



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Krakowie

LKR.410.005.02.2018  
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](mailto:lkr@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<sup>1</sup>

*Jednostka przeprowadzająca kontrolę* Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Krakowie

*Kontrolerzy*

1. Hubert Brzozowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/79/2018 z dnia 12 kwietnia 2018 r.
2. Dariusz Jankowski, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/82/2018 z dnia 16 kwietnia 2018 r.
3. Andrzej Salwiński, inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/80/2018 z dnia 12 kwietnia 2018 r

(dowód: akta kontroli str. 1-6)

*Jednostka kontrolowana* PKP Polskie Linie Kolejowe SA w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (Spółka lub PKP PLK SA).

*Kierownik jednostki kontrolowanej* Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA<sup>2</sup>

(dowód: akta kontroli str. 7-15)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

**Ocena ogólna<sup>3</sup>**

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli inwestycja<sup>4</sup> na stacji kolejowej Kraków Główny prowadzona przez PKP PLK SA i zakończona w 2012 r., zapewniła dostępność do wszystkich peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się z poziomu każdego z peronów na parking zlokalizowany nad peronami jak również na wszystkie poziomy dworca kolejowego. Ponadto zapewniona została możliwość ich ewakuacji z peronów stacji kolejowej.

Zdaniem NIK zastosowane rozwiązania komunikacyjne dla tej grupy pasażerów nie były jednak w pełni funkcjonalne, co wynikało zarówno z nieuwzględnienia w zrealizowanej inwestycji możliwych ogólnodostępnych rozwiązań, jak i błędów projektowych.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Od 31 marca 2016 r. 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.).

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Przebudowa stacji Kraków Główny obejmująca przebudowę peronów wraz ze ścianami osłonowymi, zadaszeniami, schodami na Płytkę Centrum oraz izolacją dworca podziemnego, nadbudowę sztybów trzech wind, przebudowę infrastruktury technicznej, tj. sieci wodociągowej, sieci kanalizacyjnej, sieci elektroenergetycznej, sieci teletechnicznej” na działkach nr 179/45, 179/46, 179/47, 179/43, 209/6, 180/7, obręb 8 Kraków – Śródmieście (teren zamknięty).

NIK zwraca uwagę, iż dokumentacja projektowa nie uwzględniała 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 prędkości<sup>5</sup> wprowadzonej w życie 1 lipca 2008 r. NIK nie kwestionuje stanowiska Spółki, że zgodnie z treścią pkt. 7.3.1 załącznika do TSI PRM, nie dotyczyła ona infrastruktury będącej przedmiotem odnowienia lub modernizacji w ramach kontraktu już zawartego lub będącego w końcowej fazie procedury przetargowej w momencie wejścia jej w życie. Niemniej jednak należy zauważyć, iż TSI PRM została opublikowana w marcu 2008 r. w dzienniku urzędowym UE, a umowę z wykonawcą projektów zawarto 18 czerwca 2008 r., co nie wykluczało możliwości zastosowania jej uregulowań w procesie projektowania i realizacji inwestycji. Ponadto nie posłkowano się również w trakcie realizacji inwestycji rozwiązaniami istniejącymi w polskim systemie prawnym, które zawarte były w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie<sup>6</sup>. Nie dołożono zatem należytej staranności aby zapewnić osobom z dysfunkcją wzroku optymalnych warunków poruszania się po peronach stacji kolejowej Kraków Główny.

NIK zwraca uwagę, iż dokumentacja projektowa nie precyzowała wymiarów odległości pomiędzy ścieżkami dotykowymi<sup>7</sup> dla osób niewidomych poruszających się przy pomocy laski z kulką a słupami, murami okalającymi schody prowadzące do tunelu „Magda”, ścianami poczekalni peronowych oraz szafami metalowymi zamocowanymi do powierzchni peronów. NIK negatywnie ocenia zlokalizowanie ścieżek prowadzących na peronach I, IV oraz V w taki sposób, iż narażały one osoby niewidome, poruszające się przy pomocy laski z kulką, na bezpośrednią kolizję z przeszkodami (słupy podtrzymujące konstrukcję zadaszzenia, ściana poczekalni peronowej, mur okalający schody prowadzące do tunelu „Magda” oraz metalowa szafa przymocowana do powierzchni peronu). Ponadto NIK negatywnie ocenia brak zgodności opisów przycisków sterujących kabin windowych wykonanych w alfabecie Braille’a z zamieszczonymi na nich oznaczeniami cyfrowymi i literowymi. Zdaniem NIK nieprawidłowe wykonanie oznakowania dotykowego w alfabecie Braille’a może znacząco utrudniać osobom niewidomym poruszanie się windami.

Na żadnym z peronów stacji kolejowej Kraków Główny nie dokonano zabezpieczenia otwartych stref znajdujących się pod schodami prowadzącymi na płytę parkingu, co w ocenie NIK narażało pasażerów (ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących) na zderzenie z podporami konstrukcyjnymi oraz obniżonym sklepieniem. Zdaniem NIK osoby z niepełnosprawnościami poruszające się na wózku inwalidzkim, otrzymywały niepełną informację o możliwości opuszczenia I peronu, ponieważ nie zastosowano tam piktogramów wskazujących drogę do tzw. tunelu bagażowego za pośrednictwem prowadzącej do niego pochylni.

NIK ocenia pozytywnie podjęcie przez Spółkę działań polegających na eliminacji nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie niniejszej kontroli, dotyczących funkcjonowania urządzeń SOS.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

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

Opis stanu faktycznego

Realizacja przebudowy stacji Kraków Główny była współfinansowana ze środków UE w ramach umowy o dofinansowanie nr POIS.07.03.00-00-015/11-00 z 29 listopada 2012 r. Planowany całkowity koszt realizacji projektu Zintegrowanego Systemu Transportu

<sup>5</sup> Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008 r., str. 72 ze zm., dalej: TSI PRM, uchylona z dniem 1 stycznia 2015 r.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2011 r., nr 144, poz. 859, dalej: rozporządzenie w sprawie obiektów budowlanych metra

<sup>7</sup> Dalej: ścieki dotykowe lub prowadzące

Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej<sup>8</sup> zgodnie z umową miał wynosić 216 111 tys. zł, a wysokość dofinansowania ze środków UE 121 611 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 612-637)

Projekt budowlany<sup>9</sup> zawierał opis dostępu osób z niepełnosprawnościami do modernizowanych peronów stacji kolejowej Kraków Główny. Komunikacja osób z niepełnosprawnościami pomiędzy poziomami peronów, płytą parkingu oraz poziomem dworca kolejowego zapewniona miała być przede wszystkim przez dźwigi osobowe. Dokumentacja projektowa zawierała charakterystykę ciągów pieszych umożliwiających dostęp do peronów od strony sąsiadujących ze stacją kolejową ulic i placów. Główny specjalista ds. doradztwa technicznego w Zespole ds. doradztwa technicznego Regionu Południowego PKP PLK SA wskazał, iż z uwagi na to, że całość przedsięwzięcia inwestycyjnego zawierała się w granicach działek stanowiących własność PKP PLK SA i nie wchodziło ono w bezpośrednią styczność z jakąkolwiek drogą miejską, nie dokonywano uzgodnień modernizacji peronów dworca kolejowego z zarządcami dróg miejskich.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,588)

Zakresem inwestycji została objęta modernizacja wszystkich pięciu peronów stacji kolejowej. Według projektu wykonawczego, z każdego z peronów miała być zapewniona możliwość ewakuacji schodami do tunelu pieszego „Magda”, oraz pochylniami do tunelu bagażowego. W przypadku wykrycia pożaru przez system sygnalizacji pożaru, wszystkie dźwigi osobowe miały być samoczynnie sprowadzane na poziom płyty parkingu<sup>10</sup> zlokalizowanego nad peronami. Drzwi kabin po osiągnięciu tego poziomu miały być samoczynnie otwierane i blokowane w tej pozycji. W przypadku zaniku zasilania, kabiny tych dźwigów miały wykonać ruch do najbliższego przystanku, a następnie samoczynnie otworzyć drzwi i zablokować je w pozycji otwartej. Warunki ochrony przeciwpożarowej określał tom 16 dokumentacji projektowej, sporządzony przez projektanta głównego oraz rzeczoznawcę ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych. Główny specjalista ds. doradztwa technicznego w Zespole ds. doradztwa technicznego Regionu Południowego PKP PLK SA wyjaśnił, iż nie dokonywano odrębnych uzgodnień z Państwową Strażą Pożarną w zakresie dostępności do peronów stacji.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,95-116,117-129,588)

Według dokumentacji projektowej odległość krawędzi peronów od osi toru miała wynosić od 1,725 m do 1,870 m, co było zgodne z § 98 ust. 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>11</sup>. Wszystkie perony na swych końcach położone były wzdłuż torów łukowych, co wymuszało zwiększenie odległości krawędzi peronu od osi toru ze względu na skrajnię taboru. Zaprojektowana wysokość peronu w stosunku do płaszczyzny główki szyny na wszystkich peronach i w każdym ich miejscu miała wynosić 0,76 m, co było zgodne z § 98 ust. 8 rozporządzenia MTiGM.

(dowód: akta kontroli str. 16-23)

Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) zawierała wymogi dotyczące m.in. nierówności poprzecznych, natomiast nie określała dopuszczalnych odchyień dla wysokości peronu oraz odległości krawędzi peronu od osi toru. Dyrektor Biura Audytu i Kontroli wskazał, że dopuszczalne odchylenia określone w tym zakresie wynikają z wewnętrznych przepisów obowiązujących w PKP PLK SA tj. Tablica 2, załącznika nr 13

<sup>8</sup> Projekt Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej w ramach działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych priorytet VII Transport Przyjazny Środowisku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, w którego skład wchodziły cztery zadania: Przebudowa stacji Kraków Główny wraz z robotami dotyczącymi węzła przesiadkowego; Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek; Budowa parkingu Park & Ride w Wieliczce; Zabudowa systemu informacji podróżnych, monitoringu oraz oznakowania węzła przesiadkowego na stacji Wieliczka i przystanku osobowym Kraków Łagiewniki

<sup>9</sup> Tom 5.1, część: Plan zagospodarowania terenu – opis techniczny.

<sup>10</sup> Parking otwarty.

<sup>11</sup> Dz. U. nr 151, poz. 987 ze zm., dalej: rozporządzenie MTiGM

Instrukcji Id-1<sup>12</sup>. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli dodał, że wysokość krawędzi peronu nad główkę szyny określona w § 98 ust. 8 rozporządzenia MTiGM w latach projektowania i realizacji modernizacji stacji Kraków Główny musiała odpowiadać wymogom skrajni budowli, którą wraz z wybranymi parametrami wolnej przestrzeni stosowanymi na istniejących liniach kolejowych regulowały postanowienia Polskiej Normy PN-69-K-02057. W STWiORB wskazano, iż wszelkie roboty ujęte w niniejszej specyfikacji należy wykonać w oparciu o aktualnie obowiązujące normy i przepisy.

(dowód: akta kontroli str. 24-94,140-150,505-511,592-603)

Według dokumentacji projektowej, dostęp do wszystkich peronów miał być zapewniony poprzez windy osobowe, pochylnie prowadzące do tunelu tzw. bagażowego oraz schody zapewniające komunikację z przejściem podziemnym pod torami (tunel „Magda”). Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA wyjaśnił, iż schody prowadzące z tunelu „Magda” na perony nie były przewidziane do przebudowy, a jedynie ich nawierzchnia miała być odnowiona w ramach estetyzacji stacji. Dodatkowo miały być zastosowane nacięcia przeciwpoślizgowe na noskach stopnic. Pochylnie prowadzące z tunelu tzw. bagażowego na każdy peron miały być wyposażone w balustrady z pochwytnymi w wariancie dla osób z niepełnosprawnościami. Projektowane nachylenie pochylni miało wynosić 10% i nie przewidywano na nich zastosowania spoczników. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż tunel tzw. bagażowy nie był zasadniczo przewidziany do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a same pochylnie wykorzystywane były dla przewozu wózków bagażowych i pocztowych. W trakcie modernizacji nie projektowano wprowadzenia spoczników z uwagi na fakt, iż wówczas nachylenie pochylni wzrosłoby do 15 – 20%.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,490-504)

W ramach modernizacji peronów stacji kolejowej Kraków Główny, przewidywano wymianę pierwszej i ostatniej stopnicy i podstopnicy w każdym biegu schodów prowadzących z tunelu „Magda” na perony na kontrastową, ułatwiającą poruszanie się osób słabowidzących. Ponadto planowano wyposażenie ich w dwa nacięcia rowkowe zabezpieczające przed poślizgnięciem. Od strony północnej przejście podziemne tzw. tunel bagażowy skomunikowany był z peronami za pomocą pochylni.

(dowód: akta kontroli str. 16-23)

Dokumentacja projektowa nie została sporządzona na podstawie wymogów TSI PRM odnoszących się do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA wyjaśnił, iż w ramach inwestycji nie stosowano TSI PRM, ponieważ według jej zapisu w punkcie 7.3.1 załącznika nie dotyczyła infrastruktury będącej przedmiotem odnowienia lub modernizacji w ramach kontraktu już zawartego lub będącego w końcowej fazie procedury przetargowej w momencie wejścia jej w życie. Decyzja TSI PRM weszła w życie 1 lipca 2008 r., a umowa z wykonawcą projektów została podpisana 18 czerwca 2008 r. Jednocześnie Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, że w ramach inwestycji zaprojektowano żółte pasy bezpieczeństwa z płytek z guzkami o szerokości 30 cm wzdłuż krawędzi peronowych oraz trasy z płytek z rowkami (szerokość 30 cm) dla osób z dysfunkcją wzroku poruszających się za pomocą laski z kulką. Ponadto wskazał, że w latach 2008-2012 nie było obowiązujących krajowych przepisów dotyczących m. in. tworzenia trasy wolnej od przeszkód. NIK nie podziela stanowiska Zastępcy Dyrektora Audytu i Kontroli w zakresie braku obowiązujących krajowych przepisów dotyczących tworzenia trasy wolnej od przeszkód. We wskazanym okresie czasu zostało wydane rozporządzenie w sprawie obiektów budowlanych metra. Została w nim ujęta m.in. definicja oraz wymagania dotyczące trasy wolnej od przeszkód.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,490-504)

Na terenie stacji kolejowej Kraków Główny nie zastosowano przejść przez tory kolejowe dla podróżnych. W dokumentacji projektowej przewidziano pas bezpieczeństwa o szerokości

---

<sup>12</sup> Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.

1 m licząc od krawędzi peronu. Po stronie przeciwległej do krawędzi każdego z peronów zaprojektowano wyznacznik bezpieczeństwa (pas o gruzelkowej fakturze równoległy do krawędzi każdego z peronów na całej ich długości) w kolorze żółtym. Szerokość pasa bezpieczeństwa oraz jego oznakowanie było zgodne z wymogami § 98 ust. 11 i 12 rozporządzenia MTiGM.

Dokumentacja projektowa nie zawierała informacji na temat trasy wolnej od przeszkód. Wskazano w niej natomiast miejsce i przebieg pasa wyróżnika z rowkami na łaskę z kulką min. przy linii słupów, kiosków gastronomiczno-handlowych oraz wiat poczekalni peronowych. Według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Biura Audytu i Kontroli, projekt nie przewidywał spełnienia wymagań decyzji TSI PRM w zakresie trasy wolnej od przeszkód, ponieważ nie zachodziła konieczność stosowania przepisów w niej zawartych. Zastosowane na peronach płyty granitowe miały być uszorstkowane a wzdłuż krawędzi peronów zaprojektowano wykonanie nacięć (rowków) mających spełniać rolę dodatkowego zabezpieczenia przeciwpoślizgowego. Nawierzchnia peronów miała spełniać tym samym wymagania zawarte w § 98 ust. 18 rozporządzenia MTiGM. Projekt nie przewidywał oznaczenia końca peronu znakami wizualnymi i dotykowymi oraz oznaczenia przeszkód przezroczystych. Dokument ten zakładał szarą nawierzchnię peronów wykonaną z granitu „BORÓW” (płomieniowanego). Obudowy kiosków gastronomiczno-handlowych miały być w kolorze RAL 5005 (niebieski sygnałowy), natomiast obudowy słupów w kolorze RAL 2013 (pearl orange). Ławki, kosze i balustrady wykonane miały być ze stali nierdzewnej satynowanej. W projekcie wskazano także, iż oświetlenie zostało zaprojektowane zgodnie z normami m.in. PN-EN 13201-2 (oświetlenie dróg) oraz PN-EN 12464-1 (oświetlenie miejsc pracy).

Dokumentacja projektowa nie przewidywała zastosowania koloru materiału na krawędziach peronów kontrastującego z ciemnym uskokiem. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż zastosowane płyty krawędziowe w kolorze naturalnego betonu wystarczająco kontrastowały z ciemnym uskokiem od strony toru.

Dokumentacja projektowa przewidywała dostosowanie konstrukcji do wymiany pokrycia dachu, wystroju zewnętrznego, przedłużenia wind o jedną kondygnację, zabudowy wiat nad windami (peron II, IV, V) oraz wymiany lub wzmocnienia klatek. Osłonę pasażerów przed opadami atmosferycznymi miały zapewniać wiaty oraz zadaszenie peronów w środkowej ich części (stanowiące jednocześnie płytę parkingową dworca kolejowego).

(dowód: akta kontroli str. 16-23,490-504)

W dokumentacji projektowej dotyczącej całości inwestycji oraz w odrębnym „Projekcie informacji wizualnej”<sup>13</sup> nie wskazano, że przy projektowaniu uwzględniono wymagania decyzji TSI PRM. Niemniej jednak treść „Projekt informacji wizualnej” była tożsama z wymaganiami decyzji TSI PRM w zakresie drogowskazów, piktogramów, informacji dynamicznej i informacji mówionej. Dokumentacja projektowa zakładała wymianę wszystkich tablic peronowych (na peronach od I do V), które miały prezentować informacje w systemie alfa – numerycznym, czas rzeczywisty (zegar analogowy), relacje docelowe, czas odjazdu, stacje pośrednie, rodzaj pociągu wraz z ewentualną nazwą, opóźnienie z zamienną informacją – „pociąg odwołany”. Ponadto system sterowania urządzeniami wizualnej informacji podróży miał realizować m.in. funkcję zmiany jasności w zależności od warunków zewnętrznych oraz funkcję automatycznych zapowiedzi megafonowych z priorytetowym dostępem megafonistki. W ramach inwestycji planowano instalację głośników na peronach, w poczekalniach na peronach i w pomieszczeniach dyżurnych inspekcyjnych oraz w tunelu „MAGDA”. Założenia projektowe uwzględniały normę PN-EN 60 268 – 16 *Obiektywna ocena zrozumiałości mowy z wykorzystaniem współczynnika jakości transmisji*, którą wskazuje decyzja TSI PRM w punkcie 4.1.2.12.

<sup>13</sup> Tom 2.g. Projekt oznakowania węzła przesiadkowego, system informacji podróży wizualnej o stałej treści obejmujący: perony Stacji PKP PLK, Dworzec podziemny kolejowy PKP, parking na płycie centrum, przystanek Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, przystanki terenowe tramwajów i autobusów MPK (ul. Pawia i ul. Bosacka), place publiczne przeddworcowe, Regionalny Dworzec Autobusowy, podjazdy Taxi, BUS i samochodów osobowych, galerię handlową i kierunek Starego Miasta.

Wymiana stałego oznakowania miała zostać zrealizowana według *Projekt informacji wizualnej*. Wiodącą zasadą projektowanego systemu oznakowania miała być tzw. informacja prowadząca od miejsca przyjazdu podróżnego (peron I, II, III, IV, V) do wybranego celu podróży w mieście. Zgodnie z tym projektem na każdym peronie, na ścianach obudowy kiosku gastronomiczno – handlowego miał się znaleźć blok informacyjny w formie czterech tablic zawierających podstawowe istotne dla podróżnego informacje. Miejsce to miało być dodatkowo oznakowane piktogramem z literą „I”. Tablice informacyjne miały zawierać plan stacji z zaznaczonymi kierunkami i trasami wyjść ze stacji, plan „podziemnego” dworca kolejowego Kraków Główny z lokalizacją schodów i wind, plan podjazdu i parkingu nad stacją z lokalizacją schodów i wind, plan obszaru centrum komunikacyjnego z lokalizacją obiektów i miejsc komunikacyjnych oraz plan miasta Krakowa. Opisy miały być wykonane w dwóch językach: polskim i angielskim (kursywą), a kolor tła i napisów, typ czcionki i wielkość liter oraz kształt napisów na tablicach miał być zgodny z obowiązującym katalogiem Międzynarodowej Unii Kolejowej oraz z treścią uchwały nr 502/2011 Zarządu PKP PLK SA z 1 sierpnia 2011 r. wprowadzającej wytyczne ws. wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej. Informacje zaprezentowane w stojących wzdłuż osi peronu gablotach informacji kolejowej, miały zawierać: plakaty rozkład jazdy, komunikaty kolejowe i uwagi, plan miasta Krakowa z zaznaczeniem komunikacji publicznej i parkingów.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,135-139)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Dokumentacja projektowa nie określała wymiarów odległości pomiędzy ścieżkami prowadzącymi dla osób poruszających się przy pomocy laski z kulką a słupami, murami okalającymi schody prowadzące do tunelu „Magda”, ścianami poczekalni peronowych oraz szafami metalowymi zamocowanymi do powierzchni peronów. Zdaniem NIK brak przedmiotowego zwymiarowania było działaniem nierzetelnym, ponieważ niewskazanie odległości pomiędzy ścieżkami prowadzącymi a przeszkodami na peronach doprowadziło do usytuowania ich w taki sposób, iż stały się one niefunkcjonalne dla osób z upośledzeniem narządu wzroku. Dyrektor Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż przebieg ścieżek prowadzących został przedstawiony w dokumentacji projektowej na rysunku 7.2/01 *rzut poziomu peronów – posadzki i elementy wyposażenia* oraz na rysunku montażowym opracowanym na etapie realizacji robót budowlanych, tj. rysunek 2 *rzut posadzki peronowej detal A*. Specjalista ds. Projektów w Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy wskazał, że dokumentacja projektowa posiadana przez Centrum Realizacji Inwestycji nie zawierała, innych niż *rzut posadzki peronowej detal A*, rzutów obrazujących odległości ścieżek prowadzących dla niewidomych od słupów, poczekalni peronowych ani zainstalowanych na peronach metalowych szaf.

NIK zwraca uwagę, iż przedmiotowe rysunki prezentowały jedynie odległości ścieżek prowadzących od krawędzi peronu, szybów windowych i strefy zagrożenia.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,505-511,589)

Ocena cząstkowa

Modernizacja peronów oraz ciągów pieszych, łączących je z poziomami dworca kolejowego oraz parkingu zlokalizowanego nad peronami, została zaprojektowana z zapewnieniem dostępności do nich osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Niemniej jednak NIK zwraca uwagę, iż dokumentacja projektowa nie bazowała na wymogach TSI PRM pomimo opublikowania jej w dzienniku urzędowym UE przed zawarciem umowy z jej wykonawcą. Zdaniem NIK wejście w życie niniejszej decyzji bezpośrednio po zawarciu umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej nie wykluczało możliwości zastosowania jej zapisów w procesie projektowania inwestycji. Ponadto gdyby wymagania zawarte w TSI PRM zostały uwzględnione w procesie projektowania, wówczas przyjęte rozwiązania byłyby korzystniejsze dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się ze szczególnym uwzględnieniem osób z dysfunkcją narządu wzroku.

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

Opis stanu faktycznego

Dokumentacja powykonawcza zawierała protokół odbioru ostatecznego, gdzie oceniono jakość robót jako „ogólnie dobrą” oraz oświadczenia kierownika robót o wykonaniu:

- zgodnie z dokumentacją wykonawczą kiosków gastronomicznych i poczekalni peronowych (w odniesieniu do każdego z peronów),
- zgodnie z projektem, warunkami pozwolenia na budowę, obowiązującymi przepisami i normami oraz wymaganiami Prawa budowlanego zabudowy wiat peronów od I do V.

Do dokumentacji powykonawczej załączone były przekroje poziome i pionowe, detale połączeń i widoki elewacji kiosków gastronomicznych i poczekalni. Według oświadczenia Kierownik Zespołu wykonawcy przedłużenie sztybów wind na płytę centrum o jedną kondygnację zostało wykonane zgodnie z dokumentacją techniczną oraz warunkami umowy. Zapisy protokołów odbioru z części budowlanej dźwigów potwierdzały, że sztyby zostały wykonane zgodnie z zatwierdzonym projektem, a same dźwigi posiadały deklaracje zgodności wystawione przez producenta. W dokumentacji powykonawczej znajdowały się też wyniki pomiarów natężenia oświetlenia na peronach, które były oceniane pod kątem zgodności m. in. z normą PN-EN 12464-1.

Dokumentacja powykonawcza (ogólny rzut poziomu posadzki peronowej dla peronów od I do V) zawierała przebieg ścieżek prowadzących oraz infrastruktury zainstalowanej na peronach, który był zgodny z projektowanym. Przedmiotowa dokumentacja nie zawierała dokładnego zwymiarowania odległości ścieżek prowadzących od słupów, poczekalni peronowych, murów okalających schody prowadzące z peronów do tunelu „Magda” oraz innych elementów zamontowanych na peronach. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż nie przeprowadzono odrębnej weryfikacji sposobu poprowadzenia ścieżek dotykowych dla osób niewidomych.

(dowód: akta kontroli str. 16-23,150-152,202-401,505-511,592-597)

W trakcie realizacji inwestycji wprowadzono zmiany, które według oświadczenia kierownika budowy zostały ocenione jako nieistotne. Zmiany nie dotyczyły udostępniania modernizowanych obiektów ani zwiększenia ich dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że w trakcie robót budowlanych nie wprowadzono zmian w zakresie dostępności obiektów dla osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 153,490-504)

Komisja odbioru zawarła w protokole odbioru ostatecznego informację o uznaniu elementów robót kontraktowych za zdatne do użytkowania. Sformułowane zastrzeżenie dotyczyło potrzeby dostosowania tymczasowego pomieszczenia dla potrzeb centrum sterowania w związku z przerwaniem robót przez wykonawcę dworca podziemnego, gdzie docelowo miało być zlokalizowane centrum. W protokole poza uwagą związaną z centrum sterowania, nie sformułowano innych wad lub usterek.

W dokumentacji geodezyjnej zawarte były pomiary mające stanowić ocenę jakości wykonanych robót i związane z tym uwagi sporządzających je geodetów w odniesieniu do geometrii peronów. W pięciu spośród dziesięciu przypadków nie było jednoznacznej oceny, czy zmierzone wartości mieszczą się w granicach dopuszczalnych błędów granicznych. Naczelnik Działu Nawierzchni<sup>14</sup> wyjaśnił, że wykonane przez geodetów (przedstawicieli wykonawcy) pomiary były weryfikowane i oceniane pod kątem zgodności z dokumentacją projektową. W przypadku braku zastrzeżeń do inwentaryzacji torów wykonanych przez geodetów nie sporządzano odrębnych protokołów. W dokumentacji powykonawczej nie

<sup>14</sup> Naczelnik Działu Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli, Ochrony Środowiska i Szkód Górniczych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie



znajdowały się wyniki pomiarów wysokości peronu nad główkę szyny dla: toru 1 przy peronie III, toru 3 przy peronie II i toru 12 przy peronie V. Pomiary takie zostały wykonane już w czasie trwania kontroli NIK i wykazały, że wysokość części peronu V nad główkę szyny toru 12 nie mieściła się w granicach błędów granicznych dopuszczalnych przyjętych przez PKP PLK SA. Dyrektor Biura Audytu i Kontroli oraz Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnili, że Zakład Linii Kolejowych w Krakowie nie był w posiadaniu dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie wysokości peronu V nad główkę szyny toru 12 z okresu tworzenia dokumentacji powykonawczej. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż na odcinkach peronu, gdzie wysokość przekraczała dopuszczalną, zostanie wykonane podbicie toru, celem uzyskania wysokości 76 cm +/- 2 cm wykorzystując zamknięcia torowe związane z trwającą modernizacją linii E30.

Po ostatecznym odbiorze inwestycji do czasu zakończenia gwarancji były wykonywane przeglądy. Naczelnik Działu Nawierzchni wskazał, że usterki wskazywane w notatkach z przeglądów gwarancyjnych nie dotyczyły bezpośrednio ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami zainstalowanych na peronach. Dodał, że wszystkie usterki zostały usunięte, co potwierdza m.in. świadectwo wykonania.

(dowód: akta kontroli str. 150-201,459-480,490-511,575-576,583-584)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Dokumentacja powykonawcza inwestycji potwierdzała, iż zweryfikowano jakość wykonanych robót pod kątem zgodności z dokumentacją projektową. NIK zwraca uwagę, iż w dokumentacji powykonawczej nie znajdowały się wyniki pomiarów wysokości peronu nad główkę szyny dla: toru 1 przy peronie III, toru 3 przy peronie II oraz toru 12 przy peronie V. Zdaniem NIK przeprowadzenie odrębnej weryfikacji zlokalizowania i wykonania ścieżek prowadzących na peronach, zapobiegłoby przyjęciu rozwiązań nieprzystających w ujęciu funkcjonalnym do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących. Zdaniem NIK zamiar poprowadzenia na peronach ścieżek dotykowych w pobliżu przeszkód, wskazywał na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi w ramach procedury odbiorowej na sposób ich umiejscowienia. Dodatkowo NIK zwraca uwagę, iż w trakcie realizacji inwestycji nie zdecydowano się na wprowadzenie zmian w zakresie udogodnień dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się pomimo wejścia w życie wymogów TSI PRM oraz rozporządzenia w sprawie obiektów budowlanych metra.

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

Opis stanu  
faktycznego

Do każdego z pięciu peronów dworca kolejowego zapewniony został dostęp dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Komunikacja pomiędzy poziomami peronów a płytą parkingu oraz dworca kolejowego zapewniona była przede wszystkim przez dźwigi osobowe. Od strony dworca autobusowego podróżni mogli przedostać się na perony windami z poziomu antresoli dworca kolejowego oraz pasażu pieszego. Od strony zabytkowego budynku dworca kolejowego na perony prowadziły windy z poziomu antresoli dworca kolejowego. Dodatkową drogą dojścia dla osób z niepełnosprawnościami były pochylnie prowadzące od tunelu tzw. bagażowego znajdującego się na północnych krańcach peronów. Z tunelu „Magda” będącego przejściem podziemnym pod torami bezpośredni dostęp na perony możliwy był za pomocą schodów.

(dowód: akta kontroli str. 418-445)

Zaprojektowana odległość krawędzi peronu od osi toru przy wsiadaniu oraz wysiadaniu z pociągu przewoźnika Koleje Małopolskie nie stwarzała utrudnień dla pasażerów z niepełnosprawnościami poruszających się na wózku inwalidzkim oraz osób niewidomych i słabowidzących.

(dowód: akta kontroli str. 436-445,449-450)

W bezpośrednim sąsiedztwie schodów prowadzących na perony z terenu dworca kolejowego oraz płyty parkingowej zlokalizowano dźwigi osobowe. Wyjątek stanowiło przejście podziemne tzw. tunel „Magda”, z którego na perony kolejowe prowadziły schody niewyposażone w urządzenia dźwigowe lub pochylnie. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA wyjaśnił, iż schody te nie były przewidziane do przebudowy, a jedynie ich nawierzchnia miała być odnowiona w ramach estetyzacji stacji.

(dowód: akta kontroli str. 436-445)

Windy osobowe łączące poziomy dworca kolejowego, peronów i płyty parkingowej były sprawne oraz posiadały oznakowanie dotykowe w alfabecie Braille'a z opisem przycisków sterujących oraz dodatkowym opisem poszczególnych poziomów. Komunikaty głosowe emitowane przez windy były w pierwszej kolejności w języku angielskim, a następnie w języku polskim. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż taka kolejność podawania komunikatów głosowych została wprowadzona w związku z organizowanymi w Krakowie Światowymi Dniami Młodzieży, a Zakład Linii Kolejowych w trakcie trwania kontroli NIK, zlecił firmie utrzymującej windy przywrócenie poprzedniej kolejności podawania komunikatów. Zainstalowane w windach przyciski wzywania pomocy nie posiadały opisu w alfabecie Braille'a, a zastosowane wypukłe znaki „dzwonka” powodowały u osoby niewidomej trudności z rozpoznaniem ich kształtu i zidentyfikowaniem ich jako przycisków alarmowych. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż kasyety sterujące w kabinach dźwigowych wykonywane były przez firmy specjalizujące się w wykonywaniu i dostarczaniu dźwigów do komunikacji publicznej. Zgodnie z wyjaśnieniami Głównego Inżyniera ds. Budynków i Budowli w Zakładzie Linii Kolejowych odpowiedzialna za uwolnienie pasażerów z windy była firma zewnętrzna, a czas reakcji – zgodnie z umową<sup>15</sup> – wynosił 30 minut.

(dowód: akta kontroli str. 418-445,490-504)

Dla ułatwienia ruchu osób niedowidzących, schody prowadzące z podziemnego przejścia dla pieszych tzw. tunelu „Magda” na perony, oznakowane były poprzez zainstalowanie kontrastowej kolorystycznie pierwszej i ostatniej stopnicy i podstopnicy (w każdym biegu). Niemniej jednak oznakowanie to było mało kontrastowe dla osoby słabowidzącej<sup>16</sup>. Ponadto przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół nie zainstalowano pasa rozpoznawalnego dotykiem. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż projektanci i wykonawcy mieli do dyspozycji istniejące na powierzchniach peronowych dwa rodzaje kamienia, którego zastosowanie było wymagane celem zachowania maksymalnej ilości istniejącego kamienia posadzek. Dodał także, że w aktualnie<sup>17</sup> prowadzonych inwestycjach stosowany był inny sposób kontrastowego oznaczenia schodów, tj. (pasami w kolorze żółtym). Ponadto Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, że nie oznaczono schodów prowadzących z poziomu peronów na płytę parkingową ani do tunelu „Magda” pasami ostrzegawczymi z uwagi na brak konieczności stosowania przy projektowaniu i realizacji inwestycji decyzji TSI PRM oraz założenie poruszania się windami osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Podjazdy (pochylnie) prowadzące z tzw. tunelu bagażowego na perony wyposażone były w poręcze po obu stronach na dwóch poziomach. Na schodach prowadzących z tunelu „Magda” na perony, zainstalowano poręcze stanowiące nieprzerwany ciąg na jednym poziomie. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż zastosowane rozwiązanie wynikało z braku obowiązku stosowania w tym zakresie decyzji TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 418-445,490-504)

---

<sup>15</sup> Umowa nr 31/220/0021/17/Z/O zawarta 15.12.2017 r. pomiędzy Zakładem Linii Kolejowych a Grupa ZED Sp. z o.o.

<sup>16</sup> Ustalenia dokonane na podstawie oględzin przeprowadzonych w dniu 15 maja 2018 r., w których uczestniczyła, w charakterze specjalisty, osoba słabowidząca.

<sup>17</sup> Według stanu na dzień 15 czerwca 2018 r.

Na terenie stacji kolejowej nie było przejść przez tory kolejowe dla podróżnych. Strefę zagrożenia, w tym ostrzegawczy pas dotykowy, wykonano w sposób przewidziany w rozporządzeniu MTiGM. Wykonany on został z płytek z zespołem guzków o szerokości 30 cm koloru żółtego. Układ guzków w pasie był słabo wyczuwalny dla osoby niewidomej posługująca się laską z dużą kulką, natomiast dla osoby słabowidzącej posługującej się laską z małą kulką zastosowany zespół guzków był w pełni wyczuwalny. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że zdecydowano się zastosować pas szerokości 30 cm w oparciu o dostępną literaturę i przykłady w innych krajach, a także na podstawie kontaktów z osobami niepełnosprawnymi. Ponadto wyjaśnił, iż zastosowanie pasa ostrzegawczego szerokości 30 cm była inicjatywą architektów, natomiast planowana szerokości pasa wynosiła 15 cm.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Nawierzchnia na peronach miała właściwości antypoślizgowe, natomiast na ich krawędziach wykonane były dwa równoległe nacięcia. Oprócz tego rozwiązania nie zastosowano innych wizualnych znaków ostrzegawczych. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż nie zachodziła konieczność stosowania wymagań TSI PRM w ramach projektu, a w założeniach modernizacji przewidywano pozostawienie płyt, z których zbudowane były krawędzie peronowe. Ponadto wskazał, że zastosowanie płyty krawędziowej w kolorze naturalnego betonu wystarczająco kontrastowało z ciemnym uskokiem od strony toru.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Wszystkie perony stacji kolejowej Kraków Główny były zadaszone i zapewniały osłonę przed opadami atmosferycznymi. Na peronach znajdowały się miejsca odpoczynku oraz dodatkowo zadaszone poczekalnie wyposażone w siedzenia, których usytuowanie i konstrukcja zapewniały swobodny dostęp dla osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózku inwalidzkim oraz osób im towarzyszących.

(dowód: akta kontroli str. 436-445)

Przy końcach peronów od strony południowej ścieżka prowadząca dla niewidomych zakręcała kierując osobę niewidomą do przeciwległej krawędzi peronu. Od strony południowej peronów znajdowały się pochylnie przeznaczone dla ruchu pojazdów np. Straży Pożarnej w czasie akcji ratowniczych. Nie zainstalowano innych znaków dotykowych ani barier utrudniających opuszczenie peronu. Zastosowano znaki o treści „Przejdźcie przez tory zabronione”.

Na krańcach północnych peronów przy pochylniach prowadzących do tzw. tunelu bagażowego zainstalowane były dodatkowo barierki, które utrudniały opuszczenie peronów, za wyjątkiem fragmentów końca peronów, przy którym zainstalowane były schody prowadzące na tory. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż końcówki peronowe nie były przeznaczone do ruchu i dlatego płytki z rowkami na laskę z kulką zamykały tą drogę poprzecznie wiążąc trasy wzdłużne.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Na każdy peron stacji kolejowej Kraków Główny można było dostać się z dworca kolejowego bądź płyty parkingowej za pomocą dźwigów osobowych oznaczonych informacjami wizualnymi. Na skrzyżowaniach tras kierunkowych oraz przed biegami schodowymi i wejściami do wind nie zastosowano elementów z oznakowaniem punktowym (guzki). Na tylnych częściach poręczy ani na ścianach nie umieszczono krótkich informacji z oznaczeniem numeru peronu, czy też kierunku ruchu w alfabecie Braille'a ani pismem wypukłym. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że w czasie realizacji inwestycji nie było przepisów krajowych w zakresie pól uwagi. NIK nie podziela stanowiska Zastępcy Dyrektora Biura Audytu i Kontroli w zakresie braku przepisów krajowych dotyczących ścieżek dotykowych. W okresie realizacji inwestycji, tj. 17 czerwca 2011 r.<sup>18</sup>, zostało wydane rozporządzenie w sprawie obiektów budowlanych metra, które w załączniku

---

<sup>18</sup> Data publikacji: 13 lipca 2011 r.

nr 4 przedstawiało wizualnie wzór elementu oraz skrzyżowania i zakończenia ścieżki dotykowej.

Ponadto Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż nie zdecydowano się zastosować oznakowania dotykowego na tylnych częściach poręczy schodowych z uwagi na fakt, że nie zachodziła konieczność stosowania wymagań TSI PRM, a w założeniach projektowych przyjęto poruszanie się osób z niepełnosprawnościami przy użyciu wind.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Przezroczyste przeszkody takie jak szklane drzwi lub przezroczyste ściany (np. kiosków i poczekalni peronowych) nie zostały oznaczone pasami ani nie zastosowano innego rodzaju ochrony pasażerów przed kontaktem z nimi. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że nie zachodziła konieczność stosowania decyzji TSI PRM w ramach projektu. Stwierdził ponadto, że z inicjatywy architektów zastosowano jeden szeroki pas poprzeczny z naklejonej folii, a obiekty obudów oszklonych klatek schodowych z drzwiami szklanymi były realizowane w odrębnym kontrakcie PKP SA oraz zaakceptowane przez komisję dla osób niepełnosprawnych. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż nie jest w posiadaniu dokumentacji zawierającej akceptację niniejszej komisji.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504,608-611)

Meble oraz urządzenia wolnostojące (tzw. poidelka z wodą i płyty, na których zainstalowane były krzeselka) miały ciemną barwę i kontrastowały z otoczeniem. Zlokalizowane były na środkowej części peronów. Płyty, na których były zamontowane krzeselka posiadały ostre krawędzie podobnie jak konstrukcje poidelek. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż nie zachodziła konieczność stosowania decyzji TSI PRM w ramach inwestycji. Zwrócił również uwagę na fakt, że w latach projektowania i realizacji modernizacji stacji nie było przepisów krajowych w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Na peronach stacji kolejowej Kraków Główny nie zamontowano automatów do sprzedaży biletów. Perony stacji kolejowej Kraków Główny w całości były oświetlone, podobnie jak przejście podziemne tzw. tunel „Magda”.

(dowód: akta kontroli str. 418-445)

Perony nie były wyposażone w tablice tyflograficzne, dźwiękowe elementy systemu informacji pasażerskiej (tablice z informacją głosową). Na peronach oraz w przejściu podziemnym pod torami (tunel „Magda”) znajdowały się urządzenia SOS w kolorze jaskrawo-pomarańczowy, który pozwalał na ich zlokalizowanie przez osoby słabowidzące.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Urządzenia SOS były wyposażone w pętlę indukcyjną i były oznakowane zgodnie z pkt. N.5 załącznika N do TSI PRM. Odbiór komunikatów głosowych z tych urządzeń był dla osób słabosłyszących<sup>19</sup> mało zrozumiały zwłaszcza w przypadku równoczesnego występowania dźwięków zewnętrznych. Dodatkowo, w tunelu „Magda” sygnał z urządzenia zlokalizowanego od strony galerii handlowej był całkowicie niezrozumiały. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, że na etapie odbioru eksploatacyjnego pozytywnie zweryfikowano jakość komunikatów. Ponadto wskazał, iż wadliwe urządzenie w tunelu „Magda” zostało naprawione, jak również dokonano regulacji głośności urządzeń oraz czułości pętli indukcyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 446-448,490-504,605-607)

Rozkłady jazdy i informacje pasażerskie zamieszczone były na wysokości pozwalającej na ich odczytanie osobom z niepełnosprawnościami poruszającym się na wózku inwalidzkim. Informacje te były czytelne dla osób słabowidzących (zastosowano czcionkę bezszeryfową). Osobom niewidomym wysiadającym z pociągu nie była przekazywana w żaden sposób informacja, na jakim peronie się znajdują. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, iż informacja dla osób niewidomych i słabowidzących wysiadających z pociągu

---

<sup>19</sup> Osoby słabosłyszące wyposażone w aparat słuchowy przystosowany do odbioru sygnału pętli indukcyjnej.

przekazywana jest za pomocą znajdujących się na każdym peronie podświetlonych dużych napisów „Kraków Główny” oraz oznaczeń peronów i numerów torów oraz sektorów.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

Na stacji Kraków Główny pomoc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zapewniona była całodobowo przez pracowników ochrony dworca kolejowego. Ponadto, zgodnie z art. 22 i art. 24 rozporządzenia (We) Nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>20</sup>, Zakład Linii Kolejowych w Krakowie realizował pomoc osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Dodatkowo na stacji Kraków Główny istniała możliwość skorzystania z całodobowej pomocy pracownika ochrony (asysta umożliwiająca dojście na perony).

(dowód: akta kontroli str.490-504)

W celu ewakuacji z peronów osób z niepełnosprawnościami ruchowymi możliwe było wykorzystanie pochylni od strony północnej prowadzących do tunelu tzw. bagażowego. W dniu 21 marca 2016 r. przeprowadzono ćwiczenie praktyczne na temat: podłożenia ładunków wybuchowych w kompleksie komunikacyjno – handlowym przy ul. Pawiej 5 w Krakowie przy udziale Policji, Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego, Straży Miejskiej oraz Straży Ochrony Kolei. Z uwagi na jedynie pozorowane wstrzymanie ruchu kolejowego ewakuacja z peronów dworca PKP została ograniczona do zabezpieczenia zejść z peronów bezpośrednio do kompleksu komunikacyjno – handlowego oraz do tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. W ramach ćwiczeń wyłączono windy w całym kompleksie. Przedstawiciele podmiotów uczestniczących w przedsięwzięciu ocenili, jako zadowalający poziom realizacji zadań na poszczególnych szczeblach dowodzenia.

(dowód: akta kontroli str. 436-445,505-511)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Na panelach sterowania wszystkich wind zapewniających komunikację pomiędzy peronami a pozostałymi poziomami stacji kolejowej Kraków Główny, zastosowane opisy przycisków w alfabecie Braille'a nie odpowiadały zamieszczonym na nich cyfrom i literom, tj.:

- winda peronu I: poziom antresoli (A) opisano alfabetem Braille'a jako poziom -1; poziom -1 jako poziom: - 2, natomiast poziom -2 jako -4,
- winda peronu II: poziom antresoli (A) opisano jako poziom -1; poziom -1 jako poziom -3,
- winda peronu III: poziom antresoli (A) opisano jako poziom -1; poziom -1 jako poziom -3,
- winda peronu IV: poziom antresoli (A) opisano jako poziom -1,
- winda peronu V: poziom antresoli (A) opisano jako -1; poziom -1 jako poziom -3; poziom -2 jako poziom -4.

Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA wyjaśnił, iż oznakowanie było sprawdzone na etapie odbiorów i zweryfikowane pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami. Dodał również, iż nieprawidłowości nie stwierdzono.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, iż w trakcie oględzin przeprowadzonych 15 maja 2018 r., powołany przez NIK specjalista (osoba niewidoma znająca alfabet Braille'a) jednoznacznie stwierdził rozbieżności pomiędzy opisami przycisków sterujących wykonanymi w alfabecie Braille'a a opisami cyfrowymi i literowymi. Dodatkowo niniejsze rozbieżności potwierdzono za pośrednictwem elektronicznych tłumaczy alfabetu Braille'a<sup>21</sup>. NIK zaznacza również, iż dokumentacja techniczna dźwigów wchodząca w skład dokumentacji powykonawczej, posiadała cyfrowe oznaczenia poziomów bez odniesienia do ich odpowiedników w alfabecie Braille'a.

<sup>20</sup> Rozporządzenie (We) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L nr 315 z dnia 3 grudnia 2007 r., str. 14 ze zm.)

<sup>21</sup> Źródło: <http://www.braille.edu.pl/brajlowska-notacja-matematyczna.html> oraz <http://hipoterapia.braille.edu.pl/generator.html>

W ocenie NIK nieprawidłowe wykonanie oznakowania dotykowego w alfabecie Braille'a może znacząco utrudniać korzystanie z wind osobowych osobom niewidomym.

(dowód: akta kontroli str. 271-313,418-435,490-504,560-574)

2. Na peronie V (sektor 5, tor 12), ścieżki prowadzące dla osób niewidomych poruszających się przy pomocy laski z kulką, zostały poprowadzone w sposób narażający ich na kolizję ze słupami podtrzymującymi konstrukcję zadaszenia oraz murem okalającym schody prowadzące do tunelu „Magda”. Analogiczna sytuacja występowała na peronie IV (sektor 5, tor 6), gdzie usytuowanie ścieżki prowadzącej narażało osobę niewidomą na kolizję ze słupami podtrzymującymi konstrukcję zadaszenia i poczekalnię peronową. Na peronie I (sektor 1, tor 9) osoba niewidoma korzystająca ze ścieżki prowadzącej narażona była na kolizję z metalową szafą przymocowaną do powierzchni peronu.

Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA wyjaśnił, iż ścieżki prowadzące zostały poprowadzone w sposób uniemożliwiający wejście w strefę niebezpieczną przy krawędzi peronu. Dodał również, że *obudowa wskazanego słupa jest wykonana z zaokrągleniami narożników. Dlatego w tym miejscu nie występuje zagrożenie skaleczenia się*. Wskazał ponadto, iż prześwit pomiędzy obudową słupa i gładką obudową kamienną muru balustrady przy schodach z peronu V wynosi więcej niż 90 cm, co jest minimalną obowiązującą szerokością otworu przejścia pieszego i otworów drzwiowych dla osób z niepełnosprawnościami. Stąd, jak dodał, prawdopodobnie nie zmieniono po fakcie trasy ścieżki.

Najwyższa Izba Kontroli nie podziela argumentacji Zastępcy Dyrektora Biura Audytu i Kontroli PKP PLK SA. Dokonane w trakcie oględzin (4 czerwca 2018 r. oraz 12 czerwca 2018 r.) pomiary wykonane przez przedstawiciela PKP PLK SA wykazały, iż szerokość przejścia pomiędzy odbojnicą słupa a murem wokół schodów na peronie V (sektor 5, tor 12) wynosiła od 71,5 do 74,5 cm. Sama odbojnica słupa zlokalizowana była w odległości 10 cm od krawędzi ścieżki prowadzącej. Na peronie IV (sektor 5, tor 6) odbojnice słupów podtrzymujących konstrukcję dachu przy poczekalni peronowej oraz słupa wysuniętego dalej w kierunku południowym znajdowały się bezpośrednio nad ścieżką prowadzącą. Szerokość przejścia pomiędzy poczekalnią peronową, a wspomnianymi odbojnicami wynosiła 68 cm.

W ocenie NIK ścieżki prowadzące powinny zostać zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby nie narażały osób niewidomych na ryzyko kolizji z przeszkodami znajdującymi się na peronach.

(dowód: akta kontroli str. 451-458,490-504)

3. Na wszystkich peronach stacji kolejowej Kraków Główny nie dochowano należytej staranności w zakresie zabezpieczenia otwartych stref znajdujących się pod schodami prowadzącymi na płytę parkingu, co narażało pasażerów (ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących) na zderzenie z podporami konstrukcyjnymi oraz obniżonym sklepieniem. NIK zwraca uwagę, iż co prawda TSI PRM weszła w życie bezpośrednio po podpisaniu umowy przez PKP PLK SA z wykonawcą projektu, niemniej jednak nie stanowiło to przeszkody, aby w trakcie realizacji inwestycji zastosować wymogi pkt. 4.1.2.15 stanowiącego, że strefy otwarte pod schodami miały być zabezpieczone w sposób chroniący pasażerów przed przypadkowym zderzeniem z podporami konstrukcyjnymi oraz ze strefami o obniżonym sklepieniu.

Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że zabezpieczenie stanowiły przestawne (ze względu na technologię czyszczenia kamiennej posadzki peronów elektrycznymi wózkami odkurzaczami z myjkami) elementy barierek, a ścieżki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących poprowadzono w bezpiecznej odległości od tych miejsc. Krawędzie elementów konstrukcji o obniżonym sklepieniu oznaczono poprzez oklejenie żółto – czarną taśmą.

NIK zwraca uwagę, że w trakcie prowadzonych 15 maja 2018 r. oględzin, nie stwierdzono na żadnym z peronów przestawnych elementów barierek zabezpieczających wejście pod schody. W ocenie NIK niezabezpieczenie przestrzeni pod schodami prowadzącymi

z peronów na płytę parkingu stwarza ryzyko kolizji pasażerów z ostrymi elementami konstrukcji ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych bądź słabowidzących.

(dowód: akta kontroli str. 418-435,490-504)

4. Spośród pięciu peronów stacji kolejowej Kraków Główny, tylko na peronie I nie zastosowano piktogramów informujących osoby z niepełnosprawnościami poruszające się na wózku inwalidzkim o możliwości opuszczenia peronu za pośrednictwem pochylni prowadzącej do tzw. tunelu bagażowego. Zgodnie z piktogramami zainstalowanymi na peronie I, osoby z niepełnosprawnościami poruszające się na wózku inwalidzkim kierowane były wyłącznie do wind osobowych. Dyrektor Biura Audytu i Kontroli wyjaśnił, iż tunel tzw. bagażowy nie był zasadniczo przewidziany do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wskazał, iż założono możliwość jego wykorzystania do tego celu jedynie w sytuacjach wyjątkowych. Do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się przyjęto w założeniach projektowych windy, które łączą wszystkie poziomy dworca (dwie windy na każdym z peronów).

NIK nie zgadza się ze stwierdzeniem, że tzw. tunel bagażowy wykorzystywany miałby być tylko w wyjątkowych sytuacjach. Zaprzecza temu m.in. fakt zainstalowania na peronach od II do V piktogramów informujących o możliwości skorzystania z pochylni przedmiotowego tunelu przez osoby z niepełnosprawnościami poruszające się na wózku inwalidzkim. W ocenie NIK pasażerowie wysiadający z pociągów przy peronie I, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózku inwalidzkim, otrzymywali niekompletną informację o możliwościach opuszczenia peronu.

(dowód: akta kontroli str. 436-445,455-458,505-511)

#### Ocena cząstkowa

Zrealizowana inwestycja, zapewniła dostępność do wszystkich peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się z poziomu każdego z peronów na parking zlokalizowany nad peronami jak również na wszystkie poziomy dworca kolejowego. Niemniej jednak NIK zwraca uwagę, iż funkcjonalność zastosowanych na peronach rozwiązań dla osób niewidomych nie była optymalna. Ścieżki prowadzące nie posiadały pól uwagi, przez co nie stanowiły czytelnego przekazu dla korzystających z nich osób niewidomych. Ponadto w wyniku poprowadzenia ścieżek w sposób kolizyjny z przeszkodami znajdującymi się na peronach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, utrudniono bezpieczne poruszanie się po nich osób niewidomych. Dodatkowy dyskomfort poruszania się dla osób niewidomych pomiędzy poziomami stacji kolejowej stanowiło błędne oznaczenie w alfabecie Braille'a przycisków sterujących w windach osobowych.

## 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 Kontroli<sup>22</sup>, wnosi o:

- 1) doprowadzenie, we wszystkich windach stacji kolejowej Kraków Główny będących w zarządzie PKP PLK SA, do zgodności opisów przycisków sterujących kabin windowych wykonanych w alfabecie Braille'a z zamieszczonymi na nich oznaczeniami cyfrowymi i literowymi,
- 2) wprowadzenie stosownych rozwiązań w zakresie przebiegu ścieżek prowadzących dla osób niewidomych na peronach I, IV i V stacji kolejowej Kraków Główny, eliminujących ryzyko kolizji tych osób z przeszkodami znajdującymi się na peronach,
- 3) zabezpieczenie stref otwartych pod schodami prowadzącymi z peronów na płytę parkingu w taki sposób, aby zapobiec ryzyku kolizji pasażerów z elementami konstrukcji ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych bądź słabowidzących,

<sup>22</sup> Dz. U. z 2017 r., poz. 524 ze zm., dalej: *ustawa o NIK*.

4) wdrożenie rozwiązań mających na celu dostarczenie osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim pełnej informacji o możliwości opuszczenia peronu I stacji kolejowej Kraków Główny za pośrednictwem pochylni prowadzącej do tzw. tunelu bagażowego.

## 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 26 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