na poziomie antresoli znajdowały się kasy z obniżonym blatem, przystosowane do obsługi osób poruszających się na wózku inwalidzkim, co było zgodne z pkt. 4.1.2.9.1 załącznika do TSI PRM. Zgodnie z pkt 4.1.2.9.1 załącznika do TSI PRM innym osobom o ograniczonej zdolności poruszania się zapewniono alternatywne miejsca

²⁸ Osoba niewidoma powołana przez NIK na stanowisko specjalisty w ramach przeprowadzonych 15 maja 2018 r. oględzin dworca kolejowego Kraków Główny w zakresie jego dostosowania do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących.

²⁹ Przedstawiciele związków i stowarzyszeń osób niepełnosprawnych wchodzący w skład komisji: Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób Niepełnosprawnych, Dyrektor Specjalnego Ośrodka Szkolno-wychowawczego dla dzieci niewidomych i słabowidzących w Krakowie, Trener poruszania się w przestrzeni osób z dysfunkcją wzroku, przedstawicielka Polskiego Związku Głuchoniemych.

³⁰ Osoba niewidoma powołana przez NIK na stanowisko specjalisty w ramach przeprowadzonych 15 maja 2018 r. oględzin dworca kolejowego Kraków Główny w zakresie jego dostosowania do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących.

do siedzenia w holu kasowym bądź w zlokalizowanym w ciągu pomieszczeń kasowych Centrum Obsługi Klienta PKP Intercity.³¹

W kasach nr 1 i 19 znajdowały się systemy wspomagania słuchu w postaci pętli indukcyjnych. Kasy zostały oznaczone piktogramem informującym o wyposażeniu je w pętlę indukcyjną, zgodnie z pkt 4.1.2.11.1 załącznika do TSI PRM. Pętle w obydwu kasach były sprawne i zapewniały bardzo dobrą słyszalność komunikatów głosowych. Ponadto oznaczenie pętli indukcyjnej znajdowało się w okienkach kas nr 9 i 18. Kasa nr 1 przystosowana do obsługi osób niepełnosprawnych była czynna całodobowo, natomiast kasa nr 19 – od godz. 5:20 do godz. 16:40.

(dowód: akta kontroli str.41,43,50-53,58-60)

Automaty do sprzedaży biletów w pasażu pieszym dworca były zlokalizowane w miejscach dostępnych dla osób niepełnosprawnych, jednakże obsługa górnej części panelu dotykowego urządzenia była utrudniona dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Osoba niepełnosprawna chcąc dotrzeć do panelu zmuszona była do wsparcia się na rękach. Analogiczna sytuacja występowała przy dokonywaniu zapłaty należności kartą płatniczą.

Prezes Zarządu wyjaśnił, iż automaty biletowe nie należą do PKP SA, lecz do najemcy – PKP Intercity, a PKP SA przygotowało jedynie miejsca na ich postawienie.

(dowód: akta kontroli str. 41,44,50-53,464)

Na terenie dworca kolejowego wszystkie toalety przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami były płatne. Zlokalizowane były na poziomie szybkiego tramwaju, pod peronami II i V. Toalety dla osób z niepełnosprawnościami były przystosowane do ruchu osób poruszających się na wózku inwalidzkim, posiadały odpowiednie poręcze a ich wymiary zapewniały swobodne manewrowanie wózkiem. Wewnątrz pomieszczeń toalet oraz na drzwiach brak było oznakowania dotykowego.

Prezes Zarządu wskazał, iż toalety na dworcu zostały wynajęte firmie zewnętrznej, która za nie odpowiadała. Dodał także, iż zostaną podjęte działania w celu uzupełnienia oznakowania.

(dowód: akta kontroli str. 15,33-40,42,50-53,465,581)

Włączniki światła w pomieszczeniach higienicznosanitarnych znajdowały się przy drzwiach prowadzących do tych pomieszczeń na wysokości, która w opinii osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim biorącej udział w oględzinach³² była dla niej odpowiednia.

Ponadto na terenie dworca zlokalizowano stanowiska do przewijania dzieci. Dwa stanowiska znajdowały się na poziomie antresoli, przy poczekalniach dla podróżnych. Były one sprawne i ogólnodostępne, opatrzone odpowiednią grafiką oraz posiadały przewijak zamontowany wysokości zgodnej z pkt 4.1.2.7.2 załącznika do TSI PRM. Trzeci przewijak ogólnodostępny znajdował się obok toalety damskiej na poziomie szybkiego tramwaju, zlokalizowanej pod peronem II.

(dowód: akta kontroli str. 8-12)

Parking usytuowany nad peronami dworca kolejowego oddany był w dzierżawę firmie zewnętrznej na podstawie umowy z 28 kwietnia 2002 r.³³. W trakcie oględzin przeprowadzonych 20 kwietnia 2018 r. ustalono, iż na płycie parkingowej zostały zagwarantowane miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 279-309,469)

³¹ W którym można także nabyć bilety na przejazdy PKP Intercity.

³² Osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim powołana przez NIK na stanowisko specjalisty w ramach przeprowadzonych 17 maja 2018 r. oględzin dworca w zakresie jego dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo.

³³ Akt notarialny Rep. A nr 9038/2002.

Urządzenia dźwigowe na terenie dworca zapewniały komunikację pomiędzy płytą parkingową, peronami i pasażerem pieszym³⁴. Wszystkie windy były sprawne³⁵. We wszystkich kabinach zainstalowano komunikaty głosowe, które jednak były słabo słyszalne. Przyciski w kabinach windowych umieszczone na panelu ściennym obok numeru poziomu posiadały oznaczenie w alfabecie Braille'a, lecz bez opisu poziomu. Opis w alfabecie Braille'a odpowiadał stanowi faktycznemu. W windzie przy peronie V opis przycisku w alfabecie Braille'a odnoszący się do poziomu (-1) był mało czytelny wskutek wytarcia. We wszystkich windach na panelu ściennym była zamieszczona informacja, iż w przypadku wzywania pomocy przycisk powinien być wciśnięty przez 5 sekund. Tej informacji nie wykonano w alfabecie Braille'a. Ponadto, we wszystkich kabinach przyciski alarmowe z wypukłym symbolem dzwonka były dla osoby niewidomej nierozpoznawalne.

Prezes Zarządu PKP SA wyjaśnił, iż windy finansowała i dostarczyła firma zewnętrzna na podstawie umowy z PKP SA partycypująca w realizacji dworca podziemnego i parkingu na płycie „Centrum”. Jej działalność kontynuuje inny podmiot. Obie firmy sprowadziły dźwigi osobowe wraz z całym wyposażeniem. Ponadto, w wyjaśnieniu Prezes Zarządu PKP SA wskazał, że awaria polegająca na słabej słyszalności komunikatów głosowych w windach została zgłoszona operatorowi wind w celu jej usunięcia.

Serwisem urządzeń windowych zajmowała się firma, która była odpowiedzialna m.in. za uwolnienie pasażerów z windy w wypadku jej awarii. Określony w umowie, przewidywany czas uwolnienia pasażerów wynosił 30 minut od zgłoszenia.³⁶

(dowód: akta kontroli str. 14-15,33-40,467,580)

Na terenie dworca znajdowała się jedna elektryczna platforma schodowa, umożliwiającą przemieszczenie się osobie na wózku z poziomu pasażu pieszego na poziom holu kasowego. Platforma była obsługiwana przez pracowników ochrony dworca. Skorzystanie z niej było możliwe jedynie po telefonicznym skontaktowaniu się ze służbami dworca. Samodzielna obsługa przez osobę niepełnosprawną nie była możliwa. Ponadto, platforma posiadała zabezpieczenia uniemożliwiające wypadnięcie z niej wózka (opuszczane poręcze i ograniczniki wjazdu).

Prezes Zarządu PKP SA wyjaśnił, iż platforma dla osób niepełnosprawnych była obsługiwana przez przeszkolony personel – ochronę dworca, a osoba chcąc skorzystać z urządzenia mogła poinformować o tym drogą telefoniczną, jak również bezpośrednio zgłosić się do pracownika ochrony obecnego w holu kasowym. Ponadto Prezes Zarządu PKP SA wskazał, że dworzec jest chroniony całodobowo.

Biorąc pod uwagę, że nie każda osoba musi posiadać telefon za pośrednictwem którego mogłaby się skontaktować z ochroną dworca (w przypadku jej nieobecności przy platformie schodowej) zastosowane rozwiązanie zdaniem NIK, stanowi dodatkowe utrudnienie dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim.

(dowód: akta kontroli str. 42,45,50-53)

Schody prowadzące z budynku dworca na poszczególne perony, a także schody łączące poszczególne poziomy dworca (antresolę, hol kasowy, pasaż pieszy) zostały wyposażone w pasy ostrzegawcze (guzki) przed wejściem na schody na całej ich szerokości, zgodnie z pkt 4.1.2.15 załącznika do TSI PRM. W pasy guzków nie zostały natomiast wyposażone znajdujące się w ciągu tych schodów tzw. spoczniki. „Pochylnia zachodnia” prowadząca na antresolę dworca nie była wyposażona w pas ostrzegawczy (guzki) na jej początku i końcu, za wyjątkiem tej części pochylni, która była ograniczona z dwóch stron podwójnymi poręczami. Ponadto pasy ostrzegawcze nie zostały zastosowane obydwu stron wejść na pochylnie łączące pasaż pieszy z holem kasowym. Jedynym oznakowaniem czytelnym dla osoby niewidomej w tym miejscu były listwy prowadzące ułożone w poprzek wyjścia z pochylni.

(dowód: akta kontroli str. 13,15,33-40)

³⁴ Dotyczy wind należących do PKP SA (5 szt.). Oprócz tych wind, na terenie dworca znajduje się pięć wind należących do PKP PLK SA, które zapewniały komunikację pomiędzy płytą parkingową, peronami, antresolą i holem kasowym, a dodatkowo – windy przy peronach I i V obsługiwały także poziom szybkiego tramwaju. Tym samym, windy na terenie dworca zapewniały osobom niepełnosprawnym dostęp do wszystkich jego kondygnacji użytkowych.

³⁵ Ustalono na podstawie oględzin dokonanych w dniach: 15 maja 2018 r. oraz 17 maja 2018 r.

³⁶ Na podstawie § 3 ust. 5 umowy nr KNKr11.022.BU.7072.2017 z 13 marca 2017 r.

Pochylnie łączące hol kasowy z pasażem pieszym wyposażone były w poręcze po obydwu stronach, na dwóch poziomach, zgodnie z § 298 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Sposób wykonania tych pochylni pozwalał osobie niepełnosprawnej poruszającej się na wózku na łatwe ich pokonanie. W przypadku schodów położonych po południowej stronie pasażu prowadzących na perony, ich wewnętrzna poręcz stanowiła jeden ciąg w całości przebiegu. Schody prowadzące z pasażu pieszego na perony od strony północnej były wyposażone w poręcze nie stanowiące jednego ciągu. W skład ciągów pieszych łączących dworzec z peronami, parkingami i przystankami komunikacyjnymi nie wchodziły podjazdy w ciągu schodów.

(dowód: akta kontroli str. 15,33-41,50-53)

Automatyczny system otwierania drzwi wejściowych do budynku dworca, publicznie dostępne dźwigi osobowe, platforma schodowa oraz schody ruchome były sprawne oraz dostępne dla osób niepełnosprawnych. Parametry kabin windowych (szerokość, wysokość, długość, wysokość poręczy, umiejscowienie panelu sterującego) były prawidłowe, tj. zgodne z § 193 ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Umożliwiały osobie niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim na swobodne manewrowanie. Kabin windy posiadały system przywołujący obsługę. W system taki nie była wyposażona platforma schodowa. Korzystanie z niej było możliwe w obecności pracowników ochrony dworca, po uprzednim telefonicznym skontaktowaniu się z nimi.

Prezes Spółki wskazał, iż na terenie dworca kolejowego była zapewniona ochrona całodobowo, a ponadto oprócz platformy schodowej dostęp z poziomu pasażu pieszego do holu kasowego zapewniony był przez dwie pochylnie.

(dowód: akta kontroli str. 42,464)

Sprzęt, przejścia i instalacje przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózkach inwalidzkich były odpowiednio oznaczone piktogramami, za wyjątkiem toalet przystosowanych dla osób na wózkach, gdzie brak było oznaczenia graficznym symbolem przedstawiającym poręcz w położeniu uniesionym i opuszczonym. Zastosowane symbole graficzne i piktogramy były widoczne. W jednym miejscu obok siebie stosowano nie więcej niż pięć piktogramów razem ze strzałką kierunkową, co było zgodne z pkt. 4.1.2.11.1 załącznika do TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 42,47,50-53,63-67)

W holu kasowym dworca rozmieszczone były tablice dotykowe z informacją pasażerską. Tablice te usytuowano w miejscach dostępnych dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, jednakże na wysokości gdzie górna część panelu dotykowego była mało widoczna dla osoby niepełnosprawnej siedzącej na wózku inwalidzkim. Prezes Spółki wskazał, że przed oddaniem dworca kolejowego do użytkowania generalny projektant przeprowadził konsultacje z przedstawicielami związków i stowarzyszeń osób niepełnosprawnych. Dodał, iż nie wnieśli oni uwag w przedmiotowym zakresie, co zostało potwierdzone w protokole z 8 stycznia 2014 r. którzy nie mieli uwag w tym zakresie.

NIK zwraca uwagę, iż przedmiotem wizytacji budowy dworca kolejowego przez Komisję ds. dostępu osób niepełnosprawnych do obiektów użyteczności publicznej nie były panele dotykowe urządzeń informacji pasażerskiej

(dowód: akta kontroli str. 41,50-53,463-478)

Punkt informacyjny zlokalizowany w holu kasowym posiadał częściowo obniżony blat, stwarzający dogodne warunki obsługi osób poruszających się na wózkach, zgodnie z pkt 4.1.2.9.1 załącznika do TSI PRM. Ponadto, informacje wizualne przekazywane podróżnym były czytelne w istniejących na terenie dworca warunkach oświetlenia, oraz były spójne z komunikatami podawanymi głosowo.

(dowód: akta kontroli str. 42,50-53)

Pomoc dla osób niepełnosprawnych była zapewniona przez pracowników ochrony dworca, na podstawie umowy zawartej z agencją ochrony. Zapisy tej umowy obligowały agencję ochrony do świadczenia usług związanych z pomocą osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wraz z ich bagażem w poruszaniu się po całym terenie

dworca łącznie z przejściami i peronami. Z przeprowadzonych oględzin wynika, iż pracownicy ochrony udzielali pomocy osobom niepełnosprawnym i ograniczonej możliwości poruszania się m.in. przy obsłudze elektrycznej platformy schodowej, po wezwaniu pomocy przy pomocy przycisku alarmowego w toaletach.

(dowód: akta kontroli str. 9,41-42,465)

Na terenie dworca przewidziano następujące drogi ewakuacyjne:

- z poziomu antresoli: przez „pochylnię wschodnią” i „pochylnię zachodnią”;
- z poziomu pasażu pieszego: od strony zachodniej: schodami prowadzącymi do drogi technicznej obok budynku galerii handlowej, od strony wschodniej – drzwiami od strony dworca autobusowego, znajdującymi się na poziomie pasażu;
- z poziomu holu kasowego: od strony zachodniej schodami na poziom pasażu pieszego, od strony wschodniej schodami na poziom antresoli,
- z toalet pod peronem II na poziomie szybkiego tramwaju: schodami na poziom pasażu pieszego³⁷; z toalet pod peronem V, schodami prowadzącymi na poziom holu kasowego.

W przypadku wystąpienia pożaru windy na terenie dworca miały dotrzeć do najbliższego poziomu i otworzyć drzwi, a wyznaczeni pracownicy dworca mieli sprawdzić czy tak się stało i ewentualnie podjąć niezbędne kroki. Ponadto, w takim przypadku drzwi automatyczne powinny zapewniać samoczynne otwarcie i zablokowanie w pozycji otwartej.

(dowód: akta kontroli str. 9,50-53,92,175,185-187)

Systemy wspomaganie słuchu z pętlą indukcyjną były zainstalowane w punktach SOS, oraz kasach nr 1 i 19. Wszystkie punkty SOS oraz kasy nr 1 i 19 posiadały oznaczenie pętli indukcyjnej, zgodnie z pkt 4.2.2.8.2.2 załącznika do TSI PRM. Takie samo oznaczenie znajdowało się na nieczynnych kasach nr 9 i 18. Wszystkie systemy wspomaganie słuchu z pętlą indukcyjną były sprawne. Pętli indukcyjne w kasach nr 1 i 19 w opinii powołanego przez NIK specjalisty³⁸ zapewniały bardzo dobrą słyszalność komunikatów głosowych. W przypadku urządzeń SOS występowały zakłócenia w słyszalności komunikatów operatora, niemniej jednak po dopytaniu były one zrozumiałe dla specjalisty.

W punkcie informacyjnym dworca kolejowego świadczona była usługa tłumacza języka migowego, przy użyciu tabletu. Po odpowiednim ustawieniu tabletu usługa tłumacza migowego działała prawidłowo, zapewniając wzajemną widzialność rąk obydwu osób posługujących się językiem migowym. Gesty języka migowego były zrozumiałe dla specjalisty. W punkcie informacyjnym nie została zainstalowana pętla indukcyjna. W przestrzeni dworca brak było oznaczeń wskazujących iż w punkcie tym oferowane jest usługa tłumacza migowego. Jedyną informację o tym zamieszczono na przezroczystych drzwiach do punktu informacyjnego.

(dowód: akta kontroli str. 57-58)

W dokumentacji powykonawczej³⁹ znajdował się skrótowy opis wad i usterek w zakresie dostosowania obiektu dworca do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się. Stwierdzono w nim m.in. całkowity brak pętli indukcyjnych oraz interkomów w kasach oraz małą ilość oznaczeń dla osób niepełnosprawnych. W toku oględzin przeprowadzonych w ramach niniejszej kontroli stwierdzono, iż przedmiotowe usterki zostały wyeliminowane.

(dowód: akta kontroli str. 41,58,75-79,444-454)

Na terenie dworca kolejowego znajdowało się tzw. *pomieszczenie pomocy w nagłych przypadkach*, w którym można było umieścić osobę potrzebującą pomocy medycznej w oczekiwaniu na przyjazd pogotowia ratunkowego. Pomieszczenie to było przystosowane do udostępnienia go służbom medycznym, które w tym miejscu mogły udzielić pomocy osobie jej potrzebującej. W skład wyposażenia pomieszczenia wchodziły: defibrylator, wózek inwalidzki, nosze wraz z walizką do ich przenoszenia, apteczka i przenośny parawan. Ponadto w pomieszczeniu znajdowała się toaleta wraz umywalką, leżanka oraz szafka na leki.

(dowód: akta kontroli str. 597-602)

³⁷ Ponadto istniała możliwość wyjścia na teren przystanku szybkiego tramwaju.

³⁸ Osoba słabosłysząca posiadająca aparat słuchowy przystosowany do odbioru sygnału pętli indukcyjnej.

³⁹ Załącznik nr 1 do świadectwa przejścia całości robót z dnia 14 lutego 2014 r.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Trasa wolna od przeszkód na dworcu kolejowym nie spełniała wymagań wskazanych w pkt. 4.1.2.3.2 załącznika do TSI PRM w zakresie oznaczeń dla osób niewidomych, tj.:
 - listwy prowadzące w holu kasowym, pasażu pieszym oraz na antresoli, nie przebiegały na całej długości trasy wolnej od przeszkód,
 - na poziomie antresoli dworca kolejowego listwy kierunkowe nie zostały doprowadzone do: wind zapewniających komunikację z peronami III i IV, schodów pomiędzy poziomem antresoli a holem kasowym oraz pasażem pieszym jak również do poczekalni dla pasażerów,
 - na poziomie holu kasowego ścieżki kierunkowe prowadziły tylko do skrajnych kas biletowych nr 1, 18 i 19 przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych. Nie zostały natomiast poprowadzone do wind osobowych oraz schodów i pochylni łączących hol kasowy z poziomem antresoli i pasażem pieszym,
 - na poziomie pasażu pieszego dworca ścieżki kierunkowe nie zostały poprowadzone do wind osobowych jak również do schodów łączących ten pasaż z poziomem holu kasowego oraz z peronami,
 - zastosowane w pasażu pieszym oraz na antresoli pola uwagi (zespół stalowych guzków w kształcie krzyża) bez doprowadzających i odprowadzających od nich ścieżek kierunkowych były dezinformujące w wyniku czego osoba niewidoma natrafiająca na te pola otrzymywała nieczytelny przekaz o ich znaczeniu.
 - poręcze schodów (na początku ich biegu od strony peronów) prowadzących do pasażu pieszego dworca kolejowego nie posiadały informacji wykonanych w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym dokąd prowadzą. Informacji takich również nie zamieszczono na ścianach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie poręczy. W przedmiotowe informacje nie były wyposażone także poręcze pochylni łączących poziom pasażu pieszego i holu kasowego jak również poręcze schodów łączących hol kasowy z poziomami antresoli, pasażu pieszego oraz poziomem Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, na którym znajdowały się węzły sanitarne przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami. Prezes Zarządu wyjaśnił, iż założeniem lokalizowania ścieżek prowadzących było doprowadzenie osób niewidomych do hali dworcowej, kas i obsługi podróżnych. Stąd ścieżki zaczynały się od drzwi wejściowych od dworca autobusowego i placu przestrzeni publicznej wschodniej i od drzwi wejść od Galerii Krakowskiej i były poprowadzone poprzez pochylnie do hali operacyjnej i tam w holu do kas. W pasażu przejściowym wschód – zachód wykonane zostały „krzyże uwagi z guzkami” na skrzyżowaniach kierunków: ciąg pasażowy – schody na perony. Ponadto Prezes wskazał, iż nie było formalnego wymogu doprowadzenia ścieżek prowadzących do pól uwagi, a ich zastosowanie wynikało z inicjatywy architektów i ogólnej znajomości literatury w tym zakresie. Dodał także, iż obiekt przed zakończeniem budowy był wizytowany przez Komisję ds. dostępu osób niepełnosprawnych do obiektów użyteczności publicznej⁴⁰
- Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli zastosowane na dworcu kolejowym Kraków Główny ścieżki prowadzące pozwalały osobom niewidomym jedynie na dotarcie do kas biletowych oraz do trzech wind na poziomie antresoli dworca, natomiast zgodnie z zapisem pkt. 4.1.2.3.2 załącznika do TSI PRM, ścieżka dotykowa powinna przebiegać na całej długości trasy wolnej od przeszkód w zakresie której wymagania ogólne zostały wskazane w pkt. 4.1.2.3.1 niniejszej decyzji. Ponadto jeżeli w przebiegu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej na perony znajdują się poręcze lub ściany, na tylnej części poręczy lub na ścianie powinny być umieszczone krótkie informacje (np. numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym. W wyniku braku wdrożenia stosownych rozwiązań osoby niewidome poruszające się za pomocą laski z kulką nie miały zapewnionego komfortu poruszania się po dworcu kolejowym oraz dotarcia do peronów i poziomu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju.

(dowód: akta kontroli str. 13-40,73,205-210,457-458,466,578,580)

⁴⁰ Przedstawiciele związków i stowarzyszeń osób niepełnosprawnych wchodzący w skład komisji: Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób Niepełnosprawnych, Dyrektor Specjalnego Ośrodka Szkolno-wychowawczego dla dzieci niewidomych i słabowidzących w Krakowie, Trener poruszania się w przestrzeni osób z dysfunkcją wzroku, przedstawicielka Polskiego Związku Głuchoniemych.

2. Przed pierwszymi stopniami wszystkich schodów prowadzących z peronów od I do V do pasażu pieszego od strony północnej dworca kolejowego, nie zastosowano pasa w postaci guzków, rozpoznawalnego dotykami. W złożonym wyjaśnieniu Prezes Spółki nie wskazał przyczyn niezastosowania takiego rozwiązania.

Według pkt. 4.1.2.15 załącznika do TSI PRM, przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół, na całej szerokości schodów powinien być zainstalowany pas rozpoznawalny dotykami o szerokości przynajmniej 400 mm, kontrastujący z powierzchnią posadzki oraz w nią wkomponowany. Ponadto pas ten miał różnić się od pasów stosowanych przy ścieżkach dotykowych.

NIK zwraca uwagę, iż celem takiego rozwiązania jest przekazanie informacji (ostrzeżenia) osobom niewidomym o niebezpieczeństwie, której w opisanym przypadku ta grupa pasażerów została pozbawiona.

(dowód: akta kontroli str. 13-17, 24, 33-40,457,465)

3. Toalety dla osób niepełnosprawnych zlokalizowane na poziomie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju pod peronami II i V nie posiadały żadnego oznaczenia w alfabecie Braille'a. W toaletach zlokalizowanych pod peronem V widniała informacja, iż w godz. od 22:00 do 6:00 można z nich skorzystać po zgłoszeniu takiej potrzeby telefonicznie pod wskazanym numerem telefonu. Informacja nie była dostępna w alfabecie Braille'a. W toaletach znajdujących się pod peronem II zastosowano automat do pobierania opłaty, do którego monety należało wrzucać w odpowiedniej kolejności. Informację o tym zamieszczono na drzwiach toalety, lecz nie podano jej w alfabecie Braille'a. Brak oznakowania dotykowego pomieszczeń toalet dla osób niepełnosprawnych był niezgodny z zapisami pkt. 4.1.2.11.1 załącznika do TSI PRM.

Prezes Zarząd wskazał, iż toalety na dworcu zostały wynajęte podmiotowi zewnętrznemu i to on za nie odpowiada, niemniej zarządca dworca zwróci się do najemcy z prośbą o uzupełnienie oznakowania. Dodał także, iż przed oddaniem dworca do użytkowania generalny projektant przeprowadził konsultacje w zakresie dostępności obiektu dworca z przedstawicielami związków i stowarzyszeń osób niepełnosprawnych, którzy nie zgłosili uwag w tym zakresie.

NIK zwraca uwagę, że z protokołu wizytacji budowy dworca kolejowego, sporządzonego 8 stycznia 2014 r., przez Komisję ds. dostępu osób niepełnosprawnych do obiektów użyteczności publicznej wynika, iż nie dotyczyła ona oględzin węzłów sanitarnych. Zdaniem NIK, tworząc oznakowanie pomieszczeń toalet dla osób niepełnosprawnych nie dochowano należytej staranności. W efekcie niezastosowania oznakowania w alfabecie Braille'a, toalety stały się niefunkcjonalne dla osób niewidomych.

(dowód: akta kontroli str. 13-40,61-67,465,468,477-478)

4. Windy osobowe (będące w zarządzie PKP SA) wyposażone były w urządzenia emitujące komunikaty głosowe, których słyszalność była słaba. We wszystkich windach na panelu ściennym była zamieszczona informacja, iż w przypadku wzywania pomocy przycisk powinien być wciśnięty przez 5 sekund, jednakże informacji tej nie podano w alfabecie Braille'a. Ponadto, we wszystkich kabinach przyciski alarmowe z wypukłym symbolem dzwonka były wykonane w sposób niezapewniający rozpoznanie ich dotykami⁴¹.

Prezes Spółki wyjaśnił, iż windy finansowała i dostarczyła firma zewnętrzna na podstawie umowy z PKP SA partycypująca w realizacji dworca podziemnego i parkingu na płycie „Centrum”. Następnie jej działalność kontynuowała inna spółka, lecz obie firmy sprowadziły dźwigi wraz z całym wyposażeniem. Ponadto Prezes wskazał, że awaria polegająca na słabej słyszalności komunikatów głosowych w windach została zgłoszona operatorowi wind w celu jej usunięcia.

W ocenie NIK Spółka nie zachowała należytej staranności w zapewnieniu odpowiedniej słyszalności komunikatów oraz czytelności przycisków w kabinach windowych, co w konsekwencji utrudniło poruszanie się osobom z dysfunkcją narządu wzrokowego ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych. Ponadto niewykonanie opisu

⁴¹ Oględziny dworca kolejowego Kraków Główny przeprowadzone 15 maja 2018 r. przy udziale osoby niewidomej powołanej przez NIK na stanowisko specjalisty.

w alfabecie Braille'a, pozwalającego na wezwanie pomocy, było niezgodne z pkt 4.1.2.11.1 załącznika do TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 13-40,467)

5. Szerokość schodów zlokalizowanych po południowej stronie pasażu pieszego prowadzących na perony od I do V na odcinkach pomiędzy półpiętami, zmierzona od poręczy do krawędzi nawisu stropu wystającego ponad powierzchnię schodów wynosiła od 1 220 mm do 1 240 mm. Było to niezgodne z pkt 4.1.2.3.1 i 4.1.2.15 załącznika do TSI PRM, w myśl których wszystkie wolne od przeszkód trasy, schody, kładki dla pieszych i przejścia podziemne powinny mieć dostępną szerokość minimum 1 600 mm, natomiast minimalna wolna od przeszkód szerokość schodów na trasie głównej musi wynosić 1 600 mm między poręczami.

Prezes Zarządu wyjaśnił, iż schody wykonano zgodnie z warunkami krajowymi – § 68 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, wg którego minimalna szerokość użytkowa biegu schodów w budynkach użyteczności publicznej wynosi 1 200 mm.

NIK nie zgadza się z argumentacją Prezesa Spółki, gdyż według oświadczenia kierownika budowy, inżyniera kontraktu i koordynatora projektu trasa wolna od przeszkód spełniała wymogi TSI PRM w tym w zakresie jej szerokość min. 1600 mm. Ponadto w oświadczeniu stwierdzono, iż trasa ta została oznaczona guzkami, listwami kierującymi i tablicami w alfabecie Braille'a. NIK zwraca uwagę, iż poręcze przedmiotowych schodów posiadały opis w alfabecie Braille'a, co wskazuje iż były one elementem trasy wolnej od przeszkód i w związku z tym ich szerokość w całym przebiegu powinna wynosić min. 1 600 mm.

(dowód: akta kontroli str. 16, 33-40, 61-67, 73-74, 469)

6. Przeszkody przezroczyste na terenie dworca w postaci szklanych drzwi i ścian były oznaczone jednym pasem niebieskich lub białych kropek o zróżnicowanej średnicy. Pas ten znajdował się na wysokości od 1 400 mm do 1 600 mm na drzwiach przed schodami prowadzącymi z pasażu pieszego na perony i na drzwiach do antresoli od strony dworca autobusowego. Ponadto pas na drzwiach do poczekalni zlokalizowanych na antresoli i na sąsiadujących z nimi ścianach został umiejscowiony na wysokości od 1610 mm do 1770 mm. Taki sposób oznakowania drzwi i ścian przezroczystych był niezgodny z pkt 4.1.2.6 załącznika do TSI PRM, w myśl którego przezroczyste przeszkody na głównych trasach lub wzdłuż głównych tras, po których przemieszczają się pasażerowie, takie jak szklane drzwi lub przezroczyste ściany, powinny być oznaczone przynajmniej dwoma wyrazistymi pasami, na których widnieć będą znaki, symbole lub motywy dekoracyjne, umieszczonymi na wysokości od 1.500 mm do 2.000 mm (pierwszy pas) oraz od 850 mm do 1.050 mm (drugi pas).

Prezes Spółki wskazał, iż zastosowane oznaczenie przeszkód przezroczystych zostało przyjęte w uzgodnieniach z Zespołem ds. osób niepełnosprawnych.

Zdaniem NIK konsultacje mogą być formą pomocniczą w procesie projektowania i realizacji inwestycji, niemniej jednak nie mogą one zastępować norm ujętych w regulacjach prawnych.

(dowód: akta kontroli str. 10-12, 16, 25, 33-40, 63-67)

7. Na dworcu kolejowym nie zainstalowano urządzeń dźwigowych przystosowanych m.in. do transportu osób chorych na noszach. Wymiary kabin windowych, które funkcjonowały na terenie dworca nie pozwalały na transport tych osób. Było to niezgodne z § 193 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Zgodnie z uregulowaniem zawartym w niniejszym rozporządzeniu co najmniej jeden dźwig służący komunikacji ogólnej w budynku z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi powinien być przystosowany do przewozu m.in. osób chorych na noszach. Małopolski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Krakowie wydając decyzję o pozwoleniu na użytkowanie⁴² zakwalifikował dworzec

⁴² Decyzja nr 109/2014 z 11.02.2014 r.

kolejowy Kraków Główny jako obiekt budowlany kategorii XVII⁴³, tj. budynek dworca kolejowego. Prezes Spółki wyjaśnił, że w kompleksie budowlanym węzła przesiadkowego Centrum Komunikacyjne Krakowa, zapewniono bezpośredni dostęp komunikacji kołowej do każdej kondygnacji warstw poziomów funkcjonalnych.⁴⁴ Ponadto Prezes wskazał, iż windy osobowe zastosowane na dworcu kolejowym miały w stanie surowym szyby żelbetonowe i otwory w płytach konstrukcyjnych poziomów od roku 1990, tj. w trakcie realizacji konstrukcji tunelu tramwajowo – pieszego. Konstrukcja stalowa szybów była ograniczona możliwością wykonania otworów w płytach konstrukcyjnych peronów i w konstrukcji stalowej parkingu nad stacją. Nie można było uzyskać większych otworów niż wykonane. Dlatego zamontowano dźwigi dostosowane od przewozu osób niepełnosprawnych zgodnie z § 193 ust. 2 rozporządzenia.⁴⁵

NIK przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia Prezesa Spółki w związku z zaistniałymi okolicznościami braku technicznych możliwości wykonania dźwigu osobowego przystosowanego do transportu osób chorych na noszach.

(dowód: akta kontroli str. 61-67,480-489,673-674)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Najwyższa Izba kontroli zwraca uwagę, iż zmiany kierunku listew prowadzących na terenie dworca wykonane pod kątem 90 stopni⁴⁶ bez zastosowania pół uwagi, utrudniały sprawne poruszanie się za pośrednictwem laski z kulką. W miejscach zmiany kierunku ścieżki kulka obrotowa zamontowana na końcu laski wypadła z prowadnic, co obniżało komfort samodzielnego poruszania się osoby niewidomej po dworcu kolejowym.

(dowód: akta kontroli str. 14,33-40)

Ocena cząstkowa

NIK ocenia pozytywnie zapewnienie dostępu do wszystkich peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się pomiędzy wszystkimi poziomami dworca kolejowego oraz dotarcia do peronów i zlokalizowanego nad nimi parkingu. Na terenie dworca została stworzona trasa wolna od przeszkód, niemniej jednak nie spełniała ona wszystkich wymagań ujętych w TSI PRM. Dotyczyło to głównie funkcjonalności zastosowanych rozwiązań dla osób niewidomych co wpływało negatywnie na komfort korzystania przez nich z dworca kolejowego. W holu kasowym, pasażu pieszym oraz na antresoli, ścieżki prowadzące nie przebiegały na całej długości trasy wolnej od przeszkód oraz nie były połączone z polami uwagi, przez co nie stanowiły czytelnego przekazu dla korzystających z nich osób niewidomych. NIK zaznacza iż w szczególności ta grupa pasażerów miała znacznie obniżony komfort korzystania z węzłów sanitarnych wynikający z nie zastosowania tam żadnych opisów w alfabecie Braille'a. Ponadto zdaniem NIK brak przycisku wzywającego obsługę platformy schodowej funkcjonującej pomiędzy holem kasowym i pasażem pieszym obniżał jej funkcjonalność.

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 Kontroli⁴⁷, wnosi o:

- 1) wprowadzenie, w porozumieniu ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, stosownych rozwiązań w zakresie oznaczeń trasy wolnej od przeszkód ze szczególnym uwzględnieniem zachowania ciągłości i przebiegu ścieżek prowadzących jak również rozmieszczenia oznaczeń dotykowych na poręczach schodów i pochylni,

⁴³ Kategoria XVII obiektów budowlanych – budynki handlu, gastronomii i usług, takie jak: sklepy, centra handlowe, domy towarowe, hale targowe, restauracje, bary, kasyna, dyskoteki, warsztaty rzemieślnicze, stacje obsługi pojazdów, myjnie samochodowe, garaże powyżej dwóch stanowisk, budynki dworcowe

⁴⁴ Parking z bezpośrednim dojazdem na płycie centrum, perony – wjazdy bezpośrednie na każdy peron z obu stron, dworzec podziemny – wjazdy do dworca podziemnego poprzez otwory drzwiowe z przestrzeni publicznej wschodniej – możliwy jest tą drogą wjazd dla ruchu zaopatrzeniowego lokali komercyjnych, a także karetek pogotowia do wnętrza dworca.

⁴⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

⁴⁶ Za wyjątkiem pasażu pieszego w pobliżu wejście do galerii handlowej.

⁴⁷ Dz. U. z 2017 r., poz. 524 ze zm., dalej: *ustawa o NIK*

- 2) oznaczenie toalet, w porozumieniu ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, stosownymi informacjami w alfabecie Braille'a,
- 3) zastosowanie, w porozumieniu ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, pasów rozpoznawalnych dotykem przed pierwszym stopniem schodów prowadzących z peronów do pasażu pieszego od strony północnej dworca kolejowego,
- 4) stosowne uzupełnienie, w porozumieniu ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, oznakowania przeszkód przezroczystych występujących na terenie dworca kolejowego,
- 5) doprowadzenie do poprawy słyszalności komunikatów głosowych we wszystkich windach osobowych dworca kolejowego będących w zarządzie PKP SA,
- 6) wprowadzenie we wszystkich windach, będących w zarządzie PKP SA, opisu sposobu wezwania pomocy w alfabecie Braille'a oraz zapewnienie rozpoznawalności dotykem przycisku z symbolem dzwonka.

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 pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę 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 powyższej informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Kraków, dnia 24 lipca 2018 r.

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Krakowie

Jolanta Stawska

Kontrolerzy:

Hubert Brzozowski
Główny specjalista kontroli państwowej

Dariusz Jankowski
Starszy inspektor kontroli państwowej