



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ – 410.005.01.2018
P/18/062

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/18/062 – Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontroler	Kontrolę przeprowadził Karol Kośnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/50/2018 z dnia 27.03.2018 r. i nr LSZ/129/2018 z dnia 23.07.2018 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2, 231-232)
Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna ¹ , ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński – Prezes Zarządu PKP S.A. ² . (dowód: akta kontroli str. 135)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności³

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli zadanie inwestycyjne, zrealizowane przez PKP S.A. w latach 2015-2016 na stacji kolejowej Szczecin Główny pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową*, zapewniło osobom o ograniczonej zdolności poruszania się dostępność do obu poziomów budynku dworca oraz do peronów. Osoby te uzyskały możliwość wyjścia na ulice z obu stron stacji. Zapewniono też możliwość ewakuacji ze wszystkich wybudowanych i zmodernizowanych części dworca. Docelowo, po zakończeniu realizacji już rozpoczętego drugiego etapu inwestycji przewidywana jest poprawa dostępu i skrócenie drogi do peronu nr 4.

Dokumentacja projektowa badanej inwestycji wykonana została zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów. W ramach zadania inwestycyjnego m.in. wybudowano nowy i zmodernizowano stary budynek dworca, wybudowano nową kładkę wyposażoną w windy, przebudowano perony nr 1 i nr 4 oraz wykonano w tych obiektach trasy wolne od przeszkód ze ścieżkami dotykowymi likwidując lub ograniczając w znacznym stopniu istniejące wcześniej bariery. Zaprojektowano i zrealizowano kasy biletowe, schody, windy, mapy tyflograficzne, pomieszczenia higienicznosanitarne dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

¹ Dalej: PKP S.A.

² Od 3 marca 2017 r. Wcześniej funkcję Prezesa Zarządu PKP S.A. pełnili: Mirosław Pawłowski (od 14 grudnia 2015 r. do 2 marca 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.).

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

Pomimo uzyskania dostępu do obiektów dworca i peronów po zrealizowaniu w latach 2015-2016 inwestycji na stacji Szczecin Główny w funkcjonowaniu dworca stwierdzono następujące utrudnienia:

- na dotykowej ścieżce prowadzącej do kas ustawiono słupki uniemożliwiające dojście do kas osobom niewidomym,
- na nowej kładce i w holu głównym umieszczono automaty do zakupu biletu, które uniemożliwiały dokonanie zapłaty kartą bankomatową osobom na wózkach,
- na nowej kładce umieszczono tablice informacyjne wskazujące niewłaściwą drogę dotarcia do peronu nr 4, a przy wyjściu na ulicę Owocową brakowało informacji o kierunku drogi prowadzącej do tego peronu,
- nie zapewniono ciągłego dostępu do jednego z trzech pomieszczeń higienicznosanitarnych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Zadanie inwestycje pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową* realizowano w latach 2015 ÷ 2016.

W dniu 30.05.2014 r. zawarto umowę o współpracy pomiędzy PKP S.A. i Polskimi Kolejami Państwowymi Polskie Linie Kolejowe S.A.⁴, z której wynikało m.in., że:

- podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe przygotowanie i prawidłową realizację robót budowlanych i ich sfinansowanie była PKP S.A.,
- koszt ogółem inwestycji pierwotnie określono na 145,9 mln zł, z tego 96,8 mln zł do sfinansowania przez PKP S.A. m.in. na przebudowę budynku dworca i budowę nowej kładki nad torami z windami na perony nr 2 i nr 3 oraz 49,1 mln zł przez PKP PLK na infrastrukturę torowo-peronową,
- na realizację przewidziano dofinansowanie ze środków unijnych w ramach Priorytetu VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – Transport przyjazny środowisku, działanie 7.1.⁵ w kwocie 99,1 mln zł, tj. 83,60%.

(dowód: akta kontroli str. 3-26)

W dniu 8 września 2015 r. PKP S.A. zawarła ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę o dofinansowanie projektu inwestycyjnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013⁶. Zgodnie z treścią załączników nr 5 i 6 aneksu nr 2 umowy celem projektu inwestycyjnego, a jednocześnie - jednym ze wskaźników rezultatu - było dostosowanie w 2016 r. kompleksu dworca Szczecin Główny do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się poprzez osiągnięcie pełnej zgodności z zasadami określonymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się⁷.

Wartość projektu inwestycyjnego wynosiła pierwotnie wg umowy 111.636.649,84 zł kosztów kwalifikowalnych i została ograniczona aneksami ostatecznie do kwoty 101.875.850,43 zł, w tym: dofinansowanie w ramach POIiŚ 2007-2013 w kwocie 60.932.241,23 zł

(dowód: akta kontroli str. 142-207)

⁴ Dalej: PLK S.A.

⁵ Dalej: POIiŚ.

⁶ W ramach działania 7.1. Rozwój transportu kolejowego, priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku.

⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. 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: TSI PRM.

Zakres rzeczowy zadania inwestycyjnego pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową w latach 2015-2016* obejmował głównie:

- modernizację starego budynku dworca z halą kasową, pomieszczeniami użytkowymi i higienicznosanitarnymi, windą dla niepełnosprawnych i wejściem bez barier architektonicznych z ul. Kolumba,
- budowę nowego budynku dworca ze schodami stałymi i ruchomymi prowadzącymi na nową kładkę (nad torami) i dalej do wyjścia na ul. Owocową, z pomieszczeniami użytkowymi i higienicznosanitarnymi na piętrze budynku, na parterze z dwoma wejściami bez barier architektonicznych z ul. Kolumba oraz schodami stałymi i windą dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się prowadzącymi do hali kasowej modernizowanego starego budynku dworca,
- budowę nowej kładki nad torami prowadzącej z planowanej do dobudowania części dworca do wejścia/wyjścia bez barier architektonicznych na ul. Owocową, windami przystosowanymi dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się umożliwiającymi zjazd na perony nr 2 i nr 3,
- modernizację peronu nr 1 i nr 4 oraz przystosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

Projekt budowlany zawierał opis⁸ dostępności dla osób niepełnosprawnych⁹, w tym ciągów pieszych do peronów, parkingów, przystanków komunikacyjnych oraz sposobu zapewnienia warunków do korzystania z nich. Zaprojektowano dwie windy łączące hol główny budynku dworca z nową kładką. W projekcie przewidziano dostęp dla osób niepełnosprawnych na peron nr 1 bezpośrednio z budynku dworca, a na perony nr 2 i nr 3 za pośrednictwem osobnych wind z nowej kładki nad torami kolejowymi. Na peronie nr 4 zaplanowano wykonanie płyty fundamentowej i podszybia pod dźwig osobowy, do realizacji w następnych etapach, natomiast dostęp dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się przewidziano „poprzez drogę wolną od przeszkód na końcu peronu”.

(dowód: akta kontroli str. 26, 106)

Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych i Wykończeniowych¹⁰ określały liczbowo wymogi dotyczące jakości wykonania robót w zakresie dostosowania budynku dworca do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

W STWiORB „Część P.01 Przebudowa i remont peronu nr 1” i „Część P.04 Przebudowa peronu nr 4” zapisano m.in. (str. 10): „Płyta peronowa antypoślizgowa. Płyta posiada linię ostrzegawczą w strefie zagrożenia szerokości 75 cm od krawędzi peronu w kolorze żółtym. Dodatkowy pas ostrzegawczy spełnia wymagania dotykowo-wizualne dla osób niewidomych i niedowidzących. Oznakowania z okrągłą strukturą wypukłą o wysokości 4 mm są wyczuwalne za pomocą laski oraz stóp.”

(dowód: akta kontroli str. 106)

Na każdej z dwóch kondygnacji nowoprojektowanego budynku dworca przewidziano¹¹ pomieszczenia higienicznosanitarne dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na piętrze dostępne było jedno, a na parterze dwa takie pomieszczenia¹². Wszystkie powinny spełniać wymogi określone w § 86 ust. 1

⁸ O którym mowa w art. 34 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.). Dalej: Prawo budowlane.

⁹ Branża architektura tomy nr: 1A/BG+NK/A (pkt 12, 13, 15, 17), 3/SP+D4/A-PZT (pkt 4, aneks nr 1), 1A/BG+NK/A (pkt 7.4, aneks nr 2), 4/Peron 4-PZT+wiaty/A (pkt 6, 7), 3/SP-D4/A (pkt 5.9, 6.2), 1B/BG+NK+Peron-1/PZT/A (pkt 9, 9.7), TO-A (pkt 10, 13), 2/TO/A (pkt 10, 13), 2/TO/A/Rev-2 (pkt 10).

¹⁰ Z maja 2015 r. Szczegółowe Specyfikacje Techniczne: ST.B - 04.02 - Roboty fundamentowe, ST.B - 04.03 - Roboty konstrukcyjne, ST.B - 04.03.05 - Roboty żelbetowe (Podciagi, słupy, nadproża, schody, wieńce, stropy), ST.B - 04.04 - Roboty wykończeniowe i montażowe, ST.B - 04.04.01 Stolarka budowlana, ST.B - 04.04.02 Sufit podwieszony. Dalej: STWiORB.

¹¹ Branża architektura tom nr 1A/BG+NK/A (pkt 7.4.).

¹² Oznakowane w projekcie odpowiednio: D1p/204, D1p/111, D2/112.

rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹³, tj. z przestrzenią manewrową o wymiarach, co najmniej 1,5 x 1,5 m; z drzwiami bez progów w tych pomieszczeniach i na trasie dojazdu do nich; z zainstalowaną jedną miską ustępową i umywalką oraz uchwytami ułatwiającymi korzystanie z urządzeń higienicznosanitarnych. (dowód: akta kontroli str. 106)

Stanowisko przewijania dzieci zaprojektowano w nowym budynku dworca w osobnym pomieszczeniu zgodnie z wymogami TSI PRM dostępnym z poczekalni na piętrze. (dowód: akta kontroli str. 107)

W dokumentacji projektowej¹⁴ przewidziano dostęp z poziomu przyległego terenu działki PKP S.A. do holu głównego nowego budynku dworca, bez progów w drzwiach zewnętrznych. Do holu kasowego i poczekalni zaprojektowano dostęp także poprzez dźwigi osobowe, do których umożliwiono dojazd wózkiem inwalidzkim z chodnika przy ul. Kolumba. Zgodnie z dokumentacją projektową osobom niepełnosprawnym zapewniono dostęp z poziomu terenu na wszystkie kondygnacje użytkowe.¹⁵ (dowód: akta kontroli str. 107)

Wymiary wszystkich siedmiu kabin dźwigów osobowych przewidziano jako przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych¹⁶, zgodnie z § 193 ust. 2a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych¹⁷. We wszystkich windach zaprojektowano wypukłe oznaczenia w alfabecie Braille'a, tablice przyzywowe na wysokości od 0,8 m do 1,2 m oraz akustyczną informację i łączność głosową (interkom). (dowód: akta kontroli str. 107)

W przejściu podziemnym (tunelu) związanym ze starym modernizowanym budynkiem dworca, nie planowano montażu platform wzdłuż biegów schodowych. (dowód: akta kontroli str. 107)

Z holu głównego do holu kasowego, pomiędzy którymi zaprojektowano¹⁸ różnicę poziomów 1,25 m, przewidziano komunikację dwoma dźwigami osobowymi. Nie projektowano wewnętrznych (pomiędzy starym budynkiem i nowym budynkiem dworca), ani zewnętrznych pochylni (podjazdów) z budynku dworca, przeznaczonych dla ruchu pieszego i dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim.

W dokumentacji projektowej ustalono¹⁹, że krawędzie pierwszych i ostatnich stopni schodów w budynku dworca mają być oznaczone kolorem kontrastującym z kolorem posadzki, a po obu bokach schodów zaprojektowano poręcze na dwóch poziomach²⁰, zgodnie z wymogami określonymi w punktach pkt 4.2.2.8. ppkt 2 i 3 TSI PRM. (dowód: akta kontroli str. 107)

W projekcie budowlanym zaplanowano zapewnienie osobom o ograniczonej zdolności poruszania się dojsię do wszystkich pomieszczeń w budynku dworca, z których mogły osoby te korzystać.²¹ Przewidziano możliwość wejścia główną drogą przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się. Zaprojektowano też oświetlenie dojsię i wejść do budynków dworca²².

¹³ Dz. U. z 2015 r. poz. 1422, ze zm. Dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych.

¹⁴ Branża architektura tom nr 1A/BG+NK/A (rys. A/BG.02).

¹⁵ Zgodnie z § 55 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

¹⁶ Wymiary kabin dźwigów: WK1 i WK1 – 1,1x1,7m, W1A i W1B – 1,45x2,6m, W2 i W4 – 1,1x1,4m, W3 – 1,5x1,66m.

¹⁷ Wymiary kabiny windy minimum 1,1x1,4m.

¹⁸ Branża architektura tom nr 1A/BG+NK/A (rys. A/BG.02).

¹⁹ Branża architektura tom nr 1A/BG+NK/A (pkt 7.4.).

²⁰ 50-70 cm i 85-100 cm.

²¹ Por. § 16 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

²² Zgodnie z § 14 ust. 4 i § 64 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

Zakres dokumentacji projektowej nie obejmował budowy parkingów samochodowych na terenie PKP S.A., a jedynie dwa miejsca postojowe dla osób o niepełnosprawności ruchowej.²³ (dowód: akta kontroli str. 107)

Dokumentacja projektowa została zamówiona 1 października 2014 r. Inwestycja była realizowana w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Dokumentacja ta była uzupełniana w ramach nadzoru autorskiego. Ostateczny odbiór dokumentacji nastąpił w dniu 27 kwietnia 2016 r. Dokumentacja ta uwzględniała wymogi TSI PRM związane z dostępnością dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się dotyczące:

- tras pozbawionych przeszkód - w ramach ruchu w płaszczyźnie poziomej i pionowej (pkt 4.2.1.2.1. i 4.2.1.2.2.), bez określenia odległości od przeszkód znajdujących się w ich pobliżu,
- drzwi i wejść oraz posadzek (pkt 4.2.1.3. i 4.2.1.4.),
- sygnalizacji przeszkód przezroczystych (pkt 4.2.1.5.),
- mebli i urządzeń wolnostojących (pkt 4.2.1.7.),
- kas biletowych, punktów informacyjnych i punktów obsługi klienta, automatów biletowych (pkt 4.2.1.8.), bez określenia wysokości ekranów dotykowych automatów do zakupu biletów,
- oświetlenia (pkt 4.2.1.9.),
- drogowskazów, piktogramów, informacji dynamicznej, informacji mówionych (pkt 4.2.1.10. i 4.2.1.11.),
- geometrii schodów, poręczy, podjazdów, schodów ruchomych, wind (pkt 4.2.1.2.2., pkt 4.2.2.8. i 4.2.2.9.).

(dowód: akta kontroli str. 107-108)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Zamówiona i odebrana dokumentacja projektowa zadania inwestycyjnego pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową*, spełniała wymogi przepisów obowiązujących w trakcie ich projektowania i budowy, tj. TSI PRM i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych.

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

Według dokumentacji powykonawczej zmodernizowany i nowy budynek dworca kolejowego oraz ciągi piesze, łączące te obiekty z peronami zostały zrealizowane zgodnie z dokumentacją projektową i spełniały wymogi określone w TSI PRM oraz *Wytycznych w zakresie dostosowania obiektów dworcowych dla osób o ograniczonej mobilności z lutego 2016 r.*²⁴ W trakcie robót budowlanych nie wprowadzano zmian w zakresie udostępnienia modernizowanych obiektów osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności poruszania się. W trakcie odbioru robót zweryfikowano, jakość wykonanych robót pod kątem zgodności z dokumentacją projektową. Komisje odbiorowe nie wnosiły zastrzeżeń i nie miały uwag, do jakości wykonanych robót, wybudowanych obiektów i urządzeń zamontowanych w celu udogodnienia osobom

²³ Branża architektura tom nr 1A/BG+NK/A pkt 7.4). W dokumentacji projektowej zapisano „Komunikacja zewnętrzna – zachowuje się istniejący układ komunikacji – wjazd na teren inwestycji, miejsca postojowe przy budynku na terenie ulicy Kolumba i wydzielone miejsca postojowe dla niepełnosprawnych. Dodatkowo projektuje się na placu przydworcowym dwa nowe miejsca postojowe dostosowane dla osób niepełnosprawnych. Na terenie poza działką PKP S.A. realizacja „ścieżek” w gestii Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie – poza opracowaniem.

²⁴ Implementujące wymogi TSI PRM. Dalej: wytyczne PKP SA.

o ograniczonej zdolności poruszania się możliwości dostępu i korzystania z infrastruktury stacji Szczecin Główny.

(dowód: akta kontroli str. 48, 129)

W ramach zadania inwestycyjnego do istniejącego budynku dworca dobudowano od południa nowy budynek, w której zlokalizowano:

- na parterze: hol główny (wejściowy) wraz z trzema windami i podwójnymi schodami ruchomymi na piętro, dwoma biegami stałych schodów w kierunku holu kasowego oraz z pomieszczeniami higienicznosanitarnymi i z powierzchnią usługową; z holu poprowadzono schody na peron nr 1,
- piętro: hol z pomieszczeniami higienicznosanitarnymi i z powierzchnią usługową oraz kładką nad torami poprowadzona w kierunku ul. Owocowej; kładka posiadała połączenie z peronami nr 2 i 3 poprzez windy, schody ruchome lub stałe schody.

Ponadto zmodernizowano istniejący budynek dworca, w którym dla pasażerów dostępne były pomieszczenia na parterze, tj. m.in.:

- hol wejściowy od ul. Kolumba połączony bezpośrednio z peronem nr 1,
- poczekalnia z windą i toaletą dla osób niepełnosprawnych oraz powierzchnią handlowo-usługową,
- hol kasowy z pomieszczeniami handlowymi,
- poczekalnia połączona schodami i windami z holem głównym w dobudowanej części.

Do nowego budynku dworca osoby niepełnosprawne miały dostęp od południa bezpośrednio z ul. Kolumba, z holu głównego windą do poczekalni w zmodernizowanym budynku dworca lub na nową kładkę do wyjścia na ul. Owocową.

(dowód: akta kontroli str. 48-127)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Przebudowa budynku dworca Szczecin Główny, w zakresie dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, przeprowadzona została zgodnie z założeniami określonymi w zatwierdzonej dokumentacji projektowej. Osoby o ograniczonej zdolności poruszania się uzyskały dogodny dostęp do nowego i zmodernizowanego budynku dworca, pomieszczeń na każdej kondygnacji tych budynków, nowej kładki nad torami oraz do peronów i wejść z obu stron stacji.

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

PKP S.A. zarządzało starym i nowym budynkiem dworca oraz nową kładką, natomiast PLK S.A. peronami. W trakcie oględzin stacji Szczecin Główny²⁵ stwierdzono, że:

- Położenie drzwi wejściowych do budynku dworca²⁶ oraz kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych umożliwiały dogodne warunki ruchu osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 50, 52, 66-67, 103)

- Trasy wolne od przeszkód były oznaczone na ścieżkach prowadzących znakami rozpoznawalnymi dotykiem. Dwie mapy tyflograficzne zlokalizowane w holu głównym i na nowej kładce zawierały informacje w języku polskim, angielskim i niemieckim w alfabecie Braille'a.

Przy wejściach do wind, na poręczach schodów wewnętrznych oraz schodów z nowego łącznika na 2 i 3 peron oraz na drzwiach wewnętrznych i wejściowych z zewnątrz umieszczono informacje w alfabecie Braille'a, o treści: „Windy”, „Wejście

²⁵ Przeprowadzonych w dniu 22, 26 i 29 czerwca 2018 r. z udziałem m.in. menedżera dworca Szczecin Główny.

²⁶ 195x250, 220x240 cm.

- hol główny”, „Wejście hol kasowy”, „Wyjście w stronę Centrum”, „Wyjście na kładkę Perony”, „Wejście budynek główny piętro”, „Zejscie na 2 peron”, „Zejscie na 3 peron”.
(dowód: akta kontroli str. 48, 68, 91-105)
- W budynku dworca oświetlono całą trasę wolną od przeszkód. Zdaniem powołanych specjalistów²⁷ oświetlenie było wystarczające.
(dowód: akta kontroli str. 92)
 - W budynku dworca oraz na 1 i 4 peronie zastosowano trasy kierunkowe pozwalające zlokalizować osobom niewidomym i słabowidzącym dźwiękowe elementy systemu informacji pasażerskiej, tj. tablice tyflograficzne oraz stacje wzywania pomocy i udzielania informacji SOS.
(dowód: akta kontroli str. 68, 75, 84, 89-91, 104)
 - Na skrzyżowaniu tras kierunkowych oraz przed biegami schodowymi i wejściami do wind zastosowano powtarzalne elementy z oznakowaniem punktowym w formie układu guzków.
(dowód: akta kontroli str. 58, 61-63, 67-69, 78, 81, 95, 99-100, 103)
 - W budynku dworca na tylnej części poręczy schodów zlokalizowanych na trasie wolnej od przeszkód, umieszczono krótkie informacje pismem Braille'a z oznaczeniem numerów peronów i kierunkami ruchu.
(dowód: akta kontroli str. 91, 100)
 - Na głównych trasach przemieszczania się pasażerów i wzdłuż nich nie było przezroczystych przeszkód (takich jak szklane drzwi lub przezroczyste ściany), które kolidowałyby z ruchem osób o ograniczonej zdolności poruszania się.
(dowód: akta kontroli str. 93)
 - Meble oraz urządzenia wolnostojące znajdujące się na terenie budynku dworca oraz peronów nr 1 i nr 4, kontrastowały z tłem oraz miały zaokrąglone brzegi. Zdaniem specjalisty poruszającego się na wózku inwalidzkim i specjalisty niewidzącego, meble i urządzenia wolnostojące na terenie dworca, zostały rozmieszczone w miejscach, w których nie przeszkadzały w poruszaniu się.
(dowód: akta kontroli str. 50-51, 58, 64, 75-76, 84, 86, 89-90, 94-95, 104)
 - W holu kasowym na parterze zmodernizowanego budynku dworca zlokalizowano dwie kasy biletowe²⁸ z obniżonymi ładami (0,80 m od poziomu posadzki), odpowiednio przystosowane do obsługi osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Obie kasy wyposażono w sprzęt niezbędny do umożliwienia osobie z upośledzeniem słuchu lepsze rozumienie przekazywanych jej informacji (pętla indukcyjna). Czas otwarcia okienek kasowych określono na godziny: 7.30-19.00 i 19.30-7.00 z przerwami 10.30-10.50 i 15.30-15.50.
(dowód: akta kontroli str. 48, 82)
 - W trakcie oględzin w dniu 22.06.2017 r. stwierdzono, że na dotykowej ścieżce prowadzącej do kas biletowych dla osób niepełnosprawnych ustawione były przestawne słupki połączone taśmą, co uniemożliwiało samodzielne dotarcie do kas osobom niewidomym. W wyniku interwencji menadżera dworca przeszkoda została usunięta przez najemcę, co potwierdziły ponowne oględziny przeprowadzone w dniu 24 lipca 2018 r.
(dowód: akta kontroli str. 92, 94-95, 128, 234, 239)
 - W holu głównym i na nowej kładce zainstalowano automaty do sprzedaży biletów. Ekranu obu automatów służących do zakupu biletów znajdowały się na wysokości 1,18 m, co umożliwiało odczyt osobie poruszającej się na wózku. Ekranu tych

²⁷ W dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób słabowidzących oraz specjalisty w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących.

²⁸ Udzielano w nich informacji o rozkładzie jazdy pociągów.

urządzeń z informacjami dotyczącymi płatności kartą były na wysokości 1,33 m, tj. za wysoko, aby osoba na wózku mogła odczytać tekst na tym ekranie i dokonać płatności. (dowód: akta kontroli str. 48, 64)

- W nowym i zmodernizowanego budynku dworca przystosowano trzy pomieszczenia higienicznosanitarne (toalety) do potrzeb osób niepełnosprawnych²⁹. Zdaniem specjalisty na wózku inwalidzkim i specjalisty niewidomego wszystkie toalety były odpowiednio dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Drzwi pomieszczeń higienicznosanitarnych dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się były wyposażone w klamki z napisami w alfabecie Braille'a, a światła w tych pomieszczeniach włączały się automatycznie. Jako dobrą praktykę należy ocenić udostępnienie osobom niepełnosprawnym dwóch toalet na poziomie parteru dworca.

(dowód: akta kontroli str. 48-49, 60, 64, 101-102, 234, 235)

- Na piętrze znajdowało się pomieszczenie higienicznosanitarne dla opiekuna z dzieckiem (wyposażone m.in. w blat do przewijania i umywalkę), które zdaniem specjalisty z niepełnosprawnością ruchową było dobrze oznakowane i dostosowane do korzystania przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się. Pomieszczenie to spełniało wymogi określone w pkt 2.1 wytycznych PKP SA.

(dowód: akta kontroli str. 49)

- Wszystkie pięć dźwigów osobowych³⁰ było sprawnych, a ich obsługa nie sprawiała trudności specjalistom³¹. Windy i ich wyposażenie spełniały wymogi określone w pkt 1.4 wytycznych PKP SA dla dźwigów osobowych. Zdaniem niewidomego specjalisty przyciski były prawidłowo opisane w alfabecie Braille'a. Wymiary kabin umożliwiały transport osób na noszach³². Według umowy z podmiotem serwisującym windy, w razie awarii pasażerowie powinni być uwolnieni przez obsługę serwisu w czasie do 60 minut. W przypadku pożaru windy powinny zjechać na poziom zero (poziom holu głównego) i drzwi automatycznie otworzyć się, umożliwiając osobom w nim się znajdujących opuszczenie kabiny dźwigu.

(dowód: akta kontroli str. 46-50, 52, 59, 63, 70, 92, 97-98, 107, 240-241, 246-247)

- Na wszystkich schodach przed pierwszym stopniem w górę oraz przed pierwszym stopniem schodów w dół, na całej szerokości schodów zainstalowano ostrzegawcze pasy z guzkami, które zdaniem specjalistów³³ były wystarczająco rozpoznawalne dotykiem.

(dowód: akta kontroli str. 65, 67, 93, 99-100)

- Wszystkie schody w budynku dworca wyposażono w poręcze na dwóch wysokościach. Oględziny przeprowadzone w dniu 24 lipca 2018 r. wykazały, że poręcze te umieszczono po obu stronach na wysokości 70 cm i 100 cm, a na górnej poręczy znajdowały się napisy w alfabecie Braille'a, tj. zgodnie z wytycznymi określonymi w TSI PRM i w pkt 1.2 ppkt e) wytycznych PKP SA.

(dowód: akta kontroli str. 50, 63, 65, 67, 99-100, 234, 238)

²⁹Jedno na parterze w holu głównym i jedno na piętrze nowego budynku oraz jedno w północnej części poczekalni zmodernizowanego dworca.

³⁰Dwa łączące hol główny z nową kładką i holem kasowym, dwa z nowej kładki na perony nr 2 i 3 oraz jeden w zmodernizowanym starym budynku dworca.

³¹Tj. w dziedzinie dostosowania obiektów do potrzeb osób niewidomych, specjalisty w dziedzinie dostosowania obiektów do potrzeb osób słabowidzących, specjalisty w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących oraz specjalisty w dziedzinie dostosowania obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową.

³²Długość kabin wynosiła 262 cm, a długość noszy (ze złożonymi rączkami) w Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie wynosiła 195 cm. Długość noszy wg normy PL-EN 1865 powinna wynosić nie więcej niż 197 cm.

³³W dziedzinie dostosowania obiektów do potrzeb osób niewidomych, specjalisty w dziedzinie dostosowania obiektów do potrzeb osób słabowidzących oraz specjalisty w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabowidzących.

- Windy zapewniały osobom o ograniczonej zdolności poruszania się możliwość przemieszczenia się na wszystkie poziomy dworca.

(dowód: akta kontroli str. 50)

- Automatyczny system otwierania drzwi wejściowych do budynku dworca, publicznie dostępne dźwigi osobowe oraz schody ruchome były sprawne oraz dostępne dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. Windy dostępne dla pasażerów były wyposażone w system przywołujący obsługę. Informacje w urządzeniach dźwigowych o liczbie osób i udźwigu były czytelne³⁴. Windy wraz z zamontowanym wyposażeniem spełniały wymogi określone w pkt 1.4 wytycznych PKP SA dla dźwigów osobowych.

(dowód: akta kontroli str. 49-50)

- Specjalista poruszający się na wózku stwierdził, że istniała możliwość przemieszczenia się z nowej kładki na peron nr 4, poprzez chodnik na ulicy Owocowej i starą kładkę nad torami przy wykorzystaniu samoobsługowych platform schodowych zamontowanych tymczasowo³⁵. Przejazd z nowej kładki poprzez starą kładkę i przy wykorzystaniu platform przyschodowych na peron nr 4 zajął specjalistę poruszającemu się na wózku inwalidzkim ok. 30 minut.

(dowód: akta kontroli str. 49)

- Piktogramy, którymi oznaczono sprzęt, przejścia i instalacje przeznaczone dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, były dobrze widoczne i spełniały wymogi określone w pkt 1.6 wytycznych PKP SA dla piktogramów.

(dowód: akta kontroli str. 49-50)

- Rozkłady jazdy i informacje pasażerskie w budynku dworca oraz na peronach nr 1 i nr 4 umieszczone były na tablicach na wysokości pozwalającej na ich odczytanie osobom poruszającej się na wózku inwalidzkim.

(dowód: akta kontroli str. 50, 62)

- W obu budynkach dworca zamontowano punkty SOS³⁶ umożliwiające samodzielne wezwanie pomocy przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 82, 84, 89-90, 92)

- W holu kasowym wydzielono dwie kasy do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się, w tym słabosłyszących.

(dowód: akta kontroli str. 82, 85, 128)

- Specjaliści nie stwierdzili utrudnień w ewakuacji osób o ograniczonej zdolności poruszania się w przypadku wystąpienia pożaru albo innego zagrożenia wymagającego ewakuacji. Specjalista słabosłyszący potwierdził prawidłowość działania pętli indukcyjnych w punktach SOS zamontowanych w obu budynkach dworca.

(dowód: akta kontroli str. 50,82, 84)

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

Stwierdzone
nieprawidłowości

1. Na dotykowej ścieżce prowadzącej do kas biletowych dla osób niepełnosprawnych ustawione były słupki połączone taśmą, co uniemożliwiało samodzielne dotarcie do kas osobom niewidomym.

(dowód: akta kontroli str. 92, 94-95)

³⁴ Udźwig 2 000 kg.

³⁵ W celu zapewnienia dostępności do peronu nr 4 osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach PKP PLK S.A – poza kontrolowanym zadaniem inwestycyjnym – przy schodach z ul. Czameckiego na kładkę starą i dalej z kładki na peron zamontował platformy schodowe, które będą funkcjonować do czasu zamontowania windy w ramach modernizacji starej kładki.

³⁶ Trzy punkty w budynku dworca; trzy na jego elewacjach (wschodniej – peron nr 1, zachodniej – ul. Kolumba i południowej) oraz dwa na peronie nr 4 (na wiacie i na filarze zadaszenia peronu).

Menedżer dworca wyjaśnił: *Ustawianie barierek służących do formowania systemu jednej kolejki jest standardem przy sprzedaży biletów na stacjach kolejowych. Usprawnia obsługę pasażerów. Wcześniej nie było sygnałów o utrudnieniach na ścieżkach do kas dla osób niepełnosprawnych. Pismem z 18.07.2018 r. zwróciłam uwagę najemcom kas, że ustawienie systemu nie może blokować ścieżki dotykowej do kas.(...)* (dowód: akta kontroli str. 240, 248-249)

W wyniku interwencji menadżera dworca najemca kas usunął przeszkody ze ścieżki prowadzącej do kas biletowych dla niepełnosprawnych, co potwierdziły oględziny przeprowadzone w dniu 24 lipca 2018 r. (dowód: akta kontroli str. 234, 239)

2. Plansze na nowej kładce informowały o możliwości dostania się na perony, w tym na peron nr 4 po zjeździe windą na peron nr 3. W rzeczywistości osoby na wózkach inwalidzkich nie miały możliwości przemieszczenia się tą drogą, gdyż z peronu nr 3 nie było windy lub platformy przyschodowej na starą kładkę, a tylko tradycyjne stałe schody³⁷. Ponadto przy zachodnim wyjściu z nowej kładki na ul. Owocową nie było informacji, w którą stronę należy się kierować, aby osoba o ograniczonej zdolności poruszania się mogła przemieścić się na peron nr 4. Informacja taka znajdowała się na murze przy ul. Owocowej, jednak była niewidoczna z nowej kładki. (dowód: akta kontroli str. 49, 69-71, 234, 236)

Menager dworca w swoich wyjaśnieniach podał: *Tablica z taką informacją została zdemontowana przez zewnętrzną firmę wykonawczą i zamontowana na czas remontu na ogrodzeniu placu budowy. Po zakończeniu remontu wykonawca nie zamontował tablicy na jej stałym miejscu. W dniu 11.07.2018 r. wysłałam e-maila do głównego wykonawcy z ponagleniem, aby zamontował tablicę. Wcześniejsze kilkukrotne rozmowy telefoniczne nie przyniosły rozwiązania.* (dowód: akta kontroli str. 49, 241, 250)

3. W holu głównym i na nowej kładce zainstalowano automaty do sprzedaży biletów z dwoma ekranami dotykowymi. Ekran dotykowy służący do zakupu biletu znajdował się na wysokości 1,18 m od posadzki, a drugi ekran na wysokości 1,33 m, co uniemożliwiało samodzielne dokonanie płatności kartą przez osobę poruszającą się na wózku. (dowód: akta kontroli str. 48, 64)

Wytyczne PKP SA w pkt 3.2 określały następujące wymogi dotyczące automatów biletowych: *Przynajmniej jeden automat biletowy znajdujący się na trasie wolnej od przeszkód powinien być dostępny dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się poprzez: a) umieszczenie elementów służących do obsługi automatu na wysokości 70-120 cm od posadzki (...) c) jeżeli automat obsługuje się poprzez ekran dotykowy, umieszczenie tego ekranu na wysokości 70-120 cm od posadzki.* (dowód: akta kontroli str. 226)

Menedżer dworca w swoich wyjaśnieniach podał: *Umowa z 22.04.2016 r. dotyczy wyłącznie najmu powierzchni dworca pod dwa biletomaty. Najemca zainstalował gotowe automaty zakupione na rynku. W umowie nie ma zapisu o wymogu, aby wszystkie ekrany dotykowe znajdowały się na właściwej wysokości, dostępnej dla osoby na wózku.* (dowód: akta kontroli str. 240, 251-297)

1. W trakcie oględzin w dniu 29 czerwca 2018 r. stwierdzono, że jedna z trzech toalet dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, tj. znajdująca się na piętrze nowego budynku dworca nie była dostępna, drzwi były zamknięte i nie było przycisku przyzywowego, co uniemożliwiało wezwanie obsługi.

³⁷ Schody te nie były wyposażone w urządzenia (np. platformy schodowe umożliwiające pokonanie biegu przez osoby na wózkach).

(dowód: akta kontroli str. 92)

Menedżer dworca w swoich wyjaśnieniach podał: *W celu udostępnienia w trybie ciągłym toalety (...) w przedziale czasowym 2-3 tygodni zostaną oszacowane koszty związane z zakupem urządzenia typu dzwonek oraz wykonaniem tabliczki informującej pismem Braille'a o możliwości korzystania z toalety (...) po uprzednim wezwaniu asysty, która (...), będzie otwierała drzwi.*

(dowód: akta kontroli str. 128)

2. Mimo, że obie kasy dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się spełniały wymogi określone w pkt 2.2 wytycznych PKP SA., zdaniem słabosłyszącego specjalisty obniżenie wysokości blatów obu kas, stanowiło utrudnienie dla osób słabosłyszących (niekorzystających z wózków inwalidzkich), np. przy pisaniu informacji na kartce papieru. Zwrócił też uwagę, że światło dzienne wpadające przez okno za kasjerką, uniemożliwiało odczytanie jej słów z ruchu warg, ponieważ twarz była w cieniu.

(dowód: akta kontroli str. 83, 85-86)

3. W trakcie oględzin w dniu 25 czerwca 2018 r. nie działała pętla indukcyjna zainstalowana pod blatem okienka kasowego przystosowanego do obsługi osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, ponieważ kasjerka nie wiedziała, jak włączyć i obsługiwać pętlę.

(dowód: akta kontroli str. 82)

Menadżer dworca w złożonych wyjaśnieniach podał: *Kasjerka, która obsługiwała kasę dla osób niepełnosprawnych podczas oględzin NIK w dniu 25.06.2018 r., pracowała na dworcu Szczecin Główny chwilowo, tylko tego dnia, w zastępstwie nieobecnej osoby. Dotąd nie było ze strony pasażerów, ani najemców kas, żadnych sygnałów o ewentualnych kłopotach z funkcjonowaniem pętli indukcyjnych. Wystosuję stosowne pismo do najemców kas zwracając im uwagę na konieczność znajomości obsługi pętli indukcyjnych przez kasjerów oraz ewentualnej potrzeby przeszkolenia ich w tym zakresie.*

(dowód: akta kontroli str. 240)

Zdaniem NIK, PKP S.A. powinna zadbać o ciągłe działanie pętli indukcyjnej.

4. Na placu przed południowym wejściem do nowo wybudowanego budynku dworca, wyznaczono dwa miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych³⁸, z oznaczeniem pionowym i poziomym określonym w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych³⁹. Znak pionowy D-18a i tabliczka T-29 umieszczona na słupku były prawidłowe i czytelne, natomiast znaki poziome P-20 i P-24 były wytarte i przez to nie odpowiadały wzorowi określonemu w rozporządzeniu o znakach drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 81)

Zrealizowany pierwszy etap zadania inwestycyjnego na stacji Szczecin Główny zapewnił zakładaną w dokumentacji projektowej dostępność do obu kondygnacji budynku dworca, nowej kładki oraz peronów osobom o ograniczonej zdolności poruszania się. Jednakże: nie zapewniono ciągłego dostępu do pomieszczenia higienicznosanitarnego na piętrze nowego budynku dworca; w holu kasowym i na nowej kładce ustawiono automaty do zakupu biletów, które uniemożliwiły samodzielną zapłatę kartą osobie na wózku; na ścieżce dotykowej prowadzącej do kas przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się ustawione były przeszkody uniemożliwiające przejście osoby niewidomej; tablice informacyjne znajdujące się na nowej kładce wskazywały błędnie drogę dotarcia na peron nr 4, a przy wejściu od ul. Owocowej brakowało tablicy informacyjnej wskazującej kierunek dotarcia osobie poruszającej się na wózku na ten peron.

Ocena cząstkowa

³⁸ Zagadnienia związane z parkingami omówiono w punkcie 1.10. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

³⁹ Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm., dalej: rozporządzenie o znakach drogowych.

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 Kontroli⁴⁰ formułuje następujące wnioski:

1. Uzupełnienie oznakowania na nowej kładce i przy wyjściu na ul. Owocową wskazujących prawidłową drogę dotarcia osobie o ograniczonej zdolności poruszania się na peron nr 4.
2. Podjęcie działań w celu zainstalowania ekranów dotykowych automatów do sprzedaży biletów na wysokości określonej w pkt. 3.2 wytycznych PKP SA.

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków i
wykorzystania uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków i wykorzystania uwag 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.

Szczecin, dnia 26 lipca 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontroler
Karol Kośnik
specjalista kontroli państwowej

.....

.....

⁴⁰ Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.