



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.005.02.2018  
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](mailto: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
Kontrolerzy	Tomasz Wołos specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LSZ/83/2018 z dnia 24 kwietnia 2018 r.  (dowód: akta kontroli str. 1÷2)
Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. <sup>1</sup> , ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel – prezes zarządu PKP PLK <sup>2</sup> .

## II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli zrealizowana przez PKP PLK SA w latach 2015-2016 inwestycja na stacji kolejowej Szczecin Główny pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową – przebudowa i remont peronu nr 1 i nr 4<sup>3</sup>* zapewniła dostępność do peronów osobom o ograniczonej zdolności poruszania się. Osoby te miały możliwość przemieszczania się z poziomu peronów do budynku dworca oraz do wyjść na ulice z obu stron stacji Szczecin Główny. Zapewniono możliwość ewakuacji z peronów osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Po zakończeniu realizacji rozpoczętej w listopadzie 2017 r. inwestycji pn. *Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny* ma nastąpić poprawa przystosowania peronów nr 2 i nr 3 do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, co zapewni lepszą odstępność i skróci drogę do wszystkich peronów na stacji.

W ramach Projektu z 2014 r. wybudowano m.in. trasy wolne od przeszkód ze ścieżkami dotykowymi. Odległości wybudowanych ścieżek dotykowych od krawędzi ławek na peronie nr 4<sup>4</sup> mogą utrudniać poruszanie się osobom z dysfunkcją wzroku. NIK uwzględnia, że dokumentacje projektowe obu badanych inwestycji wykonane zostały zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów i norm krajowych<sup>5</sup> i nie określały odległości ławek i innych przeszkód od skrajni ścieżek prowadzących. Standard 40 cm od krawędzi ścieżki oraz 40 od krawędzi ławki został wprowadzony § 23 ust 3 oraz § 10 ust. 14 pkt 2 wytycznych architektonicznych dla kolejowych obiektów określonego w załączniku do uchwały nr 1283/2017 Zarządu PKP PLK z dnia 27 grudnia 2017 r. Zdaniem NIK wskazane byłoby podjęcie działań w celu spełnienia tego standardu na modernizowanych i zmodernizowanych peronach stacji Szczecin Główny w miarę istniejących możliwości technicznych.

<sup>1</sup> Dalej: PKP PLK.

<sup>2</sup> Od 31 marca 2016 r. Poprzednio funkcję prezesa zarządu PKP PLK pełnili: Zbigniew Szafrński w okresie 5 lutego 2009 r. ÷ 25 kwietnia 2012 r.; Remigiusz Paszkiewicz – 26 kwietnia 2012 r. do 3 kwietnia 2015 r.; Andrzej Filip Wojciechowski – 15 czerwca 2015 r. ÷ 14 grudnia 2015 r.; Antoni Jasiński 30 grudnia 2015 r. ÷ 31 marca 2016 r.

<sup>3</sup> Dalej: Projekt z 2014 r.

<sup>4</sup> 30 cm na odcinku łukowym o zwężonej szerokości i 75 cm na odcinkach prostych peronu od strony toru nr 10.

<sup>5</sup> Obowiązujących w trakcie opracowania dokumentacji i podpisania umów na ich realizację. PKP PLK uzyskiwała certyfikaty Instytutu Kolejnictwa w Warszawie zgodności z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności dla podsystemu Infrastruktura i odnoszącymi się do dostępności systemu kolei Unii dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz normami krajowymi.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności do poruszania się na etapie przygotowania inwestycji.

1.1. Inwestycja pn. Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową – przebudowa i remont peronu nr 1 i nr 4<sup>6</sup> realizowana w latach 2015 ÷ 2016.

Projekt z 2014 r. realizowany był na podstawie umowy o współpracy zawartej 30 maja 2014 r. pomiędzy PKP S.A. w Warszawie<sup>7</sup> i PKP PLK. Z umowy tej wynikało m.in., że:

- podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe przygotowanie i realizację Projektu z 2014 r. w zakresie robót budowlanych i ich sfinansowanie był PKP S.A.,
- koszt ogółem inwestycji określono na 145,9 mln zł, z tego 49,1 mln zł do sfinansowania przez PKP PLK na infrastrukturę torowo-peronową i 96,8 mln zł 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,
- na realizację Projektu z 2014 r. przewidziano dofinansowanie ze środków unijnych w ramach Priorytetu VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – Transport przyjazny środowisku, działanie 7.1<sup>8</sup> w kwocie 99,1 mln zł, tj. 83,60%, wkład własny PKP PLK w kwocie 6,5 mln zł wydatków kwalifikowanych,
- PKP PLK miało obowiązek określony w § 21 umowy m.in. uzgadniania treści projektu budowlanego, uczestniczenia w odbiorach i radach budowy oraz podpisania protokołu końcowego odbioru obejmującego obiekty infrastrukturalne (perony).

(dowód: akta kontroli str. 87-107)

Projekt budowlany przebudowy i remontu peronu nr 1 i przebudowy peronu nr 4<sup>9</sup> określał:

a) Dostępność do peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się poprzez:

- istniejący podjazd z ul. Kolumba i bezpośrednio z holu budynku dworcowego na peron nr 1;
- kładkę „starą” z platformami przyschodowymi z ul. Czarnieckiego i dalej na peron nr 4 – pozostającymi w ciągu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej od wyjścia z kładki „nowej”<sup>10</sup> na ul. Owocową w kierunku peronu nr 4<sup>11</sup>;
- kładkę „nową” – z windami i schodami ruchomymi – łączącą ul. Owocową z holem budynku dworcowego i z peronami nr 2 i nr 3;
- komunikację po peronach trasami wyznaczonymi rowkami i guzkami w posadzce, z oddzieleniem optycznym kolorystycznie od płaszczyzny posadzki.
- przy ul. Kolumba 2 miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich; przystanki komunikacji miejskiej i miejskie parkingi płatne dla samochodów osobowych.

(dowód: akta kontroli str. 3, 4, 34)

<sup>6</sup> Dalej: Projekt z 2014 r.

<sup>7</sup> Dalej: PKP S.A.

<sup>8</sup> Dalej: POliŚ.

<sup>9</sup> O którym mowa w art. 34 ust. 3 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.)

<sup>10</sup> Zbudowanej w ramach zadania „Przebudowa dworca /.../.” Docelowo peron nr 4 będzie skomunikowany z holem dworcowym, z peronami nr 1.2 i 3 poprzez łącznik pomiędzy kładkami „starą” i „nową” nad peronem 3 i windami z kładki „starej” na perony i ul. Kolumba.

<sup>11</sup> Stanowiącej alternatywne, tymczasowe dojście z budynku dworca przez ul. Owocową i ul. Czarnieckiego do peronu nr 4, które nie spełniały wymogu najkrótszej drogi dojścia.

**b)** Wysokość peronów i odległość krawędzi tych peronów od osi toru.

Parametry tj. wysokość zmodernizowanych peronów nr 1 i nr 4 w stosunku do płaszczyzny główki szyny i odległość od ich krawędzi od osi toru zaprojektowano odpowiednio 0,55 m i 1,725 m, co było zgodne z określonymi w § 98 ust. 7 i ust. 8 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>12</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 4, 35)

**c)** Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych<sup>13</sup>. STWiORB zawierała zbiory wymagań w zakresie:

- właściwości zastosowanych wyrobów budowlanych na peronach, w tym wymogi jakościowe m.in.: gruntu do budowy nasypów; mieszanek betonowych; elementów prefabrykowanych:

a) ścianki peronowe L2 do peronów o wysokości 0,55 m i płyty peronowe antypoślizgowe<sup>14</sup> o wymiarach 200 x 99,5 x 10 (cm) z dopuszczalną tolerancją długości, szerokości i wysokości<sup>15</sup>;

b) kostka betonowa typu Polbruk (lub równoważna) z aprobatą techniczną<sup>16</sup>,

- dokładności montażu: ścianek oporowych i płyt peronowych, a także wykonania nawierzchni z kostki betonowej<sup>17</sup>,

- odbioru prac zanikowych i warunków odbioru końcowego ze wskazaniem wymaganej dokumentacji obejmującej m.in. wyniki badań jakościowych masy betonowej, certyfikaty, aprobaty techniczne itp.

STWiORB nie zawierała opisu sposobu pomiarów wysokości peronów i odległości od osi toru na potrzeby odbioru robót.

(dowód: akta kontroli str. 5, 35)

**d)** Ruch w płaszczyźnie pionowej:

- Wyposażenie peronów w pochylnie<sup>18</sup> lub w urządzenia dźwigowe.

W ramach Projektu z 2014 r. nie projektowano wyposażenia peronów nr 1 i nr 4 w urządzenia dźwigowe

(dowód: akta kontroli str. 5,36)

- Oznakowanie schodów.

Dokumentacja projektowa przewidywała oznakowanie na peronie 1 schodów prowadzących z części niskiej na wysoką oraz na peronie nr 4 schodów wydłużonych o trzy stopnie zgodnie z przepisami § 98 ust. 7 i ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie<sup>19</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 5)

- Zgodność dokumentacji projektowej z wymogami TSI PRM.

Dokumentacja projektowa spełniała wymogi TSI PRM w zakresie obejmującym trasy pozbawione przeszkód w ramach ruchu w płaszczyźnie pionowej z „nowej”

<sup>12</sup> (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987) – dalej rozporządzenie MTiGM .

<sup>13</sup> Dalej: STWiORB.

<sup>14</sup> Z nawierzchnią z wypukłymi zaokrąglonymi elementami o kształcie owalnym, o wysokości 3 mm. Płyta posiada - wyróżnioną strefę zagrożenia o szerokości 0,75 m ograniczoną białym pasem (o szerokości 0,1 m) na krawędzi peronu i w odległości 0,45 m od niego żółtym pasem tworzącym linię ostrzegawczą ( s = 0,2 m),

- dodatkowy pas ostrzegawczy spełniający wymagania dotykowo-wizualne dla osób niewidomych i niedowidzących o okrągłej strukturze wypukłej ( h = 4 mm), wyczuwalnej za pomocą łaski i stóp,

<sup>15</sup> Plus, minus 3 mm oraz grubości - minus 2 ÷ plus 4 mm i zbieżności krawędzi - plus, minus 5 mm

<sup>16</sup> bez rys, pęknięć, plam i ubytków z powierzchnią górną równą i szorstką, o krawędziach równych i prostych z tolerancją wymiarową na długości i szerokości plus, minus 3 mm i na grubości plus, minus 5 mm,

<sup>17</sup> Z określeniem dopuszczalnych odchyłek krawędzi peronu od linii prostej, wyznaczonej wysokości peronu i odległością od osi toru „+” „-” 4 mm z wykorzystaniem rzędnych danych punktów pomiarowych z uwzględnieniem regulacji toru.

<sup>18</sup> Ułatwiający ruch wózków dziecięcych, wózków inwalidzkich, rowerów)

<sup>19</sup> Dz. U. z 2014 r., poz. 867, zwane dalej: rozporządzeniem MiIR.

kładki. I tak: drzwi do wind o szerokości nie mniejszej niż 90 cm; windy przelotowe o wymiarach kabiny 1,1 x 1,4 m<sup>20</sup> na perony 1, 2 i 3 oraz na ul. Kolumba; windę o wymiarach 1,5 x 2,1 m o udźwigu 1275 kg<sup>21</sup> na peronie nr 4

(dowód: akta kontroli str. 5, 21 ÷ 30, 43, 47)

**e) Ruch w płaszczyźnie poziomej:**

- Przejścia przez tory.

Nie projektowano naziemnych przejść przez tory dla pieszych i ruchu bagażowego, o których mowa w § 100 ust. 1 rozporządzenia MTiGM.

(dowód: akta kontroli str. 6, 36)

- Oznaczenie na peronie strefy zagrożenia.

Strefę zagrożenia, w tym ostrzegawczy pas dotykowy krawędzi peronu na peronach nr 1 i nr 4 zaprojektowano zgodnie z wymogami rozporządzenia MTiGM (§ 98 ust. 11 pkt 1, ust 12 i ust. 12a), z wykorzystaniem prefabrykowanych płyt peronowych, kostki brukowej i płytek chodnikowych Trop&Stop<sup>22</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 6, 37)

- Trasy wolne od przeszkód.

Zaprojektowana szerokość tras wolnych od przeszkód na całej długości peronów nr 1 i 4 była zgodna z określoną w § 98 ust. 17a rozporządzenia MliR<sup>23</sup>. Dokumentacja nie określała odległości ścieżek prowadzących na trasach wolnych od przeszkód na peronach od krawędzi siedzisk ławek i innych przeszkód.

(dowód: akta kontroli str. 6, 37)

- Wiaty peronowe.

Zaprojektowano budowę wiaty peronowej chroniącej podróżnych przed opadami atmosferycznymi oraz poczekalnię chroniącą przed wiatrem na peronie nr 4 oraz utrzymanie wiaty zabytkowej na peronie nr 1 zlokalizowanej wzdłuż budynku dworcowego<sup>24</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 6, 37)

**f) Spełnienie obowiązujących wymogów dotyczących tras pozbawionych przeszkód.**

Projekt obejmował<sup>25</sup> m. in. wykonanie:

- na peronach nr 1 i nr 4 nawierzchni peronów posiadającej właściwości antypoślizgowe, z zachowaniem odpowiedniej kolorystyki w szczególności na krawędzi peronu po stronie toru kontrastującego z ciemnym uskokiem,

- tras wolnych od przeszkód na peronach z dotykowymi ścieżkami prowadzącymi bez określenia ich odległości od krawędzi siedzisk ławek,

zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów w trakcie projektowania i realizacji Projektu, tj. § 98 ust. 18 rozporządzeń MTiGM i MliR oraz TSI PRM.

(dowód: akta kontroli str. 6)

**1.2. Inwestycja pn. Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych ( w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny<sup>26</sup>.**

Projekt budowlany dotyczący stacji Szczecin Główny określał:

<sup>20</sup> Rozwiązanie zgodne z instrukcją „Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych” LPI – 1 po uwzględnieniu faktu, że jedną z dróg dojścia do peronu nr 1 stanowi pochylnia, a do peronów nr 2 i nr 3 – schody ruchome i windy o wymiarach 1,4 x 2,7 m i udźwigu 2 Mg (2000 kg) na kładce „nowej”: budynek dworca Szczecin Główny – ul. Owocowa. Zadanie zrealizowane w ramach Projektu.

<sup>21</sup> Windy te będą montowane w ramach prac rozpoczętych w listopadzie 2017 r.

<sup>22</sup> Identyczna nawierzchnię zaprojektowano na peronach nr 2 i nr 3.

<sup>23</sup> Podobnie na łączniku, kładce „starej” i peronach nr 2 i 3 przewidzianych do przebudowy i modernizacji w ramach prac podjętych w listopadzie 2017 r.

<sup>24</sup> W Projekcie – w części, której realizację zapoczątkowano w listopadzie 2017 r. – zaprojektowano budowę wiaty po dwie na peronie nr 2 i nr 3 (po obu stronach kładki „starej”) i jedną na peronie nr 1 za kładką „stara” idącą z budynku dworca. Pod każdą z nich – wzorem peronu nr 4 będą zbudowane poczekalnie. Zadaszenie wszystkich wiat zostanie połączone z zadaszeniem zmodernizowanej kładki „starej”.

<sup>25</sup> Pkt. 4.1.2.3, 4.1.2.5, 4.1.2.10, 4.1.2.19 i 4.1.2.20 decyzji Komisji Europejskiej z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” (uchylony z dniem 1 stycznia 2015 r.)

<sup>26</sup> Dalej: Projekt z 2017 r.

- a) Dostępność do peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się.  
Określono poprzez:
- istniejące rozwiązania jak w Projekcie z 2014 r. ze zmianą dojścia na kładkę „starą” z ul. Czarneckiego polegającą na zastąpieniu platformy przyschodowej pochylnią,
  - skomunikowanie kładki „starej” z peronami i z ul. Kolumba windami, a z kładką „nową” łącznikiem nad peronem nr 3.
- (dowód: akta kontroli str. 3, 4, 10)
- b) Wysokość peronów i odległość krawędzi tych peronów od osi toru.  
Wysokość peronów nr 2 i nr 3 w stosunku do płaszczyzny główki szyny ustalono na 0,76 m, a odległość krawędzi peronu:
- nr 2 od osi toru 1,765 m – wg zaktualizowanego projektu budowlano-wykonawczego<sup>27</sup>,
  - nr 3 od osi toru 1,760 m wg projektu z października 2015 r., zgodne z § 98 ust. 7 i ust. 8 rozporządzenia MliR.
- (dowód: akta kontroli str. 12)
- c) STWiORB określała sposób wykonania robót i dokonywania komisijnego ich odbioru m.in. w oparciu o wizję lokalną wykonanych robót, sprawdzenie zgromadzonej dokumentacji dotyczącej, jakości zastosowanych materiałów (certyfikaty, aprobaty techniczne, badania laboratoryjne itp.) i poprawności ich wykonania.
- (dowód: akta kontroli str. 5, 12)
- d) Ruch w płaszczyźnie pionowej:
- Wyposażenie w pochylnie lub w urządzenia dźwigowe.  
W ramach projektowanej modernizacji i przebudowy kładki „starej” – przewiduje się wykonanie pochylni od strony ul. Czarneckiego i zainstalowane wind z kładki na wszystkie cztery perony oraz na ulicę Kolumba. Schody i pochylnia będą wyposażone w poręcze na dwóch poziomach odpowiednio opisane (litery wypukłe i w alfabecie Braille'a).
- (dowód: akta kontroli str. 13, 23, 43, 47)
- Oznakowanie schodów: przewiduje się oznakowanie schodów przy kładce „starej” zgodnie przepisami rozporządzenia MliR.
- (dowód: akta kontroli str. 5)
- Zgodność dokumentacji projektowej z wymogami TSI PRM – jak w zrealizowanym Projekcie z 2014 r.
- (dowód: akta kontroli str. 5, 21 ÷ 30)
- e) Ruch w płaszczyźnie poziomej:
- Przejścia przez tory i oznaczenie na peronach stref zagrożenia i trasy wolnej od przeszkód jak w zrealizowanym Projekcie z 2014 r.,
  - Wiaty peronowe.  
Zaprojektowano: budowę wiat peronowych i poczekalni<sup>28</sup> po dwie na peronach nr 2 i 3 oraz wiatę z poczekalnią na peronie nr 1 będącą odwzorowaniem rozwiązania na peronie nr 4 oraz przedłużenie wiaty zabytkowej na peronie nr 1.
  - Drogowskazy, piktogramy i inne informacje. Na peronach zaprojektowano:
    - tablice: dwustronne z nazwą stacji (TN 70 i TN30); z nr sektora - PNTF<sup>29</sup>; z nr sektora i peronu – PNT; dwustronne kierujące do wyjścia – WY; z nr peronu, toru i sektora – PNTD - 1 i PNTD-2; informacyjna kierujące do windy – KW1 i KW2; umieszczone na windzie – TW; dynamiczne przy każdym torze służące do wyświetlania komunikatów o przyjazdach i odjazdach pociągów,

<sup>27</sup> Z kwietnia 2018 r. – Przebudowa peronu nr 2 i torów nr 1 i 2 w ramach projektu POIIŚ.5.1-9.1.

<sup>28</sup> Ze ścianami przezroczystymi, oznakowanymi białymi pasami o szerokości 10 cm, których dolne krawędzie będą na wysokości 95 i 135 cm od powierzchni peronu.

<sup>29</sup> Np. na peronie nr 2 o długości użytkowej 424 m zaprojektowano sześć sektorów - tablice montowane w połowie długości danego sektora.

- gabloty informacyjne: na informacje od przewoźnika – G + I; z fryzem z nazwą stacji G + Th30 3-panelowa;
- piktogramy „Zakaz palenia”, „Telefon alarmowy”, „Osoba na wózku inwalidzkim”, „Nie wchodzić” – na początku i na końcu peronu,
- przyciski SOS<sup>30</sup> i monitoring CCTV IP,
- informację głosową z wykorzystaniem megafonów.

(dowód: akta kontroli str. 14, 16)

f) Spełnienie obowiązujących wymogów dotyczących tras pozbawionych przeszkód. Zgodnie z wymogami wynikającymi z § 98 ust. 18 rozporządzenia MliR oraz TSI PRM<sup>31</sup> zaprojektowano rozwiązania jak w zrealizowanym Projekcie z 2014 r. Inspektor zakładowy ds. infrastruktury pasażerskiej w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie oświadczyła, że w kwietniu 2018 r. dokonano aktualizacji projektu przebudowy peronu nr 2 w wyniku, której m.in. skrajnie dotykowych ścieżek prowadzących zaprojektowano w odległości 50 cm od krawędzi ławek i jest to maksimum wynikające z braku możliwości, w obecnym układzie torowym, poszerzenia peronu, tak, aby możliwe było zachowanie innych parametrów, jakie musi spełniać nawierzchnia peronu.

(dowód: akta kontroli str. 10÷32, 43, 47, 86)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Dokumentacje projektowe obu badanych inwestycji wykonane zostały zgodnie z wymogami przepisów i norm krajowych (rozporządzenia MTiGM, MliR i TSI PRM), które obowiązywały w trakcie opracowania dokumentacji i podpisania umów na realizację robót budowlanych określonych w projektach wykonawczych. Dokumentacja budowlana nie określała odległości dotykowych ścieżek prowadzących na trasach wolnych od przeszkód na peronach od krawędzi siedzisk ławek i innych przeszkód. Najwyższa Izba Kontroli uwzględnia fakt, że ww. przepisy krajowe nie określały odległości ławek i innych przeszkód od skrajni ścieżek prowadzących oraz że standard 40 cm od krawędzi ścieżki oraz 40 od krawędzi ławki został wprowadzony § 23 ust 3 oraz § 10 ust. 14 pkt 2 wytycznych architektonicznych dla kolejowych obiektów określonego w załączniku do uchwały nr 1283/2017 Zarządu PKP PLK z dnia 27 grudnia 2017 r.<sup>32</sup> Zdaniem NIK wskazane byłoby podjęcie działań w celu spełnienia tego standardu na modernizowanych i zmodernizowanych peronach stacji Szczecin Główny, gdyż nie zachowanie standardu odległości może utrudniać poruszanie się osobom z dysfunkcją wzroku, a niekiedy kolidować, gdy na ławkach siedzieć będzie osoba z bagażem ulokowanym pomiędzy ławką, a ścieżką dotykową.

Ocena cząstkowa

Oceniając działalność PKP PLK w badanym obszarze Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, że dokumentacja projektowa dotycząca inwestycji pn. *Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową* spełniała wymogi przepisów obowiązujących w trakcie ich projektowania i budowy, tj. rozporządzenia MTiGM i TSI PRM, a dotycząca inwestycji pn. *Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do*

<sup>30</sup> Stacje alarmowe SOS IP działające w systemie interfonowym SOS, i tak dla przykładu na peronie zlokalizowane będą: na końcu wiaty peronowej od strony południowej, przy poczekalniach; przy schodach na starą kładkę od strony budynku dworca.

<sup>31</sup> Pkt. 4.2.1.2.1, 4.2.1.2.3, 4.2.1.3, 4.2.1.4, 4.2.1.5, 4.2.1.7, 4.2.1.8, 4.2.1.9, 4.2.1.12, 4.2.1.13 obowiązującego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/14 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się ( Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 r., str. 110.

<sup>32</sup> Według literatury fachowej, a także standardów dostępności dla miasta Gdyni osoba niewidoma z laską potrzebuje 90 cm, a osoba niewidoma z psem przewodnikiem – 110 cm.

wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny spełniała wymogi określone w rozporządzeniu MliR oraz TSI PRM.

## **2. Realizacja inwestycji - modernizacja obiektów kolejowych i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się.**

PKP PLK w latach 2014-2017 na modernizację peronów poniosło koszt w kwocie 10.128.509,73 zł, z tego 3.866.547,01 zł stanowiły środki z budżetu państwa, 5.654.298,91 zł środki z budżetu UE, 97.466,04 środki z funduszy celowych i 510.195,77 zł środki własne.

(dowód: akta kontroli str. 108-109)

Opis stanu  
faktycznego

**2.1.** Według dokumentacji powykonawczej zmodernizowane perony nr 1 i nr 4 zostały przebudowane zgodnie z projektem budowlanym z 2014 r. i tak m.in.:

- wysokość peronów mierzona od główki szyny wynosiła 0,55 m, a odległość ich krawędzi od osi toru – 1,725 m. Parametry te wykonano w granicach tolerancji określonej w STWiORB;
- nawierzchnię peronów wykonano z: antypoślizgowych płyt peronowych z elementami tj. strefa bezpieczeństwa, krawędź peronu w kolorze kontrastującym z uskokiem; kostki brukowej i z płytek chodnikowych Trop&Stop w ułożonych w formie ścieżek dotykowych w ciągu trasy wolnej od przeszkód od 30 cm do 75 cm na peronie nr 4 od strony toru nr 10;
- na peronie nr 4 ścieżki prowadzące ułożono w odległości: 35 i 45 cm od ściany poczekalni; 30 cm od ławek na odcinku łukowym peronu i 75 cm na jego odcinkach prostych od strony toru nr 10;
- schody na peronie nr 1 pomiędzy jego częściami niską i wysoką oraz wydłużone schody na peronie nr 4 były odpowiednio oznaczone i posiadały poręcze w dwóch poziomach;
- zakończenie peronów posiadało oznakowanie dotykowe i wizualne, a na peronie nr 1 dodatkowo balustrady na krawędzi ścianki oporowej pomiędzy jego częściami niską i wysoką;
- w części zadanej peronu nr 1 wybudowano poczekalnię – gwarantującą podróżnym ochronę przed wiatrem – z wydzielonym i odpowiednio oznakowanym miejscem dla osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku;
- lampy oświetleniowe na peronie nr 4 – zawieszono pod dachem wiaty i na słupach oświetleniowych – zapewniały oświetlenie zgodnie z wymogami TSI PRM i normy PN-E 12464-1;
- elementy małej architektury<sup>33</sup> na peronach nr 1 i nr 4 kontrastowały z tłem,
- wśród tablic informacyjnych<sup>34</sup> były piktogramy o zakazie palenia, o miejscach dla osób poruszających się na wózkach oraz o kierunkach i miejscach wyjścia;
- w części zadanej peronów zamontowano dynamiczne tablice informacyjne i cztery interfonowe stacje SOS, w tym trzy z pętlą indukcyjną.

(dowód: akta kontroli str. 6, 11, 23, 33 ÷ 42, 76, 77, 81, 82, 110)

W trakcie robót budowlanych:

- wykonawca i PKP PLK nie wnioskowali o wprowadzenie zmian w założonych w Projekcie z 2014 r. rozwiązaniach dotyczących dostępności modernizowanych obiektów osobom o ograniczonej zdolności poruszania się,
- w celu zwiększenia dostępności do peronu nr 4 osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – poza Projektem – przy schodach z ul. Czarnieckiego na kładkę „starą” i dalej z kładki

<sup>33</sup> Tutaj: ławki, kosze na śmieci, gabloty na rozkłady jazdy i informacje przewoźników, tablice informacyjne,

<sup>34</sup> Tj. nazwa stacji, numery peronów i torów.



na peron zamontował platformy przyschodowe, które będą funkcjonować do czasu zamontowania windy w ramach modernizacji „starej” kładki.

(dowód: akta kontroli str. 7, 36)

Podstawą dokonywania odbiorów, w tym częściowych były – stosownie do STWiORB – wyniki pomiarów (w uzasadnionych przypadkach np. wysokość peronu, odległość jego krawędzi od osi toru, natężenie oświetlenia na peronie nr 4, pomiarów instalacji teletechnicznych i elektrycznych, nachylenie nawierzchni peronu w przekroju poprzecznym), wyniki badań laboratoryjnych (np. masy betonowej), certyfikaty, aprobaty techniczne i inne dokumenty potwierdzające dopuszczenie materiałów i wyrobów do zastosowania w budowanych obiektach użyteczności publicznej.

Odbiory końcowe poprzedzone były złożeniem przez kierownika budowy kompletu dokumentów określonych w STWiORB, w tym oświadczenia o wykonaniu zadania zgodnie z projektem budowlanym i sztuką budowlaną.

Według protokołów z odbiorów końcowych przekazania obiektów do eksploatacji nie wnoszono uwag, do jakości robót z zakresu dostępności peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się.

(dowód: akta kontroli str. 6 ÷ 7)

W trakcie przeprowadzonych oględzin stwierdzono m.in.:

- w części wysokiej peronu nr 1 na czterech deklach studzienek kanalizacyjnych była przerwa w ciągu ścieżki dotykowej na trasie wolnej od przeszkód,
- na peronie nr 4 ścieżki prowadzące ułożono w odległości: 35 i 45 cm od skrajni poczekalni; 30 cm od ławek na odcinku łukowym peronu i 75 cm na jego odcinkach prostych od strony toru nr 10.

Uczestniczący w oględzinach inspektor zakładowy ds. infrastruktury pasażerskiej w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie oświadczył: *Projekt zawierał rozwiązania dotyczące osób o ograniczonej zdolności poruszania się z zachowaniem zgodności z obowiązującymi przepisami i standardami w czasie opracowania Projektu zrealizowanego w latach 2015-2016.(...)*

(dowód: akta kontroli str. 79, 81 ÷82, 86,110)

**2.2.** Według stanu na dzień 29 czerwca 2018 r. na peronach nr 1 i 2 prowadzone były roboty budowlane w ramach realizacji projektu pn. *Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny*<sup>35</sup> w zakresie obejmującym wydłużenie wiaty na peronie nr 1 i przebudowa peronu nr 2, w tym montaż podpór wiaty peronowej. Do dnia zakończenia kontroli nie dokonywano odbioru robót mających wpływ na dostosowanie peronów nr 2 i nr 1 dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. (dowód: akta kontroli str. 7, 79, 82)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Roboty wykonane w ramach Projektu na peronach nr 1 i nr 4 zostały odebrane w zakresie elementów służących osobom o ograniczonej zdolności poruszania się bez uwag. W trakcie oględzin m.in. peronu nr 1 po wykonanej modernizacji stwierdzono, że w części wysokiej peronu na czterech deklach studzienek kanalizacyjnych była przerwa w ciągu ścieżki dotykowej na trasie wolnej od przeszkód. Według deklaracji inspektora zakładowego ds. infrastruktury pasażerskiej w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ciągłość ścieżek dotykowych zakłócona ww. deklami studzienek w części wysokiej peronu nr 1 zostanie przywrócona w ramach napraw gwarancyjnych. Zdaniem NIK dokonując odbioru wykonanych robót należy z większą starannością sprawdzać prawidłowość

<sup>35</sup> Zgodnie z podpisaną umową z wykonawcą termin zakończenia realizacji całego zakresu rzeczowego tego zadania planowany jest w czerwcu 2019 r.

i zgodność wykonania z dokumentacją projektową i obowiązującymi standardami wykonania elementów peronu służących osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli modernizacja peronów nr 1 i nr 4 przeprowadzona była w latach 2015-2016 zgodnie z założeniami określonymi w Projekcie z 2014 r. i zapewniała dostępność do tych peronów dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Poprawa dostępności do wszystkich peronów może być zapewniona po zrealizowaniu całego zakresu rzeczowego inwestycji rozpoczętej w listopadzie 2017 r.

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

Opis stanu faktycznego

Przeprowadzone oględziny stacji Szczecin Główny wykazały, że w wyniku modernizacji peronów nr 1 i nr 4 – poprzez wykonanie antypoślizgowej nawierzchni z elementami tj.: oznaczeniem krawędzi peronu w kolorze białym, linii ostrzegawczej w kolorze żółtym, dotykowe znaki ostrzegawcze i ze ścieżkami dotykowymi na trasie wolnej od przeszkód - uzyskano niezbędne warunki ułatwiające i zapewniające bezpieczne korzystanie z nich przez osoby o ograniczonej zdolności poruszania się. Stwierdzono, że dojście na:

- peron nr 1 zapewniała istniejąca pochylnia<sup>36</sup> z ul. Kolumba i chodnik łączący część niską z wysoką częścią tego peronu od strony budynku dworca;
- peron 4 zmodernizowano poprzez budowę „nowej” kładki łączącej budynek dworca z ul. Owocową i czynnymi platformami przyschodowymi na schodach prowadzących z ul. Czarneckiego na „starą” kładkę i dalej na peron;
- peron nr 2 był wyłączony z eksploatacji, gdyż trwały na nim roboty budowlane;
- do obsługi podróżnych poza peronem nr 1 i nr 4 wykorzystywany był peron nr 3, który nie był przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, jednakże osoby niepełnosprawne, w tym poruszające się na wózku miały swobodny dostęp do peronu nr 3 windą z „nowej” kładki na peron oraz do pociągu;
- perony nr 2 i nr 3 mają zostać przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się po zakończeniu realizacji projektu budowlano-wykonawczego (planowane zakończenie robót w czerwcu 2019 r.) *POIIS 5.1-19.1 Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny.*

W ocenie pięciu specjalistów<sup>37</sup> – uczestniczących w oględzinach stacji Szczecin Główny – w dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób<sup>38</sup>:

- a) z niepełnosprawnością ruchową:
- cała trasa przebyta przez osobę niepełnosprawną na wózku podczas oględzin była dostępna dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, była bezpieczna bez pionowych powierzchni przeszkolonych, a istniejąca poczekalnia na peronie nr 4 ze szklanymi ścianami była podzielona widocznym poziomym wspornikiem metalowym, co zabezpieczało osobę na wózku przed ewentualną kolizją. Na obu peronach w ciągach komunikacyjnych nie było przeszkód utrudniających poruszanie się osobie na wózku;
  - wybudowanie w ramach Projektu z 2014 r. „nowej” kładki oraz zamontowanie ramp przyschodowych przez PKP PLK zapewniło osobom poruszającym się na wózkach możliwość samodzielnego dojścia do peronu nr 4 z holu budynku

<sup>36</sup> Tj. zbudowana w latach poprzedzających realizację Projektu z 2014 r.

<sup>37</sup>W dziedzinie oceny dostosowania obiektów do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową, niewidomych, słabowidzących, słabosłyszących oraz oceny w dziedzinie orientacji przestrzennej i bezpiecznego samodzielnego poruszania się osób niewidomych i słabosłyszących - powołanych przez kontrolera NIK w ramach kontroli prowadzonej równoległe w PKP S.A. na podstawie art. 49 ust. 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r., poz. 524), zwanej dalej: ustawą o NIK.

<sup>38</sup> Osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku, osoby niedosłyszącej oraz osoby niedowidzącej.

dworca przez „nową” kładkę i dalej ul. Owocową, skrócenie drogi do peronu nr 4 może nastąpić po zrealizowaniu inwestycji rozpoczętej w 2017 r.;

- rozkłady jazdy i informacje pasażerskie na peronach nr 1 i nr 4 zamieszczone były poza ciągami komunikacyjnymi na wysokości pozwalającej na ich odczytanie osobom poruszającym się na wózku;
- punkty SOS oznaczone były kontrastowym kolorem pomarańczowym – z przyciskiem przyzywowym na wysokości 1,1 m zapewniały dostęp i obsługę,
- podczas oględzin możliwa była sprawna ewakuacja osób z ograniczoną zdolnością poruszania się w przypadku pożaru, albo innego zagrożenia;
- osoba niepełnosprawna na wózku – bez trudności - podczas oględzin wsiadła do pociągów stojących na peronie nr 4 i na peronie nr 1<sup>39</sup>;
- osoba poruszająca się na wózku przemieściła się naziemnym przejściem przez tory kolejowe z peronu nr 4 na peron nr 1 (wybudowanym przed 2014 r. stanowiącym alternatywną drogę ewakuacji) w asyście dwóch pracowników ochrony dworca.

b) słabosłyszących:

- komunikaty podawane przez głośniki były zrozumiałe wyłącznie w czasie ciszy na i wokół dworca – występujące najczęściej dźwięki w tle akustycznym (z poza terenu stacji i wjeżdżających pociągów) uniemożliwiały zrozumienie komunikatów;
- istnieje techniczna możliwość wydzielenia na peronach stref z pętlą indukcyjną, w obrębie, których osoby z aparatem słuchowym rozumieją komunikaty głosowe,
- na peronowych tablicach informacyjnych brak było informacji o nieplanowanych zmianach peronów.

Według oświadczenia inspektora zakładowego ds. infrastruktury pasażerskiej w PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – PKP PLK nie planuje wydzielenia stref indukcyjnych na peronach, ponieważ planuje się – w roku 2019 – zainstalowanie na wszystkich peronach infokiosków z informacjami na ekranach, w tym m.in. o ewentualnej zmianie peronów i o punktualności pociągów. Zakres projektu OPIŚ 5.1 19.1 nie przewiduje infokiosków, o których mowa w oświadczeniu inspektora zakładowego ds. infrastruktury pasażerskiej.

c) słabowidzących i niewidomych:

- dostosowanie peronu nr 1 i nr 4 do potrzeb osób słabowidzących i niewidomych nie budziło zastrzeżeń, gdyż osoba z laską poruszająca się po ścieżkach dotykowych nie stwierdziła utrudnień w tym zakresie, mimo że odległość dotykowych ścieżek prowadzących na trasach wolnych od przeszkód na peronie nr 4 wynosiły do ściany poczekalni 35 i 45 cm, do ławek 30 cm na odcinku łukowym i 75 cm na odcinkach prostych peronu od strony toru 10. W trakcie oględzin na ławkach siedziały pojedyncze osoby bez bagażu;
- na peronie nr 4 odległość skrajni ścieżek dotykowych od krawędzi ławek nie spełniała standardu 40 cm od krawędzi ścieżki oraz 40 cm od krawędzi ławki określonego przez Zarząd PKP PLK w grudniu 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 76 ÷ 86)

Powiatowa, Społeczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Szczecina w opinii odbiorowej dotyczącej realizacji Projektu z 2014 r. stwierdziła, że sposób dostosowania obiektu spełnia oczekiwania osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Rada w opinii nie odnosiła się do wykonanych szczegółowych rozwiązań służących osobom o ograniczonej zdolności poruszania się, w tym do odległości skrajni ścieżek do ławek i innych przeszkód znajdujących się na peronach nr 1 i nr 4.

(dowód: akta kontroli str. 51 ÷ 55)

Na stacji Szczecin Główny osoby o ograniczonej zdolności poruszania się - na mocy decyzji nr 43 Dyrektora Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych

<sup>39</sup> Wagony wyposażone były w rampy rozkładane przez obsługę pociągu.

w Szczecinie z 10 czerwca 2010 r. i uzgodnień pomiędzy przedstawicielami przewoźników, PKP PLK, służb porządkowych i ochrony z 10 sierpnia 2016 r. - mają zagwarantowaną pomoc w ramach procedury udzielania pomocy przez personel kolejowy tym osobom podczas korzystania z przewozu kolejną na terenie województwa zachodniopomorskiego.

(dowód: akta kontroli str. 62 ÷ 75)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli zrealizowany w latach 2015 - 2016 Projekt zapewnił dostępność do zmodernizowanych peronów osobom o ograniczonej zdolności do poruszania się, w tym dla poruszających się na wózkach. Jedynie wykonane dotykowe ścieżki prowadzące na peronie nr 4 (od strony toru nr 10) nie spełniały obecnie obowiązujących wymogów TSI PRM oraz standardu określonego przez PKP PLK w grudniu 2017 r. w zakresie zachowania odległości od ławek. Zrealizowanie inwestycji rozpoczętej w 2017 r. umożliwi poprawę dostępności do wszystkich peronów osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

#### 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 o NIK, odstępuje od sformułowania wniosków pokontrolnych.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 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  
wykorzystania uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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 13 lipca 2018 r.

Tomasz Wołos  
specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie  
Dyrektor