



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.010.01.2018
P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/18/062 – Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się ¹
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
<i>Kontrolerzy</i>	Jacek Młynarczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LPO/71/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. i nr LPO/73/2018 z dnia 12 kwietnia 2018 r. Ewa Kruszyńska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienia do przeprowadzenia kontroli nr LPO/68/2018 z dnia 9 kwietnia 2018 r. i nr LPO/74/2018 z dnia 12 kwietnia 2018 r. (dowód: akta kontroli str. 1-8)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa (dalej PKP S.A.).
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP S.A. ² (dowód: akta kontroli str. 1408)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W ocenie NIK, modernizacja dworców kolejowych Kalisz i Piła Główna wprowadziła poprawę dostępności tych obiektów dla niepełnosprawnych, nie zapewniła jednak tej grupie pasażerów dostępu do nich na zasadzie równości z osobami pełnosprawnymi. Żaden z objętych kontrolą obiektów nie był wolny od barier lub niedogodności utrudniających lub uniemożliwiających samodzielne poruszanie się osób z niepełnosprawnością wzroku, a w przypadku dworca Piła Główna, również osób poruszających się na wózkach. W sposób niegwarantujący pełnej widoczności dla osób z wadą wzroku i osób poruszających się na wózkach, na dworcach rozmieszczono oznaczenie dróg ewakuacyjnych, co w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa może niekorzystnie wpłynąć na skuteczność ewakuacji. W ocenie NIK, przyczyną wystąpienia części barier i ograniczeń w pełnej dostępności dworców dla osób z różnymi niepełnosprawnościami było m.in. nieuwzględnienie właściwych rozwiązań architektonicznych i technicznych już na etapie projektowania modernizacji dworców. Koszt modernizacji dworca w Kaliszu wyniósł 7,4 mln zł, a dworca Piła Główna 18,7 mln zł.

¹ Osoba niepełnosprawna (osoba z niepełnosprawnością) lub osoba o ograniczonej zdolności poruszania się - każda osoba, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub na skutek wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby.

² Do 3 marca 2017 r. funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. pełnili: 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.).

³ Kontrolą objęto lata 2014-2018 (do dnia zakończenia czynności kontrolnych).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu faktycznego

1.1. PKP S.A., wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy dworców Piła Główna i Kalisz zleciła odpowiednio umowami z: 22 sierpnia 2012 r.⁴ oraz 15 czerwca 2011 r. i 25 maja 2015 r.⁵. W przypadku dworca w Kaliszu, zgodnie z umową z 15 czerwca 2011 r., projektant był zobowiązany do opracowania dokumentacji projektowej – pełnobrańkowej i kosztorysowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego na wykonanie przebudowy dworca kolejowego. Potwierdzenia przekazania dokumentacji, zgodnie z warunkami umowy⁶, dokonano 21 listopada 2011 r. i 8 grudnia 2011 r. Kolejną umową, z 25 maja 2015 r., wykonawca zobowiązał się do opracowania dokumentacji projektowej zamienniej, niezbędnej dla zrealizowania zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa Dworca Kolejowego Kalisz”, wraz z prowadzeniem nadzoru autorskiego nad realizacją projektu. Zakres opracowań objętych umową stanowiły prace dodatkowe, wcześniej nie ujęte w umowie o zamówienie podstawowe. Odbiór tej dokumentacji potwierdzono 13 listopada 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 179-206, 1391-1403)

1.2. Specyfikacja techniczna projektów - zamiennego przebudowy dworca Kalisz i dokumentacji projektowej przebudowy dworca Piła Główna - zawierały szczegółowe i wyrażone liczbowo (wymierne) wymagania do przestrzegania przez wykonawcę robót, dotyczące wykonania i odbioru robót prowadzonych w ramach zadania przebudowy dworców, w tym także robót w zakresie dostosowania budynków dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Projekty przewidywały, że obiekty dostępne dla pasażerów na dworcu w Kaliszu położone będą na jednej kondygnacji (parter budynku), a na dworcu Piła Główna - na dwóch kondygnacjach („-1” i „0”).

Projekty przebudowy dworców kolejowych Kalisz i Piła Główna, w myśl art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁷, zawierały opis dostępności dla osób niepełnosprawnych, w szczególności w odniesieniu do:

- pomieszczeń higienicznosanitarnych - zgodnie z wymogami § 86 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie⁸ (dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie);
- drzwi i wejść w ramach ruchu w płaszczyźnie pionowej w trasie pozbawionej przeszkód⁹ – zgodnie z wymogami TSI PRM¹⁰ w tym zakresie;

⁴ Umowa nr D7-24/2012 zawarta z PAS PROJEKT ARCHI STUDIO z Nadarzyna.

⁵ Odpowiednio umowy: nr N16I-223-93/11 i KNDI06-252015, zawarte z Biurem Obsługi Inwestycji Krzysztof Niemyski z Gdańska.

⁶ Zgodnie z umową nr N16I-223-93/11 z dnia 15 czerwca 2011 r. (§ 1 pkt. 2 lit. d) projekty powinny obejmować kompleksowy zakres w niezbędnych branżach, potrzebnych do wykonania całości robót związanych z budową i oddaniem do użytku dworca kolejowego Kalisz, zgodnie z wymogami ustawy Prawo budowlane z dnia 1 lipca 1994 r. oraz obowiązującymi w dniu przekazania Zamawiającemu normami i aktualnymi warunkami technicznymi oraz innymi przepisami obowiązującymi.

⁷ Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 ze zm.

⁸ Dz. U. z 2015 r., poz. 1422 ze zm.

⁹ Trasa pozbawiona przeszkód (trasa wolna od przeszkód) – trasa, którą mogą swobodnie poruszać się osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej zdolności poruszania się; trasa taka może zawierać podjazdy lub windy, o ile są one wykonane i eksploatowane zgodnie z potrzebami powyższych osób.

- obniżenia znajdującej się wzdłuż trasy wolnej od przeszkód lady przy jednej z kas biletowych, do wysokości umożliwiającej obsługę osób poruszających się na wózkach;
- systemu identyfikacji wizualnej dworców kolejowych, drogowskazów i piktogramów określających rodzaj i miejsce oznaczeń informacyjnych, tj. m.in. kierunku drogi ewakuacyjnej, dostępności poszczególnych miejsc dla osób niepełnosprawnych, w szczególności symboli graficznych i piktogramów opatrzonych symbolem wózka inwalidzkiego, z dodatkiem „N” – informacji wskazującej kierunek tras przeznaczonych dla osób na wózkach, oznaczenie toalet dostępnych dla osób na wózkach i innych udogodnień (np. pętla indukcyjna);
- warunków ewakuacji, przejść ewakuacyjnych, dojeżdż i wyjść ewakuacyjnych z budynku;
- systemów wspomaganie słuchu z pętlą indukcyjną, umożliwiającą osobie niedosłyszącej odbiór czystego i wyraźnego dźwięku poprzez cewkę telefoniczną, w którą wyposażona jest większość aparatów słuchowych;
- wyposażenia okienka kasowego zaopatrzonego w niedemontowaną szybę z systemem głośnomówiący (interkom);
- awaryjnego oświetlenia na wypadek ewakuacji oraz identyfikacji sprzętu gaśniczego.

(dowód: akta kontroli str. 19-30, 428-448, 506-585, 1276, 1285-1290, 1378, 1379, 1380)

W dokumentacji projektowej dla dworca w Kaliszu przewidziano ponadto:

- wykonanie (przez Urząd Miasta w Kaliszu) remontu chodnika przed wejściem do budynku dworca;
- wybudowanie schodów do budynku dworca (dwa stopnie) wyposażonych w pochylnię, stosownie do wymagań TSI PRM;
- oznaczenie schodów kontrastowym oznakowaniem dla osób słabowidzących¹¹ oraz oznakowanie pasem rozpoznawalnym dotykiem o szerokości 40 cm i długości około 13 m - posadzki z płyty granitowych posiadającej słabe właściwości odblaskowe;
- wykonanie stanowiska przewijania niemowląt;
- wykonanie trasy wolnej od przeszkód, wymaganej punktem 4.1.2.5. decyzji Komisji i pkt 4.2.1.4. rozporządzenia Komisji, o minimalnej szerokości 160 cm, wyposażonej w wyraźnie oznaczone informacje wizualne, zgodnie z pkt 4.1.2.11. decyzji Komisji i pkt. 4.2.1.10. rozporządzenia Komisji, w postaci kierunkowych ścieżek rozpoznawalnych dotykowo oraz opisującej ją mapy w alfabecie Braille'a i w piśmie wypukłym, składającej się z dozwolonych piktogramów liczb i strzałek rozpoznawalnych dotykowo; trasa ta miała łączyć strefy publiczne infrastruktury: wejścia i wyjścia, punkty informacyjne, systemy informacji dźwiękowej, kasy biletowe, punkty obsługi klienta, poczekalnie, toalety; na terenie dworca, stosownie do wymagań TSI PRM, w żadnym punkcie powierzchni po której przemieszczają się osoby, nie przewidywano nierówności większych niż 0,5 cm, poza progami, kanałami odwodnieniowymi i dotykowymi sygnałami ostrzegawczymi;

¹⁰ TSI PRM - odpowiednio: załącznik do decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, str. 72, ze zm., uchylona z dniem 1 stycznia 2015 r.; dalej: decyzja Komisji) oraz załącznik do obowiązującego od 1 stycznia 2015 r. rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110; dalej: rozporządzenie Komisji).

¹¹ Oznakować górą jak i od czoła stopnia żółta linia ostrzegawczą. Jednocześnie zwiększając antypoślizgowość na krawędzi podestu. (antypoślizgowe – wykonane z polimerów z nasypem korundowym o granulacji 24 – 60. Malowane żółtą farbą – trudnościeralną – pasy o szerokości od 8,00 do 10 cm.

- wykonanie kontrastowego oznaczenia szklanych drzwi na trasie pozbawionej przeszkód;
- wykonanie przy schodach i podjazdach obustronnych poręczy, na dwóch poziomach, zgodnie z § 298 ust. 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie;
- wykonanie oświetlenia miejsc trasy pozbawionej przeszkód.
(dowód: akta kontroli str. 17, 18, 19-30, 41-43, 74, 76-113, 1276, 1285-1290, 1378)

Dla dworca Piła Główna zaprojektowano:

- miejsca postoju dla samochodów osobowych osób niepełnosprawnych na placu przydworcowym, usytuowane najbliżej wejścia głównego do budynku dworca;
- urządzenia dźwigowe zapewniające osobom niepełnosprawnym dostęp do wszystkich kondygnacji użytkowych; wymiary zaplanowanych kabin dźwigów osobowych o szerokości 1,2 m i 1,1 m oraz długości 2,1 m odpowiadały parametrom określonym w § 193 ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹²;
- wejścia do budynku pozbawione barier architektonicznych, wykonanie schodów ogólnodostępnych zabezpieczonych pasem gresu z wypustkami dla niewidomych, zaopatrzenie biegów schodów w systemowe elementy antypoślizgowe i ostrzegające osoby niewidome;
- wyposażenie w poręcze schodów wejścia głównego od strony przydworcowego parkingu oraz schodów prowadzących do tunelu.

(dowód: akta kontroli str. 428-448, 506-585, 1379, 380)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. PKP S.A. dokonała odbioru dokumentacji projektowej¹³ (protokołami z 21 listopada 2011 r. nr 2 i z 8 grudnia 2011 r. nr 3) przebudowy dworca w Kaliszu, która nie zawierała opisu dostępności dla osób niepełnosprawnych (w zakresie ujętym następnie w zamiennej dokumentacji przebudowy dworca), co w ocenie NIK było działaniem nierzetelnym¹⁴. Wymóg zamieszczenia takiego opisu w projekcie budowlanym wynikał z art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo budowlane. Stosowne opisy dostępności w zakresie projektu ścieżek dotykowych dla niepełnosprawnych (niewidomych i słabo widzących) oraz systemu identyfikacji wizualnej zawarto dopiero w wykonanej w 2015 r. na zlecenie PKP S.A. dokumentacji zamiennej przebudowy dworca¹⁵. Prezes Zarządu PKP S.A. wyjaśnił m.in., że brak opisu dostępności dworca dla osób niepełnosprawnych mógł wynikać z niewypracowania na tamten czas jednolitych rozstrzygnięć i dyspozycji w zakresie oceny projektów.
(dowód: akta kontroli str. 138, 179-207, 208-220, 227-241, 242-244, 265, 1063-1066)
2. PKP S.A. dokonała odbioru dokumentacji projektowej przebudowy dworca Piła Główna, w której nie przewidziano oznakowania dla osób niewidomych trasy wolnej od przeszkód bezpośrednio przed wejściem głównym do budynku dworca (od strony przydworcowego parkingu) oraz podania informacji w alfabecie Braille'a lub pismem

¹² Kabina dźwigu osobowego dostępna dla osób niepełnosprawnych powinna mieć m.in. szerokość co najmniej 1,1 m i długość 1,4 m, poręcze na wysokości 0,9 m oraz tablicę przyzywową na wysokości od 0,8 m do 1,2 m w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od naroża kabiny z dodatkowym oznakowaniem dla osób niewidomych i informacją głosową.

¹³ Koszt wykonania tej dokumentacji wraz z nadzorem autorskim wyniósł 95 999 zł i został sfinansowany ze środków budżetu państwa, a środki własne PKP S.A. stanowiły 0,01 zł.

¹⁴ Odbioru dokumentacji dokonali: Naczelnik Wydziału Technicznego Utrzymania Nieruchomości I, Zastępca Dyrektora do spraw Handlowo-Eksploatacyjnych I, Zastępca Dyrektora do spraw Ekonomiczno-Finansowych PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu.

¹⁵ Na przebudowę dworca w Kaliszu, dokonaną na podstawie dokumentacji projektowej przebudowy dworca z 2011 r., wydatkowano 983 458,77 zł (netto).

wypukłym (na przykład numeru peronu lub oznaczenia kierunku) na poręczach lub na ścianach w budynku dworca oraz na terenie przydworcowym od strony parkingu¹⁶. Wymagania w tym zakresie zostały określone w pkt 4.1.2.3.2. decyzji Komisji¹⁷. W wyjaśnieniach Prezes PKP S.A. podał, że projekt przygotowała osoba posiadająca uprawnienia projektowe i to ona zaproponowała, jako rozwiązanie dla pasażerów niewidomych dwie tablice tyflograficzne z oznakowaniem pismem Braille'a. NIK zwraca uwagę, że uwzględnienie w projekcie tablic tyflograficznych nie zwalniało z obowiązku zaprojektowania rozwiązań, o których mowa powyżej, dlatego odbiór dokumentacji w tym zakresie, w ocenie NIK, nastąpił bez dochowania należytej staranności.

(dowód: akta kontroli str. 734, 784, 785, 792, 1379, 1380)

3. PKP S.A. odebrała dokumentację projektową, w której główne wejście do budynku dworca Piła Główna, od strony placu, na którym wyznaczono miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych, nie było przystosowane dla osób poruszających się na wózku – przy dwóch stopniach schodów przy wejściu, nie zaprojektowano podjazdu, pochylni czy podnośnika, przez co było ono niedostępne dla osób poruszających się na wózkach, a trasy prowadzące do wejść od strony peronów (dostępne dla osób na wózkach) nie były odpowiednio oznaczone¹⁸. Przyjęcie przez PKP SA takiego rozwiązania w dokumentacji projektowej, NIK ocenia jako nierzetelne.

(dowód: akta kontroli str. 734, 780, 784, 791, 799, 1379, 1380)

4. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej, PKP S.A. nie uzgodniła z zarządcą placu przylegającego do wejścia budynku dworca w Kaliszu – Miejskim Zarządem Dróg i Komunikacji w Kaliszu (MZDiK w Kaliszu), możliwości umieszczenia przed schodami prowadzącymi do głównego wejścia oznaczeń ostrzegawczych (dotykowych), a z PKP PLK (Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.) – informacji w alfabecie Braille'a lub piśmie wypukłym o numerze peronu lub kierunku ruchu na peronach, będących kontynuacją informacji dla osób niepełnosprawnych zastosowanych w budynku dworca. Wymóg umieszczenia oznaczenia ostrzegawczego i zamieszczenia informacji zapisanych pismem Braille'a lub pismem wypukłym, z oznaczeniem numeru peronu lub kierunku ruchu na poręczach na peronach, wynikał z pkt 4.1.2.3.2. decyzji Komisji oraz 4.2.1.2.3. rozporządzenia Komisji. Brak uzgodnień z MZKiD w Kaliszu oraz PKP PLK skutkowało brakiem wymaganych oznaczeń ostrzegawczych (dotykowych) na chodniku przed schodami wejścia głównego do dworca oraz brakiem stosownych informacji przy poręczach na peronach.

(dowód: akta kontroli str. 221-226)

Ocena cząstkowa

NIK negatywnie ocenia przyjęcie przez PKP S.A. dokumentacji projektowej przebudowy dworca w Kaliszu nieuwzględniającej potrzeb osób z niepełnosprawnościami i przystąpienie na jej podstawie do prac budowlanych¹⁹. NIK pozytywnie ocenia uwzględnienie w dokumentacji projektowej przebudowy dworca Piła Główna i dokumentacji zamiennej modernizacji dworca Kalisz rozwiązań wspierających osoby z różnymi niepełnosprawnościami. Jako nierzetelne

¹⁶ Odbioru dokumentacji dokonał Dyrektor Projektu z Biura Inwestycji PKP S.A.

¹⁷ Stosownie do punktu 4.1.2.3.2. decyzji Komisji, jeśli w przebiegu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej na peron, w zasięgu ręki znajdują się poręcze lub ściany, na tylnej części poręczy lub na ścianie na wysokości od 850 mm do 1.000 mm powinny być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym.

¹⁸ Odbioru dokumentacji dokonał Dyrektor Projektu z Biura Inwestycji PKP S.A.

¹⁹ Wydatki na opracowanie pierwotnej dokumentacji projektowej i wykonanie na jej podstawie robót budowlanych wyniosły 1 079 457,77 zł.

NIK ocenia natomiast odebranie od wykonawcy dokumentacji projektowej przebudowy dworca Piła Główna, w części nieuwzględniającej takich rozwiązań, co mogło istotnie wpłynąć na dostępność budynku dworca dla osób z różnymi niepełnosprawnościami.

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

Opis stanu faktycznego

Według dokumentacji powykonawczej, zmodernizowane dworce, a w przypadku dworca Piła Główna także ciągi piesze łączące ten obiekt z przydworcowym parkingiem i z peronami 1 i 5, zostały zrealizowane zgodnie z dokumentacją projektową, bez istotnych odstępstw. W Kaliszu zaprojektowane rozwiązania ścieżki dotykowej dla niepełnosprawnych zostały zrealizowane z nieistotnymi zmianami, wykazanymi w dokumentacji powykonawczej.

(dowód: akta kontroli str. 152-166, 241-263, 465-505, 1378, 1382, 1383)

Ustalone nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Modernizację skontrolowanych dworców kolejowych przeprowadzono zgodnie z dokumentacją projektową, bez istotnych odstępstw.

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

Opis stanu faktycznego

Ogłędziny budynków dworców Piła Główna i Kalisz²⁰ przeprowadzone przy udziale specjalistów z zakresu dostępności obiektów przestrzeni publicznej dla osób z różnymi niepełnosprawnościami²¹, w tym osoby niewidzącej, niedowidzącej i poruszającej się na wózku, wykazały, że w obiektach tych zastosowano rozwiązania wspomagające osoby niepełnosprawne. I tak:

- wymiary, kształt i usytuowanie drzwi wejściowych w wejściu głównym dworca w Kaliszu, a także kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych, zapewniały swobodny dostęp do budynku dworca osobom z niepełnosprawnością ruchową, słuchu i osobom niedowidzącym;
- dla osób z wadą wzroku, posługujących się alfabetem Braille'a, zainstalowano (w Kaliszu przy wejściu głównym i od strony peronów, a w Pile Główniej wewnątrz dworca) tyflograficzne tablice informacyjne (w alfabecie Braille'a i ze znakami rozpoznawalnymi dotykiem);

²⁰ Ogłędzinom poddano udostępnioną pasażerom część budynku dworca Piła Główna na kondygnacji 0 i -1 (w części z toaletami) wraz ze schodami prowadzącymi z/do budynku dworca do/z tunelu pod peronami 5 i 6, podjazd przy budynku dworca na peronie 5 oraz teren przydworcowy z parkingiem, a w Kaliszu część dworca dostępną dla pasażerów na parterze budynku. Dodatkowo przeprowadzono ogłędziny obiektów będących w zarządzie jednostek niekontrolowanych, w celu zbadania całej drogi od wejścia osób niepełnosprawnych na dworce do ich wejścia do pociągu, tj.: obiektów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (zmodernizowane perony przy dworcu Piła Główna nr 1 i 5, niezmodernizowany peron 2, tunel w części łączącej perony 1 i 2, tunel pod torami 5 i 6 wraz z windą prowadzącą z poziomu chodnika do tego tunelu (kondygnacja 0), a przy dworcu w Kaliszu perony 1 i 2 oraz przejście między peronami i dojścia do peronów), a także obiektów Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu (ciągi piesze łączące dworzec z przystankami komunikacyjnymi i parkingiem przed dworcem).

²¹ Specjalista w dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób niewidomych; specjalista w dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób słabowidzących; specjalista w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących; specjalista w dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową; specjalista w dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób słabosłyszących i specjalista z zakresu tłumaczenia języka migowego.

- w budynkach dworców zamontowano dotykowe ścieżki prowadzące; stanowiły one ciąg elementów z podłużnymi wypukłościami, umożliwiające osobom z dysfunkcją wzroku poruszanie się na trasie bez przeszkód; ścieżki dotykowe przebiegały na posadzce na całej długości trasy wolnej od przeszkód, w postaci jednolitych elementów nawierzchniowych typu „listwa prowadząca” oraz „grzybek” w miejscu skrzyżowania tras oraz przed biegami schodowymi i wejściami oraz drzwiami do wind; trasy uwzględniały usytuowanie kas biletowych, punktów informacyjnych oraz punktów obsługi klienta, a także co najmniej jedno stanowisko kasowe z obniżoną ladą, służące do obsługi osób poruszających się na wózkach; osobom z innymi niepełnosprawnościami również zapewniono możliwość samodzielnego dojścia do tych miejsc; osoby słabowidząca i niewidząca były w stanie samodzielnie przemieścić się przez budynki dworców;
- przy pomocy i w asyście pracowników obsługi pociągu oraz pracowników ochrony dworców, osoby z niepełnosprawnościami mogły wejść do pociągu oraz z niego wysiąść;
- przejścia na perony i pomiędzy peronami, wejścia i wyjścia oraz pochylnie do objętych oględzinami obiektów na dworcu w Kaliszu były wyposażone w poręcze z uchwytnymi na dwóch poziomach, w zasięgu ręki osób z niepełnosprawnością;
- poręcze na obu poziomach zamontowano po środku schodów prowadzących z holu dworca Piła Główna do tunelu oraz schodów przy wejściu głównym od strony przydworcowego parkingu (łącznie dwie tego typu poręcze), a poręcze na jednym poziomie po obu stronach posiadały schody prowadzące do wszystkich tuneli znajdujących się na terenie dworca;
- szklane drzwi na głównych trasach i wzdłuż głównych tras, po których przemieszczają się pasażerowie korzystający z dworca w Kaliszu i Pile Główniej (za wyjątkiem kabiny windy) oznaczono dwoma kontrastującymi pasami, co umożliwiała osobom z niepełnosprawnością wzroku rozpoznanie przeszkody;
- zamontowany na dworcu w Kaliszu mechanizm automatycznego otwierania drzwi wejścia głównego i wyjścia na perony ułatwiał osobom z niepełnosprawnościami wejście do budynku dworca oraz wyjście na perony;
- na każdym z dworców przynajmniej jedno ze stanowisk kasowych było wyposażone w ladę przystosowaną do obsługi osób poruszających się na wózkach, obniżoną do około 82 cm od posadzki; wszystkie kasy biletowe były wyposażone w urządzenia wzmacniające głos (interkomy), które umożliwiały osobie z niepełnosprawnością słuchu lepsze rozumienie przekazywanych informacji; dodatkowo kasy biletowe na dworcu w Kaliszu wyposażono w pętlę indukcyjną;
- w holu głównym dworca w Kaliszu wyznaczono i oznaczono piktogramem miejsca oczekiwania dla osób niepełnosprawnych;
- na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych zorganizowano po jednym pomieszczeniu higienicznosanitarnym dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych; pomieszczenia te były wyposażone w automatyczne włączniki światła i system SOS²² umożliwiające wezwanie pomocy; na każdym z dworców zorganizowano pomieszczenia higienicznosanitarne przystosowane do przewijania niemowląt²³;
- na parkingu przydworcowym w Pile liczącym 62 miejsca postojowe, w miejscu usytuowanym najbliżej wejścia głównego do budynku dworca, wyznaczono cztery miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych; przed przejściami dla pieszych znajdującymi się na terenie przydworcowego parkingu zainstalowano pasy

²² System SOS dotyczy wyposażenia dworca Kalisz.

²³ Jedno pomieszczenie na dworcu w Kaliszu i dwa na dworcu Piła Główna.

rozpoznawalne dotykiem (pasy ostrzegawcze z elementami punktowymi typu „guzki”);

- wszystkie pomieszczenia dworca kolejowego w Kaliszu udostępnione pasażerom były umiejscowione na parterze; pomieszczenia dla pasażerów dworca Piła Główna znajdowały się na dwóch kondygnacjach, które połączone były schodami oraz trzema windami²⁴ (w tym jedna będąca w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a dwie w zarządzie PKP S.A.); windy były sprawne i zapewniały osobom z niepełnosprawnościami możliwość samodzielnego przemieszczania się między kondygnacjami dworca; we wszystkich windach zamontowane były oznakowania dotykowe ułatwiające samodzielne korzystanie osobom z wadą wzroku (w tym system przywołujący obsługę w postaci przycisku dotykowego „dzwonek”) oraz sygnalizacja dźwiękowa (zapowiedzi audio);
- na dworcu w Kaliszu w ciągach pieszych zainstalowano pochylnie łączące dworzec z peronami, parkingiem oraz przystankiem autobusowym; pochylnie wyposażono w poręcze po obu stronach, na dwóch poziomach, które zamontowano w odległości i na wysokości umożliwiającej wygodne korzystanie z nich przez osoby z niepełnosprawnościami; pochylnie były zlokalizowane w dostępnych i bezpiecznych miejscach, a odległość pomiędzy poręczami i kątem nachylenia podjazdu umożliwiały swobodny ruch wózka zgodnie z kierunkiem jazdy;
- symbole graficzne i piktogramy przeznaczone dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się były dla tych osób widoczne i zrozumiałe oraz ułatwiały pokonanie drogi od wejścia głównego do wyjścia na perony;
- rozkłady jazdy i informacje dla podróżnych na dworcu Piła Główna zamieszczone były na wysokości pozwalającej na ich odczytanie przez pasażerów korzystających z wózków;
- na dworcu w Kaliszu końce peronów były zabezpieczone ogrodzeniem (obiekty te były w zarządzie PKP PLK S.A.).

(dowód: akta kontroli str. 241-267, 268-307, 308-315, 531-533, 535-539, 703-732)

Na przyległych bezpośrednio do dworców obiektach i terenach, nie będących we władaniu PKP S.A., stwierdzono że:

- przed schodami przy wejściu głównym, na chodniku będącym w zarządzie MZDiK w Kaliszu, nie zamontowano oznaczeń ostrzegawczych, a na peronach zarządzanych przez PKP PLK S.A. – oznaczeń dotykowych informujących o numerach peronów lub kierunkach; schody można było ominąć korzystając z usytuowanego opodal podjazdu lub wejścia od strony peronu pierwszego, co było możliwe z pomocą opiekuna bądź pracownika ochrony dworca; według informacji przedstawiciela MZDiK w Kaliszu zarządzającego tym miejscem, w związku powzięciem informacji o braku tego oznaczenia, zostaną podjęte działania zmierzające do jego zamontowania w uzgodnieniu z zarządcą dworca;
- na peronie pierwszym dworca kolejowego w Kaliszu, zarządzanym przez PKP PLK S.A., stał śmietnik z kamienia z ostrymi kantami, który może być przeszkodą dla osoby niewidzącej lub niedowidzącej;
- na dworcu Piła Główna pasy rozpoznawalne dotykiem (pasy ostrzegawcze z elementami punktowymi typu „guzki”) były zainstalowane przed pierwszym stopniem schodów w dół na peronie 1 i 5; na pozostałych schodach i na spocznikach prowadzących do i z tuneli podziemnych, nie było pasów rozpoznawalnych dotykiem i nie wyposażono ich w kontrastujące taśmy ostrzegawcze; poza końcem peronu 6 w kierunku Chojnic zabezpieczonego

²⁴ Windy posiadały udźwign 1.000 kg 13 osób (dwie) i 1.100 kg (14 osób (jedna) oraz wymiary wewnątrz kabin: długość 209 cm (jedna) i 210 cm (dwie), szerokość 110 cm (jedna) i 120 cm (dwie) oraz szerokość wejść 90 cm (trzy).

drewnianą barierką, końce peronów nie były zabezpieczone, oznaczone znakami wizualnymi czy dotykowymi; wszystkie z ww. obiektów były w zarządzie PKP PLK S.A.;

- rozkłady jazdy i informacje dla podróżnych rozmieszczone na terenie dworców nie były czytelne dla osób słabowidzących z uwagi na zastosowaną wielkość czcionki; rozkłady jazdy zostały wydrukowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na plakatach o formacie A1, który jest formatem powszechnie stosowanym, a pozostałe informacje przez inne spółki m.in. PKP Intercity S.A. PKP S.A.;
- na peronach dworca w Kaliszu niewidoczna była (w opinii specjalistów) krawędź peronu i stwierdzono około 30 cm odległość pomiędzy krawędzią peronu, a składem pociągu. Według informacji PKP PLK S.A. skrajnia została wykonana zgodnie z warunkami technicznymi utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych ID-1. Według PKP S.A., zamontowane w odległości około 50 cm od krawędzi peronu oznaczenie kontrastowe i dotykowe, ma stanowić pas bezpieczeństwa przed nadjeżdżającym pociągiem.

(dowód: akta kontroli str. 126-137, 241-315, 716-727, 1181-1241, 1378)

Ponadto:

- żaden z dworców nie był wyposażony w dźwiękowe elementy systemu informacji pasażerskiej (np. tablice z informacją głosową) lub interkomowe stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS; na dworcu Piła Główna funkcję systemu informacji pasażerskiej dźwiękowej pełnił dźwiękowy system ostrzegawczy;
- przed dworcem kolejowym w Kaliszu znajdował się parking, na którym nie wyznaczono miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych; zarządcą terenu parkingu wraz z chodnikiem prowadzącym do wejścia głównego dworca był Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu (MZDiK w Kaliszu); według uzyskanych w toku kontroli NIK informacji, MZDiK w Kaliszu podjął działania zmierzające do wyznaczenia takich miejsc.

(dowód: akta kontroli str. 126-137, 242-244, 246-315, 535-539, 705, 734, 785)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Na dworcu Piła Główna, niezgodnie z postanowieniami § 7 ust. 1 pkt 2 umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych²⁵, nie zastosowano części rozwiązań, określonych w TSI PRM, wspomagających osoby z niepełnosprawnościami, przez co osobom tym nie zapewniono dostępu do dworca na zasadzie równości z innymi osobami. I tak:
 - żadnego z wejść do budynku i na perony nie przystosowano do potrzeb pasażerów niewidomych, co było niezgodne z pkt 4.1.2.4. decyzji Komisji²⁶. Na terenie będącym w zarządzie PKP S.A., tj. bezpośrednio przed wejściem głównym do budynku dworca (od strony przydworcowego parkingu) nie było informacji o trasie wolnej od przeszkód skierowanej do osób z tego rodzaju niepełnosprawnością, prowadzącej do tego wejścia oraz na perony 1 i 5 (bezpośrednio przylegające do budynku dworca). Było to niezgodne z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Komisji (pkt 4.2.1.2.3 ppkt 2). Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że główny dostęp do budynku dworca znajduje się od strony miasta poprzez tunel, a zaprojektowana

²⁵ Umowa nr 2/DTK/2014 z 1 lipca 2014 r. o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów budowy i przebudowy dworców kolejowych realizowanych przez PKP S.A., zawarta z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

²⁶ Zgodnie z pkt 4.1.2.4. decyzji Komisji, przynajmniej jedno wejście na stację oraz jedno wejście na każdy peron powinno być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Drzwi i wejścia powinny mieć minimalną dostępną szerokość po otwarciu 800 mm oraz dostępną wolną przestrzeń o wysokości 2.100 mm, a drzwi ręczne nieprzesuwne powinny być wyposażone w poziome poręczno-dźwignie typu push bar, zamontowane na całej szerokości drzwi, po obu ich stronach. Siła konieczna do otwarcia lub zamknięcia drzwi ręcznych w warunkach bezwietrznych nie powinna przekraczać 25 niutonów.

trasa wolna od przeszkód wyróżniona została kolorem. NIK nie podziela argumentacji Prezesa PKP S.A. - główne wejście do budynku dworca od strony miasta poprzez tunel, jak ustalono w toku oględzin, nie było dostosowane do potrzeb osób niewidomych, nie wyposażono go bowiem w informacje o trasie wolnej od przeszkód przeznaczonej dla osób niewidomych (wejście do dworca wraz z tunelem były w zarządzie PKP PLK S.A.). Dodatkowo, drzwi do głównego wejścia do budynku dworca od strony parkingu, były zamknięte na klucz, a informacja o wejściu bocznymi drzwiami, zamieszczona na przeszkolonej części wejścia, była słabo widoczna, a dla osób niewidzących niemożliwa do odczytania. Brak informacji w formie dostępnej dla osób niewidomych spowodował, że taka osoba nie mogła samodzielnie odszukać wejścia do budynku dworca. Drzwi, jak wyjaśniono, były zamknięte z powodu przeciągów i braku samozamykaczy, a PKP S.A. podjęło starania w celu wyeliminowania stwierdzonego problemu.

Przyczyną powstania opisanych powyżej barier w dostępności wejścia do budynku dworca i na perony, były rozwiązania przyjęte w projekcie modernizacji dworca, a także niewystarczająca wiedza zarządcy dworca o faktycznych potrzebach osób niewidomych.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

- do potrzeb osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach nie przystosowano żadnego z wejść prowadzących z budynku dworca na perony (bezpośrednio na perony 1 i 5 oraz pośrednio na perony 2, 3, 4 i 6), co było niezgodne z dyspozycją pkt 4.1.2.4 decyzji Komisji²⁶ oraz aktualnie obowiązującego rozporządzenia Komisji (pkt 4.2.1.3. ppkt 2). Według wyjaśnień Prezesa PKP S.A. było to spowodowane zabytkowym charakterem budynku dworca oraz tym, że dostępne (spełniające wymagania TSI PRM) było wejście od strony miasta, prowadzące przez tunel do budynku i peronów. NIK nie podziela argumentów przywołanych przez Prezesa PKP S.A. Wejście do budynku dworca od strony miasta faktycznie było dostępne dla osób poruszających się na wózkach, jednak po dostaniu się do budynku, aby wejść na któryś z peronów, osoba na wózku musiała przejść przez jedno z wejść prowadzących na perony 1 i 5 (do wejścia od strony parkingu prowadziły schody, nie było natomiast pochylni lub innego rozwiązania umożliwiającego osobie na wózku wejście do budynku). Drzwi zamontowane w czterech wejściach prowadzących bezpośrednio na perony były drzwiami wahadłowymi, dwuskrzydłowymi, a ich otwarcie wymagało użycia dużej siły. Obsługa takich drzwi, co ustalono w toku oględzin z udziałem specjalistów (osób z różnymi niepełnosprawnościami), sprawiła osobie poruszającej się na wózku dużą trudność - po pchnięciu wahadłowych skrzydeł w celu otwarcia drzwi, skrzydła te natychmiast samoczynnie zamykały się, co uniemożliwiało osobie na wózku, ale również osobie niewidomej poruszającej się przy pomocy laski, swobodne przejście. Dodatkowo osoba poruszająca się na wózku, aby przejechać przez drzwi, musiała schylić się i odblokować drugie skrzydło zamknięte u dołu na zasuwkę, ponieważ wózek nie mieścił się w przejściu przy otwartym jednym skrzydle. Zdaniem NIK, opisane powyżej bariery i niedogodności były możliwe do wyeliminowania bez ingerowania w historyczną tkankę dworca, a możliwe do zastosowania rozwiązania (np. niezamykanie drzwi na zasuwkę, odpowiednia regulacja zawiasów, zastosowanie urządzeń sterujących drzwiami) nie złamałoby wymogów odnośnie konserwatorskiej ochrony budynku (porównaj pkt 7.3.1.7 TSI PRM). W toku kontroli NIK nie przedłożono dowodów świadczących o próbie zastosowania przy drzwiach prowadzących na perony rozwiązania adekwatnego do potrzeb osób

niepełnosprawnych, co mogło być spowodowane niewystarczającą wiedzą zarządcy dworca o faktycznych potrzebach osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 535-585, 703-715, 733-796, 1379-1390)

- w budynku dworca nie umieszczono na znajdujących się w zasięgu ręki ścianach, w przebiegu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej na perony, informacji w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym (na przykład numeru peronu lub oznaczenia kierunku), co było niezgodne z pkt 4.1.2.3.2. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.2.3. ppkt 4 rozporządzenia Komisji²⁷. Sposób wyznaczenia tras kierunkowych nie był jednoznaczny i mógł wprowadzić osobę niewidomą w błąd, co potwierdziły wyniki oględzin. Przykładowo, ścieżka dotykowa prowadząca z holu dworca z kasami biletowymi na peron 1 przerywała swój bieg w okolicy drzwi wyjściowych i osoba niewidoma nie miała możliwości określenia prawidłowego kierunku docelowego. W wyjaśnieniach Prezes PKP S.A. podał, że trasa wolna od przeszkód posiada tablice tyflograficzne oznakowane pismem Braille'a. NIK wskazuje, że zastosowanie tablicy tyflograficznej nie zwalniało inwestora z obowiązku zamieszczenia na ścianach znajdujących się w zasięgu ręki informacji ułatwiających pasażerom niewidomym poruszanie się po dworcu. Przyczyną niezastosowania oznaczeń dostępnych dla osób niewidomych był brak takich rozwiązań w projekcie modernizacji dworca.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

- przed schodami prowadzącymi do dworca nie zastosowano pasa rozpoznawalnego dotykiem (pasa ostrzegawczego) oraz nie oznaczono kontrastującą taśmą pierwszego i ostatniego stopnia tych schodów (z jednym wyjątkiem: pierwszy stopień schodów w dół prowadzących z holu dworca do tunelu, nad nimi napis „wyście do miasta”, był oznaczony trzema żółtymi taśmami na całej szerokości), co było niezgodne z pkt 4.1.2.15. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.2.2. ppkt 2 rozporządzenia Komisji²⁸. Według wyjaśnień Prezesa PKP S.A., oznakowanie zostało wykonane zgodnie z przepisem § 306²⁹ rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, poprzez zastosowanie żółtych pasów ostrzegawczych przed pierwszym stopniem schodów w dół prowadzących z holu dworca do tunelu. Oznakowanie w powyższy sposób wyłącznie pierwszego stopnia schodów, w ocenie NIK, nie jest wystarczające, ponieważ zgodnie z wymogami TSI PRM, kontrastującą taśmą należy oznakować również ostatni stopień, a dodatkowo stopnie te należy oznakować pasem rozpoznawalnym dotykiem. Przyczyną niezastosowania powyższych rozwiązań było nieuwzględnienie ich w projekcie modernizacji dworca

²⁷ Stosownie do pkt 4.1.2.3.2. decyzji Komisji, jeśli w przebiegu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej na peron, w zasięgu ręki znajdują się poręcze lub ściany, na tylnej części poręczy lub na ścianie na wysokości od 850 mm do 1.000 mm powinny być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym. Według pkt 4.2.1.2.3. rozporządzenia Komisji, jeśli w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód prowadzącej na peron znajdują się w zasięgu ręki poręcze lub ściany, na poręczy lub na ścianie na wysokości od 145 cm do 165 cm muszą być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille'a lub pismem wypukłym.

²⁸ Zgodnie z pkt 4.1.2.15. decyzji Komisji, przed pierwszym stopniem schodów w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół, na całej szerokości schodów zainstalowany będzie pas rozpoznawalny dotykiem. Pas ten będzie posiadał minimalną szerokość 400 mm, będzie kontrastował z powierzchnią posadzki oraz będzie w nią wkomponowany. Pas ten będzie się różnił od pasów stosowanych przy ścieżkach dotykowych (o ile są zainstalowane). Natomiast stosownie do pkt 4.2.1.2.2. rozporządzenia Komisji, co najmniej pierwszy i ostatni stopień muszą być oznaczone kontrastującą taśmą oraz przynajmniej dotykowe oznaczenia ostrzegawcze na powierzchni muszą być umieszczone przed pierwszym stopniem w dół.

²⁹ W myśl § 306 ust. 1 rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, w budynku użyteczności publicznej, produkcyjnym i magazynowym, w miejscach, w których następuje zmiana poziomu podłogi, należy zastosować rozwiązania techniczne, plastyczne lub inne sygnalizujące tę różnicę. A w myśl ust. 2 tego przepisu, w budynkach tych powierzchnie spoczników schodów i pochylni powinny mieć wykończenie wyróżniające je odcieniem, barwą bądź fakturą, co najmniej w pasie 30 cm od krawędzi rozpoczynającej i kończącej bieg schodów lub pochylni.

oraz niewystarczającą wiedza zarządcy dworca o faktycznych potrzebach osób słabo widzących.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

- na dworcu nie zabezpieczono z jednej strony, np. poręczą lub barierką, przezroczystych szklanych drzwi i obudowy windy znajdującej się na kondygnacji „0”, położonej przy głównej trasie przemieszczania się osób, co było niezgodne z pkt 4.1.2.6. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.5. ppkt 1 rozporządzenia Komisji³⁰. W wyjaśnieniach, Prezes PKP S.A. powołał się na informacje uzyskane od projektanta i generalnego wykonawcy, o kontrastowaniu czarnych elementów konstrukcji windy ze szklaną obudową, a szklanych drzwi z obudową ze stali nierdzewnej, co miało uzasadnić zbędność zastosowania dodatkowego oznakowania. NIK wskazuje, że drzwi windy i jeden z jej boków są elementami szklanymi, przezroczystymi i mimo zastosowania kontrastów, o których mowa powyżej, powinny być oznakowane - oznakowania nie są wymagane tylko wówczas, gdy pasażerowie są chronieni przed kontaktem ze szklanymi elementami w inny sposób, na przykład przy pomocy poręczy lub ciągłych rzędów ławek.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

- na terenie dworca rozmieszczono ławki i zamontowano lady przy kasach, które nie miały zaokrąglonych brzegów (krawędzi), a ławki w holu z kasami biletowymi nie kontrastowały z tłem ciemnobrązowej boazerii na tle której stały (kontrastowały jedynie z jasną posadzką), co było niezgodne z pkt 4.1.2.8. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.7. ppkt 1) rozporządzenia Komisji³¹. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że ze względu na zabytkowy charakter wnętrza, ławki miały nawiązywać do drewnianych boazerii na ścianach, a jako wyposażenie ruchome, mogą zostać dowolnie ustawione lub aranżowane. Ponadto, w wyjaśnieniach Prezes powołał się na zabytkowy charakter dworca i pozytywne uzgodnienie dokumentacji projektowej przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Żaden z przywołanych przez Prezesa PKP S.A. argumentów nie uzasadnia stwierdzonego stanu – w ocenie NIK, inne od zastanego rozstawienie ławek, nie ingerowałoby w historyczną tkankę dworca, a w toku kontroli PKP S.A. nie przedłożyło dokumentacji, w której konserwator zabytków nie zezwoliłby na rozstawienie na terenie dworca mebli z zaokrąglonymi krawędziami lub rozstawienia ławek w taki sposób, aby kontrastowały z tłem.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

- w żadnym stanowisku kasowym na dworcu nie zainstalowano pętli indukcyjnej lub innego urządzenia wzmacniającego słuch, co było niezgodne z pkt 4.1.2.9.1. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.8. ppkt 1 rozporządzenia Komisji³². Mata indukcyjna i wzmacniacz pętli indukcyjnej były schowane w szafie, a według oświadczenia kasjerki, rzeczy te nie były zamontowane w kasie co najmniej od lutego 2016 r. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że w jednej kasie była zamontowana pętla indukcyjna

³⁰ W myśl pkt 4.1.2.6. decyzji Komisji, 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. Stosownie natomiast do pktu 4.2.1.5. rozporządzenia Komisji - muszą być oznakowane (bez określenia sposobu tego oznakowania). Oznaczenia takie nie są wymagane, jeśli pasażerowie chronieni są przed kontaktem z nimi w inny sposób, na przykład przy pomocy poręczy lub ciągłych rzędów ławek.

³¹ Zgodnie z pkt 4.1.2.8. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.7.1) rozporządzenia Komisji, wszystkie meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na stacjach, odpowiednio powinny i muszą kontrastować z tłem, na którym są widoczne, oraz mieć zaokrąglone brzegi.

³² Zgodnie z pkt 4.1.2.9.1. decyzji Komisji, m.in. 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. A w myśl pkt 4.2.1.8.1) rozporządzenia Komisji, m.in. przynajmniej jedno okienko musi być wyposażone w system pętli indukcyjnej na potrzeby aparatu słuchowego.

wraz z jej oznakowaniem, a w trakcie aranżacji pomieszczenia przez jego najemcę (Przewozy Regionalne Sp. z o.o.) pętla musiała zostać zdemontowana.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 730-796, 1379-1390)

- automat do sprzedaży biletów znajdujący się w przebiegu trasy wolnej od przeszkód posiadał ekran na wysokości uniemożliwiającej skorzystanie z niego przez osoby poruszające się na wózku, co było niezgodne z pkt 4.1.2.9.2. decyzji Komisji oraz pkt 4.2.1.8. ppkt 4 rozporządzenia Komisji³³. Ekran ten umieszczony był na wysokości³⁴, która osobie poruszającej się na wózku uniemożliwiała samodzielny zakup biletu, a z uwagi na wysokość i kąt nachylenia ekranu, informacje na nim zawarte nie były widoczne dla osoby na wózku. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że Spółka, która zarządza dworcem Piła Główna, tj. PKP S.A., nie jest podmiotem właściwym do kierowania uwag odnośnie ww. biletomatu, gdyż został on umieszczony przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. i jest to standardowy biletomat montowany na stacjach przez tę Spółkę. W ocenie NIK, podmiotem odpowiadającym za wyposażenie dworca w dostępne dla osób niepełnosprawnych i zgodne z wymogami TSI PRM urządzenia, jest jego zarządca, tj. PKP S.A.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-796, 1379-1390)

2. Pięć listew prowadzących ścieżki dotykowej, jedna na kondygnacji „-1” przy wejściu do tunelu z części z toaletami i cztery na kondygnacji „0”, stanowiących oznakowanie na posadzce trasy wolnej od przeszkód w budynku dworca Piła Główna, było odkształconych i uniesionych (na długości ok. 30 cm), co stanowiło dla pasażerów zagrożenie i mogło doprowadzić do przewrócenia. W dniu 30 maja 2018 r., w trakcie oględzin, zwrócono na to uwagę zarządcy oraz administratorowi dworca Piła Główna. Do dnia 21 czerwca 2018 r. uszkodzone elementy nie zostały wymienione. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że podczas ostatnich przeglądów gwarancyjnych, elementy stalowe listew były sukcesywnie wymieniane oraz że PKP S.A. wystąpi do wykonawcy o naprawę usterek.

(dowód: akta kontroli str. 705, 734, 747, 748)

3. Na terenie dworców zamieszczono niezgodne ze stanem faktycznym pisemne lub graficzne informacje o usługach i rozwiązaniach dostępnych na dworcach, i tak:
 - układ ścieżek dotykowych na dworcu w Kaliszu oznaczonych na tablicach tyflograficznych wprowadzał w błąd osobę niewidomą, a wśród informacji zawartych na tablicach brak było oznaczenia miejsca toalety dla osób niepełnosprawnych. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że za rozwiązania projektowe odpowiada projektant, a układ ścieżek i tablice tyflograficzne zostały wykonane zgodnie z zaleceniem konserwatora zabytków. W ocenie NIK, przyczyną ww. rozbieżności była zmiana, w stosunku do pierwotnych założeń, przeznaczenia części pomieszczeń dworca, bez dokonania odpowiednich zmian w układzie ścieżek dotykowych i informacji o jej przebiegu na tablicach tyflograficznych;

(dowód: akta kontroli str. 245-315, 1005-1065, 1276, 1378)

- na terenie dworca Piła Główna, niezgodnie z ogólnodostępnymi informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej PKP S.A.³⁵, nie wyznaczono miejsca oczekiwania dla pasażera niepełnosprawnego. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że

³³ Stosownie do pkt 4.1.2.9.2. decyzji Komisji, przynajmniej jeden ekran automatu do sprzedaży biletów oraz klawiatura powinny być widoczne zarówno dla osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, jak i dla osoby stojącej przed automatem. Podobnie, zgodnie z pkt 4.2.1.8.4) rozporządzenia Komisji, tam, gdzie w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód na stacji umieszczono automaty biletowe, przynajmniej jeden taki automat musi być wyposażony w interfejs, do którego może dosięgnąć użytkownik wózka inwalidzkiego lub osoba niskiego wzrostu.

³⁴ Od 120 cm od posadzki (dolna krawędź ekranu) do 143 cm od posadzki (górną krawędź ekranu).

³⁵ link do strony: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/informacja-dla-osob-niepelnosprawnych.html>

podjęte zostały działania dotyczące powieszenia w holu głównym dworca stosownego banneru oznaczającego miejsce oczekiwania dla pasażera niepełnosprawnego oraz poinformował, że „w najbliższym czasie zostaną wyznaczone dwa takie miejsca”;

(dowód: akta kontroli str. 690-692, 703-715, 733-751)

- nad jednym ze stanowisk kasowych na dworcu Piła Główna zamieszczono piktogram „urządzenie wzmacniające słuch” ze stylizowaną pętlą indukcyjną, podczas gdy tego stanowiska (ani żadnego innego na dworcu) nie wyposażono w takie urządzenie;

(dowód: akta kontroli str. 524, 730-732, 763-789)

- na dworcu Piła Główna pasażerom nie udostępniono automatycznego schowka na bagaż, podczas gdy na terenie dworca rozmieszczono informacje o możliwości skorzystania z takiego rozwiązania. Prezes PKP S.A., nie podając przyczyny braku skrytek bagażowych na dworcu, poinformował, że „miejsca te mogą zostać wynajęte przez podmiot zewnętrzny wraz z ich wyposażeniem.”;

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 736, 787, 788, 794, 1384-1390)

- na dworcu Piła Główna pasażerom nie udostępniono pokoju opiekuna, podczas gdy informacje o możliwości skorzystania z takiego pomieszczenia zamieszczono na stronie internetowej PKP S.A.³⁶. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że piktogram dotyczący pokoju opiekuna został błędnie zamieszczony na stronie internetowej i poinformował, że informacja ta zostanie usunięta;

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-794)

- na terenie przed budynkiem dworca Piła Główna od strony parkingu nie zamieszczono informacji o położeniu wejścia do budynku dostępnego dla osób poruszających się na wózkach, tj. wejścia przez perony (wejście główne nie było dostępne dla osób na wózku). Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że projektant zagospodarowując teren wyznaczył ścieżkę prowadzącą poprzez wyróżnienie kolorystyczne od parkingu do wejścia na teren dworca Piła Główna. Dodatkowo, główny napływ pasażerów, w tym osób o ograniczonej mobilności, przewidywany był tunelem łączącym dworzec z miastem, ze względu na ułatwienie dostępu do transportu miejskiego;

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-794)

- na dworcu Piła Główna nie oznakowano znajdującego się na peronie 5 podjazdu, prowadzącego do nieudostępnionego pasażerom, zamkniętego pomieszczenia gospodarczego; brak takiego oznaczenia wprowadzał w błąd osoby poruszające się na wózku i mógł sugerować, że podjazd prowadzi do budynku dworca. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że „rampa do transportu kontenerów z odpadami stałymi została wykonana zgodnie z dokumentacją projektową i pozwoleniem na budowę”, oraz że nie zabezpieczono przed wjazdem podróżnych na wózku ze względu na brak wymogu w przepisach techniczno-budowlanych w czasie wykonywania projektu.

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-794)

4. Na parkingu przy budynku dworca Piła Główna nieprawidłowo oznakowano cztery miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Trzy z nich miały nawierzchnię barwy częściowo szarej i częściowo niebieskiej (dwa znajdowały się obok peronu 1, a jeden obok peronu 5). Przy miejscach tych ustawione były dwie pionowe tabliczki przedstawiające na białym tle zapis „2x” oraz symbol osoby niepełnosprawnej na

³⁶ Zobacz: <http://pkpsa.pl/bez-barrier/wyniki.html?name=Pi%C5%82a+G%C5%82%C3%B3wna>

wózku inwalidzkim. Według informacji uzyskanej z Komendy Powiatowej Policji w Pile, nieprawidłowe oznakowanie miejsc parkingowych uniemożliwiło podejmowanie skutecznych interwencji przez Policję wobec kierujących, którzy zaparkowaliby pojazd bez karty parkingowej na miejscu dla pojazdów osób niepełnosprawnych. W załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach³⁷, wskazano, że w razie potrzeby wyznaczenia miejsca postoju dla osoby niepełnosprawnej pod znakiem pionowym D-18a „parking - miejsce zastrzeżone” umieszcza się tabliczkę T-29 przedstawiającą symbol osoby niepełnosprawnej na wózku. Natomiast poziomy znak P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” umieszcza się na nawierzchni barwy niebieskiej. Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że „miejsca parkingowe były wykonane zgodnie z przepisami obowiązującymi przed wejściem w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 lipca 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”.³⁸

(dowód: akta kontroli str. 703-715, 733-794, 800, 1406, 1407)

5. Oznaczenie dróg ewakuacyjnych na kondygnacji „0” dworca Piła Główna oraz na dworcu w Kaliszu rozmieszczono w sposób niegwarantujący ich pełnej widoczności dla osób z wadą wzroku i osób poruszających się wózkach, co w ocenie NIK było spowodowane niewystarczającą wiedzą o faktycznych potrzebach osób niepełnosprawnych. W wyjaśnieniach na powyższą okoliczność, Prezes PKP S.A. powołał się na fakt, że „oznakowanie dróg ewakuacyjnych obiektu zostało wykonane i przyjęte przez Państwową Straż Pożarną. Pozytywne stanowisko Państwowej Straży Pożarnej jest podstawą do uzyskania decyzji pozwolenia na użytkowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.” NIK nie kwestionuje zgodności powyższego rozwiązania ze stanowiskiem Państwowej Straży Pożarnej. Wskazuje natomiast, że oznakowanie drogi ewakuacyjnej było umieszczone na wysokości uniemożliwiającej odczytanie przez osoby poruszające się na wózku, były też słabo widoczne dla osoby niedowidzącej, co stwierdzono w toku oględzin, w których uczestniczyła zarówno osoba na wózku, jak i osoba niedowidząca. Rozmieszczenie oznaczeń dróg ewakuacyjnych w sposób niegwarantujący pełnej widoczności dla osób z wadą wzroku i osób poruszających się na wózkach, w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa, może niekorzystanie wpłynąć na skuteczność ewakuacji.

(dowód: akta kontroli str. 245-315, 703-715, 733-794, 1181-1241)

6. Na dworcu w Kaliszu, rozkłady jazdy i informacje skierowane do pasażerów były zawieszane na wysokości nie pozwalającej na ich swobodne odczytanie przez osoby poruszające się na wózku. Prezes Zarządu PKP S.A. wyjaśnił, że za rozwiązania projektowe odpowiada projektant, dworzec jest obiektem zabytkowym, a za wielkość wydruku, czcionkę i zawartość rozkładu jazdy odpowiada PKP PLK S.A. W ocenie NIK, to zarządzający obiektem odpowiada za jego wyposażenie w sposób adekwatny do potrzeb użytkowników dworców, w tym osób niepełnosprawnych, a w toku kontroli, PKP S.A. nie przedłożyło ani dowodów świadczących o próbie zastosowania alternatywnego rozwiązania dostosowanego

³⁷ Dz.U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.

³⁸ Dz.U.2015, poz.1314.

do potrzeb osób niepełnosprawnych, ani braku zgody konserwatora np. na zamieszczenie rozkładów na mniejszej wysokości, co mogło być spowodowane niewystarczającą wiedzą zarządcy dworca o faktycznych potrzebach osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 265, 241-307, 308-315, 1181-1241)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia zastosowanie w zmodernizowanych budynkach dworców w Kaliszu i w Pile rozwiązań, które poprawiły dostępność tych obiektów dla osób z różnymi niepełnosprawnościami. Izba negatywnie natomiast ocenia zastosowanie rozwiązań architektonicznych lub technicznych, które uniemożliwiają korzystanie z tych obiektów przez osoby z różnymi niepełnosprawnościami na równi z pełnosprawnymi użytkownikami, oraz brak odpowiednich rozwiązań, które likwidują lub ograniczają stwierdzone utrudnienia.

IV. Wniosek

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny 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 Kontroli³⁹, wnosi o podjęcie działań w celu wyeliminowania stwierdzonych w toku kontroli rozwiązań architektonicznych i technicznych ograniczających pełną dostępność dworców Piła Główna i Kalisz dla osób z różnymi niepełnosprawnościami.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Poznaniu.

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 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.

³⁹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm.

Poznań, 24 lipca 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy:

Dyrektor

Jacek Młynarczyk
główny specjalista kontroli państwowej

Andrzej Aleksandrowicz

Ewa Kruszyńska
specjalista kontroli państwowej