



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.002.08.2020

Pan
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z powiadomieniem o sprostowaniu oczywistych omyłek pisarskich z 21 sierpnia 2020 r. oraz zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.107.2020 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z 30 października 2020 r.

P/20/066 Szybka Kolej Aglomeracyjna w aglomeracji krakowskiej – linia SKA1: Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek - Kopalnia

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ¹ ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie od 31 marca 2016 r. (akta kontroli, str.1266-1275)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury związanej z funkcjonowaniem SKA1 2. Działania na rzecz poprawy standardów i warunków podróży, a także jakości obsługi
Okres objęty kontrolą	2017-2020 (I półrocze) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem lub po nim
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontrolerzy	1. Barbara Antkiewicz, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LKR/84/2020 z 18 maja 2020 r. 2. Piotr Smyrak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKR/67/2020 z 21 kwietnia 2020 r. (akta kontroli, str. 1-4)

¹ Dalej również: *PKP PLK S.A.* lub *Spółka*.

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm. (dalej: *ustawa o NIK*).

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowała zadania związane z modernizacją linii kolejowych, które w części swoim zakresem obejmowały stacje i przystanki osobowe na trasie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – linii SKA1 Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek - Kopalnia.

W wyniku realizacji projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”⁴ trwały prace modernizacyjne na trzech przystankach osobowych linii SKA1: Kraków Łobzów, Kraków Zabłocie i Kraków Prokocim, a także realizowana była budowa nowego przystanku Kraków Grzegórzki. W projekcie pn. „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb” wybudowano nowy przystanek na linii SKA1 – Kraków Bronowice, oddany do eksploatacji 14 czerwca 2020 r.

Planowane pierwotnie terminy zakończenia obydwu projektów inwestycyjnych uległy przesunięciu, nastąpiło to jednak – stosownie do uzasadnień wskazanych w aneksach – z powodu obiektywnych, niezależnych od stron umów okoliczności.

Zakończenie realizacji obydwu projektów, w tym już zrealizowane zadania, a także wcześniejsze przedsięwzięcia inwestycyjne⁵, niewątpliwie przyczyniło i przyczyni się do osiągnięcia takich celów, jak: zwiększenie przepustowości linii i usunięcie wąskich gardeł poprzez dobudowę drugiej pary torów dla pociągów aglomeracyjnych, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdów i poprawa komfortu podróży, powstanie nowoczesnej infrastruktury pasażerskiej (funkcjonalne stacje i przystanki) czy zwiększenie dostępności kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Były to działania zbieżne z założeniami Planu transportowego Małopolski⁶, w którym realizację Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wokół Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego uznano za przedsięwzięcie priorytetowe (flagowe).

Pozytywną ocenę rezultatów podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych obniżają jednak uchybienia i nieprawidłowości stwierdzone w wyniku przeprowadzonych oględzin (którym poddano wszystkie stacje i przystanki osobowe na linii SKA1 z wyłączeniem stacji Kraków Główny), do których należy zaliczyć:

- 1) niezastosowanie oznakowania dotykowego w postaci prowadzących ścieżek dotykowych na jednej stacji i czterech przystankach SKA1 spośród czternastu poddanych oględzinom;

Było to niezgodne w przepisami 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

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Umowa Nr 90/128/0009/17/Z/I z 18 kwietnia 2017 r.

⁵ „Wykonanie robót budowlanych dla Projektu POIiŚ 5.2-2 Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”, „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków Balice z Krakowem Głównym, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice” oraz „Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek oraz wykonania robót na p.o. Kraków Łagiewniki”.

⁶ Załącznik do uchwały Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim” (Dz. Urz. Woj. Mał. z dnia 12 listopada 2014 r. poz. 6255).

(2008/164/WE)⁷ (od 1 lipca 2008 roku), a następnie – rozporządzeniem Komisji w sprawie TSI PRM (od 1 stycznia 2015 r.)⁸. Podkreślić należy, że wszystkie przedsięwzięcia inwestycyjne, w ramach których modernizowano/budowano przystanki przy linii SKA1, przygotowywano i realizowano w okresie obowiązywania jednej z ww. regulacji unijnych.

- 2) likwidacja już istniejącej ścieżki dotykowej na peronie nr 1 przystanku Kraków Prokocim, mimo że została wykonana zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową;
- 3) brak tablic z nazwą stacji na krańcach peronów oraz niekonsekwentne oznaczanie kierunków biegu pociągów na tablicach kierunkowych; od 2017 r. oznaczało to również nieprzestrzeganie własnych regulacji odnoszących się do tych zagadnień (wytyczne Ipi-2⁹);
- 4) brak oznakowania krawędzi peronów jednej stacji i czterech przystanków żółtą, ostrzegawczą linią;
- 5) brak na poręczach stalowych nakładek z oznakowaniem w alfabecie Braille'a na jednej stacji i pięciu przystankach osobowych, co oznacza niezgodność z wymogami decyzji Komisji w sprawie TSI PRM (pkt 4.1.2.3.2. załącznika), rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM (pkt. 4.2.1.2.3. ppkt 4 załącznika) oraz z własnymi wytycznymi Ipi-1¹⁰;
- 6) instalację stojaków rowerowych na peronach dwóch przystanków osobowych (w jednym przypadku – na obniżeniu peronu do poziomu przejścia przez tory), co było działaniem niezgodnym z wewnętrznymi regulacjami Spółki (wytyczne Ipi-1);
- 7) brak stojaków rowerowych przy trzech przystankach osobowych, chociaż wyposażenie stacji pasażerskich w takie stojaki, przewidywały wytyczne Ipi-1, a wcześniej – standardy techniczne z 2010 r. Tom XII¹¹.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, oprócz wskazanych powyżej naruszeń przepisów, przedstawiony stan dowodzi niewystarczającej staranności w aspekcie rzetelności działania.

Najwyższa Izba Kontroli podkreśla – za „Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM)”¹² – że udogodnienia tworzone z myślą o niepełnosprawnych mają wpływ na ułatwioną dostępność dla wszystkich podróżnych.

⁷ Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, s. 72, ze zm. Dalej: *decyzja Komisji w sprawie TSI PRM*. Pkt. 7.3. załącznika do decyzji w sprawie TSI PRM stanowi, że w odniesieniu do istniejącej infrastruktury i istniejącego taboru niniejsza TSI dotyczy składników będących przedmiotem odnowienia lub modernizacji.

⁸ Pkt. 7.2.1 załącznika do rozporządzenia w sprawie TSI PRM stanowi, że niniejsza TSI ma zastosowanie do podsystemów, gdy są one odnawiane lub modernizowane.

⁹ „Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2”, będące załącznikami do uchwał Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: nr 100/2017 z 7 lutego 2017 r. (do kontroli przedłożono samą uchwałę, bez wytycznych stanowiących załącznik do uchwały, które obowiązywały od 1 marca 2017 r.), nr 1284/2017 z 17 grudnia 2017 r. (obowiązująca od 1 stycznia 2018 r.) i nr 115/2019 z 26 lutego 2019 r. (obowiązująca z dniem podjęcia).

¹⁰ „Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1”, będące załącznikami do uchwał Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: nr 41/2017 z dnia 18 stycznia 2017 r., nr 1283/2017 z dnia 27 grudnia 2017 r. i nr 1083/2018 z dnia 27 grudnia 2018 r.

¹¹ Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) Tom XII Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej – załącznik do uchwały nr 263/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. (ze zm.).

¹² Opracowanie Instytutu Kolejnictwa w Warszawie z 2017 roku w wyniku zamówienia udzielonego przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

NIK negatywnie ocenia również nieopracowanie przez PKP PLK strategii mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami technicznymi TSI PRM¹³, o której mowa w pkt 4.4.1. załącznika do 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 się¹⁴. Zdaniem NIK, przedłożone do kontroli dokumenty nie świadczą o realizacji tego obowiązku.

¹³ Techniczna specyfikacja interoperacyjności odnosząca się do dostępności systemu kolei Unii Europejskiej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

¹⁴ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12. 2014., s. 110. Dalej: *rozporządzenie Komisji w sprawie TSI PRM*.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą PKP PLK S.A. realizowała dwa projekty inwestycyjne, które w części dotyczyły infrastruktury kolejowej na linii SKA1:

- 1) „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”,
- 2) „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”,

których założonym efektem było m.in.:

- zwiększenie przepustowości linii i usunięcie wąskich gardeł poprzez dobudowę drugiej pary torów dla pociągów aglomeracyjnych,
- poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdów i poprawa komfortu podróży,
- powstanie nowoczesnej infrastruktury pasażerskiej (funkcjonalne stacje i przystanki),
- kompleksowa informacja (system dynamicznej informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie),
- dostępność kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania,
- łączenie kolei i transportu miejskiego – nowe węzły przesiadkowe,
- wygodne podróże aglomeracyjne.

(akta kontroli, str. 11-198, 656-668, 695-700, 1249-1265, 1375, 1594-1724)

Ponadto w 2017 r. zakończono realizację projektu „Wykonanie robót budowlanych dla Projektu POLiŚ 5.2-2 Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”, której efektem była m.in. modernizacja przystanku osobowego na linii SKA1 – Kraków Zabłocie.

(akta kontroli, str. 1175-1194, 1276-1292)

1.1. Umowę na realizację robót budowlanych wraz z opracowaniem dokumentacji wykonawczej w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”¹⁵ Spółka zawarła 18 kwietnia 2017 r. z konsorcjum, którego liderem był STRABAG Sp. z o.o. z siedzibą w Pruszkowie. Wykonawcę wybrano w trybie przetargu ograniczonego¹⁶. Wynagrodzenie umowne ustalono na 1 188 493,2 tys. zł¹⁷ (966 254,6 tys. zł bez podatku VAT¹⁸), a realizację – w okresie nie dłuższym niż 48 miesięcy od daty podpisania umowy, tj. nie później niż do 18 kwietnia 2021 r. Umowę zawarto w celu realizacji zadania nr 1 z projektu „Łącząc Europę”¹⁹ nr 2015-PL-TM-0004-W, współfinansowanego Przez Unię Europejską²⁰.

(akta kontroli, str. 1375)

¹⁵ Nr 90/128/0009/17/Z/I.

¹⁶ Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 2015/S 241-436626 z dnia 12.12.2015r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 2017/S 080-154973 z dnia 24.04.2017 r.

¹⁷ Z podatkiem VAT.

¹⁸ Koszty kwalifikowalne.

¹⁹ ang. Connecting Europe Facility (CEF).

²⁰ Inne zadania realizowane w ramach projektu: zadanie nr 2 „Zadania informacyjne i promujące”; zadanie nr 3 „Roboty budowlane na linii kolejowej nr 95 na odcinku Kościelniki – Podłęże”; zadanie nr 4 „Nadzór Inżyniera”; zadanie nr 5 „Wyzkup gruntów”.

Według informacji z realizacji projektu za okres od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wartość poniesionych kosztów od początku realizacji zadania wyniosła 545 655,6 tys. zł, tj. 56,5% wynagrodzenia umownego.

(akta kontroli, str. 11-198)

Kontrakt na roboty budowlane w ramach zadania nr 1 został podzielony na 7 odcinków²¹:

- 1) odcinek 1 – od km 67,300 do km 70,799 linii kolejowej nr 133 oraz od km 0,000 do km 0,400 linii kolejowej nr 91 (od przystanku osobowego Kraków Łobzów²² do wiaduktu nad ul. Lubicz);
- 2) odcinek 2 – od km 0,400 do km 1,750 linii kolejowej nr 91 (od wiaduktu nad ul. Lubicz do rzeki Wisły);
- 3) odcinek 3 – od km 1,750 do km 2,010 linii kolejowej nr 91 (obiekty mostowe nad Wisłą);
- 4) odcinek 4 – od km 2,010 do km 2,600 linii kolejowej nr 91 (od obiektów mostowych nad Wisłą do stacji Kraków Płaszów);
- 5) odcinek 5 – od km 2,600 do km 5,260 linii kolejowej nr 91 (stacja Kraków Płaszów);
- 6) odcinek 6 – od km 5,260 do km 9,330 linii kolejowej nr 91 (szlak Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów wraz ze stacją Kraków Bieżanów);
- 7) odcinek 7 – od km 9,330 do km 16,000 linii kolejowej nr 91 (Kraków Bieżanów – Rudzice).

Na czterech z wymienionych odcinków realizowano zadania związane z infrastrukturą pasażerską (budowa²³ i przebudowa stacji i przystanków osobowych) m.in. dla linii SKA1, tj. na odcinku 1 (Kraków Łobzów), odcinku 2 (Kraków Grzegórzki), odcinku 4 (Kraków Zabłocie) i odcinku 6 (Kraków Prokocim). Prace budowlane związane z obiektami obsługi podróży trwały również na stacjach Kraków Płaszów (odcinek 5) i Kraków Bieżanów (odcinek 6), ale nie dotyczyły one obiektów związanych z obsługą linii SKA1.

(akta kontroli, str. 11-198, 1375)

Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy PKP PLK S.A. sporządziło informację wg stanu na dzień 30 maja 2020 r., stosownie do której całkowita wartość projektu (z uwzględnieniem zmian) wynosiła 1 023 165,1 tys. zł, a wartość robót odebranych – 602 049,7 tys. zł, z tego odnoszących się do obiektów infrastruktury pasażerskiej – 10 836,6 tys. zł (Kraków Łobzów – 1 309,7 tys. zł, Kraków Zabłocie – 4 923,4 tys. zł, Kraków Prokocim – 1 181,9 tys. zł, Kraków Bieżanów – 1 051,0 tys. zł, p.o. Kokotów – 1 308,0 tys. zł, Węgrzce Wielkie – 1 062,4 tys. zł).

Źródłami finansowania robót były: środki UE (instrument CEF) – 84,1%, środki krajowe (CEF) – 6,7%, Fundusz Kolejowy – 4,4%, dotacja budżetowa (CEF, środki niekwalifikowalne) – 4,2%, środki własne, w tym pochodzące z dokapitalizowania – 0,5%.

(akta kontroli, str. 1223-1226, 1249-1251)

W okresie objętym kontrolą z obiektów infrastruktury pasażerskiej przebudowano perony na przystankach osobowych Kraków Łobzów i Kraków Prokocim wraz z małą architekturą (wiaty, ławki, kosze na śmieci), systemem informacji pasażerskiej (tablice dynamicznej informacji, gabloty informacyjne, nagłośnienie). Trwały również prace

²¹ Łączna długość linii objętych projektem wynosi 19,6 km.

²² Dokładniej – początek obszaru objętego inwestycją rozpoczyna się ok. 300 m na zachód od przystanku Kraków Łobzów.

²³ Kraków Grzegórzki.

przy kolejnych stacjach i przystankach, np. budowa nowego przystanku osobowego Kraków Grzegórzki (dwa perony), dobudowa krawędzi peronowych na przystanku Kraków Zabłocie²⁴.

(akta kontroli, str. 11-198, 656-668, 695-700)

Realizacja inwestycji – jako całości – przebiegała z opóźnieniem w stosunku do pierwotnie ustalonego harmonogramu. Na opóźnienia w realizacji robót w stosunku do harmonogramu zwracano uwagę w „Sprawozdaniach z monitoringu terenowego” przeprowadzanego przez Biuro Monitorowania Projektów Inwestycyjnych PKP PLK S.A., a także w miesięcznych raportach Inżyniera Projektu (nadzór inwestorski). W raportach sporządzanych przez Wykonawcę opóźnienia uzasadniono np. nieterminowym przekazaniem praw dostępu do odcinków robót, długotrwałym procesem weryfikacji Poleceń Zmian (wymaganych w przypadku konieczności zmiany zakresu robót), wyjątkowo niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, brakiem zamknięć torowych lub wyłączeń napięcia, nieprzewidzianymi przeszkodami podpowierzchniowymi, odmiennymi warunkami gruntowymi (wymagającymi stabilizacji gruntu), prowadzonym nadzorem archeologicznym, decyzjami konserwatora zabytków (np. w sprawie wiaduktu kolejowego nad ul. Grzegórzecką), a także opóźnieniami w realizacji sąsiedniego kontraktu w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”, mającymi wpływ na postęp robót na odcinku 1²⁵.

(akta kontroli, str. 11-198, 1581-1593, 1725)

Do umowy sporządzono dwa aneksy. W aneksie nr 1 z 19 czerwca 2018 r. zmieniono sposób realizacji umowy poprzez wyłączenie zakresu robót dotyczącego remontu istniejącego mostu nad rzeką Wisłą i jednocześnie jego rozszerzenie o przebudowę tego mostu. Okolicznościami uzasadniającymi zmianę umowy były:

- „Założenia do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w latach 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, przyjęte uchwałą Rady Ministrów, zakładające przywrócenie transportu rzeczno-żeglownego w rejonie Krakowa poprzez zwiększenie klasy żeglowności rzeki Wisły, co oznaczało konieczność zwiększenia minimalnej szerokości szlaku żeglownego do 50 m;
- „Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły”, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów, zakładający minimalizowanie czynników warunkujących wystąpienie powodzi, w tym zmniejszenie ryzyka większego wezbrania wody występującego w przypadku posadowienia podpór mostu w korycie rzeki.

W § 2 ust. 4 aneksu Wykonawca zobowiązał się do zakończenia całości robót zasadniczych będących przedmiotem umowy w terminie nie zmienionym a całości robót związanych z wykonaniem obiektów mostowych – do 21 grudnia 2020 r.

Okolicznościami uzasadniającymi podpisanie aneksu nr 2 w dniu 17 kwietnia 2020 r. była „Polityka transportowa dla miasta Krakowa” przyjęta uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r., w której, dla wdrożenia założonych celów, zaplanowano podejmowanie takich działań jak rozwój infrastruktury rowerowej, w tym w zakresie powiązania z siecią komunikacji zbiorowej. Stwierdzono, że w związku z planowaną przez Gminę Miejską Kraków rozbudową ścieżek pieszo-rowerowych oraz koniecznością połączenia dzielnic Miasta Krakowa, powstała konieczność zmiany sposobu realizacji umowy poprzez wyłączenie zakresu robót

²⁴ Trwały również prace na innych stacjach i przystankach (np. Kraków Płaszów, Kraków Bieżanów), ale dotyczyły peronów nieprzeznaczonych do obsługi SKA1.

²⁵ Roboty realizowane w ramach dwóch odrębnych kontraktów na sąsiadujących odcinkach linii kolejowej nr 133.

dotyczącego budowy nowego obiektu mostowego nad rzeką Wisłą i jednocześnie jego rozszerzenie o budowę nowego obiektu mostowego uwzględniającego dodatkową infrastrukturę pieszo-rowerową.

W § 4 aneksu Wykonawca zobowiązał się do zaprojektowania i wykonania robót uzupełniających do 30 grudnia 2021 r.

(akta kontroli, str. 1249-1265)

1.2. Umowę na realizację robót budowlanych na odcinku Kraków Mydlniki – Kraków Główny Towarowy w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”²⁶ (kontrakt 3b) Spółka zawarła 16 listopada 2016 r. z Torpol S.A. z siedzibą w Poznaniu. Wykonawcę wybrano w trybie przetargu ograniczonego²⁷. Wynagrodzenie umowne ustalono na 304 287,7 tys. zł²⁸ (247 388,4 tys. zł bez podatku VAT²⁹, a realizację – w okresie nie dłuższym niż 18 miesięcy od daty podpisania umowy, tj. nie później niż do 16 maja 2018 r. Umowę zawarto w celu realizacji zadania nr 4 (kontrakt P3b) z projektu „Łącząc Europę” nr 2015-PL-TM-0001-W, współfinansowanego Przez Unię Europejską³⁰.

(akta kontroli, str. 1249-1265, 1594-1724)

Według informacji z realizacji projektu za okres od 1 stycznia do 31 marca 2020 r. wartość poniesionych kosztów od początku realizacji zadania wyniosła 198 680,9 tys. zł, tj. 80,3% wynagrodzenia umownego.

(akta kontroli, str. 981-990)

W zakresie infrastruktury pasażerskiej (obiektów obsługi pasażerów) umowa przewidywała budowę nowego przystanku osobowego Kraków Bronowice, a także przebudowę peronów na stacji kolejowej Kraków Mydlniki, pozostającej poza trasą linii SKA1.

(akta kontroli, str. 1594-1724)

Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy PKP PLK S.A. sporządziło informację wg stanu na dzień 15 maja 2020 r., stosownie do której całkowity planowany koszt realizacji przedsięwzięcia (po zmianach) wynosił 247 676,6 tys. zł, a wartość robót odebranych – 214 676,6 tys. zł, z tego 18 132,3 tys. zł związanych z budową przystanku osobowego Kraków Bronowice. Źródłami finansowania robót odebranych były: środki UE (instrument CEF) – 79,9%, środki krajowe (CEF) – 9,4%, Fundusz Kolejowy – 2,0%, kredyt Europejskiego Banku Inwestycyjnego – 8,7%.

(akta kontroli, str. 1223-1226, 1249-1251)

²⁶ Nr 90/124/0007/16/II.

²⁷ Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 2014/S 240-421600 z dnia 12.12.2014 r., ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 2016/S 236-429565 z dnia 7.12.2016 r.

²⁸ Z podatkiem VAT.

²⁹ Koszty kwalifikowalne.

³⁰ Inne zadania realizowane w ramach projektu: zadanie nr 1 „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Jaworzno Szczakowa – Trzebinia (linia nr 134 od km 1,150 do km 0,000, linia nr 133 od km 15,810 do km 29,110); zadanie nr 2 „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Trzebinia – Krzeszowice (linia nr 133 od km 29,110 do km 46,700); zadanie nr 3 „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Krzeszowice – Kraków Mydlniki (linia nr 133 od km 46,700 do km 62,400); zadanie nr 5 „Sygnalizacja dla obszaru LCS Jaworzno Szczakowa, LCS Trzebinia, LCS Kraków Mydlniki”, zadanie nr 6 „Umowy przyłączeniowe”; zadanie nr 7 „Nadzór nad modernizacją linii kolejowej E 30 odcinek Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny Towarowy”; zadanie nr 8 „Nadzór autorski nad modernizacją linii kolejowej E 30 odcinek Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny Towarowy”; zadanie nr 9 „Działania informacyjne i promocyjne dla modernizacji linii kolejowej E 30 odcinek Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny Towarowy”.

W okresie objętym kontrolą z obiektów infrastruktury pasażerskiej wybudowano m.in. nowy przystanek Kraków Bronowice z czterema peronami, z których do obsługi linii SKA1 dedykowane są dwa (nr 3 i 4), z przejściem pod torami oraz małą architekturą (wiaty, ławki, kosze na śmieci, gabloty informacyjne), a także nagłośnieniem i monitoringiem wizyjnym. Przystanek został otwarty 14 czerwca 2020 r.³¹

(akta kontroli, str. 656-668, 695-700, 1077-1084)

Realizacja inwestycji – jako całości – przebiegała z opóźnieniem w stosunku do pierwotnie ustalonego harmonogramu, wynoszącym na dzień kontroli ponad dwa lata. Na opóźnienia w realizacji robót w stosunku do harmonogramu zwracano uwagę m.in. w „Sprawozdaniach z monitoringu terenowego” przeprowadzanego przez Biuro Monitorowania Projektów Inwestycyjnych PKP PLK S.A., w których jako przyczyny wskazywano m.in. na licznie występujące niezinventaryzowane kolizje na przystanku osobowym Kraków Bronowice i związaną z tym konieczność opracowania zamiennej dokumentacji projektowej, a także opóźnienia w innym kontrakcie³².

W rezultacie termin zakończenia realizacji inwestycji przesuwano kolejnymi aneksami do umowy na (nie później niż) 19 czerwca 2018 r., 6 marca 2019 r., 13 stycznia 2020 r. oraz – aneksem nr 5 z 19 czerwca 2020 r. – na 28 lipca 2020 r.

(akta kontroli, str. 763-990, 1202-1222)

Podpisanie aneksów przedłużających termin wykonania robót uzasadniano:

- kolizją z równolegle prowadzonymi inwestycjami przez PKP PLK S.A. i nieudzieleniem wykonawcy zamknięć torowych³³ w terminach i zakresie ujętych na etapie postępowania przetargowego;
- wykonywaniem robót w odmiennych warunkach geologicznych (kategorie gruntu VI i VII zamiast IV, przewidzianej w dokumentacji przetargowej);
- koniecznością usunięcia występujących kolizji kablowych;
- koniecznością dostosowania szybów windowych na przystanku osobowym Kraków Bronowice do obowiązujących przepisów w zakresie certyfikacji i dopuszczenia wind do użytkowania.

(akta kontroli, str. 1202-1222)

W odpowiedzi na pytanie o skalę opóźnień w realizacji infrastruktury pasażerskiej będącej przedmiotem realizowanych projektów inwestycyjnych: „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej” oraz „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”, wykorzystywanej do obsługi połączeń linii SKA1, przyczyny tych opóźnień oraz o ewentualne obciążenie wykonawców karami finansowymi z tego tytułu Dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy Spółki wyjaśnił:

Realizacja infrastruktury pasażerskiej w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej” odbywa się zgodnie z harmonogramem postępu robót.

W zakresie p.o. Kraków Bronowice realizowanego w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb” informujemy, że budowa przystanku Bronowice zrealizowana została zgodnie z obowiązującym terminem w harmonogramie robót dla zadania Kraków Mydlniki –

³¹ <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/podrozni-korzystaja-z-przystanku-krakow-bronowice-4711/> (dostęp 9 lipca 2020 r.)

³² „Sygnalizacja dla obszaru: LCS Jaworzno Szczakowa, LCS Trzebinia, LCS Kraków Mydlniki (km 0,000 – 6,847 linii nr 134 oraz km 15,810 – 67,200 linii nr 133”. LCS – lokalne centrum sterowania.

³³ Czasowe wstrzymanie ruchu, skutkujące utrudnieniami w ruchu pociągów.

Kraków Główny Towarowy – przystanek oddany do eksploatacji 14.06.2020 r. Przedmiotowy harmonogram uwzględniał dodatkowy zakres prac w rejonie przystanku, co zostało usankcjonowane podpisanymi aneksami do umowy głównej.

W wyniku wystąpienia okoliczności skutkujących przedłużeniem terminu realizacji przedmiotu Umowy, które nie powstały z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, zaistniały przesłanki do zamiany zapisów Umowy w zakresie terminu zakończenia robót. Okoliczności te dotyczyły w szczególności wystąpienia odmiennych warunków geologicznych, niezinventaryzowanych kolizji kablowych własności [...] i telekomunikacyjnych oraz konieczności dostosowania szybów windowych na przystanku osobowym Kraków Bronowice do obowiązujących przepisów w zakresie certyfikacji i dopuszczenia wind do użytkowania. Nowy termin zakończenia Kontraktu zgodnie z aktualnym aneksem nr 5 to 28.07.2020 r. Mając na uwadze powyższe Zamawiający na chwilę obecną nie naliczył Wykonawcy kar umownych.

(akta kontroli, str. 1195-121)

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że ustalane w kolejnych aneksach zmiany terminu zakończenia realizacji przedmiotu umowy sankcjonują opóźnienia w stosunku do pierwotnych założeń, ale ich nie niwelują. Nie można twierdzić, że oddanie do eksploatacji przystanku osobowego Kraków Bronowice w czerwcu 2020 r. nastąpiło terminowo, skoro realizacja całego przedsięwzięcia – bez zmian wprowadzonych aneksami – miała zakończyć się w maju 2018 r.

Nie można również zgodzić się ze stanowiskiem, że terminowo przebiega realizacja infrastruktury pasażerskiej w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”. Świadczą o tym liczne zapisy w sprawozdaniach z monitoringu terenowego, przeprowadzanego przez Biuro Monitorowania Projektów Inwestycyjnych Spółki, np. zapis ze sprawozdania nr 114/2018 o treści: Kraków Prokocim (odcinek 6). Wykonawca w dniu 2.10.2018 r. oddał peron do eksploatacji z 6 miesięcznym opóźnieniem w odniesieniu do obowiązującego harmonogramu.

(akta kontroli, str. 766-980)

1.3. Modernizację i budowę obiektów infrastruktury pasażerskiej na linii SKA1 przed okresem objętym kontrolą prowadzono w ramach zadań inwestycyjnych pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek oraz wykonania robót na p.o. Kraków Łagiewniki” (realizacja w latach 2011-2012, w tym budowa nowego przystanku Wieliczka Bogucice) oraz „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków Balice z Krakowem Głównym, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice” (realizacja w latach 2014-2015, w tym budowa nowych przystanków Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica)³⁴.

(akta kontroli, str. 1276-1292)

2. W trakcie kontroli przeprowadzono oględziny 14 stacji i przystanków SKA1 – wszystkich z wyłączeniem stacji Kraków Główny, tj. Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Płaszów, Kraków Zabłocie, Kraków Łobzów, Kraków Bronowice (oddany do eksploatacji 14 czerwca 2020 r.), Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica i Kraków Lotnisko. W odniesieniu do stacji Kraków Bieżanów, Kraków Płaszów oraz Kraków Bronowice oględziny ograniczono do

³⁴ Projekty współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – POIiŚ 7.3-7 „Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek oraz wykonanie robót na przystanku osobowym Kraków Łagiewniki” oraz POIiŚ 7.1-21 „Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice”.

peronów dedykowanych³⁵ do obsługi SKA1, tj. nr 2 i nr 3 (nieczynny) w Bieżanowie, nr 1 w Płaszowie oraz nr 3 i nr 4 w Bronowicach.

Wszystkie stacje były dostępne dla pasażerów, w tym dla osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej³⁶, zapewniały im bezpieczeństwo oraz informację pasażerską na stacji i peronach – z zastrzeżeniami opisanymi w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

2.1. W szczególności stwierdzono, że:

- przy dziesięciu stacjach ustawiono stojaki rowerowe, w tym przy nowo otwartym przystanku Kraków Bronowice – 25 stojaków na parkingu rowerowym; takiego wyposażenia zabrakło na przystankach: Kraków Prokocim, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica;
- stacje i przystanki na linii SKA1 były oznakowane, chociaż sposób i widoczność tego oznakowania były zróżnicowane,
- dostęp do niektórych peronów wymagał (lub będzie wymagał) przejścia przez tory (Wieliczka Park, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica), przejścia te były w różnej formie zabezpieczone (zapory, sygnalizacja świetlna i dźwiękowa, labirynty);
- dostępność do peronów dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej zapewniono poprzez: pochylenie podłużne chodników i krańców peronów, pochylnie, a na pięciu przystankach – windy (Kraków Płaszów, Kraków Zabłocie, Kraków Łobzów, Kraków Bronowice, Kraków Lotnisko), a także chodniki ruchome (Kraków Lotnisko), przy czym tylko windy na przystankach Kraków Bronowice i Kraków Lotnisko, z uwagi na ich rozmiary, umożliwiały przewóz rowerów w pozycji poziomej;
- podstawowym standardem bezpiecznych i komfortowych warunków oczekiwania na podróż na linii SKA1 były siedziskowe wiaty peronowe z bocznymi ścianami, z wyłączeniem stacji Kraków Płaszów (wiaty bez ścian bocznych) oraz przystanków Kraków Zabłocie i Kraków Lotnisko (zadaszone perony); na stacjach/przystankach Wieliczka Park i Kraków Płaszów podróżni mogli oczekiwać w poczekalniach, a Kraków Zabłocie i Kraków Lotnisko – w halach dworcowych (na tym ostatnim przystanku również w kompleksie parkingu wielopoziomowego);
- wsiadanie do pociągów (i wysiadanie z nich) ułatwiały perony o wysokości 550 mm (Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów – perony nr 2 i 3) oraz 760 mm (pozostałe stacje i przystanki z wyłączeniem Krakowa Płaszowa); wysokość peronu nr 1 na stacji Kraków Płaszów (przed modernizacją) to 380 mm³⁷;
- na wszystkich stacjach i przystankach zapewniono oświetlenie peronów (latarnie na peronach, lampy w konstrukcji dachu), a także ich odwodnienie (nachylenie poprzeczne peronów, odwodnienie liniowe);
- na stacjach i przystankach – z wyłączeniem stacji Wieliczka Bogucice, Kraków

³⁵ W trakcie oględzin (dotyczy stacji Kraków Płaszów).

³⁶ W rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

³⁷ Według załącznika 2.18. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do uchwały nr 899/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2019/2020 (<https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepnienia-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/> – dostęp 19 czerwca 2020 r.).

Bieżanów Drożdżownia, Kraków Prokocim i Kraków Płaszów (peron nr 1) – zainstalowano monitoring wizyjny, o czym każdorazowo informowały stosowne tablice;

- czystość i estetyka stacji i peronów nie budziła zastrzeżeń – z wyłączeniem uszkodzonych wiat na przystanku Kraków Prokocim (szklane ściany boczne w dwóch wiatkach na peronie nr 1 oraz w jednej wiacie na peronie nr 2 zostały rozbite – obie ściany w wiatkach na peronie nr 1 oraz jedna ściana w wiacie na peronie nr 2, przy czym na peronie nr 2 pozostałości tych ścian pozostawały niesprzątnięte), przepelnionych koszy na śmieci, głównie butelkami po alkoholu na peronie nr 2 przystanku Kraków Prokocim, a także ubytków w ogrodzeniu na przystanku Wieliczka Rynek - Kopalnia (1 segment) oraz Kraków Bieżanów Drożdżownia (2 segmenty);
- na peronach dostępne były aktualne rozkłady jazdy, na których oznaczono kursy wykonywane środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich; w gablotach informacyjnych wywieszono również „Regulamin korzystania ze stacji...” (na przystanku Kraków Bronowice – „Zasady korzystania z elementów infrastruktury kolejowej dostępnych dla pasażerów na przystanku osobowym Kraków Bronowice”), informacje o prawach i obowiązkach podróżnych, cenach biletów, ofertach taryfowych, a także informacje związane z wprowadzonym stanem epidemii (COVID-19);
- na peronach – z wyłączeniem stacji Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim oraz Kraków Płaszów – zainstalowano tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
- 11 stacji i przystanków SKA1 wyposażono w automaty biletowe Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA), przy czym ustawiono je na peronach lub dojściach do peronów (Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Zabłocie, Kraków Łobzów, Kraków Młynówka, Kraków Olszanica i Kraków Lotnisko) lub też w odległości od kilkunastu (Kraków Prokocim) do kilkudziesięciu metrów od peronów (Kraków Zakliki).

(akta kontroli, str. 993-1084)

2.2. Na wszystkich peronach stacji i przystanków linii SKA1 (z wyjątkiem stacji Kraków Płaszów – peron nr 1 przed modernizacją) znajdowały się ostrzegawcze pasy dotykowe, przy czym ich szerokość i kolorystyka była zróżnicowana:

- 20 cm, pomalowane na biało – Wieliczka Rynek Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia i Kraków Bieżanów – perony nr 2 i 3,
- 40 cm, szare (w kolorze płyt) – Kraków Prokocim, Kraków Zabłocie i Kraków Bronowice,
- 40 cm, pomalowane na żółto – Kraków Łobzów (zewnątrzne krawędzie peronów), Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Lotnisko,
- 40 cm, wiśniowe (w kolorze płyt) – Kraków Łobzów (wewnętrzne krawędzie peronów).

(akta kontroli, str. 993-1084)

Szerokość ostrzegawczych pasów dotykowych uregulowana została w § 98 ust. 12 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle

kolejowe i ich usytuowanie³⁸, który stanowi, że strefę zagrożenia oznacza się ostrzegawczym pasem dotykowym o stałej szerokości nie mniejszej niż 0,40 m i nie większej niż 0,60 m³⁹. Stosownie do § 137 ust. 1 przepisów rozporządzenia nie stosuje się do budowli kolejowych istniejących przed dniem wejścia w życie rozporządzenia oraz w stosunku do których przed tym dniem została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę albo został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji.

W wewnętrznych uregulowaniach Spółki szerokość ostrzegawczych pasów dotykowych określona została w wytycznych Ipi-1 – w § 12 wskazano, że strefę zagrożenia należy oznaczyć ostrzegawczym pasem dotykowym o stałej szerokości 40 cm. W wytycznych z 27 grudnia 2017 r. oraz z 27 grudnia 2018 r. zapis o szerokości ostrzegawczego pasa dotykowego uzupełniono stwierdzeniem, że ma być on w kolorze naturalnego betonu.

(akta kontroli, str. 309-421)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że zastosowanie płyt peronowych z ostrzegawczymi pasami dotykowymi o szerokości 20 cm w kolorze białym wzdłuż linii bezpieczeństwa na obiektach Wieliczka Rynek Kopalnia, Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia i Kraków Bieżanów wynika z terminu realizacji inwestycji, która zakończyła się przed 2017 rokiem, w którym weszły w życie wytyczne Ipi-1. Dodał, że wykonawcy robót stosowali wytyczne obowiązujące na dzień projektowania obiektów.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

2.3. W bezpośrednim sąsiedztwie dziesięciu stacji zlokalizowano parkingi/miejsca postojowe, przy czym parking przy stacji Kraków Zabłocie nie był udostępniony (zagrodzony wjazd), a w trzech lokalizacjach miejsca parkingowe, w tym dla osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej, nie zostały oznakowane/wyznaczone (Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica). W przypadku stacji: Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Zabłocie i Kraków Bronowice zaparkowanie samochodu możliwe było wyłącznie na ulicach przyległych i ich poboczach

(akta kontroli, str. 993-1084)

W odpowiedzi na pytanie, czy PKP PLK S.A., jako zarządca terenów zlokalizowanych wzdłuż linii SKA1 (w sąsiedztwie stacji i przystanków osobowych), planuje działania inwestycyjne w zakresie budowy na tych terenach miejsc parkingowych (w szczególności w rejonie stacji Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim, Kraków Zabłocie, Kraków Bronowice), względnie czy w ostatnich trzech latach uzgadniał realizację takich przedsięwzięć z zarządcami takich terenów, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy PKP PLK S.A. stwierdził m.in.:

- na terenie miasta Krakowa realizowana jest polityka parkingowa przyjęta uchwałą nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa;
- w dokumencie przewidziano lokalizację parkingów typu Park&Ride na głównych kierunkach wlotowych do miasta, w rejonach, w których istnieje lub będzie istniała, z uwagi na realizację inwestycji komunikacyjnych, możliwość zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy (kolej, tramwaj, autobus);

³⁸ Dz. U. Nr 151 poz. 987, ze zm.

³⁹ Przepis w tym brzmieniu obowiązuje od 31 lipca 2014 r. Przed tą datą przepisy rozporządzenia nie odnosiły się do ostrzegawczych pasów dotykowych.

- spółka Miejska Infrastruktura Sp. z o.o. analizowała możliwości budowy parkingów miejskich, w tym P&R, w kontekście aktualnie realizowanych inwestycji kolejowych, a w trakcie spotkań roboczych omawiane były lokalizacje przy przystankach: Grzegórzecka, Bieżanów, Zabłocie, Zakliki, Mydlniki, Bieżanów Drożdżownia, Wielicka/Powstańców Wielkopolskich, Bronowice;
- do PKP PLK S.A. CRI Region Południowy nie wpłynęła do uzgodnienia dokumentacja projektowa dla budowy parkingów w ww. lokalizacjach.
(akta kontroli, str. 1195-1200)

2.4. W wyniku oględzin przeprowadzonych 24 czerwca 2020 r. na przystanku osobowym Kraków Bronowice stwierdzono, że windy prowadzące z poziomu -1 (przejście pod torami) na poziom +1 (poziom peronów nr 3 i nr 4) umożliwiały zatrzymanie się na poziomie 0 i wyjście na schody ewakuacyjne niezabezpieczone barierami. O stwierdzonym niebezpieczeństwie poinformowano Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK⁴⁰.
(akta kontroli, str. 1077-1084, 1085-1088)

W odpowiedzi Spółka poinformowała⁴¹, że Wykonawca w dniu 25 czerwca 2020 r. zabezpieczył poszczególne wyjścia ewakuacyjne poprzez dodatkowe wyгородzenie na dojściu do schodów przy peronie nr 3 i nr 4 oraz przed wyjściami z wind wraz z oznakowaniem, a także dokonał blokady przycisków w windach celem zabezpieczenia podróżnych przed ewentualnym wyjściem na schody. Sposób zabezpieczenia przed wejściem na schody ewakuacyjne udokumentowano zdjęciami.
(akta kontroli, str. 1092-1106)

3. Z przedłożonych do kontroli wyciągów ze spisów spraw dotyczących m.in. skarg i wniosków⁴² wybrano 10 spraw z wykazu przedłożonego przez Biuro Zarządu Centrali Spółki oraz wszystkie z wykazów Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy oraz z Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie.
(akta kontroli, str. 206-214, 576-707, 1138-1173)

3.1. Spośród analizowanych spraw z Biura Zarządu Centrali Spółki żadna nie odnosiła się bezpośrednio do poszczególnych stacji i przystanków SKA1. Dotyczyły one spraw o charakterze ogólnym, dotyczącym rozwoju kolei aglomeracyjnej na terenie Krakowa i związanych z tym problemów. Dwie z nich to rezolucje Rady Miasta Krakowa z 14 listopada 2017 r. oraz z 26 lutego 2020 r. (przekazane do PKP PLK S.A. przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa/Ministerstwo Infrastruktury). Pierwsza z nich dotyczyła utrudnień związanych z modernizacją linii kolejowej na odcinku Kraków Główny – Rudzice, polegających na zamknięciu lub ograniczeniu ruchu na dziewięciu głównych ulicach Krakowa i prowadzących do paraliżu komunikacyjnego północnej części miasta, a druga była apelem do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Prezydenta Miasta Krakowa o pilne podjęcie zdecydowanych działań, które skutkowałyby zwiększonym wykorzystywaniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej przez mieszkańców Krakowa (budowa nowych linii i przystanków).

⁴⁰ Kontroler jest obowiązany niezwłocznie poinformować kierownika jednostki kontrolowanej lub kierownika jednostki nadrzędnej oraz właściwe organy lub jednostki organizacyjne o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu, w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu lub szkodzie.

⁴¹ E-maile z 25 i 26 czerwca 2020 r. oraz pismo z 3 lipca 2020 r.

⁴² Z Biura Zarządu Centrali Spółki (21 pozycji), z Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy (3 pozycje) oraz z Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie (11 pozycji).

Podobny charakter miały dwie interpelacje poselskie. Poseł Jerzy Meyszutowicz 16 grudnia 2016 r. skierował interpelację do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w której, nawiązując do planowanego remontu, a w jego konsekwencji – omijania przez większość pociągów stacji Kraków Główny, zapytał czy jest rozważane utworzenie tymczasowego przystanku Kraków Olsza, a także o możliwość utworzenia dworca dalekobieżnego dla północy Krakowa na Prądniku lub przystosowania do tego celu istniejącej stacji Kraków Batowice.

W interpelacji z 7 stycznia 2019 r. poseł Grzegorz Lipiec zwrócił się o przekazanie informacji w sprawie modelu ruchu dla Krakowskiego Węzła Kolejowego i rozwoju przewozów pasażerskich w ramach SKA na liniach obwodowych w Krakowie.

W pięciu sprawach zwrócono się do Spółki o udzielenie informacji:

- na temat Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie (Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w związku z zapytaniem portalu LoveKraków.pl – 5 lipca 2017 r.);
- dotyczących rozpoczętych oraz planowanych inwestycji kolejowych na terenie Gminy Miejskiej Kraków wraz z przewidywanym czasem, kosztem i stanem realizacji (stowarzyszenie Kraków dla Mieszkańców – dwukrotnie: 21 czerwca 2019 r. i 10 kwietnia 2020 r.);
- w sprawie inwestycji na linii kolejowej E 30 na Odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice, tj. o planowanym terminie jej zakończenia, o planowanym przeniesieniu ruchu kolejowego na nowy most na Wiśle oraz o planowanym rozpoczęciu i zakończeniu budowy dwóch kolejnych mostów (osoba fizyczna – 28 października 2019 r.);
- dotyczących konkretnych robót budowlanych w ramach realizacji zadania „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków Balice z Krakowem” oraz osoby, która kierowała tymi robotami (przedsiębiorca – 6 maja 2020 r.).

W jednym przypadku sprawa miała charakter skargowy, a dotyczyła potencjalnych nieprawidłowości związanych z realizacją inwestycji „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków Balice z Krakowem” (e-mail Ministerstwa Infrastruktury z 12 lutego 2018 r. z wnioskiem o ustosunkowanie się do zarzutów przedstawionych przez osobę fizyczną w piśmie z 9 czerwca 2016 r. do Wicemarszałka Sejmu, w którym skarżący wnioskował o złożenie interpelacji oraz przeprowadzenie kompleksowej kontroli inwestycji). W odpowiedzi do Ministerstwa Infrastruktury z 13 lutego 2018 r. Spółka uznała przedstawione zarzuty za nieuzasadnione.

(akta kontroli, str. 576-707)

3.2. Sprawy z Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy to zapytania osób fizycznych (z 14 czerwca 2017 r., z 27 grudnia 2017 r. i z 14 lutego 2018 r.) w sprawie:

- planowanych w 2017 r. prac na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów skutkujących całkowitym wstrzymaniem ruchu na tym odcinku (odpowiedziano, że nie są planowane całkowite zamknięcia ruchu);
- stacji Kraków Prokocim po przebudowie w zakresie wejść na perony i parkingów (w odpowiedzi wskazano przyszłe wejścia na perony, ale pominięto wejście schodami od ul. Karpackiej⁴³, oraz poinformowano, że w zakresie inwestycji nie są przewidziane parkingi);
- wizualizacji przystanków Kraków Prokocim i Kraków Bieżanów po modernizacji (w odpowiedzi poinformowano, że Centrum nie dysponuje wizualizacjami przystanków oraz przedstawiono krótką charakterystykę obydwu obiektów, w tym

⁴³ Pytanie zadała osoba zamieszkała przy ul. Karpackiej.

– że ich infrastruktura zostanie przystosowana dla osób z dysfunkcją wzroku, tj. wyposażona w system oznakowania dotykowego oraz ścieżki dotykowe).

(akta kontroli, str. 1164-1173)

3.3. Charakter skargowo-wnioskowy w odniesieniu do przystanków i stacji SKA1 miały wszystkie sprawy z wykazu przedłożonego przez Zakład Linii Kolejowych w Krakowie (11). Skargi/wnioski zgłosiły dwie osoby fizyczne, z tego jedna – dziesięć. Dotyczyły one przystanków: Kraków Bieżanów Drożdżownia – osiem spraw (w tym jedna odnosząca się również do stacji Kraków Bieżanów i Kokotów), Kraków Łobzów – jedna sprawa, Kraków Zabłocie – jedna sprawa oraz Wieliczka Park – jedna sprawa.

Najczęściej – po trzy razy – zgłaszano wniosek o montaż tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz dodatkowych stojaków rowerowych na przystanku Kraków Bieżanów Drożdżownia. W udzielanych odpowiedziach w odniesieniu do tablic dynamicznej informacji pasażerskiej początkowo deklarowano wzięcie pod uwagę ich montażu w 2019 r. (odpowiedź z 6 sierpnia 2018 r.), następnie – że będzie to możliwe po zakończeniu prac inwestycyjnych w stacji Kraków Bieżanów, tj. w 2020 r. (odpowiedź z 19 marca 2020 r.), wreszcie – że może się to stać w 2021 r., o ile planowana w tym roku realizacja projektu zabudowy takich urządzeń będzie obejmowała linię nr 109 (odpowiedź z 25 marca 2020 r.) Z kolei w odpowiedziach w sprawie montażu dodatkowych stojaków rowerowych deklarowano, że stanie się to niezwłocznie po zakończeniu przez monterów wcześniej zaplanowanych zadań (odpowiedź z 28 sierpnia 2018 r.), że zaplanowane jest to na lipiec 2019 r. (odpowiedź z 14 maja 2019 r.) i ostatecznie – że stało się to 12 września 2019 r. (odpowiedź z tego dnia).

(akta kontroli, str. 1138-1163)

W odniesieniu do przesuwania – w udzielanych odpowiedziach – deklarowanego terminu montażu tablic dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku osobowym Kraków Bieżanów Drożdżownia zastępca dyrektora ds. eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że było to wynikiem zmian wewnętrznych wytycznych Spółki dotyczących urządzeń systemu dynamicznej informacji pasażerskiej Ipi-6⁴⁴ (wytyczne z 27 grudnia 2017 r. zastąpiono wytycznymi z 18 grudnia 2018 r.). W wyniku zmiany wytycznych nie było już możliwości zabudowy serwerów lokalnych do obsługi tablic – może to nastąpić w ramach centralnego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

§ 3 ust. 16 wytycznych Ipi-6 stanowi, że wyklucza się po wejściu w życie niniejszego dokumentu budowę nowych systemów opartych o lokalne serwery aplikacji sterujących.

(akta kontroli, str. 1293-1317)

Pozostałe sprawy miały charakter jednostkowy i dotyczyły m.in.:

- braku chodnika/schodów na peron – w odpowiedzi wyjaśniono, że dojście do peronu zaprojektowano w innym miejscu, a z uwagi na niewielkie odległości budowa drugiego dojścia do peronu jest nieuzasadniona;
- nieprawidłowego oznaczenia peronów – poinformowano, że numeracja peronów zostanie zmieniona po zakończeniu modernizacji przystanku;

⁴⁴ „Wytyczne w sprawie elementów wykonawczych Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej i infrastruktury towarzyszącej Ipi-6” – załącznik do uchwały nr 1052/2018 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 grudnia 2018 r.

- niewłaściwej tablicy kierunkowej (Kraków Płaszów zamiast Kraków Główny i Kraków Lotnisko) – stwierdzono, że tablica kierunkowa jest zgodna z dokumentem Spółki, tj. „Wytycznymi dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2”;
- braku słyszalności komunikatów peronowych w poczekalni – odesłano do zarządcy budynku, tj. PKP S.A.;
- nieestetycznego wyglądu ławek – poinformowano o wystosowaniu pisma z wnioskiem o interwencję do jednostki odpowiedzialnej za stan wyposażenia peronów;
- likwidacji nieużywanego obiektu /kiosku/ szpecącego okolice przystanku – zadeklarowano likwidację obiektu do 30 listopada 2019 r.

Odpowiedzi na zgłoszone skargi/wnioski Zakład Linii Kolejowych w Krakowie udzielał w terminie do jednego miesiąca od daty ich wpływu, z wyjątkiem jednej sprawy (pismo z 13 lutego 2020 r.), w której odpowiedzi udzielono po 41 dniach.

(akta kontroli, str. 1138-1163)

Zastępca dyrektora ds. eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że opóźnienie w udzieleniu odpowiedzi na wniosek z 13 lutego 2020 r. miało związek z działaniami podjętymi w połowie marca, polegającymi na przeciwdziałaniu rozprzestrzeniania się wirusa SARS COV-2, tj. wprowadzeniu tzw. pracy zdalnej.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Systemu oznakowania dotykowego w postaci prowadzących ścieżek dotykowych nie zastosowano na jednej stacji (Wieliczka Park) i na czterech przystankach (Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Lotnisko) spośród czternastu poddanych oględzinom.

(akta kontroli, str. 993-1084)

Dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy wyjaśnił, że różnice w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, standardu wyposażenia, oznakowania stacji i przystanków na linii SKA1 wynikają z realizacji przedmiotowej infrastruktury w różnych okresach czasowych i zmian w obowiązujących w tym zakresie przepisów oraz instrukcji i wytycznych. Zgodnie z Warunkami Umowy Wykonawca inwestycji „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków – Balice z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice wraz z nadzorem autorskim”, „Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek oraz wykonania robót na p.o. Kraków Łagiewniki” oraz „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb” zobowiązany był do przestrzegania instrukcji i wytycznych obowiązujących w PKP S.A. i PKP PLK S.A. w wersji aktualizowanej na etapie projektowania i realizacji. W związku z powyższym infrastruktura pasażerska zrealizowana w ramach ww. zadań została zaprojektowana w oparciu o ówczasie obowiązujące instrukcje i procedury. Informujemy również [że] infrastruktura pasażerska została odebrana i przejęta do eksploatacji przez użytkownika linii, tj. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.

(akta kontroli, str. 1195-1200)

- 1) Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że przepisy UE, odnoszące się do dostępności do systemu kolei dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się w zakresie ścieżek dotykowych obowiązywały od 1 lipca 2008 roku. Sfera ta objęta była przepisami 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 (2008/164/WE)⁴⁵ (od 1 lipca 2008 roku), a następnie – rozporządzeniem Komisji w sprawie TSI PRM (od 1 stycznia 2015 r.).

W ww. przepisach jednoznacznie wskazano, że:

- trasy wolne od przeszkód powinny być wyraźnie oznaczone informacjami wizualnymi,
- osobom z upośledzeniem wzroku (niedowidzącym) powinny być przekazywane informacje o trasie wolnej od przeszkód – na jeden z następujących sposobów: ścieżki dotykowe, znaki dźwiękowe i rozpoznawane dotykiem, mówiące znaki, mapy w alfabecie Braille’a itp. (pkt 4.1.2.3.2. załącznika do decyzji) oraz przynajmniej za pomocą oznakowania dotykowego i kontrastującej powierzchni, po której przemieszczają się osoby (pkt 4.2.1.2.3. załącznika do rozporządzenia),
- wyczuwalne dotykiem oznaczenia powierzchni, po której przemieszczają się osoby, mogą należeć do jednego z dwóch rodzajów: a) wzór ostrzegawczy wskazujący na zagrożenie na granicy strefy zagrożenia; b) wzór naprowadzający wskazujący drogę poruszania się po bezpiecznej stronie peronu (pkt 4.2.1.12. ppkt 8 załącznika do rozporządzenia),
- w przypadku zainstalowania ścieżki dotykowej, powinna ona spełniać przepisy krajowe i przebiegać na całej długości trasy wolnej od przeszkód (wg decyzji).

Dodać należy, że braku ścieżek dotykowych nie zastąpiono innymi sposobami przekazywania informacji o trasie wolnej od przeszkód, wskazanymi w przepisie załącznika do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM.

(akta kontroli, str. 993-1084)

- 2) Niezależnie od faktu, że rozporządzenia i decyzje wydawane przez organy Unii Europejskiej stają się wiążące automatycznie w całej UE z dniem ich wejścia w życie – należy wskazać, że rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, odnosząc się do kwestii projektowania, budowy lub przebudowy obiektów do obsługi osób, w § 98 ust. 1 nakazało zachowanie wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności, określonych w załączniku do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM (w brzmieniu obowiązującym od 31 lipca 2014 r. do 3 lipca 2018 r.) oraz w załączniku do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM (w brzmieniu obowiązującym od 4 lipca 2018 r.).
- 3) W wewnętrznych regulacjach PKP PLK S.A. już w 2010 roku wskazano, że wszelkie elementy związane z informacjami wizualnymi na liniach modernizowanych lub budowanych od podstaw, muszą spełniać wymagania TSI PRM dotyczące interoperacyjności (w odniesieniu do pakietu wymagań

⁴⁵ Dz. Urz. UE L 64 z 7.03.2008, s. 72, ze zm. Dalej: *decyzja Komisji w sprawie TSI PRM*.

stanowiących o dostosowaniu dla podróżnych niepełnosprawnych)⁴⁶. W kolejnych wytycznych architektonicznych dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych (Ipi 1), ustalono, że:

- na terenie stacji należy zapewnić system oznakowania dotykowego – składający się m.in. z elementów prowadzących – dla osób z dysfunkcją wzroku, umożliwiający sprawne poruszanie się od głównego wejścia na teren stacji do wszystkich peronów oraz na peronach, po ich bezpiecznej stronie (§ 10);
- wyczuwalne dotykiem oznaczenia nawierzchni na peronie mogą należeć do jednego z dwóch rodzajów: (1) wskazujący na zagrożenie na granicy strefy zagrożenia (w tym przypadku należy poprowadzić ścieżkę prowadzącą od wejścia na teren stacji do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia na peronie), (2) wskazujący drogę poruszania się po bezpiecznej stronie peronu (§ 11 ust. 8, a następnie ust. 13);
- możliwość doprowadzenia ścieżki do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia istnieje w przypadku zastosowania innego systemu peronowego – bez płyty peronowej (§ 11 ust. 11⁴⁷).

(akta kontroli, str. 309-421, 1352-1362)

- 4) W przypadku przystanku osobowego Kraków Prokocim ustalono, że na peronie nr 1 wykonano ścieżkę dotykową na całej jego długości, a następnie ją zlikwidowano.

Dyrektor Projektu wyjaśnił, że Wykonawca błędnie zabudował przedmiotowe ścieżki dotykowe, w związku z czym w protokole odbioru eksploatacyjnego z dnia 2.10.2018 r. został zobligowany do ich wykonania zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją, tj. Projektem Wykonawczym – Mała Architektura i Informacja podróżnych (tablice, gabloty, ławki, ..., ścieżki dotyk.) – p.o. Kraków Prokocim oraz „Wytycznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych - Ipi-1”. W załączeniu przekazujemy Plan Sytuacyjny z wskazanego wyżej Projektu Wykonawczego oraz kopię ww. protokołu. Dodał, że zastosowane rozwiązanie jest zgodne z wytycznymi Ipi-1, tj. ich § 11 pkt 13 ppkt 1.

W złożonych wyjaśnieniach Dyrektor Projektu stwierdził również, że:

- projekt prowadzony jest w formule „Projektuj – Buduj”, a rozliczenie z Wykonawcą następuje na podstawie ustalonej kwoty ryczałtowej; z uwagi na fakt, że zakres robót na peronie nr 1 nie obejmował zabudowy ścieżek dotykowych w zakresie, w jakim zostały one wykonane, to koszty doprowadzenia peronu do zgodności z Projektem Wykonawczym i wytycznymi Ipi-1 Wykonawca poniósł w ramach własnej działalności;
- w ramach innych prowadzonych zadań inwestycyjnych przez PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy nie odnotowano innych zdarzeń tego typu.

Do wyjaśnień dołączono:

- rysunek „Perony - Plan Sytuacyjny”, na którym ścieżki dotykowe zaznaczono tak, jak stwierdzono w trakcie oględzin (tj. bez ich poprowadzenia wzdłuż peronu);
- „Protokół odbioru eksploatacyjnego” peronu nr 1 na p.o. Kraków Prokocim

⁴⁶ Standardy techniczne stanowiące załącznik do uchwały nr 263/2010 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. (ze zm.) – Tom XII Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej.

⁴⁷ Uchwały nr 1283/2017 i nr 1083/2018.

z 2 października 2018 r., w którym w pkt III.1. znalazł się zapis: *Doprowadzić ścieżkę prowadzącą (dotykową) do parametrów zgodnych z zatwierdzonym projektem wykonawczym – termin do 15.10.2018 r.*

(akta kontroli, str. 1236-1244)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień należy stwierdzić, że:

- na załączonym do wyjaśnień rysunku „Perony - Plan Sytuacyjny” zaznaczono, że jest to rewizja projektu wykonawczego (oznaczona numerem 01); wykonano ją po zakończeniu robót na peronie nr 1;
- przebieg ścieżek dotykowych na ww. rysunku nie odpowiada zapisom w części opisowej Programu funkcjonalno-użytkowego (rozdział 1), w którym – w odniesieniu do przystanku osobowego Kraków Prokocim, podobnie jak i do wszystkich pozostałych stacji i przystanków objętych projektem – zapisano (str. 205): Na terenie przystanku przewidziano system oznakowania dotykowego dla osób z dysfunkcją wzroku, umożliwiającą im sprawne poruszanie się od głównego wejścia na teren stacji do wszystkich peronów oraz na peronach, po ich bezpiecznej stronie (ścieżki dotykowe), a na poręczach na wysokości 90 cm przy schodach krótkie informacje w alfabecie Braille'a;
- w przedłożonym w trakcie kontroli folderze 02. Dok. projektowa - konstrukcje inżynierskie zamieszczono m.in. plik z rysunkiem Plan sytuacyjny⁴⁸ (dla branży: Konstrukcje inżynierskie – Perony), z którego jednoznacznie wynika, że ścieżki dotykowe zaprojektowano wzdłuż obydwu peronów przystanku osobowego Kraków Prokocim – tak, jak to pierwotnie wykonano na peronie nr 1;
- przytoczony w wyjaśnieniach § 11 pkt 13 ppkt 1 wytycznych Ipi-1 stanowi, że jednym z dwóch rodzajów wyczuwalnych dotykiem oznaczeń nawierzchni na peronie (obok ścieżek dotykowych wzdłuż peronów) jest rodzaj wskazujący na zagrożenie na granicy strefy zagrożenia, co ma oznaczać, że w takim przypadku należy poprowadzić ścieżkę prowadzącą od wejścia na teren stacji do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia na peronie (tj. tak, jak to ostatecznie zrobiono na przystanku Kraków Prokocim); w wyjaśnieniach nie przywołano pkt 11 ww. § 11 wytycznych Ipi-1, stosownie do którego możliwość doprowadzenia ścieżki dotykowej do ostrzegawczego pasa dotykowego znajdującego się wzdłuż strefy zagrożenia istnieje w przypadku zastosowania innego systemu peronowego (bez płyty peronowej); na przystanku Kraków Prokocim nie zastosowano innego systemu peronowego;
- podkreślić również należy, że rezygnacja z zabudowy ścieżek peronowych wzdłuż peronów na przystanku osobowym Kraków Prokocim, podobnie jak na przystanku Kraków Łobzów, stanowi niczym nieuzasadnione odejście od przyjętych na etapie projektowania założeń, tj. budowy ścieżek wzdłuż peronów.

(akta kontroli, str. 309-421, 1236-1244, 1349-1350, 1376-1390, 1581-1593)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że ścieżka dotykowa wzdłuż peronu nr 1 została wykonana niezgodnie z projektem i w kolorystyce niezgodnej z „Wytycznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1”, co zostało stwierdzone przez członków komisji podczas odbioru eksploatacyjnego w dniu 2 października 2018 r.,

⁴⁸ Plik o nazwie *_T_22_06_MP_06_Plan_sytuacyjny_odc_6-1*, na płycie nr 4, stanowiącej załącznik do pisma IKA4b-0910-24(1)/20 z 21 maja 2020 r.

w którym uczestniczyli przedstawiciele: PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, jako zamawiającego wykonanie robót, Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie, jako użytkownika, Wykonawcy oraz Inżyniera, w związku z powyższym Wykonawca został zobowiązany do doprowadzenia ścieżki dotykowej do parametrów zgodnych z zatwierdzonym projektem wykonawczym oraz powyższymi wytycznymi Ipi-1.

(akta kontroli, str. 1245-1248)

2. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że na pięciu przystankach osobowych (Kraków Bronowice, Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Lotnisko) nie ustawiono tablic z nazwą stacji na początku i na końcu peronu.

(akta kontroli, str. 993-1084)

Wymóg ustawienia tablic z nazwą stacji wprowadzono w „Wytycznych dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2”. W § 16 ust. 1 pkt 2 lit. a wytycznych Ipi-2 z 17 grudnia 2017 r. i 26 lutego 2019 r. ustalono, że tablicę o wysokości 70 cm należy ustawić na końcu i początku peronu, w miarę możliwości prostopadłe do torów lub pod odpowiednimi kątami (30/60°), co zapewni wzrost ich czytelności.

(akta kontroli, str. 422-555)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że w stosunku do stacji i przystanków oddanych do użytku przed 2017 r. PKP PLK S.A. sukcesywnie – w ramach posiadanych środków finansowych – podejmuje działania zmierzające do dostosowania oznakowania do wymagań wytycznych Ipi-2.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

Wyjaśnienia Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy, odnoszące się zbiorczo do wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin rozbieżności w zakresie oznakowania, monitoringu wizyjnego, dynamicznej informacji pasażerskiej, bezpieczeństwa i ułatwień w dostępie do stacji/peronów, zamieszczono w pkt 1 niniejszej sekcji.

3. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że na tablicach kierunkowych niektórych stacji niekonsekwentnie oznaczono kierunki jazdy, co było działaniem nierzetelnym. I tak:

- a) na przystankach Wieliczka Park i Wieliczka Bogucice tablice wskazują kierunki: Kraków Główny oraz Wieliczka Rynek Kopalnia, a na przystanku Kraków Bieżanów Drożdżownia: Kraków Płaszów oraz Wieliczka;
- b) na przystanku Kraków Bronowice (perony nr 3 i 4) tablice wskazują kierunki: Kraków oraz Balice, a na przystankach Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica: Kraków Główny oraz Kraków Lotnisko.

(akta kontroli, str. 993-1084)

Sposób wskazywania kierunków biegu pociągów na tablicach umieszczonych na peronach określono w § 18 wytycznych Ipi-2. W § 18 ust. 1 pkt 2 wytycznych⁴⁹ ustalono, że wskazywany jest kierunek do miasta z najbliższą stacją węzłową, a nie konkretnej stacji (np. Poznań, a nie Poznań Główny), chyba że ruch do różnych stacji w obrębie danego węzła jest rozdzielony na różne perony lub stacja znajduje się na

⁴⁹ Wprowadzonych uchwałami Zarządu PKP PLK S.A. nr 1284/2017 z 27 grudnia 2017 r. oraz nr 115/2019 z 26 lutego 2019 r.

terenie dużego miasta. Tablice mogą wskazywać więcej niż jedną miejscowość w danym kierunku [...].

(akta kontroli, str. 422-555)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że:

- zróżnicowanie oznakowania na przystankach osobowych Wieliczka Park, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia jest wynikiem ich budowy i oddania do użytku przed wejściem w życie wytycznych Ipi-2;
- na nowo wybudowanym przystanku osobowym Kraków Bronowice uwzględniono najnowsze wytyczne Ipi-2;
- oznakowanie na przystankach Kraków Młynówka, Kraków Zakliki i Kraków Olszanica odbiega od oznakowania na przystanku Kraków Bronowice, co wynika z faktu ich budowy i oddania do użytku przed wejściem w życie wytycznych Ipi-2 z 2017 roku;
- PKP PLK S.A. w stosunku do stacji i przystanków oddanych do użytku przed 2017 r. sukcesywnie podejmuje działania zmierzające do dostosowania oznakowania do wymagań wytycznych Ipi-2 (w ramach posiadanych środków finansowych).

(akta kontroli, str. 1227-1235)

Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że:

- brak wytycznych nie tłumaczy niekonsekwentnego oznakowania sąsiednich stacji oddanych do użytkowania przed wprowadzeniem tych wytycznych (dot. stacji Wieliczka Park i Wieliczka Bogucice oraz Kraków Bieżanów Drożdżownia);
- nie można zgodzić się z twierdzeniem, że na przystanku Kraków Bronowice uwzględniono – w odniesieniu do kierunku Kraków – najnowsze wytyczne Ipi-2; zapis wytycznych o niestosowaniu na tablicach kierunkowych nazw konkretnych stacji nie dotyczy bowiem sytuacji, gdy stacja znajduje się na terenie dużego miasta, a takim niewątpliwie jest Kraków; ponadto, niezależnie od postanowień wytycznych, wskazywanie w Krakowie kierunku Kraków nie ma wartości informacyjnej.

W wytycznych brak odniesień do stacji końcowych (które węzłowymi nie są), a także stacji o statusie specjalnym, a taką niewątpliwie jest Kraków Lotnisko. W tym przypadku wskazywanie kierunku Balice, nawet uznając, że jest zgodne z wytycznymi, nie przekazuje informacji najistotniejszej. Zasadnym byłoby również wskazywanie tego konkretnie kierunku w wersji dwujęzycznej.

Wyjaśnienia Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy, odnoszące się zbiorczo do wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin rozbieżności w zakresie oznakowania, monitoringu wizyjnego, dynamicznej informacji pasażerskiej, bezpieczeństwa i ułatwień w dostępie do stacji/peronów, zamieszczono w pkt 1 niniejszej sekcji.

4. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że na jednej stacji i czterech przystankach linii SKA1 krawędzie peronów po stronie toru nie zostały oznaczone żółtą, ostrzegawczą linią (Wieliczka Park, Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bronowice).

(akta kontroli, str. 993-1084)

Pkt 4.2.1.12 ppkt 9 załącznika do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM stanowi, że materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem. Podobny wymóg ustalono już w pkt 4.1.2.19 załącznika do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM (kolor materiału na krawędzi peronu po stronie toru powinien kontrastować z ciemnym uskokiem).

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że:

- na płytach peronowych żółta linia na zewnętrznej krawędzi peronów została zastosowana w celu zwiększenia kontrastu z „ciemnym uskokiem”, zgodnie z pkt 4.2.1.12 ppkt 9 załącznika do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM;
- przystanki osobowe Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica oraz Kraków Lotnisko zostały oddane do użytku w roku 2016, tj. w okresie, w którym przedmiotowe oznakowanie było oparte jedynie o powyższe rozporządzenie Komisji w sprawie TSI PRM;
- w 2017 r. zostały wdrożone wytyczne Ipi-1, które nie ustalają konieczności malowania linii na zewnętrznych krawędziach peronowych.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że rozporządzenie Komisji jest źródłem prawa powszechnie obowiązującego i jego postanowienia nie mogą być znoszone wewnętrznymi wytycznymi PKP PLK S.A. Niezależnie od tego przedłożone wyjaśnienia nie rozstrzygają kwestii zróżnicowanego podejścia w odniesieniu do oznaczania krawędzi peronu po stronie toru.

5. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono brak na poręczach stalowych nakładek z oznakowaniem w alfabecie Braille’a na jednej stacji i na pięciu przystankach osobowych linii SKA1 (Wieliczka Park, Wieliczka Rynek - Kopalnia, Wieliczka Bogucice, Kraków Bieżanów Drożdżownia, Kraków Bronowice, Kraków Lotnisko).

(akta kontroli, str. 993-1084)

Wymóg umieszczenia na poręczach (lub ścianach) krótkich informacji w alfabecie Braille’a lub pismem wypukłym określony został w pkt 4.1.2.3.2. załącznika do decyzji Komisji w sprawie TSI PRM oraz w pkt. 4.2.1.2.3. ppkt 4 załącznika do rozporządzenia Komisji w sprawie TSI PRM.

Obowiązek umieszczenia krótkich informacji w alfabecie Braille’a na poręczach przy schodach i pochylniach ustalony również został w wytycznych Ipi-1 (w § 15 ust. 9 wytycznych z 18 stycznia 2017 r. oraz w § 15 ust. 11 wytycznych z 27 grudnia 2017 r. i 27 grudnia 2018 r.)

(akta kontroli, str. 309-421)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że stalowe nakładki z oznakowaniem w alfabecie Braille’a zostały zamówione oraz zamontowane w roku 2020 przez Zakład Linii Kolejowych w Krakowie w celu dostępności dla podróżnych z dysfunkcją wzroku. Na pozostałych przystankach i stacjach SKA1 sukcesywnie będą podejmowane działania w celu uzupełnienia takiego oznakowania – w ramach posiadanych środków finansowych.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

6. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że na peronach przystanków osobowych Wieliczka Rynek - Kopalnia i Wieliczka Park zainstalowano po dwa stojaki rowerowe. Stojaki w tej drugiej lokalizacji dodatkowo stanowiły przeszkodę w dostępie do poręczy ułatwiających dotarcie na peron osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się.

(akta kontroli, str. 993-1084)

Zakaz lokalizacji stojaków rowerowych na peronach sformułowano w § 27 ust. 3 wytycznych Ipi-1, przy czym w wytycznych z 27 grudnia 2017 r. oraz z 27 grudnia 2018 r. wskazano możliwość jego nieuwzględnienia w przypadku peronów jednokrawędziowych, o szerokości umożliwiającej montaż stojaków w taki sposób, aby pozostawione rowery przy stojakach w żaden sposób nie ograniczały ruchu pasażerów po peronie. Dodatkowo wprowadzono warunki: 1) minimalnej odległości stojaków od strefy zagrożenia wynoszącej 4 m, 2) montażu stojaków przy granicy z terenem przyległym.

Warunków tych nie spełniają obydwie ww. lokalizacje.

(akta kontroli, str. 309-421, 993-1084)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że stojaki rowerowe na peronach przystanków osobowych Wieliczka Rynek - Kopalnia i Wieliczka Park zostały zamontowane w 2016 r. na zlecenie Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie. Dodał, że stojaki zainstalowano na terenie przystanku osobowego Wieliczka Rynek - Kopalnia ze względu na ograniczenia terenowe, przy czym zachowana została przestrzeń wolna od przeszkód, zgodnie z wytycznymi Ipi-1. W odniesieniu do przystanku osobowego Wieliczka Park stwierdził, że stojaki zostały zamontowane w obrębie ciągu komunikacyjnego dojścia na peron.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli ograniczenia terenowe nie uzasadniają montażu stojaków rowerowych w miejscach niespełniających wymogów odnoszących się do odległości od strefy zagrożenia oraz niekolidowania z przebiegiem tras wolnych od przeszkód. W odniesieniu do przystanku Wieliczka Park należy dodać, że niezależnie od uznania, czy obniżenie peronu do poziomu przejścia przez tory jest peronem, czy też ciągiem komunikacyjnym dojścia na peron, zamontowanie stojaków w sposób odcinający dostęp do poręczy jest działaniem niecelowym i nierzetelnym.

Podkreślił to zresztą składający wyjaśnienia w odpowiedzi na inne pytanie (patrz pkt 7 niniejszej sekcji).

7. W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że przy przystankach osobowych Kraków Młynówka, Kraków Zakliki oraz Kraków Olszanica nie zainstalowano stojaków na rowery.

(akta kontroli, str. 993-1084)

Stosownie do § 9 ust. 6-8 wytycznych Ipi-1 stacje pasażerskie winny być wyposażone w stojaki rowerowe – w liczbie zależnej od planowanej liczby zatrzymań pociągów lub planowanej liczby podróży, a także występowania (lub nie) sezonowego ruchu turystycznego⁵⁰ (od minimum dwóch na stację do minimum pięciu dla każdej krawędzi peronowej).

⁵⁰ Stacje, na których planowana dobowo liczba zatrzymań wynosi mniej niż 10 pociągów lub planowana liczba wsiadających i wysiadających podróży jest mniejsza niż 100 na dobę, znajdujące się w miejscowościach, w których nie występuje sezonowy ruch turystyczny, należy wyposażyć w przynajmniej dwa stojaki rowerowe (ust. 6). Stacje, na których planowana dobowo liczba zatrzymań wynosi od 10 do 70 pociągów lub liczba wsiadających i wysiadających podróży wynosi od 100 do 1000, oraz stacje znajdujące się w miejscowościach,

Montaż stojaków na rowery przy przystankach osobowych przewidywały już standardy techniczne Spółki z 2010 r.⁵¹

(akta kontroli, str.309-421, 1351-1361)

Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wyjaśnił, że brak stojaków rowerowych na tych przystankach wynika z braku terenu wymaganego do takiej zabudowy – Spółka jest zarządcą terenów przy przystankach w bardzo ograniczonym zakresie. Poinformował, że umiejscowienie stojaków rowerowych w pobliżu ciągów komunikacyjnych prowadzących na perony nie zapewni w sposób optymalny dostępu do nich, a ich montaż na peronach nie jest możliwy z uwagi na konieczność zachowania wymaganej strefy wolnej od przeszkód.

Dodał, że Zakład Linii Kolejowych w Krakowie przeprowadzi ponowną analizę pod kątem możliwości zamontowania stojaków.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

8. Dla zarządzanych stacji na linii SKA1 nie opracowano strategii, o której mowa w pkt 4.4.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.

(akta kontroli, str. 1085, 1107-1136)

Przepis ten stanowi, że zarządca infrastruktury lub zarządca stacji musi dysponować strategią w formie pisemnej mającą na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami technicznymi niniejszej TSI. Dodatkowo strategia ta musi być zgodna z procedurą każdego przedsiębiorstwa kolejowego, które pragnie korzystać z takich obiektów i urządzeń (zob. pkt 4.4.2). Strategia ta musi zostać wdrożona poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Strategia dotycząca infrastruktury musi obejmować między innymi przepisy ruchowe dla następujących sytuacji:

- dostęp do sieci;
- stacje bez personelu obsługi – wydawanie biletów pasażerom niedowidzącym;
- kontrola biletów – kołowrotki;
- oświetlenie peronów;
- informacje wizualne i mówione;
- system mówionej informacji pasażerskiej na żądanie;
- peron – strefa funkcjonowania urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach;
- bezpieczeństwo ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich;
- pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego;
- strzeżone jednopoziomowe przejścia przez tory.

W złożonych wyjaśnieniach Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie wskazał na umieszczone w gablotach informacyjnych na wszystkich stacjach i przystankach zarządzanych przez PKP PLK S.A. „Zasady

w których występuje sezonowy ruch turystyczny, a liczba zatrzymań wynosi mniej niż 10 pociągów na dobę, należy wyposażyć w przynajmniej pięć stojaków rowerowych, licząc dla każdej krawędzi peronowej (ust. 7). Stacje, na których planowana dobowa liczba zatrzymań wynosi nie mniej niż 70 pociągów lub liczba wsiadających i wysiadających podróżnych jest większa niż 1000, należy wyposażyć w przynajmniej pięć stojaków rowerowych, licząc dla każdej krawędzi peronowej (ust. 8).

⁵¹ W Tomie XII „Mała architektura, kolorystyka oraz systemy identyfikacji wizualnej” – pkt 3.3.

korzystania z elementów infrastruktury kolejowej dostępnych dla pasażerów na stacji/przystanku osobowym [tu nazwa stacji/przystanku]", sporządzone na podstawie opracowanych w Spółce zasad ramowych.

(akta kontroli, str. 1227-1235)

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przedłożone w trakcie kontroli „Zasady korzystania z elementów infrastruktury kolejowej dostępnych dla pasażerów na stacji/przystanku osobowym” nie wypełniają dyspozycji z ww. przepisu pkt 4.4.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. – nawet uwzględniając fakt, że nie wszystkie wymienione w nim sytuacje mają miejsce (np. stosowanie kołowrotków do kontroli biletów).

W „Zasadach” tylko w jednym paragrafie (§ 2) odniesiono się do kwestii dostępności do infrastruktury pasażerskiej dla wszystkich osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się [cyt.]:

Dostępność przystanku osobowego [ew. stacji] i świadczenie pomocy osobom z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej - PRM.

Zgodnie art. 22 i 24 Rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315/14) pomoc osobom z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM), które odjeżdżają z przystanku osobowego, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez niego lub przyjeżdżają na niego udzielana jest pod warunkiem powiadomienia o potrzebie udzielenie pomocy przedsiębiorstwa kolejowego, Zarządcy przystanku osobowego, sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego przynajmniej na 48 godzin zanim taka pomoc będzie potrzebna.

Stacja jest dostępna dla osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM) z terenu przyległego.

Najbliższa stacja, na której obecny jest personel udzielający pomocy dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM) to stacja Kraków Główny.

W pozostałych przepisach „Zasad”:

- w § 1 m.in. wskazano zarządcę przystanku/stacji, tj. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie oraz odwołano się do powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w szczególności do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 50, ze zm.);
- w § 3 zamieszczono katalog czynów zabronionych na terenie przystanku/stacji (19 pozycji);
- w § 4 wskazano na konsekwencje zakłócenia porządku przez osoby przebywające na przystanku/stacji;
- w § 5 poinformowano o braku odpowiedzialności Zarządcy za bagaże i inne rzeczy pozostawione bez opieki;
- w § 6 przedstawiono zasady postępowania w przypadku ewakuacji przystanku/stacji;
- w § 7 (ostatnim) poinformowano m.in. o możliwości zgłaszania uwag, skarg i wniosków, o postępowaniach w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów oraz o organie odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.

Na przystankach/stacjach, na których zainstalowano system monitoringu wizyjnego, „Zasady” rozszerzono o paragraf informujący o tym fakcie.

(akta kontroli, str. 1107-1130)

Zawartość „Zasad” oraz ich odwoływanie się do Rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, wskazuje, że stanowią one regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej przez podróżnych, wymagany na podstawie art. 36k ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵², a nie strategię, o której mowa w pkt 4.4.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r.

Wymogów dla przedmiotowej strategii nie spełniała również przedłożona „Procedura udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się na obszarach pasażerskich”, stanowiąca załącznik do uchwały nr 732/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 20 września 2018 r. Świadczy o tym samo odwołanie do przepisów stanowiących podstawę jej opracowania, tj. do art. 22 ust. 1 Rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (stanowiącego o udzielaniu pomocy osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej) oraz pkt 4.5.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (stanowiącego, że zarządca infrastruktury lub zarządca stacji muszą dysponować procedurami, które obejmują świadczenie alternatywnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się podczas konserwacji, wymiany lub naprawy urządzeń przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się)

(akta kontroli, str. 1131-1136)

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

- 1) Opracowanie strategii, o której mowa w pkt 4.4.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami technicznymi TSI PRM.
- 2) Ujednolicenie oznakowania stacji i przystanków przy linii SKA1 w zakresie tablic z nazwą stacji, tablic kierunkowych, ostrzegawczych linii na krawędzi peronów po stronie torów.
- 3) Montaż – we współpracy z organizatorem lokalnego transportu zbiorowego – stojaków rowerowych przy stacjach i przystankach, przy których brak takiego wyposażenia.
- 4) Demontaż stojaków rowerowych z ich aktualnej lokalizacji na peronach przystanków osobowych Wieliczka Rynek - Kopalnia oraz Wieliczka Park.

⁵² Dz. U. z 2019 r. poz. 710, ze zm.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Kraków, dnia 15 lipca 2020 r.

Kontrolerzy

Piotr Smyrak
główny specjalista kontroli państwowej
/-/

Barbara Antkiewicz
doradca ekonomiczny
/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Krakowie
Dyrektor

z up. Jan Kosiniak
Wicedyrektor
/-/

Zmian w wystąpieniu dokonał: