



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.005.01.2018

P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/18/062 – Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontrolerzy	1. Andrzej Borowski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LOP/31/2018 z dnia 5 kwietnia 2018 r. 2. Zbigniew Łupicki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/35/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. 3. Przemysław Sperczyński, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/32/2018 z dnia 5 kwietnia 2018 r. 4. Damian Mielcarek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/33/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. 5. Piotr Mastalerz, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/34/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-10)

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie ¹ , Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP S.A. ²

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

Działania podejmowane przez PKP S.A. w związku z realizacją inwestycji obejmujących przebudowę dworca Opole Główne oraz dworca Kędzierzyn-Koźle, dofinansowane ze środków budżetu państwa, związanych bezpośrednio z obsługą podróżnych, miały na celu w szczególności poprawę obsługi i bezpieczeństwa pasażerów, a także zwiększenie dostępności objętych przebudową dworców dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym zarówno osób niepełnosprawnych, jak i innych osób o ograniczonej zdolności poruszania się (np. osób z dziećmi czy osób starszych lub mających trudności z chodzeniem). Na etapie przygotowywania obu objętych kontrolą inwestycji nie wprowadzono w dokumentacji projektowej rozwiązań, które ustanawiałyby dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się przeszkody niemożliwe do ominięcia lub które nie eliminowałyby takich przeszkód. Także i na etapie realizacji ww. inwestycji takich przeszkód nie wykonano, co stwierdzono poprzez oględziny przeprowadzone z udziałem powołanych w trakcie kontroli specjalistów.

¹ Dalej: PKP S.A.

² Od 3 marca 2017 r. Funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. w badanym okresie pełnili także: Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 6 kwietnia 2017 r.), Bogusław Kowalski (od 11 grudnia 2015 r. do 13 grudnia 2015 r.), Jakub Karnowski (od 11 kwietnia 2012 r. do 29 listopada 2015 r.), Maria Wasiak (od 31 grudnia 2010 r. do 5 kwietnia 2012 r.), Andrzej Wach (od 1 stycznia 2009 r. do 30 grudnia 2010 r.). Dalej: Prezes PKP S.A.

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, stosuje się ocenę opisową.

Stwierdzone przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowości, dotyczące m.in. a/ nieuwzględniania w dokumentacji projektowej wymagań wynikających z przepisów dotyczących warunków technicznych budynków, b/ występowania ubytków w ścieżkach prowadzących, c/ braku prawidłowego oznakowania miejsc parkingowych, d/ braku oznaczenia miejsc zbiórki w razie ewakuacji, e/ niedochowania należytej rzetelności działań w zakresie przyjęcia dokumentacji powykonawczej, f/ zaniechania wykonania części prac objętych dokumentacją projektową, nie stwarzały jednak bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, a część z nich została usunięta w trakcie kontroli.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się na etapie przygotowywania inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne”

Opis stanu faktycznego

1.1. Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne zrealizowana została na podstawie pozwolenia na budowę dotyczącego obiektów i robót budowlanych usytuowanych na terenach zamkniętych⁴, udzielonego przez Wojewodę Opolskiego⁵. Prace budowlane były prowadzone na działkach nr: 4, 5/16, 5/18 i 5/20, karta mapy 52, obręb Opole, na których znajdowały się m.in. budynek główny dworca („WARS”) oraz budynek wejściowy („FRONT”). Przebudowę placu przed dworcem realizowano na podstawie dwóch pozwoleń na budowę: tj. ww. decyzji Wojewody oraz pozwolenia na budowę udzielonego przez Prezydenta Miasta Opole⁶.

(dowód: akta kontroli str. 863-903)

W ramach umowy zawartej 1 lipca 2014 r. przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju z PKP S.A., z budżetu państwa została przyznana dotacja na dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji polegających m.in. na przebudowie dworca kolejowego Opole Główne w kwocie 9 652,1 tys. zł, stanowiącej 74,8% zaplanowanych kosztów przebudowy. PKP S.A. w ramach umowy zobowiązała się m.in. do: a/ wykonania w ramach przebudowy prac obejmujących zakres związany bezpośrednio z obsługą podróżnych, w tym zwiększenia dostępności budynku dworca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; b/ zrealizowania z należyłą starannością inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i wspólnotowego, w tym z uwzględnieniem zasad określonych w technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania

⁴ O których mowa w art. 82 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, ze zm.).

⁵ Decyzja nr 96/K/2012 z 19 września 2012 r. (znak IN.V.7840.3.25.2012.DB) zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca PKP S.A. pozwolenia na budowę dla zamierzenia „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne” oraz decyzja nr 96/K/2012 z 13 października 2014 r. (znak IN.V.7840.3.22.2014.WP) zmieniająca ww. decyzję; dalej: decyzja Wojewody.

⁶ Decyzja nr 455/12 z 7 sierpnia 2012 r. (znak UAB.6740.526.2012.BO) zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca PKP S.A. pozwolenia na budowę dla zadania „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne” oraz decyzja nr 203/14 Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu z 3 października 2014 r. (znak WON.MR-4002-72/14) zatwierdzająca projekt budowlany zamienny dla przebudowy placu przed dworcem kolejowym Opole Główne.

się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁷.

(dowód: akta kontroli str. 1474-1515)

Zgodnie z wymogiem wynikającym z przepisu art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy *Prawo budowlane*, projekty: budowlany⁸, wykonawczy⁹ oraz budowlany zamienny¹⁰ dla inwestycji pn. „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne”, zawierały opisy dostępności dla osób niepełnosprawnych. W ww. dokumentacji projektowej¹¹, dostosowano budynek i tereny przydworcowe do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się poprzez umożliwienie przejścia podziemnego do budynku głównego dworca („WARS”) oraz zaprojektowanie jednej z kas biletowych do wysokości umożliwiającej obsługę osób poruszających się na wózkach i połączenie kondygnacji obiektu stosując dźwig osobowy (...). W obiekcie zaprojektowano także toalety z odpowiednim wyposażeniem dla osób niepełnosprawnych. Zgodnie z ww. dokumentacją, wejścia do budynku zostały pozbawione barier architektonicznych, zaprojektowano także miejsca postoju dla samochodów osobowych w tym dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1296, 1525-1541, 1817-1824)

Dostępność dróg ewakuacyjnych w dokumentacji projektowej określono poprzez zapisy¹²: *długość przejścia ewakuacyjnego w holu kasowym nie przekracza 40 m przy dwóch kierunkach ewakuacji; szerokość wyjść ewakuacyjnych w świetle będzie nie mniejsza niż 0,9 m, a szerokość poziomych dróg ewakuacyjnych będzie wynosić co najmniej 1,4 m; szerokość drzwi prowadzących z klatek schodowych na parterze oraz drzwi prowadzących z klatki schodowej na zewnątrz budynku wynosi nie mniej niż 120 cm; drogi i wyjścia ewakuacyjne w częściach usługowych na parterze i piętrze należy oznakować pożarniczymi tablicami informacyjnymi; nie przewiduje się umieszczania na drogach komunikacji ogólnej mebli; na drogach ewakuacyjnych w budynku zostanie wykonane oświetlenie awaryjne spełniające wymagania przepisów. Oświetlenie będzie działać na mniej niż przez 2 h od zaniku zasilania podstawowego o natężeniu, co najmniej 1 lx; w budynku przewiduje się wykonanie instalacji sygnalizacji pożaru i dźwiękowego systemu ostrzegawczego; w budynku zostaną wykonane i rozmieszczone podświetlane znaki ewakuacyjne; kierunek ewakuacji oznaczony będzie oprawami kierunkowymi z piktogramami „kierunek ewakuacji” i „wyjście awaryjne”, oprawy zostaną wyposażone we własne źródło zasilania awaryjnego z podtrzymaniem pracy 2 h.*

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1527, 1532-1533, 1536-1537, 1540, 1817-1824)

1.2. Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych¹³ zgodnie z przepisem § 14 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej,

⁷ Stanowiącej załącznik do decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. (2008/164/WE) dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7.3.2008, str. 72 ze zm.); dalej: TSI PRM.

⁸ Z października 2011 r.

⁹ Z grudnia 2011 r.

¹⁰ Z czerwca 2014 r.

¹¹ Pkt.: 1b, 1d, 6,7,8 w rozdziale *Architektura* projektów: budowlanego, wykonawczego oraz budowlanego zamiennego oraz rys. OP 1 – kondygnacja „-1”, OP 2 – kondygnacja „0”, P1, P2, PIK 1, PIK 2, PPT, D4, D2.

¹² Pkt.: 7,11 w rozdziale *Architektura* oraz pkt 11 w rozdziale *Instalacje elektryczne i słaboprądowe* - projektów: budowlanego, wykonawczego oraz rys. OP 1 – kondygnacja „-1” i OP 2 – kondygnacja „0”, PIK 1, PIK 2, SB05/1R, SB04/1R.

¹³ Dalej: STWiORB.

specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego¹⁴ zawierała wymogi dotyczące jakości wykonania robót w zakresie dostosowania budynku dworca do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Zapisy ww. specyfikacji określały m.in. specyfikację techniczną: a/ systemu oznakowania tras dla niewidomych (pole uwagi – „grzybki” oraz „listy prowadzące”), b/ wyposażenia toalet dla niepełnosprawnych, c/ wyposażenie drzwi dwuskrzydłowych w funkcje kolejności zamykania z regulacją siły zamykania oraz blokadę.

(dowód: akta kontroli str. 1031-1043, 1269-1294, 1817-1824)

1.3. W dokumentacji projektowej¹⁵ przebudowywanego dworca Opole Główne, przewidziano, aby na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych co najmniej jedno z ogólnodostępnych pomieszczeń higieniczno-sanitarnych było przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Zgodnie z ww. dokumentacją¹⁶ jedno takie pomieszczenie zaprojektowano na kondygnacji „-1” a jedno w budynku wejściowym od strony parkingu (strona wschodnia budynku) na kondygnacji „0”.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1525, 1536, 1817-1824)

1.4. W ww. dokumentacji projektowej, w pomieszczeniach higieniczno-sanitarnych nie przewidziano stanowisk do przewijania dzieci. W toalecie dla osób niepełnosprawnych na kondygnacji „-1” zamontowano przewijak dla dzieci, co szczegółowo opisano w dalszej części wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1817-1824)

1.5. Stosownie do wymogów wynikających z § 54 oraz § 55 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania¹⁷, w dokumentacji projektowej przebudowywanego dworca Opole Główne przyjęto zainstalowanie urządzeń technicznych zapewniających osobom niepełnosprawnym dostęp z poziomu terenu na wszystkie kondygnacje użytkowe. W dokumentacji projektowej¹⁸ zaprojektowano urządzenia mechaniczne umożliwiające poruszanie się osobom niepełnosprawnym, tj. cztery dźwigi osobowe. Dodatkowo w części rysunkowej ww. dokumentacji została określona lokalizacja tych wind¹⁹.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1533-1537, 1817-1824)

1.6. Dokumentacja projektowa nie określała parametrów projektowanych dźwigów osobowych (wind), w tym wymiarów ich kabin, sposobu oznakowania dźwigów dla osób niewidomych oraz wyposażenia tych urządzeń w informacje głosowe. W budynku dworca Opole Główne nie zaprojektowano platform schodowych.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1315-1338, 1534-1537, 1771-1824)

1.7. W dokumentacji projektowej przewidziano przystosowanie pomieszczeń ogólnodostępnych ze zróżnicowanym poziomem podłóg do ruchu osób niepełnosprawnych. W szczególności wskazano²⁰, iż schody ogólnodostępne będą granitowe lub z gresu antypoślizgowego, zabezpieczone pasem gresu z wypustkami dla niewidomych, schody dwubiegowe ze spocznikami, z balustradą do renowacji

¹⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 1129; dalej: rozporządzenie w sprawie dokumentacji projektowej.

¹⁵ Tj. projekcie budowlanym, projekcie wykonawczym, projekcie budowlanym zamiennym i projekcie wykonawczym zamiennym.

¹⁶ Pkt 6 oraz rys. OP 1 – kondygnacja „-1” i OP 2 kondygnacja „0” rozdziału Architektura projektów: budowlanego, wykonawczego oraz budowlanego zamiennego.

¹⁷ Dz. U. z 2015 r. poz. 1422, ze zm., dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych budynków.

¹⁸ Pkt 7 i pkt 8 rozdziału Architektura.

¹⁹ Rys. OP 1, OP 2, OP 3 i OP 4 rozdziału Architektura.

²⁰ Pkt 8 rozdziału Architektura.

lub wymiany na identyczną. Istniejące schody zostaną zachowane, a biegi zaopatrzone zostaną w systemowe elementy antypoślizgowe i ostrzegające osoby niewidome. Nie określono jednak sposobu oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia schodów oraz rodzaju i miejsca umieszczenia poręczy przyschodowych.

Zgodnie z § 71 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków, krawędzie stopni schodów w budynkach użyteczności publicznej powinny wyróżniać się kolorem kontrastującym z kolorem posadzki. Zgodnie natomiast z pkt 4.1.2.15 TSI PRM co najmniej pierwszy i ostatni stopień, na całej szerokości schodów posiadać powinien pas rozpoznawalny dotykem. Pas ten powinien kontrastować z powierzchnią posadzki i być w nią wkomponowany. Stosownie do wymogów wynikających z pkt 4.1.2.16 TSI PRM schody i podjazdy powinny być wyposażone w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach.

Wewnątrz dworca zaprojektowano jedną pochylnię²¹ (podjazd) przeznaczoną do ruchu pieszego, w tym dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. Według projektu, pochylnia posiadała nachylenie wynoszące 5%, tj. zgodne z parametrami wynikającymi z § 70 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków oraz – stosownie do uregulowań § 298 ust. 4 ww. rozporządzenia – wyposażona została w obustronne poręcze umieszczone na wysokości 0,75 m i 0,9 m od płaszczyzny ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1307-1338, 1530-1531, 1536-1537, 1817-1824)

1.8. Stosownie do wymogów wynikających z przepisu § 16 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków, jedno dojsście do budynku użyteczności publicznej powinno zapewniać osobom niepełnosprawnym dostęp do całego budynku lub tych części, z których osoby te mogą korzystać. Dokumentacja projektowa przebudowy dworca Opole Główne nie zawierała szczegółowych określeń dotyczących dojsścia do budynku dla osób niepełnosprawnych. Projekt budowlany nie przewidywał wejścia dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się poza główną drogą dojsścia. Dokumentacja projektowa zawierała informacje w zakresie lokalizacji oświetlenia przed budynkiem oraz jego wnętrzu.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1538-1539, 1771-1824)

1.9. W dokumentacji projektowej przewidziano na parkingu przydworcowym miejsca postojowe dla samochodów, w tym przewożących osoby niepełnosprawne. Nie wprowadzono podziału miejsc parkingowych dla użytkowników stałych oraz użytkowników przebywających okresowo.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1538-1539, 1817-1824)

1.10. W okolicach dworca Opole Główne, w tym na placu przydworcowym, nie zaprojektowano garażu przeznaczonego dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1307-1338, 1817-1824)

1.11. Dokumentacja projektowa przebudowy dworca Opole Główne zawierała ponadto zapisy dotyczące: a/ tras pozbawionych przeszkód w odniesieniu do wnętrza dworca (ścieżki prowadzące i pola uwagi); b/ drzwi zewnętrznych oraz posadzek; c/ kas biletowych; d/ oświetlenia, e/ drogowskazów, piktogramów i informacji mówionych, a także f/ mebli i urządzeń wolnostojących.

(dowód: akta kontroli str. 1001-1030, 1269-1294, 1307-1338, 1536-1537, 1527-1531, 1540-1541, 1817-1824)

²¹ Obecnie nieczynna część dworca, przeznaczona na usługi gastronomiczne.

Sposób oznaczenia i wymiany głównych drzwi zewnętrznych, uzupełnienia posadzki oraz przebudowy okienka kasowego został przez PKP S.A. uzgodniony z Opolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Opolu²².

(dowód: akta kontroli str. 1001-1030, 1269-1294, 1307-1338, 1536-1537, 1527-1531, 1540-1541, 1817-1824)

Przy przebudowie dworca Opole Główne rozwiązań projektowych lub wykonawczych nie konsultowano z przedstawicielami środowisk osób niepełnosprawnych.

Prezes PKP S.A. wskazał, że *projektant i wykonawca opierali się na dostępnych rozwiązaniach możliwych do wdrożenia. Warunki zawartych umów na projektowanie i na wykonawstwo nie zobowiązywały projektanta i wykonawcy do potwierdzenia konsultacji rozwiązań projektowych oraz wykonawczych z przedstawicielami środowisk osób niepełnosprawnych.*

(dowód: akta kontroli str. 1771-1816)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W ramach przebudowy dworca Opole Główne nie zaprojektowano a tym samym nie wykonano dźwigów osobowych (wind) spełniających wszystkie wymagania określone w przepisach § 193 ust. 2 i ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków. Skutkowało to tym, iż na dworcu Opole Główne zamontowano windy dla pasażerów bez informacji głosowej oraz bez dodatkowych oznaczeń dla osób niewidomych i piktogramów. Dodatkowo w jednej z nich (pomiędzy budynkiem FRONT a międzytorzem) brak było poręczy, a tablica przyzywowa zamontowana została w odległości 0,35 m od naroża kabiny, tj. w odległości niezgodnej z wymogiem wynikającym z § 193 ust. 2a ww. rozporządzenia²³.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że *projektant sporządzający projekt budowlany i wykonawczy zajął stanowisko, iż wszystkie dane w projekcie były określone poprawnie. Za rozwiązania projektowe odpowiada projektant. Specyfikacje techniczne dźwigów załączone do kart materiałowych odwołują się do przepisów Dyrektywy Dźwigowej 95/16/WE i załączone dokumenty potwierdzają spełnienie ww. przepisów. Oznakowanie dla osób niewidomych oraz informacje głosowe nie zostało dodatkowo wprowadzone w zadaniu.*

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1315-1338, 1534-1537, 1771-1824)

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli w dokumentacji projektowej przebudowy dworca Opole Główne nie przewidziano realizacji rozwiązań, które wprowadzałyby przeszkody niemożliwe do ominięcia przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zarówno na drodze od granicy terenu ww. dworca objętej przebudową do granicy dworca z peronami pozostającymi w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Najwyższa Izba Kontroli zauważa jednak, że ww. dokumentacja nie zawierała rozwiązań przewidzianych w TSI PRM zwiększających dostępność części terenu objętego przebudową, tj. od granicy terenu należącego do PKP S.A., obejmującego plac przydworcowy i parking, do wejścia do budynku dworca „FRONT”. Ponadto ustalono, że w dokumentacji projektowej nie uwzględniono niektórych wymagań dla dźwigów osobowych,

²² Dalej: OWKZ.

²³ Kabina dźwigu osobowego dostępna dla osób niepełnosprawnych powinna mieć m.in. tablicę przyzywową w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od naroża kabiny.

z których mogą korzystać osoby niepełnosprawne, wynikających z przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

2. Realizacja inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne” w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

Opis stanu
faktycznego

2.1. Przebudowa dworca Opole Główne została zrealizowana zgodnie z dokumentacją projektową. Wykonane zostały wszystkie roboty budowlane objęte udzielonymi pozwoleniami na budowę. Inwestor przebudowy ww. dworca zawiadomił właściwe organy nadzoru budowlanego²⁴ o zakończeniu budowy oraz złożył wniosek o udzielenie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego. W następstwie tych działań PKP S.A. otrzymały pozwolenia na użytkowanie odpowiednio: nawierzchni chodników przed dworcem kolejowym Opole Główne²⁵ oraz przebudowanego placu przy dworcu kolejowym Opole Główne²⁶. Ponadto PKP S.A. otrzymała stanowisko Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu²⁷, że do ww. inwestycji nie mają zastosowania przepisy ustawy *Prawo budowlane*, dotyczące konieczności uzyskania pozwolenia na użytkowanie przebudowywanych budynków dworca.

(dowód: akta kontroli str. 863-912, 1385, 1817-1824)

2.2. W trakcie robót budowlanych wprowadzano zmiany w zakresie inwestycji. Zmiany te nie dotyczyły jednak udostępnienia lub zwiększenia dostępności dworca Opole Główne dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że w trakcie robót budowlanych były wprowadzane zmiany, które ostatecznie zostały zatwierdzone projektami zamiennymi. Dodał także, iż w postanowieniach i decyzjach wydanych przez nadzór budowlany zostały określone kluczowe zmiany wprowadzane w trakcie realizowanych robót. Również w trakcie realizowanych robót była prowadzona koordynacja z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które wykonywały roboty modernizacji peronów, remont nawierzchni peronów, terenów międzytorzy i dojść do peronów, a także odnowienie tunelu łączącego budynki dworców tzw. „FRONT” i „WARS”.

Ww. zmiany, określone w postanowieniach i decyzjach organów nadzoru budowlanego dotyczyły przebudowy nawierzchni parkingu oraz chodnika.

(dowód: akta kontroli str. 1236-1294, 1340-1342, 1385-1397, 1817-1824)

2.3. Protokoły odbioru inwestycji przebudowy dworca Opole Główne potwierdzały, że w trakcie odbioru robót zweryfikowano jakość wykonanych robót pod kątem ich zgodności z dokumentacją projektową.

²⁴ Tj. Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu oraz Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu.

²⁵ Decyzja nr 421/2014 Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu z 28 listopada 2014 r. (znak WOA.7710.34.2014.KFC) udzielająca pozwolenia na użytkowanie nawierzchni chodników na placu przed dworcem kolejowym Opole Główne.

²⁶ Decyzja nr 245/14 Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu z 12 listopada 2014 r. (znak WIB.JC-4001-C-1/14) udzielająca pozwolenia na użytkowanie przebudowanego placu przed dworcem kolejowym Opole Główne.

²⁷ Pismo Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Opolu z 17 listopada 2014 r. (znak WNK.7714.280.2014.ADB).

W ramach odbioru końcowego robót sporządzony został *Protokół usunięcia wad i usterek*, który zawierał potwierdzenie ich usunięcia. Podczas użytkowania dworca Opole Główne wykonywane były także przeglądy gwarancyjne²⁸.

(dowód: akta kontroli str. 1112-1208, 1340-1384, 1817-1824)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację inwestycji polegającej na przebudowie dworca Opole Główne, którą przeprowadzono zgodnie z projektem.

3. Osiągnięte w wyniku realizacji inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne” efekty w zakresie dostępności obiektów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

Opis stanu
faktycznego

3.1. Usytuowanie oraz kształt drzwi wejściowych do budynku dworca Opole Główne, z wyjątkiem drzwi do wyjścia ewakuacyjnego usytuowanych za poczekalnią (co opisano w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego), odpowiadało wymogom wynikającym z § 61 ust. 1 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych budynków*, a tym samym umożliwiały one dogodne warunki ruchu osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

Drzwi, z wyjątkiem drzwi w wyjściu ewakuacyjnym za poczekalnią, posiadały wymaganą szerokość wynoszącą, zgodnie z wymogiem wynikającym z § 62 ust. 1 ww. rozporządzenia, 0,9 m. Na dworcu Opole Główne znajdowały się również drzwi ręczne nieprzesuwne²⁹, które nie były wyposażone w poziome poręczy-dźwignie typu *push bar*, wymagane przez pkt 4.1.2.4 TSI PRM.

Stanowisko OWKZ zawarte w pismach z 7 lipca 2011 r. oraz z 28 stycznia 2015 r. wskazywało odpowiednio na: *zachowanie i renowacje oryginalnych stolarek okiennych i drzwiowych* oraz brak akceptacji propozycji PKP S.A. w zakresie zamontowania poręczy-dźwigni typu *push bar* na drzwiach do holu głównego.

(dowód: akta kontroli str. 1001-1013, 1307-1338, 1771-1824)

3.2. Stosownie do wymogów wynikających z pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM, zgodnie z którym *trasy wolne od przeszkód, powinny być wyraźnie oznaczone informacjami (wizualnymi, drogowskazami, piktogramami, dynamicznymi). Osobom z upośledzeniem wzroku informacje o trasie wolnej od przeszkód powinny być przekazywane przynajmniej na jeden z następujących sposobów: ścieżki dotykowe, znaki dźwiękowe i rozpoznawane dotykiem, mówiące znaki, mapy w alfabecie Braille'a itp.*, w budynkach dworca Opole Główne zastosowano ścieżkę dotykową oraz pola uwagi („guziki”). Na całej powierzchni dworca w ścieżkach dotykowych oraz w polach uwagi występowały liczne ubytki.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

²⁸ W terminach: 20 marca 2015 r.; 10 sierpnia 2015 r.; 16 listopada 2015 r.; 13 lipca 2016 r. oraz 13 lipca 2017 r.

²⁹ Drzwi: a/ do toalety od parkingu na poziomie „0”; b/ wejściowe boczne (2 szt.); c/ do toalety w międzytorzu na poziomie „-1”; d/ do przedsionka windowego w budynku głównym „WARS”; e/ do poczekalni; f/ na drodze ewakuacyjnej za poczekalnią (3 szt.); g/ do wyjścia na perony nr 1 i 2; h/ do wyjścia na perony nr 3,4 i 5; i/ w budynku toalet pomiędzy peronem nr 1 i nr 4.

Na placu przydworcowym brak było informacji dla osób z upośledzeniem wzroku o trasie wolnej od przeszkód. Nie zastosowano także żadnego z rozwiązań wskazanych w pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM. dotyczących trasy wolnej od przeszkód.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.3. Na trasie wolnej od przeszkód w budynkach dworca Opole Główne oraz na placu przydworcowym zastosowano oświetlenie, o którym mowa w § 14 ust. 4 oraz w § 59 rozporządzenia w sprawie *warunków technicznych budynków*.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1817-1824)

3.4. Na dworcu Opole Główne zastosowano trasy kierunkowe w postaci ścieżek dotykowych, informacje mówione, wizualne, tablice informacyjne, czytelne drogowskazy i piktogramy. Ww. obiekcie nie wyposażono w tablice z informacją głosową, tablice tyflograficzne, interkomowe stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1817-1824)

3.5. W budynkach dworca Opole Główne na skrzyżowaniu tras kierunkowych, po jednej stronie biegów schodowych oraz przed wejściami do wind zastosowano elementy z oznakowaniem punktowym (pole uwagi – „guzki”).

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1340-1384, 1771-1824)

3.6. Przezroczyste przeszkody³⁰ na głównych trasach budynków dworca Opole Główne po których przemieszczają się pasażerowie nie zostały oznaczone przynajmniej dwoma rzucającymi się w oczy pasami. Zgodnie z wymogiem wynikającym z pkt 4.1.2.6 TSI PRM *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 rzucającymi się w oczy 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). Znaki i elementy takie powinny kontrastować z tłem, na którym są widoczne. Wysokość takich oznaczeń powinna wynosić przynajmniej 100 mm.*

Powyższe odstępstwo od wymagań wynikającym z TSI PRM wynikało z uzgodnień inwestora z OWKZ, które uzyskano poprzez zatwierdzenie przez ten organ projektu wymiany drzwi wejściowych. Dodatkowo stanowisko OWKZ zawarte w piśmie z 7 lipca 2011 r. wskazywało w zakresie pozostałych drzwi na: *zachowanie i renowację oryginalnych stolarek okiennych i drzwiowych na dworcu Opole Główne.*

(dowód: akta kontroli str. 1001-130, 1307-1338, 1771-1824)

3.7. W opinii powołanych w trakcie kontroli specjalistów ławki znajdujące się na dworcu Opole Główne (w poczekalni oraz w holu głównym) nie kontrastowały z tłem oraz miały ostre (kanciaste) krawędzie. Zgodnie z wymogami określonymi w pkt 4.1.2.8 TSI PRM *wszystkie meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na stacjach powinny kontrastować z tłem, na którym są widoczne, oraz mieć zaokrąglone brzegi. Meble i urządzenia wolnostojące znajdujące się na terenie stacji powinny być rozmieszczone w miejscach, gdzie nie przeszkadzają osobom niewidzącym lub niedowidzącym, oraz w sposób umożliwiający ich rozpoznane przez osobę niewidomą korzystającą z laski.*

Meble te zostały rozmieszczone w miejscach, w których nie przeszkadzały one osobom niewidzącym, niedowidzącym lub osobom z innymi niepełnosprawnościami,

³⁰ Tj. szklane drzwi wejściowe, drzwi do poczekalni i na perony, drzwi wyjściowe z drogi ewakuacyjnej za poczekalnią, drzwi do toalety od strony parkingu na poziomie „0”, drzwi do przedsionka windowego w budynku głównym „WARS”.

a także osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Sposób rozmieszczenia ławek umożliwiał ich rozpoznanie przez osoby niewidome posługujące się laską.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.8. Na dworcu Opole Główne brak było kasy biletowej lub innego stanowiska posiadającego ladę lub biurko przystosowane do obsługi osób korzystających z wózków inwalidzkich. Wszystkie laski kasowe znajdowały się na wysokości 90 cm i posiadały system głośnomówiący (interkom). W powyższym zakresie nie dostosowano wyposażenia dworca do wymogów wynikających z pkt 4.1.2.9 TSI PRM, co szczegółowo opisano w dalszej części wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.9. W budynkach dworca Opole Główne nie było automatu do sprzedaży biletów. Dwa automaty sprzedaży biletów znajdowały się na peronie nr 1.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1817-1824)

3.10. Na terenie dworca Opole Główne znajdowały się trzy ogólnodostępne pomieszczenia higieniczno-sanitarne (toalety) przeznaczone dla osób niepełnosprawnych³¹. Żadne z tych pomieszczeń nie było w pełni dostosowane i wyposażone zgodnie z wymogami określonymi w rozdziale 6 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych budynków* oraz zgodnie z wymogami wynikającymi z pkt 4.1.2.7 TSI PRM., co szczegółowo opisano w dalszej części niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.11. Włączniki światła w pomieszczeniach higieniczno-sanitarnych znajdujących się na poziomie „-1” (w międzytorzu) oraz na poziomie „0” (budynek „FRONT”) zostały umieszczone na wysokości dostępnej dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, tj. odpowiednio na wysokości 128 cm oraz 120 cm nad poziomem podłogi. W toalecie znajdującej pomiędzy peronami nr 1 i nr 4 włącznik światła znajdował się na wysokości 135 cm.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.12. Zgodnie z wymogiem określonym w punkcie 4.1.2.2. TSI PRM, zgodnie z którym (...) *na stacjach wyposażonych w osobne parkingi, w miejscu położonym w miarę możliwości jak najbliżej wejścia dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się muszą zostać zarezerwowane wystarczające i dostosowane miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych* na terenie PKP S.A. przed dworcem Opole Główne zapewniono i wyznaczono łącznie pięć miejsc postojowych dla samochodów, z których korzystają osoby z niepełnosprawnościami. Trzy takie miejsca postojowe znajdowały się na parkingu płatnym przed dworcem oraz dodatkowo przed wejściem głównym na dworzec zostały wyznaczone dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych. Z ww. miejsc postojowych korzystały wyłącznie osoby posiadające karty parkingowe. Nie określono zasad korzystania z ww. miejsc przez inne osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Menadżer Dworca oświadczyła, że z *miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych znajdujących się na placu przed dworcem mogą korzystać wyłącznie osoby posiadające kartę parkingową, wydaną przez przewodniczącego powiatowego zespołu ds. orzekania o niepełnosprawności, na zasadach*

³¹ Tj. na kondygnacji „0” w budynku „FRONT” (od strony parkingu); na kondygnacji „-1” w międzytorzu oraz w budynku pomiędzy peronem nr 1 i nr 4.

określonych w *Prawie o ruchu drogowym*³². Kontrolę prawidłowości korzystania z miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych przeprowadza ochrona dworca w trakcie cyklicznych obchodów terenu dworca. W przypadku stwierdzenia, że na miejscu parkuje osoba nieuprawniona powiadamia Policję lub Straż Miejską. Kontrolę może przeprowadzać również Policja, Straż Miejska i Straż Ochrony Kolei.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1447, 1771-1824)

Wyznaczone miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych znajdowały się na terenie oznaczonym znakiem D-52 *Strefa ruchu*. Dwa miejsca postojowe wyznaczone przed wejściem głównym do dworca były oznaczone znakami poziomymi P-18 *Miejsce postojowe* i P-24 *Miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej* oraz znakami pionowymi D-18a *Parking – miejsce zastrzeżone* z tabliczką T-29 informującą o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Trzy miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych na płatnym parkingu przydworcowym oznaczone były znakami poziomym P-18 i P-24. Znaki poziome P-24 nie zawierały niebieskiego tła. Miejsc tych nie oznaczono także znakami pionowym D-18a wraz z tabliczkami T-29. Na jednym z wyznaczonych miejsc postojowych znajdował się metalowy słupek uniemożliwiający zaparkowanie na tym miejscu. Przed wjazdem na parking znajdował się znak D-18. Wszystkie pięć miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych posiadało wymiary zgodne z wymogiem wynikającym z przepisu § 21 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.13. Ogólnodostępne urządzenia dźwigowe na dworcu Opole Główne (dwie windy) były sprawne. Obsługa urządzeń dźwigowych nie sprawiała trudności osobom niepełnosprawnym. W obu windach zamontowano oznakowanie dotykowe, w tym obejmujące przyciski pomocy („dzwonek”). Przewidywany czas uwolnienia osoby unieruchomionej w windzie wynosił do jednej godziny, a odpowiedzialnym za to działanie była firma zewnętrzna. Kabiny obu windy posiadały wymiary zgodne z wymogami określonymi w § 193 ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków. Windy nie posiadały dodatkowego oznakowania dla osób niewidomych oraz informacji głosowych. Jedna winda³³ nie posiadała poręczy, a tablica przyzywowa znajdowała się w odległości mniejszej niż 0,5 m od naroża kabiny, co opisano w pkt III.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.14. Pomimo wymogów wynikających zarówno z § 71 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków, zgodnie z którymi *krawędzie stopni schodów w budynkach użyteczności publicznej powinny wyróżniać się kolorem kontrastującym z kolorem posadzki*, jak i z pkt 4.1.2.15 TSI PRM, zgodnie z którymi *przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem w dół, na całej szerokości schodów zainstalowany powinien być pas rozpoznawalny dotykiem*, na dworcu Opole Główne wymogi te nie zostały spełnione, gdyż

³² Zgodnie z art. 8 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, ze zm.) kartę parkingową wydaje się osobie niepełnosprawnej zaliczonej do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się albo osobie niepełnosprawnej, która nie ukończyła 16 roku życia mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się lub placówce zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się (przyj. NIK).

³³ Prowadząca z tunelu w międzytorzu do budynku głównego „WARS”.

krawędzie stopni schodów³⁴ nie były wyróżnione kolorem kontrastującym z kolorem posadzki. Przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół, na całej szerokości schodów nie było zainstalowanego pasa rozpoznawalnego dotykiem, co opisano w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Występujące w budynkach dworca Opole Główne schody posiadały wyznaczone pole uwagi („guziki”) wyłącznie po jednej stronie schodów, przed pierwszym i ostatnim stopniem.

(dowód: akta kontroli str. 1001-1030, 1269-1294, 1307-1338, 1771-1824)

3.15. Schody wejściowe prowadzące do tunelu w międzytorzu oraz schody z międzytorza do budynku głównego (WARS) posiadały biegnącą przez ich środek obustronną poręcz, z trzema poziomami na wysokościach 113 cm, 93 cm i 78 cm nad poziomem podłogi. Poręcz ta prowadziła do spocznika i nie łączyła się z barierką zamontowaną poniżej, przy kolejnym ciągu schodów. Dodatkowo po obu stronach schodów zamontowane były jednopoziomowe (na wysokości 113 cm), poręcze. Przy schodach prowadzących do toalet zamontowane były jednopoziomowe poręcze po obu stronach schodów. Na schodach prowadzących na perony nr 3, nr 4 i nr 5 zamontowana była – biegnąca przez ich środek – poręcz obustronna, z trzema poziomami na wysokościach 113 cm, 93 cm i 78 cm nad poziomem podłogi. Dodatkowo po obu stronach schodów prowadzących na perony zamontowane były jednopoziomowe (na wysokości 100 cm) poręcze. Na wszystkich ww. poręczach brak było informacji dotykowej (wypukłej lub alfabetem Braille’a). Wymogi dotyczące wyposażenia schodów i podjazdów dla osób niepełnosprawnych w obustronne poręcze umieszczone na dwóch poziomach wynikają z pkt 4.1.2.16 TSI PRM.

Zgodnie z wymaganiami określonym przez OWKZ oraz zapisami dokumentacji projektowej³⁵, schody w budynku dworca Opole Główne *powinny zostać zachowane, a balustrady przeznaczone do renowacji lub wymiany na identyczną.*

(dowód: akta kontroli str. 1001-1030, 1269-1294, 1307-1338, 1771-1824)

3.16. W trakcie kontroli w częściach ogólnodostępnych dworca Opole Główne brak było pochylni (podjazdów). Jedyna pochylnia (podjazd) znajdowała się w części nieczynnej dworca, co szerzej omówiono w pkt III.1.7. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1307-1338, 1530-1531, 1536-1537, 1771-1824)

3.17. Automatyczny system otwierania drzwi wejściowych do budynku dworca Opole Główne oraz ogólnodostępne windy (dwie) były sprawne i dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1817-1824)

3.18. Umieszczone w budynku dworca Opole Główne sprzęt, przejścia i instalacje przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich były oznaczone symbolami graficznymi i piktogramami. Były one widoczne i zgodne z wymogami wynikającymi z pkt 4.1.2.11 TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1817-1824)

3.19. Informacje tekstowe zamieszczone na dworcu Opole Główne, tj. mapy oraz rozkłady jazdy, były – w opinii powołanych w trakcie kontroli specjalistów – nieczytelne (z uwagi na zbyt małą czcionkę) oraz umieszczone na wysokości

³⁴ Schody wejściowe, prowadzące do tunelu w międzytorzu oraz schody z międzytorza do budynku głównego (WARS), schody w korytarzu prowadzącym do toalet, schody prowadzące na perony nr 3, nr 4 i nr 5.

³⁵ Pkt 8 rozdziału *Architektura*.

niepozwalającej na ich odczytanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózku inwalidzkim. Na dworcu brak było udźwiękowionych rozkładów jazdy oraz tablic z możliwością regulacji czcionki i kontrastu. Brak było także dostępu do informacji o rozkładzie jazdy pociągów dla osób niewidomych lub słabowidzących. Stosownie do wymogów wynikających z pkt 4.1.2.11 TSI PRM wszystkie informacje przekazywane na piśmie powinny być podawane w czcionce *Sans Serif*, małymi i wielkimi literami; przy czym nie należy stosować pomniejszonych indeksów górnych i dolnych; a indeksy dolne powinny być łatwo rozpoznawalne i stanowić przynajmniej 20% wielkości znaków pisanych wielką literą.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

3.20. Zgodnie z regulaminem dworca Opole Główne oraz zawartą umową³⁶, pomoc dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności poruszania się, zapewniała ochrona dworca. Zakres pomocy obejmował m.in. asystę pracownika ochrony, pomoc w przedostaniu się na peron za pomocą platform przyschodowych oraz pomoc przy wsiadaniu do pociągu.

(dowód: akta kontroli str. 1044-1110, 1307-1338, 1817-1824)

3.21. Zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa pożarowego opracowaną dla dworca Opole Główne³⁷ decyzję o ewakuacji podejmowała służba ochrony w porozumieniu z zarządcą/administratorem dworca. Zgodnie z tą instrukcją komunikat o ewakuacji ogłaszany powinien być automatycznie przez głośniki Dźwiękowego Systemu Ostrzegawczego³⁸. Dworzec Opole Główne wyposażony był w system sygnalizacji pożaru, który w momencie jego wystąpienia uruchamiał m.in. komunikaty systemu DSO, otwarcie drzwi z poczekalni do holu głównego, otwarcie drzwi rozsuwanych do budynku wejściowego, sprowadzenia wind na parter i ich otwarcie. Do zadań służby ochrony podczas pożaru należało sprawdzenie, czy nikt nie pozostał w budynku. Drogi ewakuacyjne z budynku Opole Główne oznaczone były piktogramami i prowadziły na plac przydworcowy oraz perony, gdzie brak było oznaczenia miejsca zbiórki do ewakuacji. Jedno z wyjść ewakuacyjnych (z poczekalni w kierunku peronu nr 4) prowadziło przez drzwi o szerokości 87 cm, posiadające próg o wysokości 14 cm.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1398-1446, 1771-1824)

3.22. Na dworcu Opole Główne nie zainstalowano systemów wspomaganie słuchu z pętlą indukcyjną.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1523-1524, 1771-1824)

3.23. Dwie spośród trzech usterek³⁹ - obejmujące brak umywalki i uchwytu w toalecie dla niepełnosprawnych oraz montażu oznakowania dla niepełnosprawnych na poziomie „-1” – zostały skutecznie usunięte a jednej (dotyczącej uzupełnienia spoin pomiędzy kostką brukową na placu przydworcowym) nie usunięto.

(dowód: akta kontroli str. 1170-1208, 1307-1338, 1343-1384, 1817-1824)

³⁶ Umowa z dnia 30 listopada 2017 r. pn. *Świadczenie usług ochrony fizycznej osób i mienia na dworcach kolejowych oraz terenach przyległych, znajdujących się w zarządzie PKP S.A.*

³⁷ Z października 2014 r. wraz z aktualizacją z września 2016 r.

³⁸ Dalej: DSO.

³⁹ Wskazanych w protokole komisji odbioru końcowego i odnoszących się do zapewnienia dostępności dworca Opole Główne dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, wybranych przez Najwyższą Izbę Kontroli do szczegółowego badania.

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

1. W dniu 8 czerwca 2018 r. w objętych przebudową budynkach dworca Opole Główne w ścieżkach dotykowych dla osób niewidomych oraz w polach uwagi występowały liczne ubytki.

Prezes PKP S.A., wyjaśnił że w kwietniu 2015 r. wykonawca w ramach gwarancji usunął wady ścieżek poprzez doklejenie elementów podłużnych oznakowania dla niewidomych. Stan ścieżek dla osób niewidomych w trakcie kolejnych przeglądów był przedmiotem rozmów z wykonawcą oraz stanowił stały element korespondencji w obszarze ustalenia przyczyny oraz zakresu podlegania gwarancji. Uzgodniono, że część prac związanych z uzupełnieniem guzików oraz wymianą listew, które z uwagi na mechaniczne uszkodzenia nie podlegają gwarancji, Gwarant wykona na podstawie zlecenia. Natomiast pozostałą część usunie w ramach przedmiotowej gwarancji. Uzgodniony termin wykonania przedmiotowych prac to 2 miesiące od daty podpisania stosownej umowy.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1342,1817-1824)

2. Na dworcu Opole Główne ogólnodostępne (czynne) kasy biletowe nie były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Brak było kasy biletowej lub innego stanowiska posiadającego ladę lub biurko przystosowane do obsługi osób korzystających z wózków inwalidzkich. Brak było także stanowiska kasowego wyposażonego w sprzęt niezbędny do umożliwienia osobie o ograniczonej możliwości poruszania się z upośledzeniem słuchu rozumienie przekazywanych jej informacji poprzez przełączenie aparatu słuchowego do pozycji "T" (pętla indukcyjna). Zamontowane w holu dworca trasy kierunkowe („ścieżki dotykowe”) prowadziły do dwóch kas wyłączonych z bieżącej obsługi podróżnych, a do pozostałych czynnych kas (gdzie wyznaczono taśmami jedną kolejkę), nie wytyczono ścieżki dotykowej. Dodatkowo kasy na dworcu oddzielone były stałymi barierkami, pomiędzy którymi wbudowane były stoliki⁴⁰, uniemożliwiający swobodne poruszanie się osobie na wózku. Na dworcu, w tym w poczekalni, nie wyznaczono także alternatywnych miejsc do siedzenia dla osób niepełnosprawnych. Powyższe rozwiązania były sprzeczne z wymogami określonymi w pkt 4.1.2.9 TSI PRM., zgodnie z którym (...) tam, gdzie w przebiegu trasy wolnej od przeszkód znajdują się kasy biletowe, punkty informacyjne oraz punkty obsługi klienta, przynajmniej jedno stanowisko powinno posiadać ladę lub biurko, których dolna powierzchnia znajduje się na wysokości przynajmniej 650 mm, z miejscem na kolana o głębokości przynajmniej 300 mm oraz o minimalnej szerokości 600 mm. Powierzchnia górna lub jej fragment o szerokości minimum 300 mm i głębokości minimum 200 mm powinny znajdować się na wysokości między 700 mm a 800 mm. Strefa ta zostanie udostępniona osobom korzystającym z wózków inwalidzkich, natomiast innym osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zostaną zapewnione alternatywne miejsca do siedzenia. Jeśli między pasażerem a osobą sprzedającą bilety w kasie znajduje się szklana szyba, powinna ona być demontowalna lub, jeśli nie jest demontowalna, należy wyposażyć ją w system głośnomówiący (interkom). Każda taka szklana szyba powinna być wykonana z przezroczystego szkła. Przynajmniej jedno stanowisko do sprzedaży biletów powinno być wyposażone w sprzęt niezbędny do umożliwienia osobie o ograniczonej możliwości poruszania się z upośledzeniem słuchu rozumienie przekazywanych jej informacji poprzez przełączenie aparatu słuchowego do pozycji "T".

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że w zakresie błatu kasowego Inwestor zwrócił się z bezpośrednim zapytaniem do OWKZ i uzyskał stanowisko negatywne.

⁴⁰ O wymiarach: szerokość 50 cm, wysokość 90 cm.

W momencie zakończenia zadania była zamontowana pętla indukcyjna, a ścieżki kierunkowe były prowadzone do uzgodnionych kas biletowych. Za aktualną organizację obsługi okienek odpowiada operator kas biletowych. Do 2017 r. PKP Intercity⁴¹ obsługiwało okienko do którego prowadziła ścieżka dotykowa. Ze względów handlowych IC zrezygnowało z jego prowadzenia. Podjęto działania z operatorami kas (IC oraz agent) w sprawie przywrócenia obsługi w okienkach kasowych, do którego prowadzi ścieżka.

(dowód: akta kontroli str. 1001-1003, 1307-1338, 1771-1824)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień, Najwyższa Izba Kontroli wskazuje jednak, iż zgodnie z ww. stanowiskiem OWKZ w przedmiotowej sprawie, istniała możliwość – w celu dostosowania obiektu do obowiązujących przepisów – wprowadzenia rozwiązań zamiennych. Ponadto obsługa osób z niepełnosprawnościami mogła być prowadzona w innym miejscu niż zabytkowe kasy w holu głównym.

3. Przebudowując dworzec Opole Główne nie zapewniono wykonania w pełni dostosowanych i wyposażonych, zgodnie z wymogami wynikającymi z rozdziału 6 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków oraz z pkt 4.1.2.7 TSI PRM, toalet dla osób niepełnosprawnych. W szczególności: 1/ toaleta znajdująca się w budynku „FRONT” (na poziomie „0”), z wejściem od strony parkingu, posiadała uchwyt dla osób niepełnosprawnych zamontowany przy ustępie oraz umywalce, nie była jednak oznaczona jako przeznaczona dla osób niepełnosprawnych, nie wytyczono do niej dojścia, a przed wejściem znajdował się krawężnik o wysokości 13 cm; przed tą toaletą oraz wewnątrz brak było: lustra, informacji wizualnych, drogowskazów, piktogramów, informacji dynamicznej oraz mówionej; próg w wejściu do toalety posiadał 4,5 cm wysokości; brak było także oznakowania dotykowego w toalecie, informacji o sposobie działania w formie dotykowej oraz brak przycisku „pomocy”; toaleta oraz umywalka posiadały uchwyt dla osób niepełnosprawnych; 2/ pomieszczenie higienicznosanitarne znajdujące się na poziomie „-1” (w międzytorzu) posiadało wyznaczoną trasę dojścia (ścieżkę dotykową); toaleta była zamknięta, a klucz do niej znajdował się w pomieszczeniu obsługi w dalszej części korytarza, do którego prowadziło pięć schodów jednolitego koloru (niekontrastowego), bez pasa przed schodami rozpoznawalnego dotykami; przy drzwiach do toalety brak było możliwości wezwania obsługi toalety dla osoby niepełnosprawnej, brak bowiem było przycisku pomocy lub dzwonka; w pomieszczeniu brak było oznakowania dotykowego; informacji o sposobie działania w formie dotykowej oraz sygnału wezwania pomocy; 3/ do toalety dla niepełnosprawnych znajdującej się w budynku na peronie (poziom „0”) nie prowadziła trasa dojścia, a na budynku tym brak było informacji o tym, że w środku jest toaleta dla osób niepełnosprawnych; do budynku toalet prowadziły dwa wejścia – osobno dla kobiet oraz dla mężczyzn; kabina dla osób niepełnosprawnych znajdowała się po stronie lewej od wejścia, w części przeznaczonej dla kobiet; drzwi wejściowe do budynku posiadały szerokość 86 cm oraz próg o wysokości 1,5 cm; korytarz łączący część męską i damską miał szerokość 70 cm; przedsionek przed wejściem do toalety dla osób niepełnosprawnych miał szerokość 100 cm i długość 190 cm; na drzwi prowadzące do toalety przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych nachodziły drzwi prowadzące do toalety damskiej; wejście do kabiny dla osób niepełnosprawnych oznaczone było piktogramem; w toalecie brak było przewijaka dla dzieci, oznakowania dotykowego oraz informacji dotykowej o sposobie działania oraz sygnału wezwania pomocy.

⁴¹ Dalej: IC.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że toaleta wskazana w ppkt 1⁴² nie była przeznaczana do korzystania przez podróżnych. Wg uzgodnienia projektowego toalety dla osób na wózkach inwalidzkich były przygotowane na poziomie -1. Uwagi do organizacji udostępniania toalet zostały przekazane zarządcy, zostanie wyeliminowane zamykanie i odpłatność toalet dla osób niepełnosprawnych, oznakowanie zostanie poprawione. Dostęp do toalety dla osób niepełnosprawnych na poziomie „-1” monitorowany jest przez obsługę toalet (podgląd z kamery), co zapewnia podejmowanie stosownych działań w zakresie udostępniania toalety i bezpośredniej pomocy. Do chwili obecnej istniejące rozwiązanie nie było przedmiotem skarg. Niezależnie od powyższego zostanie zamontowany dzwonek przywołujący obsługę toalet.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

4. Na znajdującym się na terenie zarządzanym przez PKP S.A. parkingu przed dworcem Opole Główne brak było prawidłowych oznaczeń miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Znajdowały się tam trzy miejsca postojowe dla ww. osób, które oznaczone były znakami poziomym P-24 bez niebieskiego tła a miejsc tych nie oznaczono znakami pionowymi D-18a wraz z tabliczką T-29. Na jednym z ww. miejsc znajdował się także metalowy słupek, uniemożliwiający zaparkowanie na tym miejscu.

Powyższe naruszało wymagania wynikające z pkt 5.2.18 załącznika nr 1 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.⁴³ w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz pkt 5.2.4 i pkt 5.2.9.2 załącznika nr 2 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach do ww. rozporządzenia, zgodnie, z którymi znak P-24 umieszcza się na nawierzchni barwy niebieskiej.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że do maja 2017 r. parking był przedmiotem najmu przez firmę zewnętrzną, która w sposób nienależyty wywiązywała się ze swoich obowiązków. Prowadzenie parkingu budziło wiele zastrzeżeń, było przedmiotem wielu krytycznych uwag, dlatego zakończono współpracę. Od czerwca parking ma nowego najemcę, który w uzgodnieniu z menadżerem dworca dokonuje zmian w dotychczasowym funkcjonowaniu i organizacji parkingu. Jednocześnie informując, że wychodząc naprzeciw oczekiwaniom osób niepełnosprawnych w bezpośrednim sąsiedztwie dworca są wydzielone dwa miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, które posiadają stosowne oznaczenia i są nieodpłatne. Dodał także, iż stwierdzone nieprawidłowości zostaną usunięte.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

5. Schody⁴⁴ w budynkach dworca Opole Główne nie spełniały wymagań określonych w § 71 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków oraz wymogów wynikających z pkt 4.1.2.15 TSI PRM, zgodnie z którymi krawędzie stopni schodów w budynkach użyteczności publicznej powinny wyróżniać się kolorem kontrastującym z kolorem posadzki, a przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem w dół, na całej szerokości schodów, powinien być zainstalowany pas rozpoznawalny dotykiem. Pas ten powinien kontrastować z powierzchnią posadzki.

⁴² Znajdująca się w budynku „FRONT” (poziom „0”).

⁴³ Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.

⁴⁴ Schody wejściowe należące do PKP S.A. prowadzące do tunelu w międzytorzu oraz schody z międzytorza do budynku głównego (WARS), schody w korytarzu prowadzącym do toalet, schody prowadzące na perony nr 3, nr 4 i nr 5.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że projektant sporządzający projekt zajął stanowisko, iż przebudowywany dworzec to budynek zabytkowy, podlegający ochronie konserwatorskiej. Zastosowane rozwiązania projektowe wynikają z wytycznych konserwatorskich, które determinowały konkretne wykończenie powierzchni schodów. Zastosowano pasy przed stopniami z guzków ze stali nierdzewnej w takim samym materiale jak pasy ostrzegawcze na ścieżkach dotykowych. Jednocześnie należy zaznaczyć, że z uwagi na sprzeczne stanowiska występujące dla projektowania dworców kolejowych, PKP S.A. uzyskało opinię „Zakres stosowania decyzji TSI w projektowaniu polskich dworców”. Opinia została sporządzona w grudniu 2014 r.⁴⁵ Z opinii jednoznacznie wynika, iż zgodnie z pkt 7.3.1.7 Decyzji TSI PRM: „W przypadku gdy istniejąca stacja lub jej część są uznawane za zabytek i chronione prawem krajowym, operator infrastruktury powinien starać się dostosować treść niniejszej TSI. Jeśli jednak można wykazać, że prawo krajowe dotyczące ochrony budynku zostałoby złamane, zastosowanie odpowiednich wymagań niniejszej TSI nie będzie wymagane.” Z uwagi na powyższe nie zostały wprowadzone elementy, o których mowa w pytaniu.

Jako uzupełnienie ww. wyjaśnień dołączono oświadczenie kierownika prac konserwatorskich udzielone w związku z kontrolą Najwyższej Izby Kontroli, w którym wskazano, że przebudowywany dworzec jest obiektem wpisanym do rejestru zabytków i podlega szczególnej ochronie. Nie wszystkie wymienione w TSI PRM zalecenia można było zrealizować, ze względu na konieczność chronienia substancji zabytkowej. Ochronie podlegają wszystkie nowe elementy pojawiające się na dworcu oraz wszystkie elementy istniejące, o ile są elementami historycznymi. Dlatego ogranicza się do minimum wszelkiego rodzaju współczesne oznakowania.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1307-1338, 1530-1531, 1536-1537, 1771-1824

Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że montaż pasa dotykowego przed pierwszym i ostatnim stopniem na całej szerokości schodów wymagany ww. uregulowaniami TSI PRM nie stanowiłby naruszenia przepisów prawa krajowego dotyczących ochrony konserwatorskiej budynku dworca Opole Główne zważywszy na fakt, iż pas taki znajduje się przed pierwszym i ostatnim stopniem schodów, ale nie na całej ich szerokości. W swoim oświadczeniu kierownik prac konserwatorskich nie odniósł się w sposób bezpośredni do opisywanego stanu nieprawidłowego. Zgodnie natomiast z zapisami zaakceptowanej przez OWKZ dokumentacji projektowej *istniejące schody zostaną zachowane, a biegi zaopatrzone zostaną w systemowe elementy antypoślizgowe i ostrzegające osoby niewidome*. Dodać należy także, iż schody nie spełniają również wymagań wynikających z przepisów krajowych, gdyż nie posiadają one krawędzi stopni kontrastujących z kolorem posadzki, co narusza wymagania wynikające z § 71 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

6. Na dworcu Opole Główne wyjście ewakuacyjne z poczekalni w kierunku peronu nr 4 prowadziło przez drzwi o szerokości 87 cm, posiadające próg o wysokości 14 cm. Zgodnie natomiast z § 61 ust. 1 oraz § 62 ust. 1 i ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków, drzwi wejściowe do budynku powinny umożliwiać dogodny ruch, w tym osobom niepełnosprawnym, a także posiadać szerokość co najmniej 0,9 m, a próg nie może przekraczać 0,02 m.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że projektant wskazał, iż przebudowywany dworzec to budynek zabytkowy, podlegający ochronie konserwatorskiej. Zastosowane

⁴⁵ PKP S.A. zleciło jej sporządzenie w związku z kontrolą modernizacji dworców kolejowych w aspekcie spełniania TSI PRM przeprowadzanej przez Ministra Infrastruktury.

rozwiązania projektowe wynikają z wytycznych konserwatorskich, które determinowały rozwiązania dla wejść. Zgodnie z pkt. 7.3.1.7. TSI PRM wymagania konserwatorskie są w tym przypadku nadrzędne.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1398-1446, 1771-1824)

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli powyższe wyjaśnienia nie dotyczą ww. sprawy, gdyż kwestionowane wyjście ewakuacyjne swymi wymiarami narusza ww. przepisy krajowe, a w przedłożonej w trakcie kontroli dokumentacji projektowej brak jest uzgodnień konserwatorskich w zakresie wymiarów tych drzwi. Dodatkowo należy dodać, iż zaakceptowana przez służby konserwatorskie dokumentacja projektowa zawiera zapisy wskazujące jednoznacznie, iż budynek dworca nie posiada barier dla osób niepełnosprawnych, a projektowana szerokość wyjść ewakuacyjnych w świetle powinna być nie mniejsza niż 0,9 m.

7. Na placu przed dworcem oraz pomiędzy peronem nr 1 a peronem nr 4 nie oznaczono miejsca zbiórki do ewakuacji, czym naruszono zapisy § 4 ust. 2 pkt 4 lit. f rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów⁴⁶.

W odniesieniu do powyższego, Prezes PKP S.A. złożył wyjaśnienia dotyczące ochrony konserwatorskiej budynku i placu przydworcowego natomiast brak oznaczenia miejsc zbiórki do ewakuacji został usunięty w trakcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1398-1446, 1522, 1771-1824)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. W ocenie powołanych w trakcie kontroli specjalistów dojście do budynku przez osoby z niepełnosprawnościami, w tym niewidomych lub słabowidzących, było utrudnione. Nie zastosowano bowiem żadnego rozwiązania wskazanego w pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM dotyczącego trasy wolnej od przeszkód. Zgłaszane przez specjalistów uwagi w trakcie prowadzonych oględzin dotyczyły braku drogi dojścia do poszczególnych części (stref) budynku (postojów taxi, parkingów, miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych), piktogramów, informacji mówionej lub dynamicznej. Elementy placu przydworcowego – latarnie, kosze na śmieci, reklamy, stojaki dla rowerów, słupki – nie posiadały cech kontrastowości i występowały na trasie dojścia do dworca od strony przystanków autobusowych. Dodatkowo plac przydworcowy wybrukowany był kostką granitową, w której występowały ubytki w wypełnieniu pomiędzy brukiem (do 4 cm). Krawężniki przy ww. placu miały wysokość od 4 do 11 cm. Wytyczona strefa ruchu posiadała miejsca/strefy (miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, postój TAXI, przydworcowy parking płatny), do których nie wytyczono dojścia dla osób niepełnosprawnych. Najwyższa Izba Kontroli uwzględnia wyjaśnienia złożone przez Prezesa PKP S.A. dotyczące wytycznych konserwatorskich w zakresie wykończenia powierzchni terenu oraz uzgodnień z OWKZ w zakresie zagospodarowania terenu przed dworcem. Niemniej jednak w celu zwiększenia dostępności dworca dla osób z niepełnosprawnościami zasadne byłoby podjęcie działań zmierzających do umożliwienia swobodnego dojścia do dworca i jego funkcjonalnych części dla osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 1269-1294, 1526, 1538-1539, 1307-1338, 1771-1824)

2. W ocenie powołanych w trakcie kontroli specjalistów na dworcu Opole Główne informacje tekstowe (tj. mapy, rozkłady jazdy) były nieczytelne dla osób niepełnosprawnych, zastosowano w nich zbyt małą czcionkę oraz umieszczono je na wysokości niepozwalającej na ich odczytanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózku. Utrudnieniem dla takich osób był także brak udźwiękowionych rozkładów jazdy oraz tablic z możliwością regulacji czcionki

⁴⁶ Dz. U. Nr 109, poz. 719.

i kontrastu. Również znajdujące się na dworcu ławki (w poczekalni oraz holu głównym) nie kontrastowały z tłem oraz miały ostre (kanciaste) krawędzie. Powyższe rozwiązania nie realizują wymogów wynikających z pkt. 4.1.2.11 oraz pkt 4.1.2.8 TSI PRM.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił że rozkłady jazdy w wersji drukowanej są wydawane wg aktualnie przyjętych standardów obowiązujących w tym zakresie. W momencie realizowanej inwestycji nie planowano udźwiękowionych rozkładów jazdy oraz tablic z możliwością regulacji czcionki i kontrastu oraz dostępu do informacji o rozkładzie jazdy pociągów. Dodał także, że ławki i meble były przyjęte w odniesieniu do uwarunkowań konserwatorskich. Ponadto wskazał, że dokumentacja projektowa w poszczególnych etapach była formowana adekwatnie do uregulowań dyspozycyjnych w roku 2011 r. W trakcie realizacji zadania, począwszy od roku 2010 - czyli zamówienia na projektowanie, kilkakrotnie występowały zmiany organizacyjne w Spółce PKP S.A. i w związku z tym zmianie ulegały również dyspozycje zarządcze dla realizowanych projektów. W ramach zadania „Przebudowa dworca kolejowego Opole Główne” kilkakrotnie zmieniany był koordynator, co miało przełożenie na prowadzenie spraw. Biorąc pod uwagę powyższe część wyjaśnień została opracowana w oparciu o dostępną dokumentację. W świetle aktualnie posiadanej wiedzy i doświadczenia można dokonać korekty w oznakowaniu dworca i infrastruktury ułatwiającej korzystanie z dworca osobom niedowidzącym, ulepszając elementy dla uzyskania optymalizacji dostępności. Niemniej jednak, konieczne jest podkreślenie, iż w latach 2011-2014 PKP S.A. nie posiadała jeszcze wypracowanych metod weryfikacji i oceny dostępności, a dokument, który pozwala na oparcie się w decyzjach czyli ekspertyza dostępności opracowana przez UTK, został wydany w 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 1307-1338, 1771-1824)

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przebudowa dworca Opole Główne zwiększyła dostępność tego obiektu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności poruszania się. Niemniej jednak – zdaniem Najwyższej Izby Kontroli – zarówno stwierdzone nieprawidłowości, jak i uwagi zgłoszone przez powołanych w ramach kontroli specjalistów mogą wskazywać na niepełne rozpoznanie potrzeb takich osób. Jak bowiem wykazała przeprowadzona kontrola, choć w umowie o dofinansowanie z budżetu państwa inwestycji obejmującej przebudowę ww. dworca PKP S.A. zobowiązały się do zwiększenia dostępności tego budynku dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz do realizacji inwestycji z należytą starannością oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami zarówno prawa krajowego, jak i wspólnotowego (a więc również z uwzględnieniem postanowień TSI PRM), to jednak nie wszystkie wymagania wynikające z ww. przepisów zostały spełnione, na co wpływ mógł mieć także zabytkowy charakter obiektu podlegającego przebudowie, objętego ochroną konserwatorską. Niemniej jednak, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli, niektóre rozwiązania zwiększające dostępność dworca Opole Główne dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się mogły zostać zrealizowane bez naruszenia obowiązujących inwestora wytycznych konserwatorskich lub zmiany dokumentacji projektowej.

4. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się na etapie przygotowywania inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle”

Opis stanu faktycznego

4.1. Inwestycja pn. *Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle wraz z projektem zagospodarowania placu przydworcowego oraz z projektem zapewniającym ciągłość funkcjonowania dworca podczas jego przebudowy jak również prowadzenie nadzoru autorskiego nad realizacją projektu*⁴⁷, realizowana była przez PKP S.A. w ramach inwestycji dofinansowanych środkami budżetu państwa na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa⁴⁸. W ramach umowy zawartej 1 lipca 2014 r. przez PKP S.A. z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju z budżetu państwa została przyznana dotacja do przebudowy ww. dworca w kwocie 2716,2 tys. zł, stanowiącej 25,7% zaplanowanych kosztów przebudowy, wynoszących 10 548,5 tys. zł.

PKP S.A. w ramach umowy zobowiązała się m.in. do: a/ wykonania w ramach przebudowy prac obejmujących zakres związany bezpośrednio z obsługą podróżnych, w tym zwiększenia dostępności budynku dworca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; b/ zrealizowania z należytą starannością inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i wspólnotowego, w tym z uwzględnieniem zasad określonych w technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 806-848)

Umowa na sporządzenie dokumentacji projektowej obejmującej przebudowę dworca Kędzierzyn-Koźle została zawarta przez PKP S.A. 19 kwietnia 2013 r. Umowa ta obejmowała zaprojektowanie przebudowy dworca, z uwzględnieniem m.in.: przystosowania budynku dworca dla obsługi osób niepełnosprawnych i pomieszczeń dla opiekuna z dzieckiem oraz urządzenie terenu (przebudowę nawierzchni chodników, usuwanie barier architektonicznych – podjazdów, wejścia do budynku, aranżację małej architektury). Projekt przebudowy placu przydworcowego zakładał m.in. zaprojektowanie rozwiązań dostosowujących plac dla osób niepełnosprawnych. Opracowany projekt budowlany został odebrany przez przedstawicieli Spółki PKP S.A. 22 listopada 2013 r. i 9 grudnia 2013 r. Członkowie zespołu projektowego oraz zespołu sprawdzającego złożyli oświadczenie wynikające z art. 20 ust. 4 ustawy *Prawo budowlane* o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

(dowód: akta kontroli str. 12-39, 657-660)

Wojewoda decyzją z 21 listopada 2013 r. zatwierdził opracowany projekt budowlany i udzielił pozwolenia na realizację tej inwestycji. W związku ze zmianą rozwiązań projektowych dotyczących przebudowy części placu przydworcowego, organ ten 19 lutego 2015 r. zmienił udzielone pozwolenie budowlane. Prace budowlane były prowadzone na działkach nr 1316/17 i nr 1375 w obrębie Kędzierzyn, na których znajdowały się m.in.: budynek dworca i plac przydworcowy.

(dowód: akta kontroli str. 11-11c, 155-155c)

⁴⁷ Dalej: Przebudowa dworca.

⁴⁸ Dz. U. Nr 238, poz. 1579.

W zatwierdzonym projekcie budowlanym zawarto opis techniczny rozwiązań projektowych określony w § 11 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego⁴⁹, w tym m.in zaplanowano: płynne przejścia nawierzchni, brak barier architektonicznych oraz wprowadzenie pochylni przystosowanej dla osób z ograniczeniami ruchowymi na peron. W miejscach ruchu pieszego z ruchem kołowym zostanie zastosowana odpowiednio profilowana nawierzchnia. Pochylnia żelbetowych ramp przystosowana do ruchu osób niepełnosprawnych wyposażona zostanie w obustronne poręcze, umieszczone na wysokości 0,75 m i 0,9 m, od płaszczyzny ruchu. Poręcze te zostaną wykonane w wyźłobieniach w ścianach/balustradach żelbetowych rampy. Przystosowanie budynku dla osób niewidomych i niedowidzących będzie rozgrywało się na wielu płaszczyznach.

W projekcie technicznym przyjęto wykonanie pomieszczeń higieniczno-sanitarnych dla osób niepełnosprawnych oraz dla matki z dzieckiem oraz dostosowanie budynku dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Zaprojektowana winda znajdowała się w części administracyjnej budynku dworca, w której nie obsługiwano podróżnych.

W opisie technicznym rozwiązań projektowych branży architektonicznej wskazano, iż strategicznymi elementami oznaczeń poziomych będą pasy prowadzące, które wytyczać miały główne ścieżki komunikacyjne, najczęściej między kolejnymi polami uwagi. Pasy te wskazywać miały drogę do głównych punktów i pomieszczeń w obiekcie dworca. Zaplanowana długość pasów prowadzących wynosiła 210 m, natomiast długość pól uwagi wnosila 14 m.

(dowód: akta kontroli str. 215-227)

W projekcie dotyczącym placu przydworcowego zaplanowano – zgodnie z wymogami TSI PRM – wykonanie pasów prowadzących od przystanku komunikacji miejskiej, postoju taksówek i parkingów do schodów prowadzących na peron nr 1 i nr 1A⁵⁰ oraz do wejścia na dworzec od strony wschodniej. Natomiast w budynku dworca ścieżki prowadzące zaprojektowano od drzwi wejściowych do przejścia podziemnego i windy znajdującej się w części administracyjnej budynku. Przed każdymi drzwiami zaprojektowano zlokalizowanie pól uwagi.

(dowód: akta kontroli str. 166-169, 179-212)

Przewidziano także możliwość dostępu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się do peronów nr 1 i nr 1A. Pierwotny projekt zakładał wybudowanie systemu ramp z balustradami prowadzących z poziomu placu przydworcowego do ww. peronów. Jednak w trakcie realizacji inwestycji zastąpiono rampy platformą przyschodową do transportu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich oraz wprowadzono nowy odcinek ścieżki prowadzącej – od schodów terenowych znajdujących się przy chodniku Al. Jana Pawła II do schodów na ww. perony.

Powodem ww. zmiany było zaplanowanie przez Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle wybudowania tunelu pieszo-rowerowego i wydzielenie na ten cel pasa przeznaczanego na strefę ruchu pieszo-rowerowego w części nasypu kolejowego znajdującego się przy rampie na peron nr 1 i nr 1A.

(dowód: akta kontroli str. 155-155c, 179-212, 1588-1591, 1643)

Opolski Wojewódzki Komendant Państwowej Straży Pożarnej w Opolu stosownie do wymogów wynikających z przepisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgodnienia projektu

⁴⁹ Dz. U. poz. 462, ze zm.

⁵⁰ Perony te stanowiły jeden peron, znajdujący się przy jednym torze, z których jeden odcinek oznakowano jako 1, a drugi jako 1A.

budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej⁵¹ uzgodnił przyjęte rozwiązania projektowe, obejmujące m.in. opracowanie pn. Ekspertyza techniczna stanu ochrony przeciwpożarowej – przebudowa Dworca Kolejowego Kędzierzyn-Koźle.

(dowód: akta kontroli str. 80-81, 156-159)

4.2. STWiORB zawierała elementy wskazane w § 14 ust. 1 rozporządzenia *w sprawie dokumentacji projektowej*, w szczególności wymagania określone w pkt 2 i w pkt 5 ww. przepisu, odnoszące się do właściwości wyrobów budowlanych oraz niezbędnych wymagań związanych z ich przechowywaniem, transportem, składowaniem i kontrolą jakości oraz wymagania dotyczące wykonania robót budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 213)

4.3. W dokumentacji projektowej na parterze budynku dworca przewidziano jedno pomieszczenie higieniczno-sanitarne dla osób niepełnosprawnych (o powierzchni 4,9 m²). Znajdowało się ono w holu, naprzeciwko kas biletowych⁵². Pomieszczenie to zaprojektowano zgodnie z wymaganiami technicznymi wynikającymi z § 86 ust. 1 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych budynków*.

(dowód: akta kontroli str. 170-173b)

4.4. Część dworca przeznaczona do obsługi podróżnych zlokalizowana była w holu budynku dworca, do którego wyznaczono wejścia bez progów lub innych barier architektonicznych. W holu zaprojektowano pomieszczenia obsługi podróżnych, w tym: kasy biletowe; poczekalnię; toalety ogólnodostępne i dla osób niepełnosprawnych, pomieszczenie do przewijania dzieci oraz punkty handlowe. Dojście do dworca z zewnątrz nie wymagało zainstalowania urządzeń technicznych zapewniających dostęp osobom niepełnosprawnym. Dojście do peronów stacji kolejowej prowadziło z holu dworca przez przejście podziemne (znajdujące się na poziomie holu dworca), a następnie schodami na perony. Przejście podziemne i perony należały do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i nie były modernizowane w ramach przebudowy dworca.

Dla zapewnienia dotarcia osób niepełnosprawnych na peron nr 1 i nr 1A zaplanowano wybudowanie schodów i zamontowanie na nich platformy przyschodowej. Zaprojektowanie ww. platformy spełniało wymóg wynikający z § 55 ust. 2 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych budynków*. Bezpieczeństwo osobom korzystającym z platformy zapewniały dwie barierki oraz poręcze, zabezpieczające wózek przed zjechaniem z platformy.

(dowód: akta kontroli str. 54; 179-212, 1590)

4.5. W dokumentacji projektowej nie przewidziano zróżnicowania poziomów podłóg.

(dowód: akta kontroli str. 40-154, 170-173b, 203, 210, 264)

4.6. W projekcie budowlanym przebudowy dworca (w części dotyczącej wykonania ślusarki drzwiowej) zaplanowano dostosowanie wszystkich wejść do budynku dworca do potrzeb osób niepełnosprawnych (zarówno od strony ul. Dworcowej, od placu przydworcowego jak i od ul. Tartacznej i tunelu podziemnego). Dojścia z zewnątrz do holu dworca, prowadzące przez automatycznie otwierane drzwi oraz do miejsc o istotnym znaczeniu dla obsługi niepełnosprawnych podróżnych, były wolne od przeszkód i oświetlone.

(dowód: akta kontroli str. 54, 261, 297-298)

⁵¹ Dz. U. Nr 121, poz. 1137, ze zm.

⁵² Również na I piętrze znajdowało się takie pomieszczenie, lecz część ta nie była przeznaczona do obsługi podróżnych.

4.7. W dokumentacji projektowej przewidziano stworzenie warunków ułatwiających dotarcie na dworzec podróżnym niepełnosprawnym (w tym osobom niewidomym lub niedowidzącym) lub osobom o ograniczonej zdolności poruszania się, korzystającym z dojazdu samochodami osobowymi. W tym celu na placu przydworcowym (na działce będącej w zarządzie PKP S.A.) zaprojektowano strefę ruchu oznaczoną znakami D-52 i D-53 *Koniec strefy ruchu*. W strefie tej zaplanowano wydzielenie pięciu miejsc parkingowych, w tym jednego zarezerwowanego dla pojazdu osób uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych legitymujących się kartą parkingową lub kierującego pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że wg dokonanej oceny wystarczające było wydzielenie jednego miejsca dla pojazdu osoby legitymującej się kartą parkingową.

(dowód: akta kontroli str. 1551-1552)

Projekt przewidywał również wydzielenie przy drodze wjazdowej na plac przydworcowy pasa postojowego do szybkiej obsługi podróżnych, w tym osób niepełnosprawnych. W części tej zaprojektowano wybudowanie krawężników o wysokości do 6 cm, a w strefie przejścia dla pieszych obniżenie ich wysokości do 2 cm. Dworzec nie posiadał garaży ze stanowiskami postojowymi.

(dowód: akta kontroli str. 53, 145-148, 160-165, 179-212, 691-693)

4.8. W dokumentacji projektowej wprowadzono zgodnie z TSI PRM rozwiązania ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej zdolności poruszania się do infrastruktury dworca poprzez zaprojektowanie:

a/ tras pozbawionych przeszkód w płaszczyźnie poziomej i pionowej; na placu przed dworcem zaprojektowano trasę wolną od przeszkód za pomocą ścieżek dotykowych z polami uwagi ze wskazaniem dla osób z upośledzeniem wzroku; zaprojektowany układ ścieżek prowadzących wraz polami uwagi zapewniać miał osobom niepełnosprawnym dotarcie do schodów i platformy przyschodowej prowadzącej na peron nr 1 i nr 1A a także do holu dworca; ścieżki prowadzące zaprojektowano również do przejścia podziemnego;

(dowód: akta kontroli str. 160-165, 179-212, 226,227)

b/ drzwi wejściowych o szerokości 210 cm dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych; posadzki w holu dworca zaprojektowano z kamienia w kolorze jasnobieżowym kontrastującym z otoczeniem;

(dowód: akta kontroli str. 166-169, 226, 227, 253-255, 297, 298)

c/ rozmieszczenie na placu przed dworcem, w miejscach nieprzeszkadzających osobom niewidomym i niedowidzącym, trzech ławek, których siedziska zaprojektowano jako głębokie na 40 cm i wysokie na 35 cm; szerokość trasy wolnej od przeszkód wynosiła 240 cm i 220 cm⁵³;

(dowód: akta kontroli str. 178-212)

d) kas biletowych w holu dworca, których parametry techniczne odpowiadały wymaganiom dotyczących usytuowania lady kasy biletowej określonych w pkt 4.1.2.9 TSI PRM⁵⁴;

(dowód: akta kontroli str. 170-173b)

e/ oświetlenia terenu dworca w sposób zapewniający spełnienie wymagań określonych w TSI PRM; w holu dworca oraz w pomieszczeniach dostępnych

⁵³ Przy wymagalnej minimalnej szerokości wynoszącej 160 cm.

⁵⁴ Oględziny kasy biletowej wykazały, że górna powierzchnia lady znajdowała się 80 cm od posadzki, a dolna 75 cm, zaś głębokość lady wynosiła 30 cm, a szerokość 70 cm (minimalne wymiary powinny natomiast wynosić odpowiednio: 70-80 cm; minimum 65 cm; 30 cm i 60 cm.

podróżnym zaplanowano minimalne natężenie oświetlenia 200 lx, co odpowiadało wymogom określonym w TSI PRM;

(dowód: akta kontroli str. 112)

f) systemu tablic wizualnej informacji podróżnych, umieszczonych w holu i poczekalni dworca, zapewniających osobom niepełnosprawnym czytelność informacji o rozkładzie jazdy pociągów.

(dowód: akta kontroli str. 125-130, 299-306)

Natomiast nie zaprojektowano: 1/ ścieżek prowadzących i pól uwagi dla osób z niepełnosprawnościami prowadzących do toalet, do poczekalni dworcowej; do kasy biletowej obsługującej osoby z niepełnosprawnościami i do wyjścia z poczekalni dworcowej, pomimo wymogów w tym zakresie wynikających z pkt 4.1.2.3.1 TSI PRM, 2/ podwójnych obustronnych poręczy na schodach terenowych od strony chodnika przy Al. Jana Pawła II oraz na schodach prowadzących na perony nr 1 i nr 1A – wymóg zaprojektowania podwójnych obustronnych poręczy wynikał z wymagań określonych w pkt 4.1.2.16 TSI PRM; 3/ miejsc lokalizacji tablic informacyjnych, piktogramów, wskazujących kierunek lokalizacji platform przyschodowych umożliwiających dotarcie niepełnosprawnym podróżnym na perony stacji⁵⁵ według zaleceń określonych w pkt 4.12.11 TSI PRM; 4/ pochylni/podjazdu dla wózków dziecięcych, wózków dla osób niepełnosprawnych i rowerów na tzw. schodach terenowych od strony chodnika przy Al. Jana Pawła II wg wymogu określonego w pkt 4.1.2.17 TSI PRM; 5/ parametrów i jakości wykonania oraz kolorystyki elementów pomocnych osobom z niepełnosprawnościami w dotarciu do miejsc służących obsłudze podróżnych – w przypadku ścieżek prowadzących i pól uwagi powinny to być wyczuwalne wypukłości pod butem lub laską, a w przypadku informacji wizualnych powinny to być elementy kontrastujące z tłem (np. pasy na szklanych drzwiach, znaki ostrzegawcze i informacyjne; kolorystyka elementów wyposażenia dworca takich jak: ławki, kosze na śmieci, tablice z rozkładami jazdy pociągów, piktogramy informujące o lokalizacji punktów istotnych dla osób z niepełnosprawnościami).

(dowód: akta kontroli str. 40-154, 203, 210)

Prezes PKP S.A. w wyjaśnieniu przyczyn zaniechania objęcia dokumentacją projektową przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle ww. elementów dostosowujących go do potrzeb osób niepełnosprawnych, podał, że *umowa nr KNDI06-14/2013 na opracowanie projektu została zawarta 19 kwietnia 2013 r. Postanowieniem zawartej Umowy określonym w § 1 ust. 8 wykonawca dokumentacji został zobowiązany, aby: „Dokumentacja projektowa zawierała oświadczenia wszystkich projektantów biorących udział w procesie projektowym o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zgodnie z art. 20 ustawy Prawo budowlane, właściwymi rozporządzeniami oraz z zasadami wiedzy technicznej.” W trakcie tworzenia dokumentacji projektowej była prowadzona weryfikacja opracowań w zakresie i obszarze możliwym do wykonania w roku 2013 r. Przed rozpoczęciem projektowania PKP S.A. poinformowała pisemnie spółki i podmioty współpracujące o realizacji zadania i poprosiła o zgłoszenie osób, które będą uzgadniać poszczególne etapy projektowania. Osoby biorące udział w uzgadnianiu i weryfikacji zgłaszały uwagi i zalecenia, co było przekazywane wykonawcy projektu. (...) W czynnościach weryfikacji dokumentacji projektowej brał udział projektant zewnętrzny posiadający uprawnienia projektowe. (...) Niezależnie od powyższego PKP S.A. przekazuje opinię „Zakres stosowania decyzji TSI PRM z 2007 r. (Decyzja Komisji WE nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r.) w projektowaniu polskich dworców”. Opinię sporządził w grudniu 2014 r. ekspert dr hab. inż. arch. Daniel*

⁵⁵ Nr 1, nr 1A, nr 2, nr 3 i nr 4.

Zaluski, prof. UWM. Opinia ta została sporządzona w związku z wątpliwościami realizacyjnymi i występującymi sprzecznościami w przepisach, które mogły mieć wpływ na proces zadania przebudowy dworców (...). Rekomendowane zalecenie z tej opinii brzmi: w związku z trwającymi pracami nad nowelizacją Decyzji TSI PRM z 2007 r., w celu dostosowania jej do krajowych przepisów budowlanych, należy rozważyć i bez zbędnego pośpiechu wprowadzać w życie wymogi obowiązującej Decyzji. Pochopne i przedwczesne inwestycje wpłyną jedynie na wydatkowanie niepotrzebnych funduszy ze Skarbu Państwa i funduszy własnych PKP S.A. W aktualnie prowadzonych realizacjach przebudowywanych dworców rozwiązania są odnoszone przede wszystkim do wydanej przez Urząd Transportu Kolejowego w 2017 r. ekspertyzy w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania (...). Aktualnie, celem wypracowania rozwiązań optymalnych w zakresie dostępności, został wyznaczony wewnętrzny audytor weryfikujący i opiniujący projektowane i realizowane zadania. W czasie, gdy były sporządzane opracowania projektowe dla dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle nie było wypracowanych jednolitych rozstrzygnięć i dyspozycji w zakresie oceny projektów, wątpliwości realizacyjne były konsultowane w odniesieniu do dostępnych w tym czasie publikacji czy też eksperckich rekomendacji. W przypadku dworców kolejowych skierowanych do przebudowy istotną rolę odgrywa ochrona konserwatorska i uwarunkowania obiektu istniejącego, co w przypadku dworca kolejowego w Kędzierzynie-Koźlu ma kluczowe znaczenie. Zgodnie z pkt 7.3.1.7 Decyzji TSI PRM z 2007 r.: „W przypadku, gdy istniejąca stacja lub jej część są uznawane za zabytek i chronione prawem krajowym, operator infrastruktury powinien starać się dostosować treść niniejszej TSI. Jeśli jednak można wykazać, że prawo krajowe dotyczące ochrony budynku zostałoby złamane, zastosowanie odpowiednich wymagań niniejszej TSI nie będzie wymagane”. PKP S.A. w drugiej połowie 2014 r. wprowadziły, a po 15 stycznia 2015 r. skorygowały listy kontrolne dla oceny wdrożenia elementów spełniania wymogów TSI PRM z 2007 r. Dla zadania „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle” lista ta została wypełniona przez Inspektora nadzoru inwestorskiego w dniu 21 grudnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1542-1587)

W umowie o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych, m.in. w Opolu i w Kędzierzynie-Koźlu ustalono m.in., że PKP S.A. zamierza zrealizować te inwestycje w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych, mające na celu w szczególności: (...), zwiększenie dostępności budynku dworca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (...). W związku z powyższym Spółka PKP S.A. złożyła oświadczenia o spełnieniu warunku zgodności inwestycji z TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 806-848)

Stosownie do. wymogów wynikających z ww. umowy Zastępca Prezesa Zarządu PKP S.A. oraz prokurent Spółki PKP S.A, złożyli z datą 29 lutego 2016 r. do Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa rozliczenie inwestycji przebudowy dworca w Kędzierzynie-Koźlu, dołączając podpisane przez siebie oświadczenie o treści: Zarząd Spółki PKP S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Szczęśliwiecka 62, (...), niniejszym oświadcza, że inwestycja „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle”, realizowana z udziałem dotacji budżetowej, spełnia wymogi Decyzji Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. (...), w zakresie przedstawionym w załączniku nr 1 do niniejszego oświadczenia.

(dowód: akta kontroli str. 709-762)

Ustalono
nieprawidłowości

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

W dokumentacji przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle, w szczególności w STWiORB, nie ustalono wymagań co do parametrów i jakości wykonania oraz kolorystyki elementów, wskazanych w dokumentacji projektowej przebudowy dworca, tj. ścieżek prowadzących; pól uwagi; pasów na szklanych drzwiach i oznakowania schodów służących osobom niepełnosprawnym.

Zgodnie z wymogiem wynikającym z przepisu § 12 rozporządzenia w sprawie dokumentacji projektowej, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót stanowią opracowania zawierające w szczególności zbiory wymagań, które są niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót. W § 14 ust. 1 pkt 5 ww. rozporządzenia określono, iż w STWiORB należy wykazać wymagania dotyczące wykonania robót budowlanych z podaniem sposobu wykończenia poszczególnych elementów i tolerancji wymiarowych. W dokumentacji przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle nie zawarto ww. informacji.

(dowód: akta kontroli str. 213-214)

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że doprecyzowanie szczegółów wskazanych elementów nastąpiło w trakcie realizacji robót oraz wskazał, że w ramach opracowania dokumentacji projektowej zostały sporządzone STWiORB. Należy zaznaczyć, iż uwagi weryfikacyjne do dokumentacji projektowej były kierowane z zastrzeżeniem § 7 pkt 6 Umowy na projektowanie tj. Zamawiający nie jest zobowiązany do sprawdzenia przekazanej dokumentacji projektowej w zakresie jej zawartości merytorycznej w momencie jej dostarczenia. Projektant zgodnie ze zobowiązaniem złożył oświadczenie o kompletności i prawidłowości dokumentacji. Aktualnie podnoszona szczegółowość zapisów w STWiORB nie była dostrzeżona w trakcie projektowania z uwagi na ówczesne uwarunkowania dyspozycji do projektowania polskich dworców. Wytyczne w zakresie dostosowania obiektów dworcowych dla osób o ograniczonej mobilności w zakresie projektowania zostały wydane w roku 2016 r. i wdrożone w później realizowanych zadaniach.

(dowód: akta kontroli str. 1542-1587, 1852,1853)

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli w dokumentacji projektowej przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle nie przewidziano realizacji rozwiązań, które wprowadzałyby przeszkody niemożliwe do ominięcia przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zarówno na drodze od granicy terenu ww. dworca objętej przebudową do granicy dworca z peronami pozostającymi w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Najwyższa Izba Kontroli zauważa, że choć ww. dokumentacja zawierała części rozwiązań przewidzianych w TSI PRM dla osób niepełnosprawnych lub dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, to jednak nie obejmowała ona niektórych fragmentów ścieżek prowadzących, podwójnych poręczy czy też miejsc lokalizacji tablic informacyjnych. Ponadto w STWiORB nie ustalono wymagań w zakresie parametrów i jakości wykonania ścieżek prowadzących, pól uwagi czy oznakowania schodów.

5. Realizacja inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle” w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

5.1. Według dokumentacji powykonawczej dworzec kolejowy zmodernizowano zgodnie z dokumentacją projektową w zakresie: a/ wydzielenia i dostosowanie toalety do wymogów osób niepełnosprawnych oraz pomieszczenia do przewijania dzieci; b/ zamontowania na schodach prowadzących na peron nr 1 i nr 1A platformy przyschodowej do przewozu osób poruszających się na wózkach; c/ ścieżek prowadzących i pól uwagi na terenie dworca od wejść na dworzec przez hol do przejścia podziemnego stacji ze schodami prowadzącymi na perony stacji; d/ zamontowania automatycznie otwieranych przeszklonych drzwi; e/ wydzielenie/zarezerwowanie na parkingu przydworcowym miejsca dla osoby niepełnosprawnej; f/ zbiorczych tablic informacyjnych odjazdów i przyjazdów pociągów w holu głównym i poczekalni dworcowej.

(dowód: akta kontroli str. 694-699)

Pomimo nie ujęcia w dokumentacji projektowej ścieżek prowadzących i pól uwagi do: a/ kasy biletowej dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych; b/ toalety dla osób niepełnosprawnych; c/ poczekalni dworcowej; d/ tablic tyflograficznych znajdujących się w przedsiönku wejściu do holu od strony placu przydworcowego i od strony ul. Dworcowej, zostały one wykonane w trakcie przebudowy dworca. Wykonanie ścieżek z polami uwagi oraz lokalizacja i zamontowanie tablic tyflograficznych uzgodniono w trakcie realizacji przebudowy dworca, a ich przebieg i lokalizację przedstawiono na rysunku technologicznym/warsztatowym.

Dyrektor Projektu wyjaśniła, że w trakcie realizacji robót lokalizacja ścieżek podlegała konsultacjom i po uwzględnieniu uwag eksperckich, wykonano ścieżki według skorygowanych tras wraz z instalacją tablic tyflograficznych (multisensorycznych).

(dowód: akta kontroli str. 577-601, 1828-1838)

5.2. W trakcie realizacji inwestycji wprowadzono zmianę do dokumentacji projektowej polegającą na zastąpieniu ramp łączących plac przydworcowy z peronami nr 1 i nr 1A, schodami z platformą przyschodową do transportu osób niepełnosprawnych na wózkach, co opisano w części III.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 155a-155c, 160-165, 179-212)

5.3. Dokumentacja powykonawcza przebudowy dworca, a w szczególności protokoły odbioru i dokumentacja geodezyjna, świadczyły o zweryfikowaniu w trakcie odbioru robót zakresu wykonanych prac oraz ich jakości i zgodności z dokumentacją projektową.

(dowód: akta kontroli str. 615-635)

Pomimo braku dokumentu, na podstawie którego wykonano oznakowanie drzwi pasami ostrzegawczymi, wykonano je zgodnie z wytycznymi wynikającymi z TSI PRM. Zastrzeżenia powołanych w trakcie kontroli specjalistów w tym zakresie dotyczyło koloru, który był niekontrastujący z otoczeniem.

(dowód: akta kontroli str. 577-601)

PKP S.A. zgodnie z obowiązującymi przepisami zawiadomiła o zakończeniu przebudowy dworca Opolskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kędzierzynie-Koźlu oraz Komendanta Powiatowego Państwowej Straży Pożarnej w Kędzierzynie-Koźlu. Organy te nie wniosły uwag do wykonania robót inwestycyjnych.

Przeprowadzono również geodezyjne pomiary inwentaryzacyjne przebudowanego budynku dworca, z których dokumentację (mapy oraz wyniki pomiarów geodezyjnych) przekazano do Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej w Kędzierzynie-Koźlu.

(dowód: akta kontroli str. 636-656)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W dokumentacji powykonawczej (na rys. *Rzut parteru posadzki* opatrzonym pieczęcią *Dokumentacja powykonawcza* z datą 25 września 2013 r.) wskazano jako wykonane przewidziane w dokumentacji projektowej odcinki ścieżek prowadzących: a/ od wejścia do pomieszczeń administracyjnych oraz b) od wejścia do holu dworca (po lewej stronie) pomimo faktycznego zaniechania ich wykonania.

(dowód: akta kontroli str. 801)

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że: *w trakcie realizacji robót koncepcje prowadzenia ścieżek dla osób niedowidzących wewnątrz dworca podlegały konsultacji z dostępnymi ekspertami w terminie III/IV kwartału 2015 r. Uwagi i dyspozycje w tym zakresie zostały uwzględnione w rysunku technologicznym/warsztatowym sporządzonym przez wykonawcę ścieżek. Rozwiązanie to nie zostało naniesione na rysunek dokumentacji projektowej, a stanowiło odrębne opracowanie zamieszczone w dokumentach budowy. Korekta, o której mowa w ppkt a) została dokonana z uwagi na fakt, iż winda prowadziła do części biurowej budynku, która nie jest przestrzenią ogólnodostępną dla podróżnego. Korekta, o której mowa w ppkt. b) została dokonana po uwzględnieniu uwag eksperckich. Dokumentację powykonawczą stanowią wszystkie dokumenty ujęte w operacie kołaudacyjnym i nie są to wyłącznie rysunki. W dokumentacji powykonawczej zamieszczono też karty materiałowe, karty nadzoru autorskiego, dokumenty sporządzone przez budowę w trakcie realizacji. W przypadku elementów takich jak ścieżki dla osób niedowidzących wraz z tablicami multisensorycznymi w dokumentacji powykonawczej zamieszczono karty materiałowe zawierające specyfikacje wyrobów ostatecznie zainstalowanych, które są opieczętowane jako „Dokumentacja powykonawcza”. Istotnie na rysunku projektanta pierwotne układy ścieżek nie zostały skorygowane, ponieważ elementy te zostały potraktowane jak elementy montażowe i wyposażenie. Podobnie w przypadku aranżacji i wyposażenia pomieszczeń (meble, biurka, lampy, urządzenia biurowe i kuchenne), elementy te są wnoszone na rysunkach wykonawczych, lecz ich przemieszczanie nie stanowi podstawy do zmiany rysunków powykonawczych. Rysunki należy czytać łącznie z pozostałymi dokumentami budowy. W omawianym przypadku nie nastąpiło zatem niewykonanie ścieżek dla osób niedowidzących. Zostały one wykonane w skorygowanym układzie dostosowanym do lokalizacji funkcji ogólnodostępnych wraz z instalacją tablic multisensorycznych.*

(dowód: akta kontroli str. 1849, 1850)

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli wykazanie w dokumentacji powykonawczej niewykonanych ścieżek prowadzących na ww. odcinkach, było działaniem nierzetelnym.

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli realizacja inwestycji polegającej na przebudowie dworca Kędzierzyn-Koźle została przeprowadzona zgodnie z projektem, a tym samym zwiększono dostępność tego obiektu dla osób niepełnosprawnych oraz dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Najwyższa Izba Kontroli zauważa jednak, że w przyjmując dokumentację powykonawczą dotyczącą ww. inwestycji nie

dochowano należytej staranności działania, gdyż dokumentacja ta obejmowała jako wykonane fragmenty ścieżek prowadzących, których faktycznie nie umiejscowiono na dworcu Kędzierzyn-Koźle.

6. Osiągnięte w wyniku realizacji inwestycji „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle” efekty w zakresie dostępności obiektów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się

Opis stanu faktycznego

6.1. Drzwi wejściowe do budynku dworca spełniały wymagania wynikające z § 61 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków, oraz wymogi określone w pkt 4.1.2.4 TSI PRM. Usytuowanie drzwi, ich kształt oraz wymiary zapewniały dogodne warunki ruchu osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 586-588)

6.2. Osobom z upośledzeniem wzroku na terenie budynku dworca zapewniono przekazanie informacji o trasie wolnej od przeszkód w formie ścieżki dotykowej z polami uwagi rozpoznawalnych dotykiem oraz poprzez umieszczenie drogowskazów i piktogramów. Powyższy sposób oznaczenia zapewniał spełnienie wymogów wynikających z pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM.

Nie zapewniono jednak informacji o sposobie dotarcia z placu przydworcowego do budynku dworca oraz do platformy przyschodowej prowadzącej na peron nr 1 i nr 1A.

(dowód: akta kontroli str. 579, 583-584, 586-593)

6.3. W budynku dworca, w tym na trasie wolnej od przeszkód oraz na placu przydworcowym zapewniono oświetlenie, o którym mowa w § 14 ust. 4 oraz w § 59 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

(dowód: akta kontroli str. 584)

6.4. Zastosowane w budynku dworca Kędzierzyn-Koźle trasy kierunkowe w postaci ścieżek dotykowych umożliwiały osobom niewidzącym i słabowidzącym zidentyfikowanie miejsc lokalizacji tablic tyflograficznych, na których wskazano m.in. umiejscowienie kas biletowych, toalet i peronów. Dworzec nie był wyposażony w tablice z informacją głosową, interkomowe stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS.

(dowód: akta kontroli str. 588-590, 592-593, 598-600)

6.5. W budynku dworca Kędzierzyn-Koźle zastosowano rozwiązania techniczne w postaci pól uwagi w formie tzw. guzków, zapewniających przekazanie informacji o miejscach krzyżowania się tras kierunkowych, przed i za drzwiami wejściowymi na teren dworca⁵⁶.

(dowód: akta kontroli str. 589-590, 593)

6.6. Z uwagi na brak na terenie dworca Kędzierzyn-Koźle poręczy nie było informacji o trasie wolnej od przeszkód napisanej pismem w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym, umieszczonych na tylnych ich częściach lub na ścianach.

(dowód: akta kontroli str. 581-583, 596)

6.7. Drzwi wejściowe na teren dworca Kędzierzyn-Koźle oraz na perony jako przeszkody przezroczyste zostały oznakowane zgodnie z wymogami wynikającymi z pkt 4.1.2.6 TSI PRM. Wyjątkiem było, w ocenie powołanych w trakcie kontroli

⁵⁶ Nie zastosowano pola uwagi przed drzwiami prowadzącymi do holu dworca od strony przejścia podziemnego. Teren ten należał do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i nie był objęty modernizacją.

specjalistów, zastosowanie mało kontrastującej z tłem otoczenia kolorystyki pasów. Prześroczyste drzwi wejściowe na dworzec zostały oznakowane dwoma pasami szerokości 15 cm, umieszczonymi na wysokości 90 cm i 185 cm a drzwi prowadzące do przejścia podziemnego trzema pasami o takiej samej szerokości umieszczonymi na wysokości 90 cm; 145 cm i 200 cm.

(dowód: akta kontroli str. 586-587, 593)

6.8. Meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na dworcu kontrastowały z tłem otoczenia. Zostały one rozmieszczone w miejscach, w których nie przeszkadzały osobom niewidzącym, niedowidzącym lub osobom z innymi niepełnosprawnościami, a także osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Sposób rozmieszczenia ławek umożliwiał ich rozpoznanie przez osoby niewidome posługujące się laską.

Zastrzeżenia powołanych w trakcie kontroli specjalistów odnosiły się do ławek znajdujących się holu i poczekalni dworca z uwagi na ostre krawędzie, co nie spełniało wymogów wynikających z 4.1.2.8 TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 596)

6.9. Na dworcu Kędzierzyn-Koźle do obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami została wyznaczona kasa biletowa nr 1, oznakowana znakiem informującym o obsłudze osób z niepełnosprawnościami. Kasa ta spełniała wymogi wynikające z pkt 4.1.2.9 TSI PRM, gdyż posiadała ladę przystosowaną⁵⁷ do obsługi osób korzystających z wózków inwalidzkich. Kasa była wyposażona w punktową pętlę indukcyjną i system głośnomówiący (interkom). Na terenie dworca oraz na terenie przylegającym do niego nie umiejscowiono automatu do sprzedaży biletów.

(dowód: akta kontroli str. 592)

6.10. Na dworcu Kędzierzyn-Koźle zapewniono osobom niepełnosprawnym dostęp do pomieszczenia higieniczno-sanitarnego. Pomieszczenie to znajdowało się w holu dworca a prowadziła do niego ścieżka prowadząca z polem uwagi przed drzwiami wejściowymi. Pomieszczenie to oznakowane było piktogramem osoby o ograniczonej mobilności. Piktogram kontrastował z otoczeniem ale jednak, w ocenie powołanych w trakcie kontroli specjalistów, nie był on zamieszczony na wysokości wzroku, co mogło utrudnić rozpoznanie miejsca lokalizacji tego pomieszczenia. W pomieszczeniu tym zapewniono odpowiednią przestrzeń manewrową, zainstalowano odpowiednio przystosowaną miskę ustępową i umywalkę oraz uchwyty ułatwiające korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych. Na dworcu zorganizowano osobne pomieszczenie ze stanowiskiem do przewijania dzieci. Powyższe odpowiadało wymogom określonym w rozdziale 6 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków oraz w pkt 4.1.2.7 TSI PRM.

Wyłącznik światła w pomieszczeniu higieniczno-sanitarnym, został umieszczony na wysokości 70 cm i był dostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

(dowód: akta kontroli str. 595)

6.11. Na placu przed dworcem wydzielono teren przeznaczony do zatrzymywania się i postoju pojazdów osób przyjeżdżających na dworzec. Teren ten oznakowany znakami pionowymi D-52 i D-53. Wydzielono na nim pas postojowy przeznaczony do zatrzymywania się pojazdów i wysiadania lub wsiadania podróżnych (tzw. *kiss&ride*) oraz pięć miejsc parkingowych, w tym jedno dla pojazdów osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Miejsce to zostało oznakowane zgodnie z przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków technicznych dla znaków

⁵⁷ Wymiary lady: wysokość 80 cm, głębokość 30 cm, szerokość 70 cm.

i sygnałów drogowych, a tym samym spełniało wymagania wynikające z pkt 4.1.2.2 TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 577-601)

6.12. W ramach przebudowy na schodach prowadzących na perony nr 1 i nr 1A zamontowano platformę przyschodową, przeznaczoną do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Platforma ta obsługiwana była przez pracownika ochrony dworca kolejowego, który po wezwaniu telefonicznym, rozkładał platformę i pomagał wjechać na nią osobie na wózku. W trakcie jazdy obsługę platformy wykonywała osoba z niej korzystająca. Informacja o udźwigu, instrukcja obsługi i bezpieczeństwa korzystania z platformy oraz przycisk alarmowy, umieszczone były w widocznym miejscu. W dniu oględzin (21 maja 2018 r.) platforma była sprawna. Przy platformie nie znajdował się żaden inny alternatywny sposób wezwania pomocy.

(dowód: akta kontroli str. 581, 584)

6.13. Na schodach prowadzących na perony nr 1 i nr 1A po jednej stronie zamontowano podwójne poręcze, które stanowiły prowadnice platformy przyschodowej. Po drugiej stronie zamontowano jedną poręcz, podobnie jak na schodach prowadzących od Al. Jana Pawła II. Na terenie dworca nie zamontowano pochylni lub podjazdów.

(dowód: akta kontroli str. 580-583)

6.14. Zarówno automatyczny system otwierania drzwi wejściowych do budynku dworca jak i platforma przyschodowa były sprawne i dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.

(dowód: akta kontroli str. 584, 586-587, 593)

6.15. Umieszczony w budynku dworca sprzęt, przejścia i instalacje przeznaczone dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim były oznaczone symbolami graficznymi i piktogramami. Były one widoczne i zgodne z wymogami określonymi w pkt 4.1.2.11 TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 598-600)

6.16. Informacje tekstowe zamieszczone na dworcu Kędzierzyn-Koźle, w tym rozkłady jazdy według oceny powołanych w trakcie kontroli specjalistów umieszczone były na wysokości utrudniającej odczytanie ich osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózku inwalidzkim. Plakaty rozkładów jazdy wykonane były tzw. czcionką bezszeryfową.

(dowód: akta kontroli str. 591)

6.17. Zgodnie z regulaminem dworca oraz zawartą umową⁵⁸, pomoc dla osób z niepełnosprawnościami oraz dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się zapewniała ochrona dworca. Zakres pomocy obejmował m.in. asystę pracownika ochrony oraz pomoc w dotarciu na peron nr 1 i nr 1A za pomocą platformy przyschodowej.

(dowód: akta kontroli str. 1064-1110, 1671)

6.18. Rozmieszczenie dróg ewakuacyjnych oraz ich oznakowanie na terenie holu dworca zapewniało sprawną ewakuację osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Na dworcu zainstalowano system sygnalizacji pożaru wraz z monitoringiem pożarowym oraz DSO. W *Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego dla budynku dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle* opracowanej

⁵⁸ Umowa z 30 listopada 2017 r. pn. *Świadczenie usług ochrony fizycznej osób i mienia na dworcach kolejowych oraz terenach przyległych, znajdujących się w zarządzie PKP S.A.*

w listopadzie 2017 r.⁵⁹ i zatwierdzonej przez Zastępcę Zarządcy Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości w Kędzierzynie-Koźlu wskazano sposób ewakuacji podróżnych i pracowników z budynku dworca. W opisie warunków ewakuacji wskazano, że w pierwszej kolejności z rejonu zagrożenia należy ewakuować osoby o ograniczonej zdolności poruszania się. Ewakuacja podróżnych z holu dworca została zaplanowana poprzez automatycznie otwierane przeszklone drzwi wyjściowe.

(dowód: akta kontroli str. 525, 526, 763-799, 860-862)

6.19. Na dworcu Kędzierzyn-Koźle, przy kasie nr 1 zainstalowano systemem wspomaganie słuchu z wykorzystaniem pętli indukcyjnej, który działał w obrębie kasy.

(dowód: akta kontroli str. 592)

6.20. Z wykazanych w załączniku nr 1 do protokołu odbioru końcowego, 239 wad, usterek i zastrzeżeń do jakości wykonanych robót, 12 związanych było z infrastrukturą dotyczącą osób niepełnosprawnych. Dziewięć wyszczególnionych wad i usterek dotyczyło doczyszczania lub uzupełnienia brakujących lub nienależycie wykonanych elementów znajdujących się w przestrzeni, z której korzystają osoby niepełnosprawne (np. zamontowania przewijaka dla dziecka, zamontowania w toalecie dla osób niepełnosprawnych parapetu i klamki, wymienienia gniazdka wtykowego; uzupełnienia fugowania płytek, doczyszczania sufitu).

Z usterek wskazanych w protokole z odbioru końcowego nie wykonano podjazdu dla wózków oraz nie zamontowano poręczy na schodach terenowych od Al. Jana Pawła II, co potwierdziły przeprowadzone w trakcie kontroli oględziny.

(dowód: akta kontroli str. 617-635)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Nie wyegzekwowano od wykonawcy przebudowy dworca zamontowania 112,45 mb ścieżek prowadzących i 14,01 m² pól uwagi, których koszt wykonania na podstawie kosztorysu inwestorskiego wynosił odpowiednio 28 968,24 zł netto oraz 23 639,77 zł netto⁶⁰.

W trakcie oględzin stwierdzono, że ścieżki prowadzące i pola uwagi wykonano jedynie w holu dworca na długości 61 mb, zaś łączna powierzchnia pól uwagi wynosiła 5,9 m². Wartość kosztorysowa ww. elementów wynosiła odpowiednio 15 714,21 zł netto oraz 9 955,36 zł netto. Kontrola wykazała, że łączna wartość nie wykonanych 51,45 mb ścieżek prowadzących i 8,1 m² pól uwagi stanowiła kwotę 26 938,44 zł.

(dowód: akta kontroli str. 65, 198, 201-203, 851, 858)

Na podstawie ryczałtowej umowy Nr KNDI06-20/2015 z 28 kwietnia 2015 r. na dokończenie przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle, w § 1, pkt 1 ustalono, że wykonawca zobowiązał się do dokończenia przebudowy dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle wraz z przebudową placu przydworcowego w zakresie określonym w dokumentacji projektowej, gdzie wykazana była długość i miejsce lokalizacji ścieżek prowadzących oraz rozmieszczenie pól uwagi.

(dowód: akta kontroli str. 959-998)

⁵⁹ Poprzednia instrukcja została opracowana i zatwierdzona w grudniu 2015 r.

⁶⁰ Kosztorys Inwestorski, branża: Wielobranżowy, z grudnia 2013 r.; Roboty budowlane, pozycje: 155d.2.2.6. i 156d.2.2.6.

Pomimo niewykonania ww. infrastruktury, komisja odbioru protokołem z 31 grudnia 2015 r. przyjęła bez zastrzeżeń wykonane roboty przy przebudowie dworca.

(dowód: akta kontroli str. 617-635)

Dyrektor Projektu, będąca jednocześnie Zastępcą Przewodniczącego Komisji Odbiorowej wyjaśniła, że: *ścieżki prowadzące na terenie zewnętrznym nie były zlecone do wykonania, były poza zakresem zamówienia i zawartej umowy z Wykonawcą robót przebudowy dworca. (...). Odbiór końcowy został dokonany w oparciu o wykonane przez Wykonawcę roboty, w tym skorygowany przebieg ścieżek prowadzących, który spowodowany był przede wszystkim dążeniem do prawidłowego doprowadzenia do miejsc takich jak kasa biletowa, toaleta, tablica multisensoryczna z planem dworca. Wyszpecyfikowane w zapytaniu wyliczenia odnoszą się do pozycji kosztorysu inwestorskiego sporządzonego na przedmiarach wykonanych przed rozpoczęciem postępowania na wybór wykonawcy. Kosztorys inwestorski stanowi wyznaczenie szacunkowej wartości zamówienia. Umowy na wykonanie robót tj. umowa pierwszego wykonawcy i wykonawcy dokończającego roboty określały wynagrodzenie ryczałtowe, a nie obmiarowe. W ramach zawartej z Wykonawcą umowy ryczałtowej zostały również wykonane i odebrane takie elementy jak tablica multisensoryczna i pętla indukcyjna, które nie są wykazane w pozycjach kosztorysu inwestorskiego.*

(dowód: akta kontroli str. 1829-1838)

Inspektor Nadzoru wyjaśnił, że z przekazanej i posiadanej przez mnie dokumentacji nie wynikała konieczność wykonania ścieżek prowadzących i pól uwagi na placu przydworcowym. Brak było wymaganych specyfikacji technicznych w tym zakresie jak również wystąpień wykonawcy o zatwierdzenie materiału na ww. ścieżki. W zakresie koordynacji robót prowadzone były rozmowy z Urzędem Miasta Kędzierzyn-Koźle. Po zakończeniu inwestycji związanej z przebudową dworca Urząd Miasta miał przystąpić do realizacji ronda i tunelu, a niektóre roboty miały przebiegać na styku ul. Dworcowa i Al. Jana Pawła II ingerując częściowo w już wykonane prace. W protokołach z Rad Budów brak jakiegokolwiek wzmianki w tym zakresie, co świadczy o tym, że żaden z uczestników procesu budowlanego nie znał powyższej tematyki protokół z dnia 2 grudnia 2015 r. w załączeniu.

(dowód: akta kontroli str.1839-1844)

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że: *wyszpecyfikowane (...) wyliczenia odnoszą się do pozycji kosztorysu inwestorskiego sporządzonego na przedmiarach wykonanych przed rozpoczęciem postępowania na wybór wykonawcy. Kosztorys inwestorski stanowi wyznaczenie szacunkowej wartości zamówienia. Umowy na wykonanie robót tj. umowa pierwszego wykonawcy i wykonawcy dokończającego roboty określały wynagrodzenie ryczałtowe. W ramach ryczałtu zostały również wykonane tablica multisensoryczna, pętla indukcyjna nie wykazane w pozycjach kosztorysu inwestorskiego. Korekta przebiegu ścieżek prowadzących spowodowana była przede wszystkim dążeniem do prawidłowego doprowadzenia do miejsc takich jak kasa biletowa, toaleta, tablica multisensoryczna z planem dworca wraz z wykonaniem tablicy multisensorycznej.*

(dowód: akta kontroli str. 1851, 1854)

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli ww. wyjaśnienia nie uzasadniają odstąpienia od wykonania określonej w kosztorysie inwestorskim długości ścieżek prowadzących i pól uwagi. Umowa na wykonanie przebudowy dworca była umową ryczałtową, której wartość wynikała z ustalonego zakresu prac przewidzianych do wykonania. Zakres ten wykonawca zobowiązał się zrealizować zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 3 umowy z 28 kwietnia 2015 r. Zatem to PKP S.A. powinna zweryfikować wykonany zakres rzeczowy zaplanowanych elementów i skorygować wartość

umowną lub wyegzekwować wykonanie robót w ilościach wskazanych w kosztorysie.

(dowód: akta kontroli str. 581)

2. Nie zapewniono wykonania niektórych wynikających z projektu przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle elementów dla potrzeb osób niepełnosprawnych, tj.:

1) ścieżek prowadzących z polami uwagi na placu przydworcowym: a/ od chodnika przy Al. Jana Pawła II do dworca (11,3 m); b/ od przystanku komunikacji miejskiej przy Al. Jana Pawła II do dworca (32 m); c/ od parkingu przydworcowego z wydzielonym miejscem dla pojazdu osoby niepełnosprawnej do dworca (17 m); d/ od parkingu ogólnodostępnego zlokalizowanego pomiędzy ul. Grunwaldzką a ul. Dworcową do dworca (15 m); e schodów na perony nr 1 i nr 1A (37,5 m) oraz 6) pięciu odcinków ścieżek do wejść do budynku, w którym zaplanowano działalność usługową (31,5 m). Łączna długość niewykonanych ścieżek wynosiła 144,3 m; wymóg wprowadzenia oznakowania dla potrzeb osób niepełnosprawnych wynikał z pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM;

2) lewej poręczy na schodach terenowych od strony chodnika przy Al. Jana Pawła II pomimo wymogu w tym zakresie wynikającego z § 296 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych budynków.

(dowód: akta kontroli str. 65, 198, 201-203, 577-601, 851, 858)

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że w trakcie realizacji robót pojawiła się konieczność koordynacji z projektami przebudowy dróg i tunelu w sąsiedztwie dworca, prowadzonymi przez Urząd Miasta Kędzierzyn Koźle. W sprawie trybu i sposobu usunięcia kolizji projektowych zostało zawarte porozumienie pomiędzy PKP S.A. a Urzędem Miasta Kędzierzyn-Koźle, które to porozumienie było już przedstawiane w poprzednio składanych wyjaśnieniach. W koordynacji z Urzędem Miasta Kędzierzyn-Koźle dążono do uzyskania rozwiązań spójnych i możliwych do wdrożenia. Na części terenu inwestorem było Miasto Kędzierzyn Koźle. Dla terenów przyległych do obszaru objętego pozwoleniem na budowę obejmującego przebudowę dworca kolejowego Kędzierzyn Koźle, w momencie zakończenia przebudowy dworca kolejowego trwało jeszcze uzgadnianie zakresu prac przez Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle, co mogło mieć znaczący wpływ na przyjęte rozwiązania. Ścieżki prowadzące dla osób niedowidzących wraz z tablicami tyflograficznymi zostały wykonane w budynku dworca w przestrzeni ogólnodostępnej. W pierwotnej dokumentacji projektowej nie przewidziano ścieżek prowadzących na terenie zewnętrznym i nie były też one ujęte w opisie przedmiotu zamówienia. W trakcie nawiązanej współpracy z Urzędem Miasta Kędzierzyn-Koźle, co miało miejsce już w trakcie realizacji robót, podjęto w ramach projektu zamiennego wykonawczego działania, zmierzające do wykonania ścieżek prowadzących również na terenie zewnętrznym. Dla prawidłowego wdrożenia realizacji niezbędne było także odpowiednie zaprojektowanie i wykonanie ścieżek w sposób powiązany z układem komunikacyjnym na terenie zagospodarowanym przez Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle. W czasie, gdy kończono były roboty w ramach zadania przebudowy dworca kolejowego, w części terenu gminy trwały jeszcze roboty, a w innej części terenu - projektowanie. Przygotowywana dokumentacja techniczna miała posłużyć do wspólnego z Urzędem Miasta Kędzierzyn Koźle zlecenia wykonania ścieżek. Projekt zamienny został wydany w lutym 2015 r. tj. w trakcie realizowanego zadania „Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn Koźle”. W ramach dokumentacji powykonawczej zostały załączone rysunki zarówno z projektu podstawowego jak i rysunki z projektu zamiennego. Ścieżki na terenie zewnętrznym nie były ujęte w określeniu przedmiotu zamówienia zawartej umowy i nie były dodatkowo zlecone do wykonania. W odniesieniu do poręczy na terenie zewnętrznym projektant – aktualnie

występujący pod nazwą SYSTRA – zajął stanowisko, iż w projekcie przebudowy dworca nie zapewniono wprowadzenia podwójnych poręczy przy schodach terenowych, ponieważ schody od strony Al. Jana Pawła II nie są elementem zaliczanym do kategorii schodów gdyż zawierają tylko 2 stopnice.

Ponadto Prezes PKP S.A. stwierdził, że niezaprojektowanie i niewykonanie podwójnych poręczy na schodach od Al. Jana Pawła II i na perony nr 1 i nr 1A wynikało z ówczesnego podejścia do projektowania elementów dostosowujących dworce do wymogów TSI PRM⁶¹.

(dowód: akta kontroli str. 1851)

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli niezasadnym było odstępianie od wykonania ścieżek prowadzących i pól uwagi oraz poręczy na schodach od Al. Jana Pawła II bowiem ich niewykonanie spowodowało pogorszenie dostępności dworca dla osób niepełnosprawnych oraz innych osób korzystających z tych schodów, w szczególności pasażerów z dziećmi.

3. Sporządzono nierzetelne oświadczenie z 29 lutego 2016 r.⁶² o spełnieniu po dokonanej przebudowie dworca w Kędzierzynie-Koźlu wymogów TSI PRM, gdyż nie wykonano podwójnych poręczy na schodach prowadzących na perony nr 1 i nr 1A oraz na schodach od Al. Jana Pawła II zgodnie z wymaganiami wynikającymi z pkt 4.1.2.16 TSI PRM a także nie wykonano oznakowania dla potrzeb osób niewidzących i słabowidzących tras prowadzących do dworca z placu przydworcowego pomimo wymogu w tym zakresie wynikającego z pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM.

Do oświadczenia załączono zestawienie z wyszczególnieniem 11 obszarów określających dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych odnoszące się do wymagań rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z 18.11.2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się⁶³. W 37 ocenianych pozycjach wskazano, że spełnione są wymogi ww. rozporządzenia Komisji Europejskiej, pomimo, że – jak podano wyżej – w dwóch przypadkach nie były one spełnione i dotyczyło to wymagań wynikających z pkt 4.2.1.2.2 załącznika do ww. rozporządzenia i z pkt 4.2.1.2.3 tego rozporządzenia (a także odpowiednio z pkt 4.1.2.16 i z pkt 4.1.2.3.2 TSI PRM).

Powyższe zestawienie z 12 stycznia 2016 r., podpisał Dyrektor Departamentu Inwestycji PKP S.A. i Naczelnik Wydziału Wsparcia Procesów Inwestycyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 709-716)

Naczelnik Wsparcia Projektów Inwestycyjnych⁶⁴ wyjaśniła, że jej zakres obowiązków nie obejmował merytorycznego nadzoru nad prowadzoną inwestycją i jej realizacją i za ten zakres odpowiadał dyrektor projektu. Podała również, że udzielone jej pełnomocnictwo upoważniało do reprezentowania PKP S.A. wobec władz i urzędów, organów administracji rządowej działając łącznie z Dyrektorem Departamentu Inwestycji lub z Zastępcą Dyrektora Departamentu Inwestycji PKP S.A. Wyjaśniła również, że z uwagi na zakres obowiązków, potwierdzenia dokonała na podstawie weryfikacji dokumentów i danych zawartych w umowie nr KNDI06-14/2013 z 9 kwietnia 2014 r. na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy dworca, projektu budowlanego i wykonawczego przebudowy, protokołu odbioru końcowego

⁶¹ Stanowisko Prezesa PKP S.A. szczegółowo przedstawiono w wyjaśnieniu do nieprawidłowości nr 4.

⁶² Podpisane przez ówczesnego pełniącego obowiązki Prezesa PKP S.A. oraz prokurenta Spółki PKP S.A.

⁶³ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110.

⁶⁴ Obecnie zatrudniona na stanowisku Naczelnik Wydziału Rozliczeń Inwestycji PKP S.A.

z 31 grudnia 2015 r., sprawozdania końcowego z 31 grudnia 2015 r., załączonej do raportu tabeli TSI Wykaz spełnionych wymogów TSI PRM po 15.01.15 z datą 21 grudnia 2015 r., podpisanej przez inspektora nadzoru, w której wskazano, iż wymogi określone w pkt 4.2.1.2.2, w pkt 4.2.1.2 oraz w pkt 4.2.1.10 TSI PRM zostały spełnione. W związku z tym wyjaśniła, iż weryfikacja ww. dokumentów wskazuje jednoznacznie, iż wymogi TSI zostały spełnione i rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 zostało wskazane przez osoby merytorycznie odpowiedzialne za projekt – w związku z powyższym możliwe było przede mnie złożenie podpisu na dokumentach. Resort, akceptując rozliczenie końcowe, nie zgłaszał uwag w tym zakresie, w tym potrzeby korekty załącznika do rozliczenia z uwagi na zastosowanie niewłaściwej podstawy prawnej, tj. rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014.

(dowód: akta kontroli str. 1900-1901)

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że zgodnie z pkt 7.3.1.7 TSI PRM: „w przypadku gdy istniejąca stacja lub jej część są uznawane za zabytek i chronione prawem krajowym, operator infrastruktury powinien starać się dostosować treść niniejszej TSI. Jeśli jednak można wykazać, że prawo krajowe dotyczące ochrony budynku zostałoby złamane, zastosowanie odpowiednich wymagań niniejszej TSI nie będzie wymagane.” W sytuacji przebudowy dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle miały miejsce szczególne uwarunkowania ochrony konserwatorskiej. Zatem przy sporządzaniu tej tabeli kierowano aspektem ochrony konserwatorskiej i uwarunkowaniami obiektu istniejącego. Dodatkowo, należy mieć na uwadze, że w latach 2013-2014 tj. w czasie opracowywania pierwotnej dokumentacji projektowej PKP S.A. nie posiadała jeszcze wypracowanych metod weryfikacji i oceny dostępności. Dokument, który mógł stanowić podstawę do podejmowania decyzji w tym zakresie, tj. ekspertyza dostępności opracowana przez UTK, został wydany w roku 2017 r. Z uwagi na występujące sprzeczności pomiędzy przepisami krajowymi a TSI PRM, przygotowana została opinia pn. „Zakres stosowania decyzji TSI PRM (Decyzja Komisji WE nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007r.) w projektowaniu polskich dworców” sporządzona w grudniu 2014 r. przez eksperta dr hab. inż. arch. Daniela Załuskiego, prof. UWM.

(dowód: akta kontroli str. 1851, 1852)

Złożone wyjaśnienia przez Naczelnik Wydziału Wsparcia Projektów Inwestycyjnych oraz Prezesa PKP S.A. nie wskazują uwarunkowań usprawiedliwiających złożenie oświadczenia niezgodnego z faktycznym zakresem wykonanych elementów infrastruktury dostosowujących dworzec do wymagań TSI PRM.

4. Nie oznakowano miejsca ewakuacji wskazanego w *Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego dla budynku dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle* pomimo obowiązku w tym zakresie wynikającego z § 4 ust. 2 pkt 4 lit. f rozporządzenia w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów.

Na podstawie *Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego dla budynku dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle* ustalono, że parking obok budynku dworca jest miejscem zbiórki osób ewakuowanych. Przeprowadzone oględziny parkingu wykazały brak oznakowania stosownym znakiem miejsca, w którym mają gromadzić się osoby na wypadek ewakuacji.

(dowód: akta kontroli str. 779-785, 860)

Zastępca Zarządcy Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości wyjaśnił, że znak miejsca zbiórki osób ewakuowanych był zamontowany w ustalonym miejscu, lecz w trakcie remontu tego terenu przez Gminę Kędzierzyn-Koźle został zdemontowany.

W związku ze stwierdzeniem w trakcie oględzin nieoznakowania miejsca zbiórki osób ewakuowanych Zastępca Zarządcy zadeklarował niezwłoczne umieszczenie

tego znaku w ustalonym miejscu. W trakcie kontroli zamontowano znak wyznaczający miejsce zbiórki osób ewakuowanych na placu przed dworcem.

(dowód: akta kontroli str. 862,1825-1827)

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przebudowa dworca Kędzierzyn-Koźle zwiększyła dostępność tego obiektu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności poruszania się. Niemniej jednak – zdaniem Najwyższej Izby Kontroli – zarówno stwierdzone nieprawidłowości, jak i uwagi zgłoszone przez powołanych w ramach kontroli specjalistów mogą wskazywać na niepełne rozpoznanie potrzeb takich osób. Jak bowiem wykazała przeprowadzona kontrola, choć w umowie o dofinansowanie z budżetu państwa inwestycji obejmującej przebudowę ww. dworca PKP S.A. zobowiązały się do zwiększenia dostępności tego budynku dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz do realizacji inwestycji z należytą starannością oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami zarówno prawa krajowego, jak i wspólnotowego (a więc również z uwzględnieniem postanowień TSI PRM), to jednak nie wszystkie wymagania wynikające z ww. przepisów zostały spełnione.

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*⁶⁵, wnosi o:

1. Podjęcie działań zmierzających do niezwłocznego usunięcia w budynkach dworca Opole Główne ubytków w listwach prowadzących oraz w polach uwagi.
2. Podjęcie działań zmierzających do wyposażenia ogólnodostępnych dźwigów osobowych (wind) na dworcu Opole Główne w system informacji głosowej, piktogramy oraz oznaczenia dla osób niewidomych.
3. Podjęcie działań zmierzających do uzupełnienia oznakowania schodów znajdujących się na dworcu Opole Główne w wymagane przepisami elementy mające znaczenie dla osób niepełnosprawnych.
4. Podjęcie działań zmierzających do zapewnienia funkcjonowania na dworcu Opole Główne kasy biletowej lub innego stanowiska posiadającego ladę lub biurko przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych, w tym korzystających z wózków inwalidzkich.
5. Podjęcie działań zmierzających do zapewnienia na dworcu Opole Główne swobodnego dostępu do odpowiednio wyposażonych toalet dla osób niepełnosprawnych.
6. Podjęcie działań zmierzających do prawidłowego oznaczenia na płatnym parkingu przydworcowym przy dworcu Opole Główne miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych oraz usunięcie z jednego z tych miejsc metalowego słupka uniemożliwiającego zaparkowanie.
7. Podjęcie działań zmierzających do doprowadzenia wymiarów i wysokości progu wyjścia ewakuacyjnego znajdującego się za poczekalnią dworca Opole Główne do wymagań wynikających z przepisów rozporządzenia w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*.

⁶⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm., dalej: ustawa o *NIK*.

8. Podjęcie działań zmierzających do wyegzekwowania od wykonawcy przebudowy dworca Kędzierzyn-Koźle wykonania przewidzianych w dokumentacji projektowej elementów dostosowujących dworzec do potrzeb osób niepełnosprawnych, tj.
- a) ścieżek prowadzących i pól uwagi na placu przydworcowym,
 - b) lewostronnej poręczy na schodach od Al. Jana Pawła II do peronów 1 i 1A, spełniającej wymagania wynikające z rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014.

Wzmianka
o przekazaniu
informacji,
o których mowa
w art. 51 ust. 1
ustawy o NIK

W dniu 26 czerwca 2018 r. została przekazana Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych w Opolu⁶⁶ informacja o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego występującego na peronie nr 4 dworca kolejowego Opole Główne. Zakończenie tego peronu od strony zachodniej nie było zabezpieczone przed możliwością bezpośredniego wypadnięcia na torowisko. Krawędź końca ww. peronu kończyła się uskokiem.

W związku z powyższym, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamontowały na peronie nr 4 barierkę zabezpieczającą przed możliwością wpadnięcia na torowisko.

(dowód: akta kontroli str. 1516-1522)

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Opolu.

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 wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

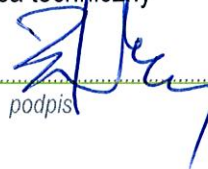
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Opole, 26 lipca 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Kontrolerzy
Andrzej Borowski
doradca techniczny

Dyrektor


.....
podpis


DYREKTOR
Delegatury NIK w Opolu
.....
podpis
Iwona Zyman

Zbigniew Łupicki
główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

⁶⁶ Jednostka organizacyjna spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Damian Mielcarek
główny specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

Przemysław Sparczyński
specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

1958
1959
1960

1961
1962
1963

1964

1965

1966