

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

KKT-41001/07

Nr ewid. 76/2008/P07070/KKT

Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów

Warszawa październik 2008 r.

Misją Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

Wizją Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Informacja

o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów

Dyrektor Departamentu
Komunikacji i Systemów Transportowych

Krzysztof Wierzejski

Akceptuję:
Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Jacek Kościelniak

Zatwierdzam:
Prezes
Najwyższej Izby Kontroli

Jacek Jezierski

Warszawa, dnia 7 października 2008 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-xxxx-22-444-50-00
www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
2. Podsumowanie wyników kontroli	5
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	5
2.2. Synteza wyników kontroli	6
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	9
3. Ważniejsze wyniki kontroli.....	10
3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych.....	10
3.1.1. Uwarunkowania prawne	10
3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne	12
3.2. Istotne ustalenia kontroli	15
3.2.1. Stan techniczny i przygotowanie budynków dworcowych do obsługi pasażerów	15
3.2.2. Stan techniczny i przygotowanie dworcowej infrastruktury liniowej do obsługi pasażerów	26
3.2.3. Przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów pod względem sanitarnym	31
3.2.4. Przystosowanie infrastruktury dworcowej do obsługi osób niepełnosprawnych.....	34
3.2.5. Realizacja wybranych wniosków, sformułowanych po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.....	45
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	49
4.1. Przygotowanie kontroli.....	49
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	49
5. Załączniki	53
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole	53
5.2. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	55
5.3. Słowniczek pojęć i definicji	56
5.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	57
5.5. Wykaz dworców kolejowych poddanych kontroli	58
5.6. Stopień niedostosowania poddanych oględzinom kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych	62
5.7. Kryteria oceny przygotowania ogólnie -eksploatacyjnego dworców kolejowych do obsługi pasażerów i wyniki badań ich spełniania	65
5.8. Kryteria oceny dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych i wyniki badań ich spełniania	68
5.9. Zdjęcia obrazujące stan techniczny i utrzymanie dworców kolejowych.....	70

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli. „Stan techniczny i przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów”. Nr P/07/070.

Kontrola była kontrolą planowaną, koordynowaną – podjętą z własnej inicjatywy NIK. Przeprowadzenie tej kontroli uzasadniały liczne sygnały w środkach masowego przekazu o złym stanie przygotowania dworców kolejowych w Polsce pod względem technicznym i eksploatacyjnym do obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych.

Cel kontroli. Celem kontroli była ocena przygotowania kolejowych obiektów dworcowych przez zarządców infrastruktury kolejowej i kolejowych przewoźników pasażerskich do obsługi pasażerów oraz dostępności infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych. Ocenie poddano również wywiązywanie się odpowiedzialnych podmiotów administracji rządowej z zadań związanych z przewozem osób niepełnosprawnych transportem kolejowym.

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli to: przygotowanie infrastruktury dworcowej¹ pod względem technicznym i eksploatacyjnym do obsługi pasażerów, przygotowanie infrastruktury dworcowej oraz taboru kolejowego do obsługi i przewozu osób niepełnosprawnych, realizacja wniosków NIK formułowanych po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym² przez zarządców infrastruktury dworcowej i przewoźników pasażerskich oraz wywiązywanie się odpowiedzialnych podmiotów administracji rządowej z zadań związanych z przewozem osób niepełnosprawnych transportem kolejowym.

Zakres podmiotowy kontroli³. Kontrolę przeprowadzono (pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności) w Polskich Kolejach Państwowych S.A. (PKP S.A.) i w jej jednostkach organizacyjnych – 11 oddziałach gospodarowania nieruchomościami (Oddziały GN) i w Oddziale Dworce Kolejowe (Oddział DK) oraz 6 podległych mu rejonach dworców kolejowych, PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. (PKP PLK S.A.) i 20 podległych jej zakładach linii kolejowych, PKP Intercity Sp. z o.o. (PKP Intercity), PKP Przewozach Regionalnych Sp. z o.o. (PKP Przewozy Regionalne), Ministerstwie Infrastruktury oraz Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej. Kontrolą objęto również (pod względem legalności i gospodarności) Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. (Koleje Mazowieckie) i PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (PKP WKD). Kontrolę przeprowadzono w okresie od dnia 20 września 2007 r. do dnia 1 kwietnia 2008 r.

Okres objęty badaniami kontrolnymi. Kontrolą objęto okres od dnia 1 stycznia 2005 r. do dnia 29 lutego 2008 r. W PKP S.A. badaniami objęto okres od 2001 r. (od początku działalności spółki) do dnia 29 lutego 2008 r.

¹ Kontrolą objęto 265 z ogółem 1896 obiektów dworcowych, przy których zatrzymywały się pociągi pasażerskie. Spośród 265 obiektów, 223 stanowiły dworce czynne (z ogółem 1134 – tj. 19,7%) i 42 obiekty dworcowe wyłączone z eksploatacji (z ogółem 762 – tj. 5,5%). Definicje „dworce czynne” i „obiekty wyłączone z eksploatacji” – patrz załącznik nr 5.3 do **Informacji**.

² Informacja o wynikach kontroli Nr KKT-41002/06, Nr ewid. 63/2007/P/06/062/KKT.

³ Wykaz jednostek objętych kontrolą stanowi załącznik **Nr 1** do **Informacji**.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia zarządców infrastruktury dworcowej oraz kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów. Podejmowane przez skontrolowane spółki kolejowe działania nie zapewniały pasażerom godnych i bezpiecznych warunków pobytu na dworcach oraz ich rzetelnej obsługi.

Wyniki kontroli wykazały bowiem, że:

- 1) Zarządcy kolejowej infrastruktury dworcowej – PKP S.A. i PKP PLK S.A. – nie utrzymywali dworców w należyтым stanie technicznym,
- 2) PKP S.A. i PKP PLK S.A. oraz najważniejsi kolejowi przewoźnicy pasażerscy⁴ nie zorganizowali na dworcach kolejowych kompleksowej i rzetelnej obsługi pasażerów. Nie zapewnili im również godnych warunków pobytu na dworcach. Nie zagwarantowali osobom niepełnosprawnym swobodnego dostępu do obiektów dworcowych i pociągów, poprzez likwidację barier architektonicznych,

Wpływ na nieprzygotowanie obiektów dworcowych, pod względem technicznym, funkcjonalnym i estetycznym, do obsługi pasażerów, miał – obok niedostatecznego przygotowania zarządców infrastruktury dworcowej (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) i przewoźników do wykonywania zadań w kontrolowanym obszarze oraz ich nierzetelnych działań – sposób przeprowadzenia prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe i związana z tym trudna sytuacja finansowa spółek kolejowych.

Wyniki kontroli wykazały również, że Minister właściwy do spraw transportu oraz Pełnomocnik do Spraw Osób Niepełnosprawnych nie zadbali o systemowe i kompleksowe rozwiązanie problemu transportu osób niepełnosprawnych koleją.

⁴ PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. NIK negatywnie ocenia stan techniczny i przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów. W okresie objętym kontrolą zarządcy dworcowej infrastruktury kolejowej (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) nie podejmowali rzetelnych działań, zapewniających utrzymanie obiektów dworcowych w należytym stanie technicznym. Spółki te realizowały głównie prace remontowe ukierunkowane na utrzymanie infrastruktury dworcowej w stanie niepogorszonym. PKP S.A.⁵ poddawała pracom remontowym ograniczoną liczbę dworców (w 2007 r. 137 obiektów ze 1134 dworców czynnych – tj. 12%). Do końca 2007 r., z powodu złego stanu technicznego, jak również zaprzestania obsługi kasowej przez przewoźników pasażerskich, spółka wyłączyła z eksploatacji 762 obiekty, przy których zatrzymywały się pociągi i przebywali podróżni. Na podobnym poziomie PKP PLK S.A.⁶ realizowała prace remontowe peronów i wiat, przejść podziemnych i kładek dla pieszych. Wieloletnie zaległości w remontach, a także ograniczony do minimum zakres prac utrzymaniowych powodowały, że infrastruktura dworcowa ulegała powolnej, lecz systematycznej degradacji technicznej, funkcjonalnej i estetycznej. Przywrócenie jej walorów może trwać nawet ponad 100 lat (str. 15-19, 22-23, 26-30).

2.2.2. Stwierdzono, że 195 dworców kolejowych (z 223 skontrolowanych obiektów – tj. 87,4%) nie było kompleksowo przygotowanych do obsługi pasażerów. Przyczyniało się do tego, obok niedostatecznego organizacyjnego i kadrowego przygotowania PKP S.A., również niewypracowanie przez nią reguł zarządzania składnikami infrastruktury dworcowej na tych dworcach, gdzie funkcjonowało wiele spółek kolejowych i mający z tym związek brak należytej współpracy zarządców infrastruktury dworcowej z przewoźnikami pasażerskimi (str. 16-17, 23-25).

2.2.3. Jedną z bezpośrednich przyczyn złego stanu technicznego infrastruktury dworcowej był sposób przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe w spółkę prawa handlowego. PKP S.A. przejęła poważne obciążenia finansowe po zlikwidowanym przedsiębiorstwie, co z kolei rzutowało na jej kondycję finansową. Sytuacja finansowa PKP S.A. miała wpływ – zwłaszcza w pierwszych latach (2001 - 2003) – na zakres realizowanych remontów budynków dworcowych. W okresie późniejszym, mimo poprawy kondycji finansowej, podejmowane przez spółkę działania nie spowodowały polepszenia stanu technicznego, funkcjonalnego i estetycznego budynków dworcowych (str. 19-22, 15-16).

2.2.4. Zarządcy kolejowej infrastruktury dworcowej (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) nie podejmowali rzetelnych i skutecznych działań w zakresie utrzymania czystości na

⁵ PKP S.A. pełni funkcję zarządcy budynków dworcowych.

⁶ PKP PLK S.A. pełni funkcję zarządcy dworcowej infrastruktury liniowej.

obszarze dworców kolejowych. Niedostatki w tym zakresie stwierdzono na obszarze 174 dworców (78%) i w otoczeniu 18 dworców (8,1%) z 223 obiektów czynnych, poddanych oględzinom. Zalegający brud stanowił dla podróżnych zagrożenie sanitarne. PKP S.A. nie zadbała również o funkcjonowanie na dworcach węzłów sanitarnych. Toalety dla pasażerów zostały zlikwidowane bądź trwale zamknięte w obszarze 39% dworców⁷. Część czynnych węzłów sanitarnych była zamykana w ustalonych godzinach, w czasie, kiedy na dworcach zatrzymywały się pociągi i przebywali podróżni (str. 15-16, 29-30, 31-34).

2.2.5. Zarządcy kolejowej infrastruktury dworcowej (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) nie podejmowali rzetelnych i usystematyzowanych działań, zmierzających do zapewnienia odpowiednich warunków obsługi osób niepełnosprawnych. Tylko nieliczna grupa 11 dworców (4,9% obiektów czynnych) spełniała podstawowe kryteria dostępności dla tej grupy pasażerów. W obszarze pozostałych dworców czynnych (214 z 223) występowały bariery architektoniczne i transportowe, częściowo lub całkowicie uniemożliwiające osobom niepełnosprawnym dotarcie do budynków i peronów oraz korzystanie ze świadczonych na ich obszarze usług. Przede wszystkim niedostosowane były parkingi oraz toalety. Znikoma była liczba dworców (24) wyposażonych w sprawne urządzenia (windy i podnośniki), wspomagające poruszanie się tych osób na ich obszarze (str. 37-41).

2.2.6. NIK negatywnie ocenia Zarządy kolejowych przewoźników pasażerskich w zakresie obsługi kasowej i udzielania informacji osobom niepełnosprawnym. Skontrolowani przewoźnicy, tj. PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie, nie podejmowali wystarczających i skutecznych działań, umożliwiających rzetelną obsługę tych pasażerów na dworcach. W 126 skontrolowanych obiektach dworcowych (na 223 dworce czynne – tj. 56,5%) okienka kasowe nie były wyposażone we wzmacniacze głosu. W 177 obiektach dworcowych (78,4%) pulpity kasowe nie były obniżone. Nie w pełni funkcjonowały przyjęte przez przewoźników procedury obsługi pasażerów niepełnosprawnych na dworcach (str. 41-43). Przewoźnicy w nieznacznym stopniu wywiązywali się również z obowiązku zapewnienia pasażerom niepełnosprawnym możliwości swobodnego dostępu do wagonów. Z ustaleń kontroli wynika, że jedynie 2,3% eksploatowanego taboru dostosowano do tej grupy pasażerów. Personel spółek przewozowych nie był w pełni przygotowany do obsługi osób niepełnosprawnych (str. 43-45).

2.2.7. Minister właściwy do spraw transportu nie wykazywał należytego zainteresowania sprawami przewozu osób niepełnosprawnych koleją, co NIK oceniła

⁷ Tj. w 103 obiektach na ogółem 265 dworców objętych kontrolą (w tym: 223 dworce czynne i 42 obiekty, w których budynki były niedostępne dla pasażerów – zamknięte). Definicja dworców czynnych – patrz załącznik nr 5.3 do niniejszej **Informacji**.

negatywnie. Nie inicjował działań zmierzających do systemowego rozwiązania problemu dostępu do infrastruktury kolejowej. Nienależycie nadzorował projekty modernizacji infrastruktury i taboru kolejowego, realizowane przez spółki kolejowe z udziałem środków unijnych, pod kątem zaspokajania potrzeb tych osób. Skutecznych inicjatyw, zmierzających do systemowego rozwiązania problemu dostępu tej grupy pasażerów do komunikacji kolejowej, nie podejmował również Pełnomocnik Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych. W rezultacie, prawa osób niepełnosprawnych do swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu, określone w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych⁸, nie były w pełni realizowane (str. 34-37).

2.2.8. Spółki PKP S.A. i PKP PLK S.A. nierzetelnie realizowały wnioski, sformułowane przez NIK po kontroli zabezpieczenia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, przeprowadzonej w 2006 r.⁹. PKP S.A. nie zapewniła rzetelnej ochrony pasażerów na obszarze aż 1.731 z 1.896 dworców, przy których zatrzymywały się pociągi i przebywali podróżni (91,3%). Profesjonalną, bezpośrednią ochronę zorganizowała jedynie na 165 dworcach, w tym na obszarze 92 (50%) dworców o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego¹⁰. Tylko 88 dworców, na obszarze których przebywali podróżni (4,6%), objęto monitoringiem wizyjnym (str. 45).

PKP S.A. nie podjęła również skutecznych działań mających na celu wyeliminowanie pobytu osób niepożądanych na obszarze kolejowym. Nie przeprowadzała kompleksowych i systematycznych analiz stanu bezpieczeństwa na dworcach. Spółki nie podejmowały działań zapewniających utrzymanie składników infrastruktury dworcowej w należytym stanie technicznym, stwarzającym pasażerom bezpieczne warunki pobytu i przemieszczania się (o czym w pkt 2.2.1 Syntezy). Nie w pełni realizowały także wnioski o objęcie wszystkich obiektów dworcowych obowiązkowymi rocznymi i pięcioletnimi przeglądami technicznymi. Nie przeprowadzono takich przeglądów w 91 obiektach z 265 objętych oględzinami (str. 46-47, 15-19, 22, 28-30).

W rezultacie, nie uległ poprawie stan bezpieczeństwa pasażerów na dworcach. Liczba przestępstw popełnionych w tym obszarze zmalała wprawdzie z 4.083 w 2006 r. do 3.430 w 2007 r., jednak skala odnotowanych zdarzeń negatywnych jest niepokojąca. Zanotowano bowiem znaczny wzrost liczby wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym, z 68.771 w 2006 r. do 78.158 w 2007 r. Należy przy tym zauważyć, że nie jest znana rzeczywista skala czynów karalnych, bowiem z różnych przyczyn podróżni często nie zgłaszali ich popełnienia (str. 48).

⁸ Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (MP. Nr 50, poz. 475).

⁹ Kontrolą objęto wówczas okres od 2005 r. do połowy 2006 r. Informacja o wynikach tej kontroli została zaprezentowana w listopadzie 2007 r. – patrz przypis nr 2. W niniejszej kontroli dokonano oceny realizacji wniosków pokontrolnych dotyczących bezpośrednio ochrony pasażerów na dworcach i w pociągach, w ramach ogólnie pojętego przygotowania do obsługi pasażerów.

¹⁰ Na dworcach, na których odprawiano powyżej 300 tys. pasażerów rocznie.

2.2.9. Również kolejowi przewoźnicy pasażerscy nierzetelnie realizowali wnioski pokontrolne związane z zapewnieniem porządku i bezpieczeństwa pasażerów w pociągach. Kierownictwa spółek przewozowych nie egzekwowały od personelu bezpośrednio odpowiedzialnego za obsługę pasażerów i przygotowanie pociągów do drogi, należytego wykonywania obowiązków służbowych. W rezultacie, składy pociągowe były niewłaściwie przygotowane do przewozu pasażerów, pod względem techniczno-eksploatacyjnym i sanitarnym, na co wskazują wyniki kontroli przeprowadzonych w 31 z 33 składów pociagowych (93,9%). Drużyny konduktorskie natomiast tolerowały naruszanie przez pasażerów przepisów porządkowych w pociągach (w 10 pociągach – tj. 30,3% składów objętych kontrolą). Spółki przewozowe w niedostatecznym zakresie modernizowały posiadany park wagonowy, pod kątem poprawy bezpieczeństwa podróżnych, na co wpływ miała ich trudna sytuacja finansowa. Modernizacją do końca 2007 r. objęto jedynie 9,9% taboru (str. 47-48).

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Ustalenia kontroli dowiodły, że przygotowanie dworców kolejowych do obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych, nie było traktowane jako zadanie priorytetowe, zarówno przez zarządców kolejowej infrastruktury dworcowej jak i przez kolejowych przewoźników pasażerskich.

Biorąc pod uwagę skalę zjawiska, jak również fakt, iż ubieganie się o środki pomocowe na modernizację infrastruktury kolejowej uwarunkowane jest koniecznością wyeliminowania barier architektonicznych w dostępie do transportu kolejowego, NIK dostrzega potrzebę:

- zainicjowania przez ministra właściwego do spraw transportu - w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zabezpieczenia społecznego i Pełnomocnikiem do Spraw Osób Niepełnosprawnych - programu rządowego zapewniającego kompleksowe rozwiązanie problemu dostępu osób niepełnosprawnych do infrastruktury dworcowej i środków kolejowej komunikacji publicznej.

Niezależnie od powyższego niezbędne jest, zdaniem NIK, zapewnienie przez zarządców kolejowej infrastruktury dworcowej tj. PKP S.A. i PKP PLK S.A.:

- stałej i efektywnej współpracy w zakresie jej utrzymania w należyтым stanie technicznym i estetycznym oraz
- wdrożenie pełnej współpracy pomiędzy zarządcami kolejowej infrastruktury dworcowej z pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi, a także innymi podmiotami prowadzącymi działalność na obszarze dworców w zakresie przygotowania obiektów dworcowych do obsługi pasażerów pod względem funkcjonalnym.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Uwarunkowania prawne

Działem administracji rządowej „transport” kieruje Minister Infrastruktury. Przepis ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej¹¹ stanowi, że do właściwości tego ministra należą m.in. sprawy funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, w tym – budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony kolei, a także przewozu osób i rzeczy środkami transportu kolejowego (art. 27 ust. 1).

Zasady zarządzania, utrzymania i korzystania z infrastruktury kolejowej (w tym infrastruktury dworców kolejowych), określone są w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹². Zgodnie z art. 4 pkt 1 tej ustawy, infrastrukturę kolejową stanowią linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do obsługi przewozu osób i rzeczy. Zarządcą infrastruktury w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym jest podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie (art. 4 pkt 7).

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach (art. 58 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym). Ponadto przewoźnik, na podstawie ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe¹³, jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi (art. 14 ust. 1). Powinien także podejmować działania ułatwiające korzystanie ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich (art. 14 ust. 2). Sprawy porządku na obszarze kolejowym do dnia 29 grudnia 2004 r. regulowały przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2001 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych. Od dnia 30 grudnia 2004 r. sprawy te szczegółowo regulują przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach

¹¹ Tj. Dz. U. 2007 r. Nr 65, poz. 437.

¹² Tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 – zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

¹³ Tj. z 2000 r. Dz. U. Nr 50, poz. 601 ze zm. – zwana „ustawą Prawo przewozowe”.

i innych pojazdach kolejowych¹⁴. Przepisy te określają szczegółowo czynności, których dokonywanie na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych jest zabronione.

Dworce kolejowe, jako obiekty budowlane, podlegają normom prawnym, w zakresie m.in. budowy i utrzymywania, zawartym w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹⁵. Obiekt budowlany należy użytkować m.in. w sposób zgodny z jego przeznaczeniem oraz utrzymać w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej (art. 5 ust. 2). Budynki dworców kolejowych oraz budowle kolejowe podlegają okresowym przeglądom i kontroli (kontrola roczne i pięcioletnie – art. 62 ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 1a).

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. wydanym na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo budowlane¹⁶. Budynki dworcowe, według § 3 pkt 6 tego rozporządzenia są budynkami użyteczności publicznej. W rozporządzeniu określono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki dworcowe, w odniesieniu m.in. do potrzeb osób niepełnosprawnych. W przepisach przejściowych tego rozporządzenia ustalono, że jego przepisów nie stosuje się do obiektów, gdy przed jego wejściem w życie (dnia 16 grudnia 2002 r.) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego i wniosek ten został opracowany na podstawie dotychczasowych przepisów oraz gdy zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę (§ 330).

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r.¹⁷. W rozporządzeniu tym określono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, w odniesieniu m.in. do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przepisów powyższego rozporządzenia nie stosuje się do budowali kolejowych istniejących przed wejściem w życie tego rozporządzenia (dnia 15 stycznia 1999 r.) oraz w stosunku do których przed tym dniem została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub został złożony wniosek o jej wydanie (§ 137 ust. 1), z zastrzeżeniem określonym w § 137 ust. 2, stanowiącym, że przepisy te stosuje się w przypadku modernizacji budowli kolejowych.

¹⁴ Dz. U. z 2004 r. Nr 264, poz. 2637.

¹⁵ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane – tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.

¹⁶ Dz. U. z 2002 r. Nr 75 poz. 690 ze zm.

¹⁷ Dz. U. z 1998 r. Nr 151 poz. 987. Niniejsza Informacja odnosi się do stanu technicznego i utrzymania budowli kolejowych leżących w obrębie obiektów dworcowych, w tym: peronów i posadowionych na nich wiat, przejść podziemnych i kładek dla pieszych.

Prawa osób niepełnosprawnych gwarantuje Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.¹⁸. Zgodnie z art. 69 Konstytucji, osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą (np. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz ustawą o świadczeniach rodzinnych), pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 sierpnia 1997 r. uchwalił „Kartę Praw Osób Niepełnosprawnych”¹⁹, w której uznał prawo osób niepełnosprawnych m.in. do: dostępu do usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, życia w środowisku bez barier funkcjonalnych, w tym swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu.

Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych²⁰ stanowi, że rehabilitacja społeczna, mająca na celu umożliwienie osobom niepełnosprawnym uczestnictwo w życiu społecznym, realizowana jest m.in. przez likwidację barier w komunikowaniu się, w tym w szczególności barier architektonicznych i transportowych (art. 9). Wykonywanie zadań wynikających z tej ustawy nadzoruje Pełnomocnik Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, będący sekretarzem stanu w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego (art. 34 ust. 1). Nadzór ten jest wykonywany m.in. przez koordynację realizacji zadań wynikających z ustawy (art. 34 ust. 2 pkt 1). Zadaniem Pełnomocnika jest inicjowanie działań zmierzających do ograniczenia skutków niepełnosprawności i barier utrudniających osobom niepełnosprawnym funkcjonowanie w społeczeństwie (art. 34 ust. 6 pkt 4).

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Podstawowymi podmiotami, na których ciążyą zadania związane z przygotowaniem infrastruktury kolejowej i jej utrzymaniem oraz realizującymi kolejowe przewozy pasażerskie, są spółki działające w ramach Grupy PKP. Spółki te powstały w wyniku przekształcenia p.p. Polskie Koleje Państwowe²¹, przeprowadzonego przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”²².

¹⁸ Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.

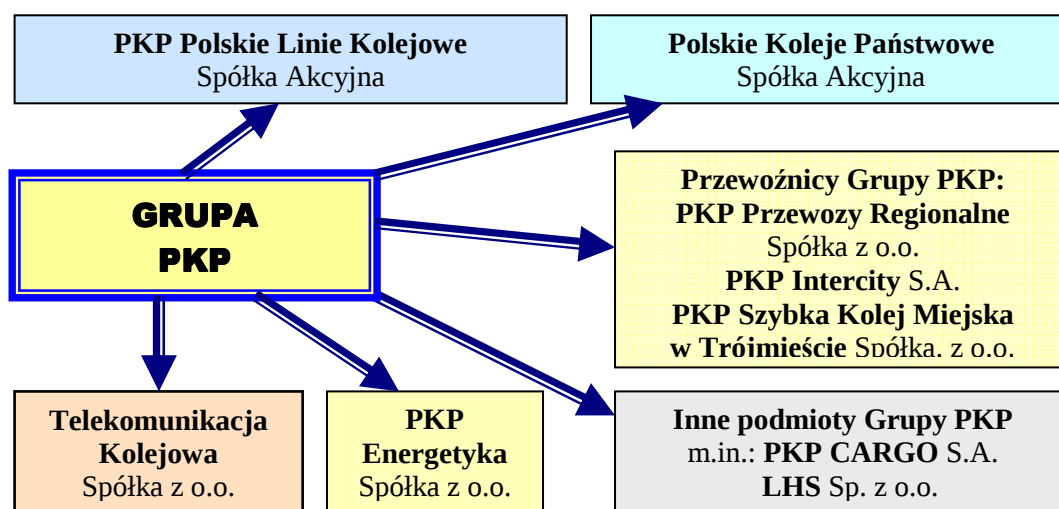
¹⁹ Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. Nr 50, poz. 475). Uchwała nie jest normą bezwzględnie obowiązującą.

²⁰ Tj. Dz. U. z 2008 r. Nr 14, poz. 92. Ustawa zwana jest dalej „ustawą o rehabilitacji osób niepełnosprawnych”.

²¹ Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe działały na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 1989 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 1989 r., Nr 26, poz. 138 ze zm.).

²² Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 ze zm. Ustawa, zwana dalej „ustawą o restrukturyzacji”, weszła w życie – co do zasady – z dniem 27 października 2000 r. Z powyższą datą utraciła moc ustawa o p.p. PKP, z tym, że jej przepisy miały zastosowanie do p.p. PKP do dnia jego wykreślenia z rejestru przedsiębiorstw państwowych. Przekształcenie nastąpiło aktem notarialnym z dnia 1 grudnia 2000 r.

Przedsiębiorstwo PKP zostało przekształcone w spółkę o nazwie Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna – PKP S.A., której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa. Na podstawie art. 5 tej ustawy, Skarb Państwa reprezentuje w PKP S.A. minister właściwy do spraw transportu. Przepisy ustawy o restrukturyzacji zobowiązały PKP S.A. do utworzenia spółki zarządzającej liniami kolejowymi, pod nazwą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” – PKP PLK S.A. i spółek przewozowych oraz do ich wyposażenia w niezbędne do prowadzenia działalności składniki mienia. Spółki kolejowe utworzone przez PKP S.A., działające w Grupie PKP, obrazuje schemat:



PKP S.A. jest największym zarządcą infrastruktury dworcowej w Polsce. Spółka zarządza 1134 czynnymi dworcami kolejowymi oraz 762 dworcami wyłączonymi z eksploatacji, przy których zatrzymują się pociągi pasażerskie²³. Dworcami bezpośrednio zarządzają jej jednostki organizacyjne, w tym Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie zarządza 72 dworcami o strategicznym znaczeniu dla transportu kolejowego w Polsce²⁴. Pozostałymi 1824 dworcami bezpośrednio zarządza 11 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami, z siedzibami w: Warszawie, Olsztynie, Gdańsku, Szczecinie, Poznaniu, Wrocławiu, Krakowie, Katowicach, Lublinie, Bydgoszczy i Łodzi.

PKP PLK S.A. jest największym zarządcą kolejowej infrastruktury liniowej w Polsce. Spółka ta zarządza infrastrukturą biorącą udział w odprawie podróżnych, w tym: peronami i naniesionym na nie wyposażeniem służącym podróżnym, kładkami, tunelami i przejściami przez układy torowe. Bezpośrednio infrastrukturą tą zarządza 27 zakładów linii kolejowych podległych zarządowi tej spółki.

²³ Według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r. Funkcję zarządcy kolejową infrastrukturą dworcową (budynki i tereny przyległe) PKP S.A. pełni na podstawie przepisu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym.

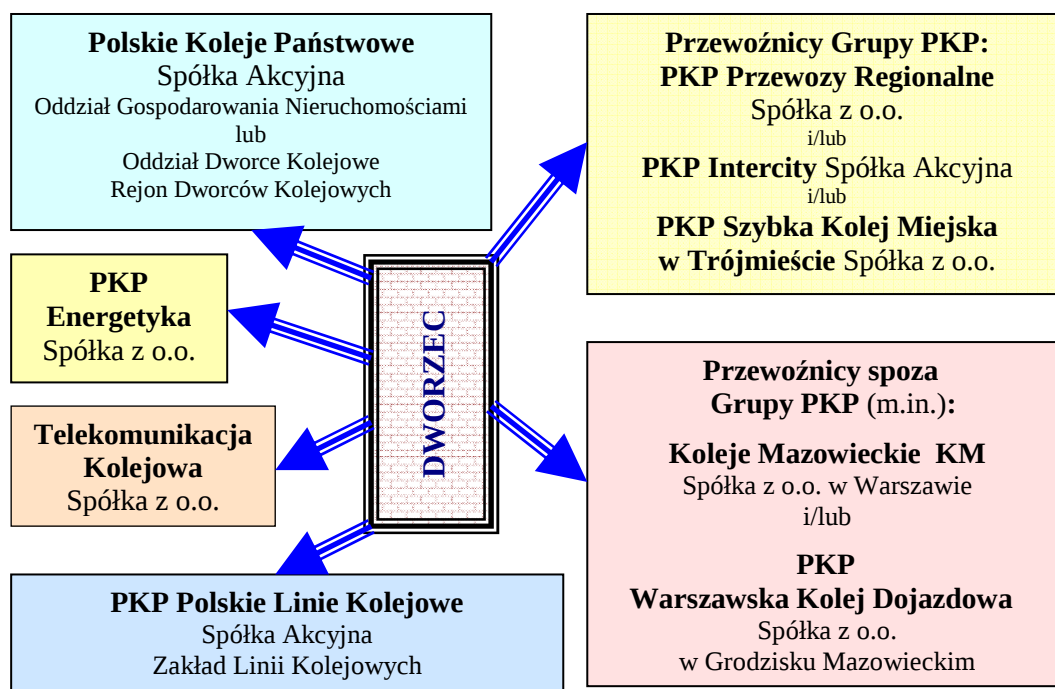
²⁴ Oddziałowi Dworce Kolejowe podlega 6 Rejonów Dworców, w tym w: Warszawie, Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach i Krakowie. Definicja dworców o znaczeniu strategicznym – patrz załącznik nr 5.3 do Informacji.

W Grupie PKP funkcjonuje trzech przewoźników pasażerskich²⁵. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PKP Przewozy Regionalne) realizuje przewozy regionalne i międzyregionalne. W listopadzie 2007 r. spółka uruchamiała średniodobowo 2649 pociągów, w tym 2428 pociągów międzyregionalnych. W I półroczu 2007 r. spółka przewiozła 81,7 mln pasażerów. PKP Intercity S.A. (PKP Intercity) realizuje przewozy krajowe i międzynarodowe pociągami kwalifikowanymi (np. eurocity). W 2007 r. spółka uruchamiała średniodobowo 149 pociągów. Spółka prognozowała przewiezienie w 2007 r. około 11,6 mln pasażerów.

Przewozy pasażerskie realizują również spółki spoza Grupy PKP, w tym m.in.²⁶: Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. (Koleje Mazowieckie) i PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (PKP WKD).

Spółka Koleje Mazowieckie w 2007 r. uruchamiała średniodobowo 558 pociągów. W I półroczu 2007 r. spółka przewiozła 20,4 mln pasażerów²⁷. Spółka PKP WKD w I półroczu 2007 r. uruchamiała średniodobowo 118 pociągów²⁸ i przewiozła w tym okresie 3,4 mln pasażerów.

W wyniku restrukturyzacji PKP, od 2 do 6 spółek prowadziło na obszarze dworców kolejowych działalność związaną z obsługą pasażerów, w tym przede wszystkim PKP S.A. i PKP PLK S.A. Funkcjonowanie spółek na dworcach obrazuje schemat:



²⁵ Według stanu na 29 lutego 2008 r. Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. nie została objęta kontrolą.

²⁶ Przewozy pasażerskie wykonuje również spółka Szybka Kolej Miejska w Warszawie (nie objęta kontrolą).

²⁷ Spółka Koleje Mazowieckie rozpoczęła działalność przewozową w obszarze Województwa Mazowieckiego od dnia 1 stycznia 2005 r. Od dnia 8 stycznia 2008 r. spółka jest własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Uprzednio większościowe udziały w tej spółce posiadała PKP S.A.

²⁸ Udziały od PKP S.A. z dniem 27 września 2007 r. przejęły: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego – 73% oraz gminy: Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Podkowa Leśna, Milanówek, Brwinów i Michałowice – łącznie 27%. Uprzednio udziały większościowe posiadała PKP S.A.

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Stan techniczny i przygotowanie budynków dworcowych do obsługi pasażerów

3.2.1.1. NIK negatywnie ocenia stan techniczny i przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych²⁹ do obsługi pasażerów. Około 65% z 233 skontrolowanych w okresie listopad 2007 r. – luty 2008 r. czynnych dworców kolejowych było w złym stanie technicznym i estetycznym, w tym blisko 54% dworców, zarządzanych przez PKP S.A., odprawiających rocznie powyżej 1 mln pasażerów. Aż 207 (88,4%) z tych obiektów nie spełniało co najmniej 80% podstawowych wymogów ogólnie – eksploatacyjnych, stanowiących o ich przygotowaniu do obsługi pasażerów³⁰.

Wskazują na to wyniki oględzin stanu technicznego i utrzymania budynków dworcowych, przeprowadzonych w 223 dworcach czynnych, w tym w 101 dworcach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego³¹. I tak np.:

- elewacja zewnętrzna 69 budynków (30,5% skontrolowanych dworców) posiadała widoczne uszkodzenia, w tym m.in. powłok malarskich i tynków (złuszczenia, przebarwienia, ubytki, pęknięcia, zacieki, odrapania farby, zawilgocenia) – przykładowo: w 9 z 11 obiektach, zarządzanych przez Oddział GN w Olsztynie i 4 z 6 dworców o znaczeniu strategicznym dla kolei w Polsce³², zarządzanych przez Rejon DK w Katowicach (Katowice, Gliwice, Tychy i Żywiec). W 146 budynkach (65,5%) elewacja zewnętrzna była w złym stanie estetycznym (brudne ściany i sufity, grafitti);
- elewacja wewnętrzna 37 budynków (16,6%) posiadała uszkodzenia (odpryski, złuszczenia malatury, zacieki, ślady po zdemontowanych urządzeniach i wyposażeniu wnętrza), a w 117 budynkach (52,5%) była w złym stanie estetycznym (brudna, pomazana grafitti). Stwierdzono to m.in. w 9 z 18 skontrolowanych obiektach, zarządzanych przez Oddział GN we Wrocławiu oraz w 11 z 21 objętych kontrolą dworcach Oddziału GN w Krakowie (w obszarze województwa podkarpackiego). W bardzo złym stanie technicznym i estetycznym była elewacja wewnętrzna wszystkich skontrolowanych dworców strategicznych (6), zarządzanych przez Rejon DK w Katowicach (w tym głównie: Katowice, Gliwice i Żywiec³³), w których ponadto uszkodzone były posadzki (popękane, wytarte, z ubytkami). W podobnym stanie były posadzki połowy z 8 skontrolowanych dworców Rejonu DK w Gdańsku (Gdynia Gł. Osobowa, Olsztyn Gł., Malbork i Elbląg) i połowy dworców zarządzanych przez Rejon DK we Wrocławiu (Wrocław Gł. i Jelenia Góra);

²⁹ Obiekty te zwane są dalej „dworcami”, „obiektami” lub „obiektami dworcowymi”.

³⁰ Kryteria oceny przygotowania ogólnie - eksploatacyjnego dworców kolejowych do obsługi pasażerów i wynika badań ich spełniania określone są w załączniku nr 5.7 do **Informacji**. Wyniki badań stopnia niedostosowania każdego z poddanych oględzinom dworców do obsługi pasażerów określone są w załączniku nr 5.6 do **Informacji**.

³¹ Kontrolą objęto 101 dworców tego rodzaju, ze 184 ogółem (54,9%). Kontrolą objęto również 163 dworce kolejowe o małym zaężeniu ruchu pasażerskiego, w tym 122 dworce czynne.

³² Dworce te dalej zwane są „dworcami strategicznymi”. Dworcami tymi, w liczbie 72 (według stanu na koniec 2007 r.), zarządzał Oddział DK w Warszawie.

³³ Na dworcu w Żywcu na elewacji holu kasowego widniały ślady po zlikwidowanych punktach handlowych.

- w 85 budynkach (38,1%) stolarka budowlana była uszkodzona. Stwierdzono poważne jej uszkodzenia m.in. na 2 z 3 dworcach strategicznych, zarządzanych przez Rejon DK w Poznaniu (Leszno i Ostrów Wielkopolski) oraz 8 z 12 dworcach strategicznych, zarządzanych przez Rejon DK w Gdańsku (m.in. Gdynia Gł. Osobowa, Elbląg, Malbork, Olsztyn Gł., Bydgoszcz Gł. i Włocławek);
- w 38 budynkach (17%) niekompletne było oszklenie (np. na dworcu w Gliwicach i Katowicach 10% powierzchni oszkłonej). W 44 obiektach (19,7%) występowały usterki w oświetleniu wewnątrz. Przykładowo w pomieszczeniach połowy z 6 objętych kontrolą dworców Rejonu DK w Katowicach, uszkodzonych było od 30 do 40% punktów świetlnych (na dworcach: Katowice, Bielsko Biała i Gliwice)³⁴;
- w 103 obiektach dworcowych (46,2%) nie było węzłów sanitarnych bądź dostępu do nich³⁵.

Blisko połowa skontrolowanych dworców kolejowych nie była w pełni przygotowana do obsługi pasażerów. Było to wynikiem m.in. niedostatecznej współpracy kierownictw Oddziału DK i Oddziałów GN z przewoźnikami pasażerskimi i kierownictwami Zakładów LK, zarządzających dworcową infrastrukturą liniową. Kontrole na dworcach wykazały m.in. że:

- w 40 budynkach dworcowych nie było zorganizowanych miejsc odpoczynku i oczekiwania na połączenia kolejowe dla pasażera. Przykładowo: poczekalnie zorganizowane były jedynie w 2 z 15 obiektach, zarządzanych przez Oddział GN w Katowicach. We wszystkich 17 skontrolowanych czynnych obiektach, w obszarze województwa podlaskiego i mazowieckiego, zarządzanych przez Oddział GN w Warszawie, były wprowadzone poczekalnie, lecz w 10 z tych dworców zamykano je wraz z kasami biletowymi. Na 9 dworcach, w godzinach ich zamknięcia zatrzymywały się pociągi pasażerskie (nawet 12 pociągów w przypadku Szepietowa);
- na żadnym dworcu nie zorganizowano pomieszczenia dla matek z małymi dziećmi (w tym karmiących). Do rzadkości należały przypadki zorganizowania świetlic dla młodzieży szkolnej (funkcjonowały one np. na dworcach w Rybniku i Żywcu);
- w telefony stacjonarne nie zostało wyposażonych 69 dworców (27,3%);
- w 67 dworcach nie funkcjonowały przechowalnie bagażu (66,3%);
- w 112 skontrolowanych obiektach o mniejszym natężeniu ruchu pasażerskiego (91,8%), nie było tablic informujących o rozkładzie jazdy bądź były one nieczytelne lub niekompletne;
- w 38 obiektach (17%)³⁶ stwierdzono niesprawny system nagłośnienia, w wyniku czego komunikaty w ogóle nie były emitowane bądź nie były dobrze słyszalne;
- aż 68 dworców (30,5%) niedostatecznie oznakowano tablicą informacyjną z nazwą dworca, widoczną z zewnątrz. Dotyczyło to np. 11 z 14 dworców strategicznych, zarządzanych przez Rejon DK w Warszawie (np. Warszawa Ochota) i połowy (4) dworców Oddziału GN w Krakowie (np. Wieliczka Rynek);
- aż w 136 skontrolowanych obiektach (61%) zarządca nie wywiesił informacji o możliwości składania skarg i wniosków. Braki te stwierdzono m.in. na 10 z 15 dworcach zarządzanych przez Oddział GN w Katowicach. Stwierdzono również braki w oznakowaniu 38 dworców (17%) adresem i telefonem zarządcy;

³⁴ Niesprawności takie ujawniono w obiektach dworcowych zarządzanych przez Rejony DK w: Warszawie, Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu i Katowicach oraz przez wszystkie 11 skontrolowanych Oddziałów GN.

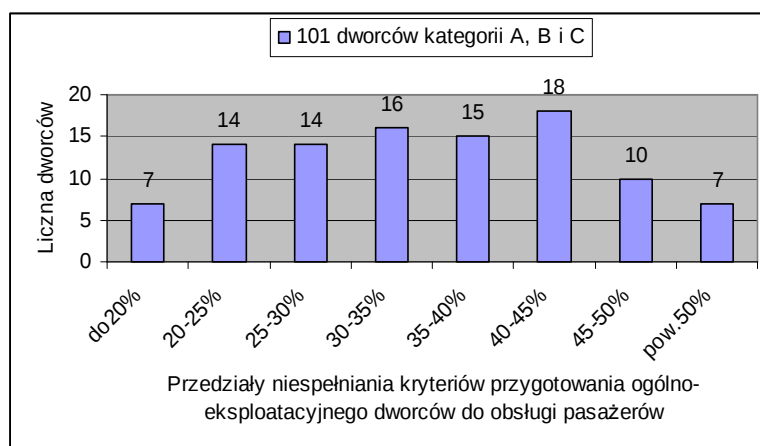
³⁵ O czym w pkt 3.2.3. niniejszej **Informacji**.

³⁶ Były to obiekty zarządzane przez Rejon DK w Warszawie oraz Oddziały GN w: Warszawie, Poznaniu, Katowicach, Bydgoszczy, Krakowie, Wrocławiu, Olsztynie i Szczecinie.

- braki w oznakowaniu kas biletowych logo przewoźnika, telefonem i adresem, pod którym można złożyć reklamację oraz zakresem świadczonych usług, stwierdzono w co najmniej 39 skontrolowanych obiektach (17,5%);
- prawie co drugi obiekt o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego, nie był oznakowany kompleksowo znakami informującymi o możliwości skorzystania z określonych usług lub miejsc i o drodze dojścia do nich³⁷ bądź oznakowany był w sposób dezinformujący pasażerów. Na przykład: w przejściu podziemnym dworca Bydgoszcz Gł. tablica informacyjna wskazywała drogę dojścia do punktu medycznego, placówki pocztowej i biura rzeczy znalezionych, podczas gdy na terenie dworca takich placówek nie było;
- aż w 195 skontrolowanych obiektach (87,4%) w bardzo złym stanie były drogi dojścia z terenów przydworcowych do budynków i peronów. W ich ciągach istniały bariery utrudniające swobodne i bezpieczne przemieszczanie się pasażerów, w tym nie tylko osób niepełnosprawnych³⁸. Wśród tych barier najczęściej występowały: strome, nierówne i wyszczerbione schody bez poręczy, chodniki z nierównościami, progi. Przykładowo: największe zagrożenie dla pasażerów, ze względu na zły stan techniczny konstrukcji, stanowiła kładka wejścia na dworzec w Katowicach. Dużej sprawności fizycznej wymagało pokonanie schodów prowadzących w kierunku peronów w Mordach Miasto, Piotrkowie Trybunalskim i Zgierzu Płn. (zarządzanych przez Oddziały GN w Warszawie i w Łodzi).

Najgorzej prezentowały się, pod względem przygotowania technicznego i ogólnie-eksploatacyjnego dworce: Łódź Żabieniec, Wrocław Kuźniki, Oława i Wołów, a przede wszystkim dworce strategiczne: Katowice, Gliwice, Tychy oraz dworce stołeczne, w tym głównie: Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

Liczbę dworców o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego, niespełniających kryteriów przygotowania ogólnie-eksploatacyjnego do obsługi pasażerów, obrazuje wykres³⁹:

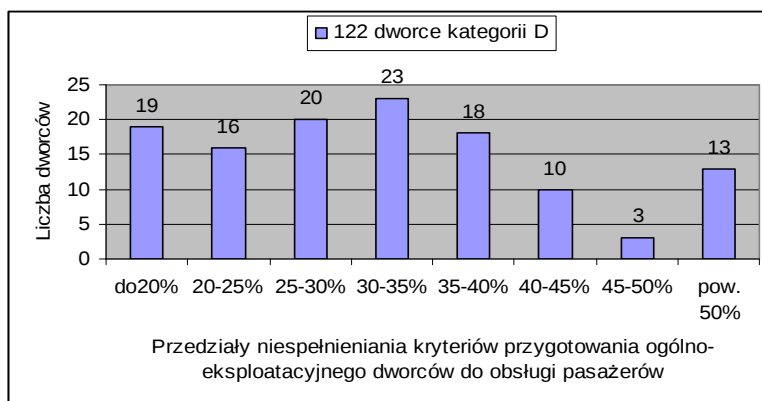


Liczbę dworców o małym natężeniu ruchu pasażerskiego, niespełniających kryteriów przygotowania ogólnie-eksploatacyjnego do obsługi pasażerów, obrazuje wykres⁴⁰:

³⁷ Usterki w tym zakresie występowały również na dworcach o małym natężeniu ruchu pasażerskiego. Przykładowo: stwierdzono ich występowanie na obszarze 9 z 13 małych dworców znajdujących się na obszarze województwa podkarpackiego.

³⁸ Patrz załącznik nr 5.8 do **Informacji** – poz. 10.

³⁹ Przeprowadzona przez NIK klasyfikacja obiektów, dla realizacji celu kontroli, objęła przygotowanie budynku dworcowego i dworcową infrastrukturę liniową oraz punkty kasowe do obsługi pasażerów i stan czystości obszarów dworcowych. Wykres opracowany przez NIK na podstawie wyników powyższej klasyfikacji.



Nie wszystkie skontrolowane obiekty NIK oceniła negatywnie. Tylko nieliczne dworce były w dobrym stanie technicznym i w związku z tym były dobrze przygotowane pod względem ogólnieksplatacyjnym do obsługi pasażerów. Należały do nich dworce: Swarzędz, Kołobrzeg, Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Grybów, Oświęcim, Gorlice Zagórzany (z 223 objętych oględzinami dworców czynnych), a także dworce w Lublinie, Kielcach i Białymstoku (pozytywnie ocenione przez biegłych NIK).

Kierownictwa Oddziału DK i wszystkich 11 oddziałów gospodarowania nieruchomościami nie dbały również o właściwe przygotowanie dworców do obsługi pasażerów w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej (np. pożaru). Oględziny 223 dworców czynnych wykazały w tym zakresie, że:

- na 85 dworcach (38,1%) nie były oznakowane drogi ewakuacyjne⁴¹, a w 87 obiektach (39%) nie były wywieszone instrukcje przeciwpożarowe i telefony alarmowe⁴²,
- na 183 (82,1%) dworcach nie było m.in. gaśnic i wyposażenia hydrantów, bądź sprzęt ten składowany był w miejscach, do których dostęp był utrudniony lub niemożliwy,
- dla 49 dworców (48,5%) ze 101 obiektów o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego nie zostały opracowane instrukcje bezpieczeństwa pożarowego⁴³, zawierające m.in. plany ewakuacyjne i rozmieszczenia sprzętu ppoż. Dokumentu tego nie opracowano dla 75 dworców o małym natężeniu ruchu pasażerskiego, dla których był on wymagany. Przykładowo Oddział GN w Bydgoszczy nie opracował takich instrukcji dla 14 z 15 dworców, Oddział GN w Olsztynie dla 10 z 11 dworców, a Oddział GN w Lublinie dla 29 z 41 obiektów.

Niewłaściwe przygotowanie kontrolowanych dworców, pod względem zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, potwierdziły wyniki kontroli, przeprowadzonych z inicjatywy NIK przez Państwową Straż Pożarną⁴⁴.

⁴⁰ Patrz przypis nr 39.

⁴¹ Obowiązek określony w § 4 ust. 2 pkt 4 lit a Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2006 r. Nr 80, poz. 563).

⁴² Obowiązek określony w § 4 ust. 2 pkt 3 ww. rozporządzenia.

⁴³ Opracowanie takiej instrukcji obowiązuje w przypadku, gdy kubatura dworca (łącznie lub wydzielonych pomieszczeń) przekracza 1000m sześć. Wymóg opracowania instrukcji określony jest w § 6 ust. 1 i 4 ww. rozporządzenia.

⁴⁴ Patrz pkt 4.2.2 i 4.2.3. niniejszej **Informacji**. Komendanci wojewódzcy PSP oraz Komendant Miejski PSP dla m. st. Warszawy podjęli działania kontrolne, w tym na dworcach wskazanych przez Delegatury NIK w: Bydgoszczy, Poznaniu, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Szczecinie, Olsztynie (wystąpienia do dwóch komendantów wojewódzkich PSP), Warszawie, Białymstoku i Rzeszowie.

Do dnia 30 czerwca 2008 r. czterech Komendantów Wojewódzkich Państwowej Straży Pożarnej⁴⁵ poinformowało NIK, że w wyniku kontroli zostało wydanych 114 decyzji administracyjnych nakazujących usunięcie 525 nieprawidłowości, stwierdzonych na 109 z ogółem 121 skontrolowanych dworcach. Na przykład: Kujawsko-Pomorski Komendant WPSP poinformował NIK o wydaniu 19 decyzji dotyczących 18 dworców, w tym dworca Bydgoszcz Główna (stwierdzono 13 różnego rodzaju nieprawidłowości).

Stan techniczny i estetyczny oraz przygotowanie eksploatacyjne budynków dworcowych i ich otoczenia, obrazują zdjęcia od nr 1 do nr 32, zawarte w załączniku nr 5.9 do niniejszej Informacji.

3.2.1.2. Negatywny wpływ na działania Spółki w zakresie technicznego i funkcjonalnego przygotowania dworców kolejowych do obsługi pasażerów, zwłaszcza w latach 2001 - 2003, miały okoliczności towarzyszące przekształceniu p.p. Polskie Koleje Państwowe w PKP S.A.⁴⁶.

W wyniku komercjalizacji p.p. PKP, PKP S.A. wstąpiła we wszystkie stosunki prawne, których przedmiotem było p.p. PKP⁴⁷. Spółka przejęła, w ramach tego przekształcenia, poza majątkiem trwałym (obejmującym m.in. budynki dworcowe) – również zobowiązania finansowe z lat poprzedzających komercjalizację, w tym całość zadłużenia zlikwidowanego przedsiębiorstwa. W rezultacie, w latach 2001 – 2003 Spółka wykazywała znaczną stratę netto z działalności, sięgającą w końcu 2003 r. blisko 700 mln zł⁴⁸. Rzutowało to negatywnie na możliwość inwestowania środków własnych w odnowienie i rozwój infrastruktury dworcowej, a także na jakość wykonywania powierzonych PKP S.A. zadań z zakresu utrzymania dworców kolejowych. Realizacja tych zadań wymagała bowiem bardzo wysokich nakładów, które Spółka ponosiła samodzielnie, pomimo pełnienia przez dworce roli służebnej – w tym m.in. funkcji publicznej⁴⁹ związanej z wykonywaniem przewozów pasażerskich.

Trudna sytuacja finansowa Spółki powodowała, że podejmowane przez nią działania w zakresie technicznego, estetycznego i funkcjonalnego przygotowania zarządzanych dworców do obsługi pasażerów, były niedostateczne. Działania te zapewniały co najwyżej utrzymanie dworców w stanie niepogorszonym. W wyniku zaległości w remontach i utrzymaniu bieżącym, infrastruktura dworcowa nie była przystosowana do obsługi pasażerów, ulegając – wprawdzie powolnej – lecz postępującej degradacji⁵⁰.

⁴⁵ Kujawsko-Pomorski, Śląski, Wielkopolski i Małopolski Komendant Wojewódzki PSP. Śląski Komendant WPSP poinformował NIK o wydaniu 44 decyzji dotyczących 39 dworców (200 nieprawidłowości), zaś Wielkopolski Komendant WPSP o wydaniu 47 decyzji dotyczących 39 dworców (230 nieprawidłowości).

⁴⁶ Zmiany te zostały dokonane w końcu 2000 r. na podstawie przepisów ustawy o restrukturyzacji – patrz przypis nr 22.

⁴⁷ Nastąpiło to na podstawie przepisu art. 2 ust. 2 ustawy o restrukturyzacji – patrz przypis nr 22.

⁴⁸ PKP S.A. wykazała: w 2001 r. – stratę netto 2.906.159,4 tys. zł, w 2002 r. – stratę netto 885.612,8 tys. zł, w 2003 r. – stratę netto 696.074,7 tys. zł. Na Spółce ciążyły zobowiązania w wysokości ok. 7 mld zł m.in. z tytułu: odpraw emerytalnych, składek ubezpieczeniowych, spłat zobowiązań wobec dostawców usług, spłat zaciągniętych wcześniej kredytów bankowych.

⁴⁹ Według przepisu § 3 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.), budynek przeznaczony na potrzeby obsługi pasażerów w transporcie kolejowym jest budynkiem użyteczności publicznej.

⁵⁰ Przykładem niedostatecznego technicznego, estetycznego i sanitarnego utrzymania infrastruktury dworcowej jest obiekt w Węgierskiej Górze. W związku z jego złym stanem, Wójt Gminy Węgierska Góra skierował w marcu 2008 r. do Prokuratury Rejonowej w Żywcu zawiadomienie o przestępstwie, polegającym na (cyt.)

Z ustaleń kontroli wynika, że PKP S.A. w latach 2001 - 2003 objęła remontami głównymi jedynie niewielką część zarządzanych zasobów dworcowych. Miało to istotny wpływ na zły stan techniczny budynków dworcowych i otaczającej je infrastruktury dworcowej.

W 2001 r. Spółka objęła remontami głównymi 22 dworce, w 2002 r. – 18 obiektów, a w 2003 r. 48 obiektów dworcowych (tj. 3,2% dworców czynnych).

W wyniku poprawy sytuacji finansowej Spółki, spowodowanej przede wszystkim przeprowadzoną w 2004 r. restrukturyzacją finansową⁵¹, nastąpił w latach 2004 - 2006 wzrost liczby czynnych obiektów dworcowych, objętych remontami głównymi.

W 2004 r. Spółka objęła remontami głównymi 180 obiektów dworcowych (12,1% dworców czynnych), w 2005 r. – 189 obiektów (13,3%), w 2006 r. – 250 obiektów dworcowych (18,9%).

W 2007 r. Spółka prowadziła remonty główne tylko w 137 obiektach z 1134 dworców czynnych (tj. 12% obiektów czynnych)⁵². NIK zwraca uwagę, że obiekty objęte w latach 2005 - 2007 remontami głównymi stanowiły tylko 5-8% ogólnej liczby dworców, zarządzanych przez Spółkę. Podkreślenia wymaga również, że PKP S.A. nie przeprowadzała prac remontowych w kilkuset obiektach dworcowych wyłączonych z eksploatacji z przyczyn ekonomicznych lub technicznych⁵³, w tym zwłaszcza w obiektach, przy których nadal zatrzymywały się pociągi pasażerskie⁵⁴.

Dla zachowania ciągłości użytkowania dworców, Spółka przeprowadzała w latach 2005 - 2007 drobne prace remontowe i budowlane, obejmujące określone składniki infrastruktury dworcowej⁵⁵.

Prace remontowe o nieznacznym zakresie Spółka prowadziła w 2005 r. w 316 obiektach, przy których zatrzymywały się pociągi pasażerskie (13,7% ogółu obiektów). W latach 2006 - 2007 prace tego rodzaju prowadzone były odpowiednio w 359 (16,4%) i już tylko w 217 obiektach (19,1%).

Pomimo poprawy sytuacji finansowej Spółki, przeznaczala ona na remonty i bieżące utrzymanie infrastruktury dworcowej, w latach 2005 – 2007, środki finansowe nieadekwatne do potrzeb i mniejsze od zaplanowanych.

- W latach 2005 - 2006 r. Spółka zaplanowała wydatkowanie na powyższy cel odpowiednio 27.010,7 tys. zł oraz 40.388,2 tys. zł. Rzeczywiście poniesione nakłady na

„całkowitemu zaprzestaniu przez właściciela budynku dbania o należyte utrzymanie i użytkowanie obiektu, (...)”. Wójt tej Gminy skierował również, według właściwości, zawiadomienia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żywcu oraz Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Katowicach. Skierował również zawiadomienie do Komisariatu Policji w Węgierskiej Górze, w związku z popełnieniem wykroczenia, polegającego na nieutrzymywaniu w czystości i porządku terenu stacji. Stan tego obiektu ilustrują zdjęcia nr 11-14 w załączniku nr 5.9 do Informacji.

⁵¹ PKP S.A. w wyniku restrukturyzacji finansowej, polegającej na emisji papierów wartościowych, wykazywała zysk netto w: 2004 r. - 179.497,5 tys. zł, w 2005 r. - 109.915,7 tys. zł i w 2006 r. - 194.422,5 tys. zł.

⁵² Według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r.

⁵³ Według stanu na dzień 31 grudnia: 2005 r. – 882 obiekty, 2006 r. – 870 i 2007 r. – 762 obiekty.

⁵⁴ Według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r. – 721 obiektów dworcowych.

⁵⁵ Pracami remontowymi obejmowano m.in. poczekalnie, niewielkie hole kasowe lub pomieszczenia kas, podjazdy i parkingi – przy uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych.

remonty i utrzymanie budynków dworcowych były znacznie niższe od planowanych i wynosiły, w powyższym okresie odpowiednio: 4.497,8 tys. zł (16,7 % kwoty planowanej) oraz 17.512,2 tys. zł (43,4%).

- W 2007 r. Spółka zaplanowała wydatkowanie na remonty i bieżące utrzymanie zarządzanych dworców środki finansowe w wysokości już tylko 29.081,4 tys. zł, tj. o 28% mniejsze niż w 2006 r. Spółka wydatkowała w 2007 r. na remonty i bieżące utrzymanie ogółem 22.226 tys. zł, tj. 76,4% zaplanowanej kwoty.

Podległe Zarządowi PKP S.A. kierownictwa wszystkich 11 skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami⁵⁶, wydatkowały w latach 2005 – 2007 nieznaczne kwoty na prace remontowe. Obejmowano nimi tylko nieliczne dworce, co nie sprzyjało poprawie ich walorów użytkowych i estetycznych.

- Oddział GN w Łodzi, zarządzający 93 dworcami, w latach 2005 - 2007 wydatkował na bieżące naprawy i remonty kwotę 1.865 tys. zł. Zauważalny był znaczny regres tych wydatków, z 825 tys. zł w 2005 r. i 722,2 tys. zł w 2006 r., aż do 317,8 tys. zł w 2007 r.

- Oddział GN w Warszawie, zarządzający 98 dworcami na terenie województwa podlaskiego, wydatkował w latach 2005 - 2007 na ten cel kwotę 445,1 tys. zł, w tym w 2005 r. jedynie 17,3 tys. zł. Ponad połowę wydatkowanej kwoty przeznaczył na remont jednego obiektu dworcowego w Sokółce, a w pozostałych obiektach prowadził jedynie drobne prace konserwacyjne.

Oddział GN w Olsztynie, zarządzający 107 dworcami, przeznaczył w latach 2005 - 2007 na prace remontowe ogółem 191,7 tys. zł. Objął nimi tylko 4 obiekty w 2005 r., 16 w 2006 r. i 6 obiektów w 2007 r.

Szczególne uwagę zwracają zaniechania kierownictwa Oddziału GN we Wrocławiu. W latach 2005 - 2007 Oddział ten nie przeprowadził żadnych prac remontowych w 7 obiektach⁵⁷ z 18 objętych kontrolą, mimo iż cztery z nich wymagały pilnych prac.

Relatywnie większe środki na remonty dworców kolejowych, choć również nieadekwatne do potrzeb, wydatkował podległy Zarządowi Spółki Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie, zarządzający 72 dworcami strategicznymi⁵⁸.

W 2005 r. Oddział DK wydatkował na prace remontowe prowadzone w 5 obiektach 749,3 tys. zł, w 2006 r. - kwotę 9.764,3 tys. zł na prace remontowe w 22 obiektach, a w 2007 r. 7.307,5 tys. zł na prace remontowe, obejmujące 16 obiektów.

Kierownictwo Oddziału DK nie dbało o rzetelne planowanie i realizację prac remontowych. W rezultacie działania Oddziału DK w powyższym zakresie nie przynosiły oczekiwanych efektów w postaci poprawy stanu technicznego, funkcjonalnego i estetycznego najważniejszych dworców w Polsce.

Oddział DK wykonał plan remontów na 2005 r. w 43%, przy czym z powyższych przyczyn nie została rozpoczęta realizacja 6 z 8 zaplanowanych zadań. W 2006 r.

⁵⁶ Kontrolą objęto działalność wszystkich 11 Oddziałów GN, funkcjonujących w PKP S.A., z siedzibami w: Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie, Gdańsku, Olsztynie, Bydgoszczy i Łodzi. Według regulaminów organizacyjnych oddziałów, do ich podstawowych zadań należało zarządzanie nieruchomościami kolejowymi, w tym posadowionymi na nich budynkami dworcowymi i prowadzenie prac w zakresie: bieżącego utrzymania, napraw i remontów, estetyzacji dworców oraz utrzymania czystości i porządku w obiektach dworcowych i ich otoczeniu.

⁵⁷ Dotyczyło to dworców: Lubań Śląski, Oleśnica, Wrocław Nadodrze, Wrocław Kuźniki, Polanica Zdrój, Brzeg Dolny i Wołów.

⁵⁸ Niniejszą kontrolą objęto działalność Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie (Oddziału DK) i wszystkich 6 podległych mu Rejonów Dworców Kolejowych (Rejonów DK), w tym w: Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Katowicach, Wrocławiu i Poznaniu.

Oddział zrealizował wprowadzić plan finansowy remontów już w 85,3%, nie oznaczało to jednak zdecydowanej poprawy stanu zarządzanej infrastruktury dworcowej, bowiem nie podjęto realizacji 18 z 40 zaplanowanych zadań⁵⁹. Podobnie było w 2007 r. – plan remontowy zrealizowano w 62,9%, lecz 5 z 21 zadań nie wykonano.

Szczególną uwagę zwraca nierzetelne przygotowanie prac remontowych na dworcu Warszawa Śródmieście i ich przeprowadzenie z naruszeniem przepisu art. 28 ust. 1 Prawa budowlanego⁶⁰.

W wyniku niewłaściwego zaplanowania prac, nakłady na remont tego obiektu zostały przekroczone o 2,8 mln zł. Wykonane prace nie poprawiały walorów technicznych, użytkowych i estetycznych obiektu. Zostały wykonane bez pozwolenia na budowę, czym zarządca naruszył powołany wyżej przepis Prawa budowlanego. I tak: dostosowane zostały do potrzeb osób niepełnosprawnych dwie toalety, bez zapewnienia dostępu do nich osobom przybywającym od strony miasta (ze względu na brak wind lub pochylni przyporęczowych), zdemontowano poręcze na schodach tunelu łączącego obiekt z dworcem Warszawa Centralna oraz zainstalowano w wyjściach z tuneli drzwi przesuwne, nie posiadające możliwości samoczynnego rozsuwania się i pozostawiania w pozycji otwartej, w przypadku zaistnienia pożaru. Przeprowadzone prace, ze względu na ich nieskorelowanie w czasie z przeprowadzanym później przez PKP PLK S.A. czyszczeniem tunelu linii średnicowej spowodowały, że stan estetyczny dworca uległ po remoncie pogorszeniu⁶¹. Prace remontowe zaplanowano z pominięciem naprawy izolacji stropowych, w wyniku czego – po upływie 10 miesięcy od zakończenia remontu, pojawiły się liczne przecieki ze stropu na perony nr: 1, 2 i 3. Przeprowadzenie powyższych prac z naruszeniem przepisów Prawa budowlanego i ppoż. potwierdził Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej m. st. Warszawy, po przeprowadzeniu kontroli tego obiektu⁶².

W ocenie NIK, poważnym zaniedbaniem, utrudniającym zarządzanie dworcami kolejowymi, stwarzającym dodatkowo zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów, było niewykonywanie przeglądów technicznych budynków dworcowych, wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego⁶³. I tak:

Kierownictwa 5 z 11 skontrolowanych oddziałów gospodarowania nieruchomościami⁶⁴ oraz Oddziału DK w Warszawie nie przeprowadziły w latach 2001-2007 wszystkich obowiązujących corocznych i 5 - letnich przeglądów technicznych budynków dworcowych. Wyniki oględzin 265 obiektów dworcowych wykazały zaniedbanie realizacji tego obowiązku aż w 40,9% skontrolowanych obiektów dworcowych (91).

3.2.1.3. Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd PKP S.A. – głównie w wyniku ograniczania prac remontowych i niedostatecznego bieżącego utrzymania budynków stacyjnych, spowodowanego brakiem środków finansowych – do dnia 31 grudnia 2007 r. zlikwidował 298 obiektów dworcowych i wyłączył

⁵⁹ W tym wszystkich zadań zaplanowanych przez Rejony DK w Gdańsku i Wrocławiu.

⁶⁰ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane – tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.

⁶¹ Pociągi zjeżdżające na dworzec z tunelu średnicowego zasysały kurz i brud pochodzący z czyszczenia ścian tunelu, który osiadał na dopiero co odnowionych elementach wystroju dworca.

⁶² Kontrola przeprowadzona na wniosek Delegatury NIK w Warszawie (patrz pkt 4.2.2 w **Informacji**). W wyniku tej kontroli, zwrócono m.in. uwagę na wykonanie prac, które w efekcie zagrażają bezpieczeństwu pasażerów, ze względu na ograniczenie przepustowości dróg ewakuacyjnych.

⁶³ Patrz przypis nr 60.

⁶⁴ Oddziały GN w: Warszawie, Gdańsku, Łodzi, Katowicach i Bydgoszczy.

z eksploatacji 837 obiektów przy nieczynnych liniach kolejowych. Wyłączył również do tego dnia 762 inne obiekty, funkcjonujące przy czynnych liniach kolejowych, na których prowadzona była komunikacja pasażerska.

Do dnia 31 grudnia 2007 r., 41 obiektów zostało całkowicie wyłączonych z eksploatacji, z powodu długoletnich zaniedbań w ich technicznym utrzymaniu. Brak działań zapobiegających degradacji technicznej tych obiektów stanowił naruszenie przepisu art. 5 ust 2 ustawy Prawo budowlane⁶⁵.

Przykładowo: w obszarze działania Oddziału GN w Łodzi liczba czynnych obiektów dworcowych w latach 2005 - 2007 uległa zmniejszeniu ze 115 do 94, w tym 14 zostało wyłączonych z przyczyn technicznych (zużycie pogłębione dewastacją).

Szczególną uwagę zwraca stan techniczny 7 obiektów wyłączonych z eksploatacji, w tym: Goczałkowice Zdrój, Wąchock, Mordy Miasto, Poznań Krzesiny, Puszczykowo, Zgierz Północ i Łódź Andrzejów, zarządzanych przez Oddziały GN, odpowiednio w: Katowicach, Lublinie, Warszawie, Poznaniu i Łodzi.

Wymienione obiekty były całkowicie zdewastowane. Zniszczone były ich elewacje zewnętrzne – a w wyniku braku ich zabezpieczenia przed wtargnięciem do środka osób postronnych – również elewacje wewnętrzne. Wnętrza były zaśmiecone. Zdewastowana i rozkradzioną była stolarka budowlana, wyposażenie wewnętrzne, instalacje elektryczne i oprzyrządowanie, oszklenie, posadzki i inne elementy wyposażenia budowlanego, uszkodzone poszycia dachowe. Budynek w Zgierzu był częściowo spalony.

Ustalenia kontroli wykazały, że Zarząd PKP S.A. w poważnym stopniu ograniczył dostęp pasażerów do pozostałych 721 obiektów, przy których zatrzymywały się pociągi pasażerskie. Działania te PKP S.A. podjęła w przeważającej mierze po zlikwidowaniu przez przewoźników pasażerskich obsługi kasowej.

Pasażerom na tych dworcach nie zapewniano odpowiedniego schronienia przed opadami atmosferycznymi, a w warunkach zimowych również przed chłodem. Obszary tych dworców były gorzej oświetlone. Przede wszystkim zaś uniemożliwione było korzystanie z toalet (często wolnostojących). Na znacznie niższym poziomie utrzymywana była również na ich obszarze czystość i porządek. Obiekty te nie były przy tym objęte zorganizowaną formą ochrony, przez co bezpieczeństwo pasażerów i mienia nie było na ich obszarze chronione⁶⁶.

Stan budynków dworcowych wyłączonych z eksploatacji i ich otoczenia obrazują zdjęcia od nr 33 do nr 44, zawarte w załączniku nr 5.9 do niniejszej Informacji.

3.2.1.4. Negatywny wpływ na przygotowanie obiektów dworcowych do obsługi pasażerów, pod względem technicznym, funkcjonalnym i estetycznym, a także zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, miało niewdrożenie przez PKP S.A.

⁶⁵ Przepis art. 5 ust. 2 ustawy Prawo Budowlane (patrz przypis nr 60) stanowi, że obiekt budowlany należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej.

⁶⁶ PKP S.A. nie obejmowała tych dworców w ogóle umowami o ochronę zawartymi z PKP PLK S.A. Strażą Ochrony Kolei lub innymi firmami, świadczącymi usługi w zakresie ochrony porządku.

jednolitych zasad zarządzania składnikami infrastruktury dworcowej oraz nieopracowanie standardów zarządzania dworcami.

Prace nad opracowaniem jednolitych zasad zarządzania dworcami zostały rozpoczęte w październiku 2005 r., na podstawie decyzji Prezesa Zarządu PKP S.A.⁶⁷. Nie zostały one jednak zakończone do dnia 29 lutego 2008 r., pomimo upływu blisko 2,5 roku⁶⁸.

Wdrożenie takich zasad było niezbędne, bowiem na obszarze kolejowych obiektów dworcowych, w wyniku restrukturyzacji PKP S.A., funkcjonowało wiele podmiotów, w tym spółki z Grupy PKP i kolejni przewoźnicy pasażerscy:

- PKP S.A. – zarządzająca budynkami dworcowymi,
- PKP PLK S.A. – zarządzająca dworcową infrastrukturą liniową,
- PKP Energetyka Sp. z o.o. – zarządzająca oświetleniem terenów okołodworcowych,
- PKP Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., zarządzająca urządzeniami służącymi do prezentowania informacji świetlnej i dźwiękowej,
- co najmniej jedna ze spółek: PKP Intercity S.A., PKP Przewozy Regionalne, PKP WKD, Koleje Mazowieckie KM, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście i in.

Z ustaleń kontroli wynika ponadto, że Zarząd PKP S.A. w okresie objętym kontrolą (lata 2001 - 2007), sporządził w styczniu 2004 r. jedyną analizę sytuacji Spółki w zakresie utrzymania i efektywności zagospodarowania nieruchomości dworcowych oraz propozycję w zakresie ich utrzymania. W następnych latach Zarząd nie przeprowadzał udokumentowanych analiz o podobnym profilu. Zdaniem NIK, brak powyższych unormowań i analiz stanowił przeszkodę w koordynowaniu działań podmiotów funkcjonujących w obszarze dworców kolejowych, w zakresie przygotowania tych obiektów do obsługi pasażerów, pod względem funkcjonalnym, estetycznym i sanitarnym.

Istotny wpływ na niepełne przygotowanie dworców pod względem technicznym i eksploatacyjnym do obsługi pasażerów miało również niewypracowanie, do końca 2007 r., kompleksowej strategii działania w zakresie utrzymania i funkcjonowania obiektów dworcowych.

Niewypracowanie przez Spółkę kompleksowej strategii działania w zakresie utrzymania i funkcjonowania obiektów dworcowych spowodowane było głównie brakiem jednoznacznych, stabilnych rozwiązań w polityce państwa spraw dotyczących funkcjonowania i utrzymania dworców.

W „Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP”, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. przewidywano likwidację PKP S.A., utworzenie „Funduszu Mienia Kolejowego” i przekazanie PKP PLK S.A. funkcji spółki wiodącej w Grupie PKP. Podstawowym zadaniem PKP S.A. miało być „faktyczne” wniesienie

⁶⁷ Decyzja nr 44 Prezesa Zarządu PKP S.A. – Dyrektora Generalnego z dnia 27 października 2005 r. w sprawie powołania Zespołów ds. określenia terenów w obrębie dworców kolejowych, przeznaczonych do administrowania przez PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie.

⁶⁸ W toku kontroli trwały prace nad opracowaniem ostatecznej wersji dokumentu pt. „Zasady administrowania obszarem stacji kolejowych – kompleksów dworcowych – służących bezpośrednio obsłudze pasażera” i jego wdrożeniem.

składników majątkowych do powstałych w ramach restrukturyzacji spółek, utworzenie odrębnej spółki „Dworce kolejowe” na bazie kilkudziesięciu strategicznych dworców oraz zagospodarowanie pozostałych – ponad 1.400 obiektów dworcowych, w ramach współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Działanie te, w badanym obszarze, miały doprowadzić do samofinansowania największych dworców kolejowych oraz poprawy funkcjonowania i estetyki dworców przejętych przez samorządy.

Powyższa strategia nie została zrealizowana. Zarząd PKP S.A. utworzył jedynie Oddział Dworce Kolejowe, któremu powierzył zarządzanie 72 dworcami strategicznymi. Nie przekształcił tej jednostki organizacyjnej PKP S.A. w spółkę prawa handlowego. Do końca 2007 r. przekazał samorządom jedynie 13 obiektów (tj. ok. 1 % dworców czynnych)⁶⁹.

W 2007 r. nastąpiła zasadnicza zmiana dotychczasowych kierunków restrukturyzacji kolei w Polsce.

W dniu 17 kwietnia 2007 r. Rada Ministrów przyjęła „Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013”. Zarząd PKP S.A. przyjął powyższy dokument do realizacji. Strategia ta, w odróżnieniu od poprzedniej, nie przewidywała likwidacji PKP S.A. Zakładała, że wyodrębniony pion organizacyjny tej Spółki będzie zarządzał kolejowymi obiektami dworcowymi. Wprowadziła również nowy model finansowania obiektów dworcowych, zgodnie z którym PKP PLK S.A. w stawkach dostępu do infrastruktury kolejowej ma uwzględniać koszty utrzymania dworców w części związanej z obsługą podróżnych, a następnie przekazywać „gospodarzowi danego obiektu” odpłatności, pozwalające na utrzymanie części dworca przeznaczonej do obsługi podróżnych.

3.2.1.5. Wpływ na niedostateczne przygotowanie dworców pod względem technicznym i funkcjonalnym do obsługi pasażerów miał brak odpowiedniego przygotowania organizacyjnego i kadrowego jednostek organizacyjnych PKP S.A., bezpośrednio zarządzających obiektami dworcowymi, do sprawowania funkcji zarządcy. Przyczyniał się do tego również brak sprawnej i skutecznie działającej kontroli nad pracą administratorów i zarządców rejonów. I tak np.:

- kierownictwo Rejonu DK w Warszawie, zarządzające co trzecim dworcem strategicznym, pomimo upływu ponad 2,5 roku od utworzenia, nie przeprowadziło inwentaryzacji składników majątkowych w zarządzanych obiektach, nie dysponowało informacjami dotyczącymi stanu posiadanych i zarządzanych nieruchomości oraz warunków ich utrzymania, nie posiadało dokumentów dotyczących składników majątkowych zarządzanych przez Rejon oraz przekazanych innym podmiotom, w tym składników ruchomych. Skutkiem zaniedbań organizacyjnych była m.in. całkowita dewastacja i zły stan sanitarny tunelu północnego na dworcu Łódź Kaliska. Przejście to nie było zabezpieczone, w wyniku czego gromadził się tam „element niepożądany” zagrażający porządkowi na dworcu⁷⁰. Rejon DK we Wrocławiu nie posiadał rozeznania co do zgodności z Prawem budowlanym posadowienia obiektów reklamowych przez dzierżawców w obszarze dworca Wrocław Główny;

⁶⁹ Jednostki samorządowe były zainteresowane przejęciem ogółem 112 dworców, z 400 zaoferowanych. Do dnia 29 lutego 2008 r. PKP S.A. podpisała również umowy ramowe z samorządami 11 miast, związane z zagospodarowaniem obiektów dworcowych.

⁷⁰ Patrz zdjęcie nr 81 w załączniku nr 5.8 do Informacji. Dopiero kontrola NIK spowodowała, że Rejon DK w Warszawie podjął działania zabezpieczające obiekt.

- kierownictwo Oddziału GN we Wrocławiu zarządzało 440 dworcami przy pomocy 10 zarządców i 39 administratorów. Średnio na jednego administratora przypadało 11 dworców, w skrajnym przypadku odległych nawet o 130 km od siedziby Rejonu. Nierównomierne było obciążenie zarządców i administratorów liczbą dworców, za stan których ponosili oni odpowiedzialność. I tak: na jednego zarządcę przypadało od 18 do 83 dworców, a na jednego administratora od 2 do 50 takich obiektów. Siedziby administratorów często były skupione w jednej miejscowości. Na przykład w Rejonie Wrocław 3, dwóch administratorów miało siedziby we Wrocławiu i dwóch w Oleśnicy. W ich zarządzie było od 13 do 33 dworców, odległych od tych siedzib o 70-80 km. Na jednego konserwatora przypadało średnio od 1,5 do 12,5 obiektu dworcowego;
- na dworcach nie było stałego personelu, przygotowanego i przeszkolonego do obsługi pasażerów. Rola administratorów i konserwatorów sprowadzała się do utrzymywania budynków dworcowych, w zależności od dysponowanych środków finansowych, w stanie nie pogorszonym oraz na przygotowaniu powierzchni dworcowych do wynajęcia innym podmiotom w celach handlowych i ich dozowaniu;
- kierownictwo Oddziału DK skontrolowało w okresie maj 2005 - 2007 r. jedynie 13 dworców z 72 dworców. Kontrole te nie były w pełni skuteczne, bowiem ujawniane w ich wyniku nieprawidłowości nie były usuwane. Na przykład: przez co najmniej 3 miesiące (od listopada 2007 r. do stycznia 2008 r.) nie poprawiono złego stanu utrzymania holu dworca strategicznego w Otwocku, w tym: nie oczyszczono z ptasich odchodów posadzki, nie naprawiono uszkodzonych drzwi wejściowych i nie poprawiono złego stanu estetycznego elewacji budynku.

3.2.2. Stan techniczny i przygotowanie dworcowej infrastruktury liniowej⁷¹ do obsługi pasażerów

NIK negatywnie, pod względem rzetelności i celowości, ocenia działalność Zarządu PKP PLK S.A. w zakresie przygotowania zarządzanej przez Spółkę kolejowej infrastruktury liniowej, leżącej w obrębie dworców kolejowych, do obsługi pasażerów.

Ustalenia kontroli wskazują, że Zarząd PKP PLK S.A. nie podejmował działań zapewniających odpowiednie przygotowanie, pod względem technicznym i eksploatacyjnym, składników dworcowej infrastruktury liniowej do sprawnej i bezpiecznej obsługi pasażerów. W Spółce, w latach 2005 - 2007 (i poprzednich), koncentrowano się na właściwym utrzymaniu infrastruktury liniowej na szlakach kolejowych. W rezultacie, wykonywany w Spółce zakres remontów liniowej infrastruktury dworcowej zmierzał głównie do jej utrzymania w stanie nie pogorszonym, bez radykalnej poprawy standardu obsługi pasażerów.

Zarząd Spółki przeznaczał w latach 2005 - 2007 na remonty i bieżące utrzymanie infrastruktury dworcowej środki finansowe nieadekwatne do potrzeb, ustalanych w corocznie przeprowadzanych kontrolach zarządzanych obiektów.

- Potrzeby finansowe Spółki w 2005 r., w zakresie utrzymania i remontów budowli kolejowych, w tym głównie peronów, wynosiły 17 mln zł. Potrzeby w powyższym zakresie, w latach 2006-2007 r., wynosiły odpowiednio po 20 mln zł⁷².

⁷¹ Stan techniczny składników liniowej infrastruktury dworcowej obrazują zdjęcia od nr 45 do nr 83, zawarte w załączniku nr 5.9 do niniejszej Informacji.

W latach 2005 - 2007 Zarząd Spółki przeznaczył jednak środki finansowe na utrzymanie i remonty budowli kolejowych (głównie peronów) znacznie mniejsze od ustalonych potrzeb. W latach 2005 – 2006 Zarząd przeznaczył na ten cel odpowiednio: 3,1 mln zł i 2,1 mln zł, co stanowiło jedynie 18,2% i 10,5% potrzeb. W 2007 r. Zarząd przeznaczył na powyższy cel 6,3 mln zł. Kwota ta nadal stanowiła tylko część niezbędnych środków (31,5%).

- Zarząd Spółki oszacował, według stanu na koniec 2006 r., koszty przywrócenia parametrów użytkowych przejść podziemnych i kładek dla pieszych, na 57,8 mln zł⁷³. W 2007 r. Zarząd Spółki przeznaczył na prace remontowe tych obiektów kwotę około 3,6 mln zł, stanowiącą jedynie 6,2% ustalonych potrzeb.

W rezultacie, w latach 2005 - 2007 kierownictwa wszystkich skontrolowanych Zakładów LK⁷⁴ wydatkowały na prace remontowe składników infrastruktury dworcowej nieznaczące kwoty. Remontami obejmowały niewielką liczbę składników infrastruktury dworcowej, bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów. I tak np.:

- wydatki poniesione w latach 2005 - 2007 przez Zakład LK w Olsztynie na remonty składników infrastruktury dworcowej, stanowiły odpowiednio: 2,5%, 0,6% i 0,2% ogółu wydatków na remonty zarządzanej przez Zakład infrastruktury liniowej.

Wydatki poniesione przez Zakład LK w Siedlcach w tym okresie (96,1 tys. zł) na remont infrastruktury dworcowej stanowiło jedynie 0,14% wszystkich wydatków na remonty infrastruktury liniowej⁷⁵;

- zakład LK w Wałbrzychu wydatkował w latach 2005 - 2007 na remonty składników infrastruktury dworcowej kwotę 227, 4 tys. zł, która stanowiła mniej niż 1% ogółu wydatków na zarządzaną infrastrukturę. W ramach tych środków Zakład wyremontował jedynie 3 z 312 zarządzanych peronów, 2 z 90 wiat jedno z 31 przejść podziemnych dla pieszych. Zakład LK w Toruniu, zarządzający 220 peronami, wydatkował w powyższym okresie na ich remonty jedynie 123,4 tys. zł, a na bieżące utrzymanie każdego z nich tylko 1 - 1,5 tys. zł. Zakład LK w Krakowie wydatkował w latach 2005 - 2007 jedynie 52,5 tys. zł na drobne prace remontowe, obejmujące 4 z 14 zarządzanych przejść podziemnych.

Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd Spółki zakładał odtworzenie w ciągu 10 lat parametrów technicznych budowli (głównie peronów) na liniach eksploatowanych i likwidację zaległości w remontach i bieżącym utrzymaniu⁷⁶. W ocenie Izby, okres ten, ze względu na przeznaczanie na remonty składników infrastruktury dworcowej znacznie mniejszych środków od zakładanych, ulegnie znacznemu wydłużeniu. Przykładowo:

⁷² Według: „Raportu o stanie technicznym budynków i budowli kolejowych” z lipca 2006 r. oraz „Raportu o stanie technicznym budynków i budowli kolejowych” z maja 2007 r., sporządzonych przez Spółkę na podstawie corocznych kontroli zarządzanych obiektów.

⁷³ Według „Raportu o stanie technicznym obiektów inżynierskich w utrzymaniu PKP PLK S.A.” z kwietnia 2007 r., sporządzonego przez Spółkę na podstawie przeglądu zarządzanych obiektów inżynierskich.

⁷⁴ W strukturze PKP PLK S.A. Kontrolą objęto 20 z 27 Zakładów Linii Kolejowych, podległych Zarządowi PKP PLK S.A. Do podstawowych zadań Zakładów LK należało m.in. zarządzanie infrastrukturą liniową leżącą w obszarze dworców kolejowych i utrzymywanie jej w należytym stanie technicznym.

⁷⁵ Na podobnym poziomie były w tym okresie wydatki Zakładów LK w: Rzeszowie (250 tys. zł), Bydgoszczy (180 tys. zł), Poznaniu (313 tys. zł), Gliwicach (ok. 405 tys. zł) i Skarżysku Kamiennej (814 tys. zł). ZLK w Gdańsku wydatkował w latach 2005-2006 na remont liniowej infrastruktury dworcowej kwotę 259,3 tys. zł

⁷⁶ Według: Raportu o stanie technicznym budynków i budowli kolejowych z lipca 2006 r. oraz Raportu o stanie technicznym budynków i budowli kolejowych z maja 2007 r. sporządzonego przez Spółkę.

- okres odtworzenia stanu technicznego i likwidacji zaległości w remontach peronów zarządzanych przez Zakład LK w Toruniu, ze względu na przeznaczenie w latach 2005-2007 na ten cel niewielkich kwot i w konsekwencji wyremontowanie w tym okresie jedynie 5 z 220 zarządzanych peronów, może wynieść nawet 130 lat.

W ocenie NIK, poważnym zaniedbaniem, utrudniającym zarządzanie dworcową infrastrukturą liniową, stwarzającym dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów, było niewykonywanie przeglądów technicznych budowli kolejowych, wymaganych przepisami art. 62 ust. 1 i 2 Prawa budowlanego⁷⁷.

Z ustaleń kontroli wynika, że kierownictwa 3 Zakładów LK (w Białymstoku, Wrocławiu i Rzeszowie), z 10 zakładów skontrolowanych w powyższym zakresie⁷⁸, nie przeprowadzały wszystkich corocznych i 5-letnich przeglądów technicznych budowli kolejowych, wymaganych przepisem art. 62 ust. 1 i 2 Prawa budowlanego. Kierownictwa 5 z 7 Zakładów LK nie realizowały kompleksowo zaleceń formułowanych po przeprowadzeniu powyższych przeglądów. I tak:

- kierownictwo Zakładu LK w Białymstoku, nie przeprowadziło 5-letnich przeglądów technicznych 19 z 71 budowli. Kierownictwo Zakładu LK we Wrocławiu nie przeprowadziło takich przeglądów w 4 z 13 obiektach dworcowych oraz przeglądów rocznych w 10 z 13 skontrolowanych dworcach;
- kierownictwo Zakładu LK w Łodzi w latach 2005-2007 nie podjęło działań w celu wykonania aż 137 ze 160 zaleceń, sformułowanych po przeglądach technicznych, a pozostałe 23 zrealizowało jedynie częściowo. Zaleceń takich nie realizowały również (częściowo lub całkowicie) Kierownictwa Zakładów LK w: Nowym Sączu, Wałbrzychu, Katowicach i Toruniu.

Niedostateczne finansowanie remontów oraz bieżącego utrzymania peronów, wiat i zadaszeń, przejść podziemnych oraz kładek dla pieszych, a w konsekwencji odstępowanie przez wszystkie skontrolowane Zakłady LK od wykonywania zabiegów remontowych i utrzymaniowych, skutkowało postępującą degradacją techniczną i estetyczną tych składników. Wskazują na to wyniki kontroli 223 czynnych obiektów dworcowych. Kontrole peronów i wiat oraz zadaszeń peronowych wykazały, że:

- na 111 dworcach (49,8%) nawierzchnia co najmniej jednego czynnego peronu była uszkodzona – występowały nierówności w postaci zapadnięć, wystających elementów konstrukcyjnych po zdemontowanych urządzeniach, rozstępy w płytach ich nawierzchni. W złym stanie technicznym były perony na każdym z 19 skontrolowanych dworców, zarządzanych przez Zakład LK w Białymstoku. Większość (84%) peronów zarządzanych przez Zakład LK w Warszawie kwalifikowało się do naprawy. W podobnym stanie były perony zarządzane przez Zakład LK we Wrocławiu (na 10 z 13 dworców) i w Olsztynie (na 32 z 37 dworców). W szczególnie złym stanie technicznym były perony na dworcach: Łódź Żabieniec, Morąg, Szamotuły i Tychy. Uszkodzenia nawierzchni peronów

⁷⁷ Patrz przypis nr 60.

⁷⁸ Kontrolę wykonywania wymaganych przeglądów technicznych przeprowadzono również w 7 Zakładach LK w: Wałbrzychu Koszalinie, Łodzi, Nowym Sączu, Katowicach, Toruniu i Bydgoszczy. Kontrole te nie wykazały zaniedbań w powyższym zakresie.

występowały również na 17 z 41 objętych kontrolą nieczynnych obiektach dworcowych;

- na 31 dworcach (11,7%) oznakowanie peronów pasami bezpieczeństwa było niezgodne z przepisami⁷⁹ - pasy wzdłuż peronów nie były widoczne w ogóle lub widoczne były tylko częściowo. Przykładowo: na 7 z 19 dworcach zarządzanych przez Zakład LK w Rzeszowie⁸⁰ pasy bezpieczeństwa oznakowano w ten sposób;
- na 22 dworcach (10,3%) niesprawne było częściowo oświetlenie peronów. Niedostatki w tym zakresie występowały m.in. na peronach 14 z 15 dworców zarządzanych przez Zakład LK w Katowicach;
- na 65 dworcach (29,1%) nie było urządzeń chroniących przed opadami atmosferycznymi (zadaszeń i wiat). Przykładowo: aż 142 perony, zarządzane przez Zakład LK Łodzi, nie posiadały zadaszeń;
- na 48 dworcach (30,4%) w złym stanie technicznym były wiaty peronowe i zadaszenia zejścia do przejść podziemnych. Zużyta bądź zdewastowana była konstrukcja nośna wiat i zadaszeń. Zużyte były ich pokrycia dachowe i elewacja. Zdekompletowane było oszklenie wiat, w tym wybite były pojedyncze szyby bądź wytłuczona ich większość (w 40 przypadkach)⁸¹. Przykładowo: 44% wiat na dworcach zarządzanych przez Zakład LK w Warszawie kwalifikowało się do remontu. Negatywnie prezentowały się te budowle m.in. na dworcach: Gryfice, Starachowice Wschodnie, Jelcz Laskowice, Oława i Tychy – gdzie zadaszenia były w bardzo złym stanie technicznym, a ponadto przejścia były rażąco zaniedbane pod względem estetycznym;
- na 80 dworcach nie było ławek bądź były one zdewastowane. Stwierdzono to m.in. na peronach 9 z 13 dworców zarządzanych przez Zakład LK w Toruniu.

Oględziny stanu technicznego i utrzymania przejść podziemnych, znajdujących się na 92 skontrolowanych dworcach⁸² wykazały, że:

- na 39 dworcach (42,4%) stan techniczny, estetyczny i sanitarny przejść był niedostateczny. Posadzki, ściany i sufity były brudne i zdewastowane – pomazane, z licznymi zaciekami, łuszczącą się farbą, odpadającym tynkiem, zniszczonymi elementami wystroju. Przykładowo: stan przejść na 10 z 11 dworców zarządzanych przez ZLK w Warszawie wymagał remontu. Negatywnymi przykładami w tym zakresie były przejścia na dworcach: Katowice, Tarnów Mościce, Olsztyn Zachodni i Malbork;
- na 24 dworcach (26,1%), wskutek niesprawności instalacji bądź dewastacji oprzyrządowania, przejścia te były niedostatecznie oświetlone bądź ich oświetlenie było całkowicie niesprawne. Negatywnymi przykładami w tym zakresie były m.in. przejścia na dworcach: Białogard (Zakład LK w Koszalinie) i Warszawa Wawer (Zakład LK w Warszawie), Tarnów Mościce oraz „dzikie” przejście tunelem ciepłowniczym w rejonie dworca Kraków Płaszów (Zakład LK w Krakowie);

⁷⁹ Przepis § 98 ust. 11 i 12 Rozporządzenia MTiGM z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987) ustanawia obowiązek oznakowania peronów pasem bezpieczeństwa, usytuowanym w odległości co najmniej 75 cm od krawędzi peronu, na jego całej długości użytkowej.

⁸⁰ Nieprawidłowość ta występował również na peronach dworców zarządzanych przez 11 innych Zakładów LK w: Warszawie, Łodzi, Gdańsku, Skarżysku Kamiennym, Bydgoszczy, Poznaniu, Ostrowie Wielkopolskim, Białymstoku, Olsztynie, Koszalinie i Krakowie.

⁸¹ Przykładowo: całe oszklenie wszystkich 5 wiat peronowych na dworcu Teresin-Niepokalanów (zarządzanych przez Zakład LK w Warszawie) było wytłuczone. W zadaszeniach dwóch pochylni 2 ramy nie posiadały szyb, a 8 szyb – świeżo wstawionych do innych ram, było popękanych po uderzeniu kamieniem. Wybity były wszystkie szyby wiaty stalowej na peronie nr 1 na dworcu Bydgoszcz Wschód (Zakład LK w Bydgoszczy).

⁸² Kontrolą objęto 98 przejść podziemnych, na 400 eksploatowanych w dniu 31 grudnia 2007 r. (24,5%).

- na 11 dworcach (13,4%) uszkodzone były posadzki przejść (np. na dworcu Wysoka Kamieńska i Jelenia Góra);
- na 14 dworcach (17,1%) w przejściach podziemnych, w wyniku niesprawności urządzeń odpływowych, zalegała woda i nieczystości. Stwierdzono to m.in. na 4 z 9 dworcach zarządzanych przez Zakład LK we Wrocławiu, w tym na dworcu Wrocław Kuźniki. Negatywnym przykładem było również przejście na dworcu Kowalewo Pomorskie – nieoświetlone, z zalegającą wodą i śmieciami;
- na 18 dworcach (19,6%) schody i ściany zejść, prowadzących do tuneli były uszkodzone, na 13 dworcach (14,1%) nie było bądź były niesprawne poręcze przyschodowe. Przykładowo: na 3 z 6 dworcach (w: Trzebiatowie, Sławnie i Koszalinie), zarządzanych przez Zakład LK w Koszalinie, poręcze były uszkodzone bądź ich nie było.

Ogłędziny stanu technicznego kładek dla pieszych, usytuowanych na 31 dworcach⁸³ objętych kontrolą, również budził zastrzeżenia. Stwierdzono m.in., że:

- na 8 dworcach (25,8%) schody prowadzące na kładki, a na 10 dworcach (32,3%) ich posadzki – były uszkodzone. Skorodowane były również konstrukcje kładek, w tym blachy osłonowe nad siecią trakcyjną, poręcze i balustrady (np. na dworcach: Brzesko Okocim, Kłodzko Główne i Podłęże).

W niewłaściwym stanie technicznym utrzymywane były także przejścia przez tory stacyjne, stanowiące drogę dojścia do peronów. Ogłędziny dworców wykazały, że:

- nawierzchnie przejść na 55 z nich (25,1%) były nierówne (progi, zapadnięcia i wybrzuszenia) i zdekompletowane (brak elementów konstrukcyjnych nawierzchni). Przykładowo: na 11 z 15 dworcach, zarządzanych przez Zakład LK w Katowicach,
- na 9 dworcach, w wyniku braku dbałości ze strony Zakładów LK o kompletne wygrodzenie szlaków kolejowych na stacjach, piesi tworzyli tzw. „dzikie” przejścia przez tory na perony. Na dworcu w Rudzie Śląskiej (zarządzanym przez Zakład LK w Katowicach) istniało aż 8 takich „przejść”⁸⁴.

Ogłędziny dworców wykazały, że na peronach i w przejściach podziemnych nie było pełnej informacji wizualnej, niezbędnej dla osób korzystających z przewozu kolejją. Niedostatki te, w postaci braku informacji ściennych o kursujących pociągach, informacji o kierunkach dojść do określonych punktów w obiekcie dworcowym, a także braku, bądź nieczytelnej informacji głosowej, były wynikiem zaniedbań ze strony zarządów spółek przewozowych. Przyczyniała się do tego również niedostateczna współpraca pomiędzy nimi i zakładami linii kolejowych. I tak:

- na 29 dworcach (13%) komunikaty dźwiękowe nie były dobrze słyszalne;
- na peronach aż 139 dworców (62,3%) i w przejściach podziemnych 68 dworców nie było stacjonarnych informatorów o rozkładzie jazdy (np. na peronach 21 z 23 skontrolowanych dworców, zarządzanych przez Zakład LK w Rzeszowie);
- na 55 dworcach o dużym natężeniu obsługi pasażerów oznakowanie dróg dojścia do określonych miejsc było niekompletne (np. do toalet, telefonu, itp. punktów);
- na 23 dworcach tablice peronowe z ich nazwą były nieczytelne.

⁸³ Kontrolą objęto 33 kładki, na 187 eksploatowanych przez PKP PLK S.A. w dniu 31 grudnia 2007 r. (17,6%).

⁸⁴ Braki w ogrodzeniach, powodujące powstawanie „dzikich przejść” przez tory stwierdzono m. in. na dworcach: Poznań Dębiec, Poznań Krzesiny, Gądk i Wronki (Zakład LK w Poznaniu).

3.2.3. Przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów pod względem sanitarnym⁸⁵

NIK negatywnie ocenia, pod względem rzetelności, działalność zarządców infrastruktury dworcowej w zakresie dbałości o utrzymanie dworców kolejowych w należyтым stanie sanitarnym. Działania podejmowane w okresie objętym kontrolą były niewystarczające i nieskuteczne. W rezultacie stan sanitarny dworców był niedostateczny, przez co nie zapewniał należytej obsługi podróżnych.

Ustalenia kontroli wskazują, że kierownictwa wszystkich 11 Oddziałów GN i Oddziału DK, nie podejmowały w latach 2005 - 2007 skutecznych działań, mających na celu zapewnienie pasażerom odpowiednich warunków sanitarnych w budynkach dworcowych. Kierownictwa oddziałów, mimo wielokrotnych monitów ze strony Zarządu Spółki o utrzymanie porządku i czystości, nie nadzorowały w pełni personelu bezpośrednio administrującego budynkami dworcowymi. Nie prowadziły systematycznych kontroli czystości na dworcach, analiz stanu porządku na ich obszarze i efektywności działań podejmowanych w tym kierunku. Nieskutecznie egzekwowały od firm sprzątających wykonywania przez nie obowiązków umownych. Nieskuteczne działania w zakresie utrzymania czystości na peronach i w przejściach podziemnych podejmowały również kierownictwa 15 z 20 skontrolowanych Zakładów LK.

Kierownictwo Oddziału DK w Warszawie, w okresie 2005 - 2007 r. przeprowadziło jedynie 14 udokumentowanych kontroli, którymi objętych zostało 12 dworców, na ogółem 72 zarządzane. Wyniki tych kontroli wskazywały na występowanie powtarzających się zaniedbań w utrzymaniu czystości dworców. Kierownictwo tego Oddziału stosowało jednak wobec wynajętych firm sprzątających jedynie niewielkie kary finansowe, pomijając możliwość zmiany wykonawcy usług. Dotyczyło to przykładowo 2 firm sprzątających (z Krakowa i Wrocławia), które w okresie czerwiec 2006 r. – grudzień 2007 r. odpowiednio 12-krotnie i 14-krotnie, w okresach miesięcznych, były oceniane jako podmioty nierzetelnie wykonujące usługi porządkowe na 14 dworcach, zarządzanych przez Rejony DK w: Katowicach, Gdańsku i Warszawie.

W rezultacie, pomieszczenia ogólnodostępne budynków dworcowych oraz perony i przejścia podziemne dla pieszych nie były w pełni przygotowane, pod względem czystości, do obsługi pasażerów. Wskazują na to wyniki kontroli 265 dworców oraz wyniki badań przeprowadzonych przez biegłych NIK na 18 dworcach⁸⁶.

⁸⁵ Stan sanitarny obiektów infrastruktury dworcowej obrazują zdjęcia zawarte w załączniku nr 5.9 do niniejszej **Informacji**.

⁸⁶ Biegli objęli badaniami 18 dworców kolejowych, w tym 13 administrowanych przez Oddział DK, 4 przez Oddział GN w Warszawie i jeden dworzec przez Oddział GN w Lublinie. Infrastruktura liniowa tych dworców administrowana była przez Zakłady LK w: Warszawie, Gdańsku, Katowicach, Wrocławiu, Białymstoku, Kielcach i Lublinie.

- Nieuprzątnięte śmieci ujawniły kontrole budynków 16 dworców (7,2% obiektów skontrolowanych), administrowanych przez 3 z 6 Rejonów DK (Katowice, Wrocław i Gdańsk), podległych Oddziałowi DK w Warszawie oraz przez 6 z 11 Oddziałów GN (Wrocław, Katowice, Warszawa, Poznań, Gdańsk i Łódź). Negatywny wpływ na czystość w budynkach dworcowych miał zły stan ich elewacji, stwierdzony na 174 dworcach (78%), w tym: brud na ścianach i sufitach, złuszczone powłoki malarskie, liczne grafitti, ślady zacieków⁸⁷.
- Śmiecie zalegały również na peronach 30 dworców (13,5%), administrowanych przez 13 Zakładów LK, w tym w: Gdańsku, Toruniu, Olsztynie, Warszawie, Białymstoku, Łodzi, Katowicach, Gliwicach, Szczecinie, Koszalinie, Skarżysku Kamiennej, Poznaniu i Wrocławiu.
- Brudne były przejścia podziemne dla pieszych na 39 z 83 dworcach, na których występowały tego rodzaju budowle (47%). Przejścia, których dotyczą ustalenia negatywne, administrowane były przez 11 z 20 skontrolowanych Zakładów LK, w tym w: Warszawie, Gdańsku, Toruniu, Olsztynie, Katowicach, Gliwicach, Ostrowie Wielkopolskim, Siedlcach, Wrocławiu, Koszalinie i Szczecinie.
- Nie były utrzymywane w czystości tereny bezpośrednio przyległe do budynków dworcowych. Stwierdzono zalegające nieczystości wokół 18 dworców (8,1%), w tym: Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, Otwock, Warszawa Wawer, Szczecinek, Węgierska Górka, Koszalin, Żywiec, Katowice, Malbork, Koluszki, Łódź Kaliska, Wieliczka, Wąbrzeźno, Zebrzydowice, Pszczyna, Wejherowo i Sławno – zarządzanych przez Rejony DK w: Warszawie, Katowicach, Poznaniu oraz przez Oddziały GN w: Warszawie, Szczecinie, Krakowie, Katowicach i Gdańsku.

Kierownictwa Oddziałów GN i Oddziału DK nie dbały w pełni o funkcjonowanie węzłów sanitarnych na dworcach, w tym o ich utrzymanie w czystości. Bezpośrednią odpowiedzialność za czystość na dworcach i funkcjonowanie toalet ponoszą administratorzy dworców, nierzetelnie wykonujący obowiązki służbowe i kierownictwa wymienionych jednostek, nierzetelnie wykonujące obowiązki nadzorcze.

- Na 103 dworcach, spośród 265 skontrolowanych (39%), toalety były niedostępne. Nieczynne były toalety aż na 30 dworcach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego (29,7%)⁸⁸, w tym na 17 dworcach strategicznych (32,1%), z 53 skontrolowanych obiektów (zarządzane przez Oddział DK)⁸⁹. Brak dostępu do nich był wynikiem całkowitej likwidacji węzłów sanitarnych bądź ich długotrwałego zamknięcia, spowodowanego złym stanem technicznym budynków i urządzeń WC⁹⁰. Część toalet była zamknięta z przyczyn ekonomicznych – zbyt dużego kosztu ich utrzymania przy znacznym poziomie dewastacji bieżącej oraz

⁸⁷ Zły stan elewacji stwierdzono na dworcach administrowanych przez wszystkie skontrolowane Oddziały GN (11). Szerzej o tym w **pkt 3.2.1.1** niniejszej **Informacji**. Niedostateczne utrzymanie czystości na dworcach stwierdzili również biegli NIK, w tym m.in. brudne posadzki holi dworcowych i toalet na 12 z 18 obiektów objętych badaniami Według raportu biegłych, o czystość w budynkach dworcowych nie dbały kierownictwa: Rejonu DK w Warszawie (na dworcach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Gdańska, Radom, Otwock), Rejonu DK w Katowicach (na dworcu Katowice), Rejonu DK we Wrocławiu (dworzec Wrocław Główny), Rejonu DK w Gdańsku (Gdańsk Gł.) oraz Oddziału GN w Warszawie (dworce: Pilawa, Warszawa Wawer, Nasielsk i Małkinia) i Oddziału GN w Lublinie (dworzec w Dęblinie).

⁸⁸ W tym: jeden dworzec kat. A, 6 dworców kat. B i 23 dworce kat. C.

⁸⁹ Nieczynne były m.in. toalety na dworcach: Gliwice (kat. A), Bielsko-Biała, Łódź Fabryczna, Skierniewice, Mińsk Mazowiecki, Grodzisk Mazowiecki, Warszawa Wileńska (kat. B) oraz na 9 dworcach kat. C i na dworcu Warszawa Powiśle (kat. D).

⁹⁰ Dotyczy to przede wszystkim dworców wyłączonych z eksploatacji, trwale zamkniętych (721 dworców).

trudności w znalezieniu ajentów⁹¹. Toalety były również zamykane w określonych godzinach, w których jednak odbywał się ruch pasażerski – np. toaleta na dworcu w Zebrzydowicach⁹². Na uwagę zasługuje zamknięcie budynku WC na dworcu w Olsztynku (Oddział GN w Olsztynie), zagospodarowanego później komercyjnie.

- W niedostatecznym stanie sanitarnym były czynne toalety na 17 dworcach (11,1%) – były brudne, unosił się w nich nieprzyjemny zapach, urządzenia sanitarne były niesprawne⁹³. W czynnych toaletach pozostałych dworców występowały drobne uchybienia w ich utrzymaniu. Na niektórych dworcach zastępowano węzły sanitarne przenośnymi toaletami typu Toi-Toi, których wnętrza również nie były utrzymywane w czystości.

- Przykładem szczególnie niedbałego wykonywania obowiązków służbowych przez administratorów i kierownictwa oddziałów jest stan sanitarny dworca Łódź Żabieniec. Kierownictwo OGN w Łodzi i administrator dworca Łódź Żabieniec bowiem zainteresowało się stanem czystości dworca (i usterkami technicznymi) dopiero po kontroli NIK. Konsekwencją tego było usunięcie zanieczyszczeń – głównie ptasich odchodów z pulpitu kasowego, ławek, posadzki i ścian holu kasowego oraz tablicy informacyjnej⁹⁴ i doprowadzenie obiektu do stanu względnej czystości. Problem braku toalety na tym dworcu nie został rozwiązany do czasu zakończenia kontroli NIK.

Wyłączanie toalet dworcowych z eksploatacji stanowiło istotne zagrożenie sanitarne dla pasażerów, bowiem następstwem tego było wykorzystywanie pomieszczeń dworcowych do załatwiania potrzeb fizjologicznych.

Biegli NIK zaobserwowali występowanie tego problemu na 4 dużych dworcach, w tym: Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny, Katowice, oraz Gdańsk Główny. Stan ten powodował roznoszenie się nieprzyjemnego zapachu w budynkach oraz przejściach podziemnych. Występowanie takich przypadków ujawniły również oględziny przeprowadzane na dworcach m.in. na dworcu Toruń Miasto⁹⁵ i Kowalewo Pomorskie (zarządzanych przez Oddział GN w Bydgoszczy i Zakład LK w Toruniu) oraz na dworcu we Włocławku i Katowicach (administrowanych odpowiednio przez Rejony DK w Gdańsku i Katowicach).

Istotne zagrożenie sanitarne dla pasażerów stanowiło zanieczyszczanie wnętrza dworcowych przez ptaki i zaleganie na obszarze dworców martwych zwierząt.

- W 10 obiektach stwierdzono obecność ptaków w pomieszczeniach dworcowych i zanieczyszczanie przez nie wnętrza⁹⁶. Przykładowo: na dworcu Warszawa Wschodnia,

⁹¹ Przykładowo: toalety na 6 z 10 skontrolowanych dworcach, zarządzanych przez Oddział GN w Warszawie, były nieczynne z przyczyn technicznych lub ekonomicznych (Płochocin, Teresin-Niepokalanów, Nowy Dwór Mazowiecki, Kotuń, Legionowo, Łaskarzew). Analogiczną sytuację stwierdzono na dworcach zarządzanych przez OGN w Olsztynie. Czynne były tylko WC na 2 z 15 dworcach administrowanych przez OGN w Łodzi.

⁹² W toalecie na dworcu w Zebrzydowicach czynne były: jedna kabina na 6 w części męskiej i jedna kabina na 5 w części damskiej. Drzwi do kabin pozbawione były klamek, pomieszczenia zdewastowane. Wewnątrz panował brud i nieprzyjemny zapach.

⁹³ Dotyczyło to dworców: Toruń Gł., Warszawa Zachodnia, Warszawa Stadion, Piotrków Trybunalski i Katowice – zarządzanych przez Rejony DK w Katowicach, Gdańsku i Warszawie oraz dworców: Wisła Uzdrowisko, Zebrzydowice, Bojanowo, Rawicz, Racibory, Osowiec, Trzebiatów, Brzeg Dolny, Załom, Wołów i Zgierz – zarządzanych przez Oddziały GN w: Poznaniu, Katowicach, Łodzi, Wrocławiu, Warszawie i Szczecinie.

⁹⁴ Dworzec administrowany przez Oddział GN w Łodzi. W toku oględzin tego dworca stwierdzono ponadto: wyłamane elementy drewniane osłony kaloryfera i wytłuczone szyby w oknach.

⁹⁵ Toaleta na dworcu Toruń Miasto zamykana była o godz. 21.00, tj. dwie godziny przed zamknięciem dworca i otwierana o godz. 6.00, tj. godzinę po jego otwarciu.

⁹⁶ Występowanie tego zjawiska stwierdzili m.in. biegli NIK na dworcach: Katowice, Warszawa Wschodnia, Warszawa Gdańska i Otwock (administrowanych przez Rejony DK w Katowicach i Warszawie) oraz Dęblin

w wyniku niedbałych działań administratora, pod stropem hali głównej zainstalowano w sposób wadliwy siatki ochronne, które pozwalały ptakom na przedostawanie się do chronionej przestrzeni i zakładanie gniazd. W rezultacie (cyt.)⁹⁷ „gromadzące się na siatkach odchody osypywały się na głowy przechodzących poniżej osób oraz na wyłożone na znajdujących się tam stoiskach artykuły spożywcze (...) np. w postaci pączków i drożdżówek”. Na dworcach: Kraków Główny i Rzeszów stwierdzono zasiedlanie przez ptaki czynnych automatów serwujących ciepłe napoje.

- Na dwóch dworcach stwierdzono zaleganie martwych zwierząt, w tym: na schodach prowadzących na kładkę na dworcu w Tczewie martwego szczura, a przed wejściem do nieczynnej toalety zabitego psa oraz znacznych rozmiarów kałuże krwi⁹⁸.

Na negatywny stan sanitarny dworców w latach 2005 - 2007, powiązany ze złym stanem technicznym tych obiektów, w tym przede wszystkim węzłów sanitarnych, wskazywały ustalenia kontroli, przeprowadzonych przez inspektorów sanitarnych⁹⁹.

Kontrole sanitarne ujawniały najczęściej: niedostateczną czystość pomieszczeń dworcowych i przejść podziemnych, zły stan techniczny obiektów (mający wpływ na stan sanitarny), w tym dworców zamkniętych okresowo oraz brak ogólnodostępnych toalet. Zarządcy dworców nie usuwali ujawnionych nieprawidłowości bez zbędnej zwłoki. Na przykład - realizacja decyzji wydanej w dniu 15 czerwca 2005 r. po kontroli dworca w Mogilnie, w zakresie uruchomienia WC, została wykonana przez Oddział GN w Bydgoszczy dopiero w dniu 16 października 2007 r. (po 28 miesiącach). Na zły stan sanitarny dworców wskazał m.in. PWIS w Białymstoku, w wyniku kontroli 97 dworców w latach 2005 - 2007. Negatywną oceną objął on wszystkie stacje graniczne: Kuźnica Białostocka (na granicy z Białorusią) i Trakiszki (na granicy z Litwą) oraz dworzec w Czeremsze¹⁰⁰. Na podobny stan sanitarny toalety na stacji granicznej w Zebrzydowicach (granica z Czechami) wskazał również PWIS w Katowicach.

3.2.4. Przystosowanie infrastruktury dworcowej do obsługi osób niepełnosprawnych

3.2.4.1. Minister właściwy do spraw transportu¹⁰¹ nie podejmował w latach 2005 - 2007 skutecznych inicjatyw w zakresie opracowania i wdrożenia programów

(Oddział DK w Lublinie). Pozostałe dworce to: Kraków Główny, Rzeszów, Warszawa Stadion i Łódź Żabieniec.

⁹⁷ Według raportu biegłych NIK.

⁹⁸ Kładka dworca w Tczewie była administrowana przez Zakład LK w Gdańsku, a dworzec w Nasielsku przez Oddział GN w Warszawie.

⁹⁹ Informacje o wynikach przeprowadzanych kontroli pobrano od 12 państwowych wojewódzkich inspektorów sanitarnych (zwanych dalej PWIS), w trybie art. 29 pkt 2 lit f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701). Przykładowo: PWIS w Katowicach objął kontrolą w latach 2005-2007 aż 222 dworce kolejowe, a PWIS w Bydgoszczy 166 obiekty. Każdy z nich wskazał na znaczną skalę trwale utrzymującego się negatywnego stanu sanitarno-technicznego dworców, w tym sanitariatów. Podobne informacje przekazali PWIS w: Poznaniu, Rzeszowie, Olsztynie, Łodzi, Gdańsku i Wrocławiu. Inspektorzy wskazywali m.in. na powtarzanie się negatywnych ustaleń, wynikające z niewykonywania przez kierowników zakładów zaleceń pokontrolnych.

¹⁰⁰ PWIS w Białymstoku w informacji wskazał, że na dworcu w Czeremsze w 2006 r. ściany pomieszczeń ogólnodostępnych były brudne oraz uszkodzone były obudowy grzejników w poczekalni dworcowej. Na kolejowym przejściu granicznym w Czeremsze nie było sanitariatu dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na dworcu w Kuźnicy Białostockiej w latach 2005-2007 ściany i sufity poczekalni były brudne – zakurzone, a w 2007 r. dotyczyło to również sanitariatu. PWIS w Białymstoku wskazał również, że na kolejowym przejściu granicznym w Kuźnicy Białostockiej zły był stan sanitarny poczekalni oraz brak było węzła WC dla osób niepełnosprawnych. Na kolejowym przejściu granicznym w Trakiszkach, w maju 2005 r., WC i poczekalnia była zamknięte, a we wrześniu 2006 r. WC było zdewastowane i brak było bieżącej wody.

¹⁰¹ W latach 2005-2007 r. był to: Minister Infrastruktury (od dnia 23. października 2001 r. do dnia 30 października 2005 r. - Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2001 r. w sprawie

działań, związanych z poprawą dostępu osób niepełnosprawnych do infrastruktury kolejowej, co NIK ocenia negatywnie pod względem rzetelności i celowości.

Z ustaleń kontroli wynika, że w latach 2005 - 2007, Minister traktował marginalnie problematykę potrzeb osób niepełnosprawnych w transporcie kolejowym, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej. Nie inicjował działań, które skutecznie i w szerokim zakresie wpływałyby na stan przygotowania kolejowego transportu publicznego w Polsce do przewozu tej grupy pasażerów.

W „Polityce Transportowej Państwa na lata 2006 - 2025”, opracowanej przez Ministra i przyjętej na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r., problem likwidacji barier transportowych i architektonicznych dla osób niepełnosprawnych w transporcie kolejowym, nie był rekomendowany jako priorytetowy. Problematykę poprawy jakości i dostępności usług transportowych dla tej grupy osób Minister ujął dopiero w projekcie „Polityki Transportowej Państwa 2007 - 2020” z dnia 17 maja 2007 r. Dokument ten, z uwagi na rozbieżności pomiędzy stanowiskami Ministerstw: Transportu, Rozwoju Regionalnego oraz Finansów, nie został jednak wdrożony¹⁰².

Minister nie podjął również inicjatywy powołania zespołu, którego zadaniem miało być koordynowanie wdrożenia programu dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych, zgłoszonej w lutym 2007 r. przez Pełnomocnika Rządu do spraw Osób Niepełnosprawnych¹⁰³.

NIK negatywnie ocenia, pod względem celowości, zaniechanie przez Ministra pełnego monitoringu i kontroli działań podejmowanych przez jednostki podległe lub nadzorowane, w zakresie dostosowania infrastruktury i środków transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Z ustaleń kontroli wynika, że Minister nie monitorował 17 z 30 projektów (56,7%), dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej oraz zakupu i modernizacji taboru kolejowego – pod kątem zaspokojenia potrzeb osób niepełnosprawnych. Dotyczyło to etapów: wnioskowania o dofinansowanie oraz realizacji projektów przez spółki kolejowe. Nie wszystkie projekty, finansowane z funduszy unijnych, były również kontrolowane przez Ministra pod kątem kompleksowości przyjętych w nich rozwiązań i uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych.

szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury, Dz. U. Nr 122, poz. 1336), Minister Transportu i Budownictwa (od dnia 31 października 2005 r. do dnia 13 lipca 2006 r. – Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa, Dz. U. Nr 220, poz. 1900) oraz Minister Transportu (od dnia 14 lipca 2006r. do dnia 15 listopada 2007 r. – Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Dz. U. Nr 131, poz. 923) – zwany dalej „Ministrem”.

¹⁰² W dokumencie tym, w ramach jednego z 4 priorytetów rozwoju sektora transportu, dotyczącego poprawy jakości i dostępności usług transportowych dla obywateli i przedsiębiorstw, sformułowano jako jeden z 6 celów „Dostępność transportu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej”. Dokument ten został przyjęty jedynie przez Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury w dniu 22 maja 2007 r. (według stanu ustalonego kontrolnie na dzień 30 listopada 2007 r.).

¹⁰³ Patrz pkt 3.1.1 w **Informacji**.

Kontrolą objęto wyłącznie 5 spośród 13 projektów współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego¹⁰⁴. Zaledwie w 2 przypadkach szczegółowej kontroli poddano zagadnienia dotyczące polityki równych szans. W pozostałych 3 przypadkach, w informacjach pokontrolnych odnotowano jedynie, że projekt obejmuje zagadnienia dostosowania infrastruktury kolejowej lub środków transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W rezultacie Minister nie zapewnił bezpośrednich źródeł informacji o rozwiązywaniu problemów dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego i o sposobie realizacji polityki równych szans, traktowanej przez Unię Europejską priorytetowo.

Główną przyczyną niekontrolowania i niemonitorowania wszystkich powyższych projektów, było nieprecyzyjne określenie przez Ministra procedur i ram organizacyjnych do realizacji tych zadań.

W regulaminie organizacyjnym Ministerstwa nieprecyzyjnie sformułowano dla Departamentu Programowania i Strategii, właściwego w sprawach realizacji projektów finansowanych z funduszy unijnych, zakres powierzonych do realizacji zadań. Nie usunięto tej wady, pomimo mających miejsce, w okresie objętym kontrolą, 8-krotnych zmian jego treści. Enigmatyczne określenie zadań powodowało, że w Ministerstwie zagadnieniami transportu osób niepełnosprawnych zajmowały się różne komórki organizacyjne, w zależności od decyzji kierownictwa ministerstwa. Nie sprzyjało to efektywności i skuteczności ich realizacji.

Brak ze strony Ministra inicjatyw w zakresie opracowania i wdrażania programów działań związanych z problematyką przewozu kolejną osób niepełnosprawnych, a także brak pełnego monitoringu i kontroli realizacji projektów finansowanych z funduszy unijnych, nie sprzyjał wdrażaniu w Polsce postanowień Karty Praw Osób Niepełnosprawnych¹⁰⁵. Niedostatki te przede wszystkim nie sprzyjały realizacji prawa osób niepełnosprawnych do swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu.

Pełnomocnik do Spraw Osób Niepełnosprawnych również nie podejmował, w okresie objętym kontrolą, działań skutecznie inicjujących opracowanie projektu programu rządowego, obejmującego m.in. problematykę dostępu osób niepełnosprawnych do komunikacji kolejowej¹⁰⁶, co NIK ocenia negatywnie pod względem rzetelności i celowości. Brak takich działań przyczyniał się do osłabienia realizacji prawa osób niepełnosprawnych do swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu.

Po wstrzymaniu, z inicjatywy Pełnomocnika, na przełomie 1999 i 2000 r., realizacji rządowego „Programu działań na rzecz osób niepełnosprawnych i ich integracji ze

¹⁰⁴ Pozostałe projekty (17) współfinansowane z Funduszu Spójności, nie były kontrolowane w zakresie zagadnień dostosowania infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

¹⁰⁵ Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M..P. Nr 50, poz. 475).

¹⁰⁶ Funkcję Pełnomocnika w okresie objętym kontrolą pełnili: Pan Leszek Zieliński (od dnia 6 maja 2004 r. do dnia 4 listopada 2005 r.), Pan Paweł Wypych (od dnia 30 listopada 2005 r. do dnia 7 sierpnia 2006 r.) oraz Pan Mirosław Mielniczuk (od dnia 7 sierpnia 2006 r. do dnia 3 października 2007 r.). Podejmowanie działań w tym zakresie umożliwiał Pełnomocnikowi art. 34 ust. 6 pkt 2 ustawy o rehabilitacji osób niepełnosprawnych (powołanej w przypisie nr 20).

społeczeństwem” z października 1993 r.¹⁰⁷, nie funkcjonował żaden dokument programowy, który obejmowałby kompleksowo realizację działań zmierzających do poprawy dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych. Pełnomocnik nie podjął zapowiadanych działań, mających na celu dostosowanie powyższego programu do postanowień Karty Praw Osób Niepełnosprawnych oraz do zmian wynikających z wprowadzonej z dniem 1 stycznia 1999 r. reformy administracji rządowej i samorządowej. Pełnomocnik dopiero w lutym 2007 r. wystąpił do ministra właściwego do spraw transportu, z sugestią powołania zespołu koordynującego wdrożenie programu dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych (o czym wcześniej).

3.2.4.2. Zarządy PKP S.A. i PKP PLK S.A., największych spółek zarządzających kolejową infrastrukturą dworcową, nie podejmowały działań zapewniających właściwe warunki obsługi pasażerów niepełnosprawnych na dworcach kolejowych.

Ustalenia kontroli wskazują, że Zarządy wymienionych spółek i jednostki im podległe, bezpośrednio administrujące dworcami kolejowymi (Oddział DK, Oddziały GN i Zakłady LK) nie podejmowały usystematyzowanych działań, które zapewniłyby likwidację barier architektonicznych, uniemożliwiających osobom niepełnosprawnym dostęp do kolejowej infrastruktury dworcowej. Przede wszystkim Zarządy nie opracowały jednolitej, spójnej dla obu podmiotów, metodyki oceny dostosowania obiektów dworcowych dla potrzeb osób niepełnosprawnych, uwzględniającej wszystkie składniki infrastruktury dworcowej¹⁰⁸. Nie dokonywały regularnych, kompleksowych przeglądów obiektów dworcowych, w zakresie ich przygotowania pod względem organizacyjnym i funkcjonalnym do obsługi osób niepełnosprawnych.

- Zarząd PKP S.A. objął takimi przeglądami, w latach 2001-2007, jedynie 57 dworców, na przeszło 1100 obiektów czynnych, tj. około 6% ich stanu.
- Zarząd PKP PLK S.A. dokonywał powierzchniowych i nieusystematyzowanych, corocznych ocen stopnia dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Z ustaleń kontroli wynika, że tylko 2 dworce (Lublin i Białystok¹⁰⁹) były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Kontrole przeprowadzone na 223 dworcach wykazały, że jedynie 9 z nich spełniało co najmniej 50% kryteriów stanowiących o ich dostosowaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych¹¹⁰. Tylko 2 z nich – Kraków

¹⁰⁷ Program ten został przyjęty do realizacji przez Radę Ministrów w dniu 5 października 1993 r. Jego realizacja została wstrzymana przez KERM decyzją z dnia 4 listopada 1999 r., w wyniku działań Pełnomocnika (wówczas funkcję tę pełniła Pani Joanna Starega-Piasek).

¹⁰⁸ Do tych składników zaliczyć należy przede wszystkim: budynki dworcowe, perony i drogi dojścia do nich – przejścia podziemne, kładki, przejścia w poziomie szyn, a także inne budowle (wiaty, zadaszenia). Zarząd PKP PLK S.A. dopiero w I kwartale 2008 r. rozpoczął prace nad opracowaniem „warunków technicznych dla kolejowych budowli peronowych ...”. Nie obejmowały one jednak infrastruktury zarządzanej przez PKP S.A.

¹⁰⁹ Obiekty objęte badaniami przez biegłych, powołanych przez NIK. Biegli ocenili te dworce jako przyjazne dla osób niepełnosprawnych.

¹¹⁰ Kryteria oceny dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych i wyniki badań ich spełniania określone są w załączniku nr 5.8 do **Informacji**. Wyniki badań stopnia niedostosowania każdego z poddanych oględzinom dworców do obsługi pasażerów zawarte są w załączniku nr 5.6 do **Informacji**. Powołanych 9 dworców, to: Kraków Gł., Gdynia Gł. Osobowa, Wrocław Gł., Szczecin Gł., Tczew, Gdańsk Gł., Jelenia Góra, Malbork, Kędzierzyn Koźle. Na ich obszarze występowały bariery architektoniczne i funkcjonalne.

Główny i Gdynia Główna Osobowa spełniały, choć z zastrzeżeniami, co najmniej 60% kryteriów¹¹¹. Większość skontrolowanych obiektów (214) nie była dostosowana do potrzeb tej grupy pasażerów. Nie spełniała bowiem co najmniej 50% powyższych kryteriów. Kontrole dworców kolejowych wykazały m.in., że:

- na 213 dworcach (95,5%) nie było parkingów dla osób niepełnosprawnych, bądź wyznaczone miejsca nie spełniały wymogów (co do: liczby, wymiarów, oznakowania i usytuowania) lub były niedostępne¹¹²,
- na 195 dworcach (87,4%) występowały poważne utrudnienia w dojściu (dojeździe) z parkingów do infrastruktury dworcowej (progi, wąskie drzwi, nierówne drogi)¹¹³,
- na 158 dworcach (70,9%) nie zorganizowano jakiegokolwiek pomocy pasażerom niepełnosprawnym,
- na 193 dworcach lub w ich najbliższym otoczeniu (86,5%) nie była dostępna żadna forma pomocy medycznej (np. apteka),
- na 197 dworcach personel dworcowy (pracownicy zarządcy i przewoźnika) nie byli przeszkoleni w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych (88,3%),
- na 172 dworcach (77,1%) nie zostały zainstalowane ściennie aparaty telefoniczne, na wysokości dostępnej dla osób na wózkach inwalidzkich,
- 106 dworców (47,1%) nie było skomunikowanych z innymi środkami transportu publicznego,
- na 155 dworcach (69,5%) nie istniały punkty gastronomiczne dostosowane do korzystania z nich przez osoby niepełnosprawne,
- wszystkie poddane oględzinom czynne obiekty dworcowe o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego (101 obiektów) nie były kompleksowo przygotowane do obsługi osób niewidomych.

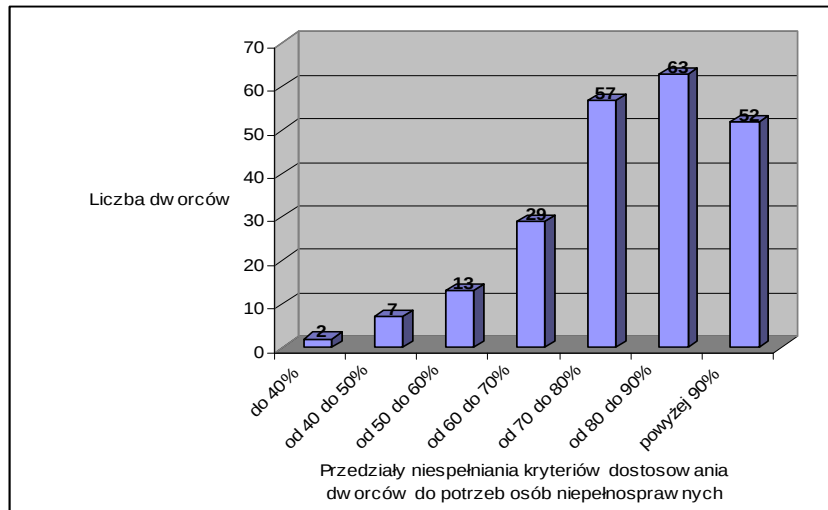
Liczbę dworców niespełniających kryteriów dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych obrazuje poniższy wykres¹¹⁴:

¹¹¹ Na dworcu Kraków Gł. stwierdzono wyłączenie jednej z wind peronowych, spowodowane zanieczyszczeniem jej przez bezdomnych. Spowodowało to, że z jednego z peronów nie był możliwy dostęp do toalet znajdujących się w podziemiach pod peronami. Ponadto – dostęp do toalet dla pasażerów przebywających na terenie budynku dworcowego był ograniczony, bowiem toalety były usytuowane w przejściu podziemnym prowadzącym do peronów, na terenie zarządzanym przez PKP PLK S.A., odległym około 300 m od budynku dworca. Na dworcu Gdynia Gł. Osobowa w złym stanie technicznym było przejście w poziomie szyn, co powodowało utrudnienia w transporcie osób na wózkach inwalidzkich na perony. Do tej grupy dworców można zaliczyć również dworzec w Częstochowie (nie objęty kontrolą).

¹¹² Na szczególną uwagę zasługują parkingi przy dworcach: Leszno, Kraków Gł. i Gliwice. W Lesznie parking został usytuowany po przeciwnej stronie jezdnii, w wyniku czego osoba niepełnosprawna w celu dostania się do obiektu dworcowego musi najpierw pokonać ruchliwą jezdnię. Parking na dworcu Kraków Główny był niewłaściwie oznakowany, a korzystanie z niego było niemożliwe ze względu na zajmowanie wyznaczonych miejsc przez pojazdy nieuprawnione. Miejsce parkingowe na dworcu w Gliwicach było zajęte przez pojazd nieuprawniony przez kilka miesięcy.

¹¹³ Na szczególną uwagę zasługuje zorganizowanie drogi dojścia z budynku stacyjnego do peronu nr 2 na dworcu w Międzyzdrojach (zarządzanego przez Zakład LK w Szczecinie). W tym celu osoba niepełnosprawna zmuszona jest pokonać dystans blisko 1,5 km, w tym drogą nieutwardzoną.

¹¹⁴ Wykres opracowany przez NIK na podstawie wyników badań dostosowania obiektów dworcowych do obsługi osób niepełnosprawnych – patrz przypis nr 110.



Poważnym utrudnieniem w dostępie osób niepełnosprawnych do komunikacji kolejowej, a także w poruszaniu się tych osób w obrębie obiektów dworcowych był również stan infrastruktury liniowej, zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- Jedynie 7,6% z 5191 użytkowanych peronów spełniało podstawowy wymóg 0,55m wysokości ponad poziom szyn¹¹⁵.
- Nawierzchnia i krawędzie peronów na 128 dworcach (48,5% skontrolowanych obiektów) były w złym stanie technicznym (nierówności, ubytki, wystające elementy)¹¹⁶, na 55 dworcach nawierzchnie przejść przez torowiska stacyjne, przez które prowadzą drogi dojeżdża, były nierówne lub zdekompletowane, co uniemożliwiało swobodne przemieszczanie osób na wózkach inwalidzkich. Przykładowo: przejście dla osób niepełnosprawnych przez tory stacyjne na dworcu Łowicz Główny (zarządzane przez Zakład LK w Warszawie) prowadziło przez zamkniętą i zagruzowaną bramę.
- Liczba peronów, na które można było dostać się za pomocą wind wynosiła 28 (0,5% ogółu peronów), z tą uwagą, iż dźwigi na dworcach: Wrocław Główny, Katowice, Gdańsk Główny, Gliwice, Chojnów, Siedlce, Sosnowiec – były nieczynne z przyczyn technicznych.
- Liczba podnośników przyściennych, ułatwiających pokonywanie schodów wynosiła 6, przy czym na 3 dworcach urządzenia te były trwale nieczynne (Kraków Gł., Mrozy i Kotuń).

Na brak kompleksowego dostosowania poszczególnych obiektów dworcowych wpływ miała niedostateczna współpraca Oddziału DK i oraz blisko połowy skontrolowanych Oddziałów GN i Zakładów LK¹¹⁷, z jednostkami samorządu terytorialnego¹¹⁸ i z organizacjami społecznymi, reprezentującymi osoby niepełnosprawne. Przede wszystkim był jednak wynikiem wieloletnich zaniedbań ze strony PKP S.A. w pracach nad dostosowaniem infrastruktury dworcowej do potrzeb

¹¹⁵ Podstawowa norma, określona przepisem § 98 pkt 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 (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987) i w karcie nr 741, wydanej przez Międzynarodowy Związek Kolei z siedzibą w Paryżu (UIC). Wysokość ta zalecana jest (m.in. przez UIC) jako odpowiednia dla obsługi osób niepełnosprawnych (przy transporcie osoby niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim na styku zarządcy infrastruktury – przewoźnik).

¹¹⁶ Szerzej o tym w pkt 3.2.2 Informacji.

¹¹⁷ Dotyczyło to: Zakładów LK (w Ostrowie Wlkp., Olsztynie, Krakowie, Rzeszowie, Gdańsku, Białymstoku, Poznaniu i Wałbrzychu oraz Oddziałów GN w: Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku i Katowicach.

¹¹⁸ Z wojewódzkimi i powiatowymi radami do spraw osób niepełnosprawnych.

osób niepełnosprawnych i prowadzenia prac remontowych, obejmujących jedynie określone składniki infrastruktury dworcowej (np. toalety, pochylnie z poręczami, pulpity kasowe), a nie kompleksowo całe obiekty. I tak:

- Prace modernizacyjno-budowlane, przeprowadzone na dworcu Warszawa Śródmieście, gdzie toalety w pełni dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych, jednak nie stworzono warunków umożliwiających korzystanie z nich grupie pasażerów, przybywających z zewnątrz (od strony miasta)¹¹⁹. Podobne utrudnienia stwierdzono na 5 innych dużych dworcach¹²⁰. Podkreślenia wymaga, że w ramach remontów i modernizacji, przeprowadzonych w latach 2001-2007, PKP S.A. dostosowała do potrzeb osób niepełnosprawnych toalety jedynie na 5 dworcach.
- Podobne utrudnienia w dostępie do toalety występowały na dworcu w Katowicach. Znajdują się one w części dworca, do której osoby niepełnosprawne na wózkach nie mają samodzielnego dostępu. Od co najmniej 9 lat niezmienny był przy tym sposób obsługi osób niepełnosprawnych. Osoby te były obsługiwane w punkcie nadania przesyłek bagażowych, zaś ich przejazd od miejsca zakupu biletu na perony (wprawdzie pod nadzorem personelu dworca) odbywał się zaniedbanym, nieoświetlonym i brudnym tunelem bagażowym, a następnie windami bagażowymi na perony. Sytuowało to pasażerów niepełnosprawnych na wózkach w roli „konwojowanych przesyłek bagażowych”¹²¹.

O braku rzetelności działań zarządców infrastruktury dworcowej¹²² świadczy m.in. fakt zaniechania działań nie wymagających dużych nakładów finansowych. Dotyczyło to m.in. braku kontrastowego oznakowania przeszkód w ciągach komunikacyjnych (na 80 ze 101 dworców o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego), zapewnienia dobrze słyszalnej informacji dźwiękowej (na 37,2% dworcach) oraz wyznaczania oznakowanych miejsc dla osób oczekujących na pociąg (78% skontrolowanych obiektów) i miejsc do parkowania (95,5%). O nierzetelności działań świadczą również przykłady oznakowania obiektów dworcowych jako dostosowanych do potrzeb tej grupy pasażerów, mimo niespełnienia przez nie podstawowych wymogów¹²³. I tak na przykład:

¹¹⁹ W wyniku modernizacji dworca Warszawa Śródmieście, przeprowadzonej w latach 2006-2007, dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych toalety dworcowe. Korzystać z nich mogą jednak tylko osoby niepełnosprawne podróżujące tranzytem. Korzystanie z tych toalet przez pasażerów niepełnosprawnych, którzy zamierzają rozpocząć podróż na tym dworcu nie jest możliwe, bowiem nie stworzono dla nich możliwości zjazdu na poziom peronów (za pomocą podnośnika przyporęczowego, bądź windy).

¹²⁰ Utrudnienia te polegały m.in. na tym, że dostosowano toalety dla osób niepełnosprawnych, lecz nie zapewniono swobodnego dostępu do nich. Dotyczyło to dworców: Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia Podmiejska (niewymiarowe – za małe przestrzenie manewrowe dla wózków inwalidzkich, ograniczone dodatkowo wyposażeniem wewnętrznym), Gdańsk Wrzeszcz (brak możliwości wjazdu wózkami inwalidzkimi do holu dworcowego, w którym znajdowała się toaleta), Gdańsk Gł. (brak możliwości dojazdu na wózkach – schody bez pochylni lub innych urządzeń wspomagających).

¹²¹ Wcześniej stan ten został ustalony na przełomie 1999 i 2000 r. Patrz: Informacja o przystosowaniu komunikacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych z 2000 r. (nr ewid. 146/2000/P/99/055/DTL, pkt 3.1.2) oraz Informacja o wynikach kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym z listopada 2007 r. (Nr ewid. 63/2007/P/06/062//KKT, KKT-41002/06, pkt 3.2.2 – zdjęcie nr 9). Tunel, mimo przeprowadzenia w nim prac porządkowych, nadal jest w niedostatecznym stanie techniczno-sanitarnym. Aktualny stan tunelu bagażowego ilustruje zdjęcie nr 75 w załączniku nr 5.8 do **Informacji**.

¹²² A także przewoźników pasażerskich – o czym w pkt 3.2.4.3 **Informacji**.

¹²³ Wymogi te określone są w przepisie § 86 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i budowle (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.).

Budynki dworców w Wasilkowie i Czarnej Białostockiej (Oddział GN w Warszawie) były oznakowane jako przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych, mimo istnienia w ich obrębie istotnych barier architektonicznych i funkcjonalnych. Toaleta na dworcu Toruń Główny nie była przystosowana w pełni do obsługi tych osób (za mała przestrzeń manewrowa dla wózków inwalidzkich), jednak administrator dworca oznakował ją jako dostępną dla pasażerów niesprawnych ruchowo, poruszających się na wózkach. Niezgodne ze stanem faktycznym było również oznakowanie toalety na dworcu we Włocławku (dworce zarządzane przez Rejon DK w Gdańsku).

Korzystniej prezentowały się, w zakresie przygotowania do obsługi osób niepełnosprawnych, obiekty dworcowe zarządzane przez PKP WKD Sp. z o.o.¹²⁴.

Na 2 z 10 skontrolowanych dworcach występowały ograniczenia w poruszaniu się pasażerów niepełnosprawnych (za wąskie drzwi, nierówna nawierzchnia peronu), a na 4 innych¹²⁵ istniały bariery architektoniczne, całkowicie uniemożliwiające pasażerom na wózkach inwalidzkich korzystanie z infrastruktury dworcowej (np. na przystanku Warszawa Al. Jerozolimskie nie działały windy na drodze dojścia do peronów). Zarząd spółki, w okresie od jej powstania (grudzień 2000 r.), zmodernizował 29 peronów (64,4%), uwzględniając wykonanie podjazdów dla osób na wózkach inwalidzkich i pasów bezpieczeństwa na peronach z odróżniającą się od tła fakturą i kolorem.

NIK zauważa jednak, że obok nieprzygotowania infrastruktury dworcowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych, korzystanie przez tę grupę pasażerów ze zbiorowej publicznej komunikacji kolejowej jest znacząco utrudnione, ze względu na stan dostosowania taboru kolejowego do ich przewozu¹²⁶.

3.2.4.3. Wyniki kontroli wskazują, że Zarządy największych kolejowych spółek przewozowych, tj. PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity oraz Koleje Mazowieckie, w niedostatecznym stopniu zapewniały warunki dla obsługi pasażerów niepełnosprawnych na dworcach kolejowych.

Z ustaleń kontroli wynika, że Zarządy spółek przewozowych podejmowały wprawdzie, w okresie od początku 2005 r. do listopada 2007 r. celowe działania związane z obsługą pasażerów niepełnosprawnych, o kierunkach zgodnych z przepisami ustawy Prawo przewozowe¹²⁷ i Kartą Praw Osób Niepełnosprawnych¹²⁸.

Spółki PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity rozpoczęły organizację na obszarze dużych dworców tzw. „centrów obsługi klienta” (lub punkty obsługi klienta), w których potencjalny pasażer jest obsługiwany kompleksowo, a ze względu na odpowiednie warunki obsługi, stworzone z myślą o osobach niepełnosprawnych, również z poszanowaniem godności tych osób. Centra takie funkcjonują na obszarze 12

¹²⁴ PKP WKD zarządza infrastrukturą kolejową linii z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, liczącej 32,8 km, z odgałęzieniem do Milanówka o dł. 3 km oraz 28 obiektami dworcowymi i 45 peronami.

¹²⁵ Warszawa Śródmieście, Warszawa Ochota, Warszawa Zachodnia, Warszawa Al. Jerozolimskie.

¹²⁶ Przykłady niedostosowania infrastruktury dworcowej do potrzeb osób niepełnosprawnych obrazują zdjęcia zawarte w załączniku nr 5.9 do **Informacji**.

¹²⁷ Patrz przypis nr 13. Przepis art. 14 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe stanowi, że „Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające korzystanie ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich”.

¹²⁸ Patrz przypis nr 19.

dworców, w tym 4 utworzone zostały przez PKP Intercity¹²⁹ i 8 przez PKP Przewozy Regionalne¹³⁰. Dworce, na których działają powyższe centra stanowią jednak 16,7% dworców strategicznych i 27,3% dworców, na których obsługiwanych jest więcej niż 1 mln pasażerów rocznie¹³¹.

Działania te, ze względu na zakres i skalę, nie były jednak – w ocenie NIK – wystarczające i skuteczne. Nie zapewniały w pełni właściwych warunków obsługi pasażerów niepełnosprawnych. Kontrole dworców wykazały bowiem, że:

- W 177 obiektach (78,4%)¹³² pulpity nie były obniżone, przez co osoby na wózkach inwalidzkich miały utrudniony kontakt z obsługą kas biletowych, a w 126 obiektach (56,5%) kasy nie były wyposażone we wzmacniacze głosu, ułatwiające komunikowanie się kasjerów z osobami niedosłyszającymi¹³³. Szczegółowe oględziny 8 dużych dworców¹³⁴, na których funkcjonowały kasy PKP Przewozy Regionalne wykazały, że spółka nie dostosowała pulpity kasowych do obsługi osób na wózkach na żadnym z nich, zaś na 2 dworcach (Warszawa Zachodnia i Tychy – dworce kategorii C) nie wyposażyła kas we wzmacniacze głosu. Na 3 z nich funkcjonują wprawdzie „centra obsługi klienta”, które częściowo niwelują powyższe braki, jednak na 2 dworcach dostęp do nich jest dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich utrudniony bądź niemożliwy¹³⁵;
- Na 178 (79,1%) skontrolowanych dworcach¹³⁶ nie było pełnej, rzetelnej informacji wizualnej, o ciągach komunikacyjnych, którymi powinny przemieszczać się osoby niepełnosprawne. I tak: na dworcu w Katowicach informacja została umieszczona na wysokości praktycznie uniemożliwiającej jej odczytanie. Dotarcie do niej od strony ul. Konopnickiej było znacznie utrudnione, bowiem wymagało zejścia po schodach nie wyposażonych w urządzenia wspomagające (np. podnośnik przyścienny). Na dworcu Gdańsk Główny istniejące oznakowanie wskazywało na to, że dostęp do peronów, przy których zatrzymują się pociągi dalekobieżne, jest możliwy poprzez skorzystanie z windy towarowej, a następnie korytarzem bagażowym i windami na właściwe perony. Windy były jednak niesprawne, zaś na dworcu nie było wyznaczonych pracowników do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym. Uzyskanie jej było możliwe jedynie w centrum obsługi klienta, jednakże tylko w godzinach, w których jest ono czynne, tj. 6.30 - 18.00;
- Jedynie 37 dworców, na 2.364 punkty obsługi pasażerów należące do PKP Przewozy Regionalne, było wyposażonych w urządzenia informacji wizualnej¹³⁷, ułatwiające

¹²⁹ Na dworcach: Warszawa Centralna, Wrocław Główny, Szczecin Główny, Poznań Główny. PKP Intercity utworzyła również Centrum Obsługi Klienta, zlokalizowane w Warszawie przy ul. Grójeckiej 17 (w budynku siedziby spółki), tj. poza obszarem kolejowym.

¹³⁰ Na dworcach: Kraków Główny, Warszawa Wschodnia, Gdańsk Główny, Katowice, Poznań Główny, Lublin, Kielce, Rzeszów.

¹³¹ Dworce kategorii A (15) i kategorii B (29 obiektów).

¹³² Brak wyposażenia kas w obniżone pulpity stwierdzono na 83 dworcach o największym natężeniu ruchu pasażerskiego, tj. 81,4% dworców tego rodzaju, objętych oględzinami.

¹³³ Brak wyposażenia kas we wzmacniacze głosu stwierdzono na 49 dworcach o największym natężeniu ruchu pasażerskiego, tj. 48% skontrolowanych dworców tego rodzaju.

¹³⁴ Dotyczyło to dworców: kat. A – Katowice, Kraków Główny i Gliwice, kat. B – Bielsko Biała i Łódź Kaliska, kat. C – Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia i Tychy. Obiekty te należą do grupy dworców strategicznych (definicja - patrz załącznik nr 5.3 do **Informacji**), które cechuje duże natężenie ruchu pasażerskiego.

¹³⁵ Centra na dworcach: Kraków Główny, Katowice i Warszawa Wschodnia. Dostęp do tego punktu na dworcu w Katowicach jest niemożliwy, a na dworcu Warszawa Wschodnia poważnie utrudniony w wyniku istnienia barier architektonicznych.

¹³⁶ Brak oznakowania bądź niewłaściwe oznakowanie stwierdzono na 83 dworcach o największym natężeniu ruchu pasażerskiego, tj. 81,4% skontrolowanych dworców tego rodzaju.

¹³⁷ Urządzenia informacji, np. paletowe tablice (tzw. „pragotrony”) i elektroniczne tablice zbiorcze. Urządzenia te są własnością PKP Telekomunikacja Sp. z o.o.

osobom niedowidzącym oraz z wadami słuchu dostęp do informacji o ruchu pociągów;

- Tylko na jednym dworcu (Warszawa Centralna) znajdował się „dyżurny” wózek inwalidzki (nie w pełni sprawny), służący do transportu osób niepełnosprawnych. Żaden ze skontrolowanych dworców nie był wyposażony w wózki bagażowe.

Przewoźnicy nie zapewnili właściwej organizacji obsługi osób niepełnosprawnych na dużych dworcach kolejowych. Przede wszystkim nie przygotowali w pełni personelu dworcowego (m.in. kasjerek), do obsługi tej grupy pasażerów.

Biegli NIK, w wyniku badań przeprowadzonych na 13 dużych dworcach stwierdzili, że w 2 przypadkach (dworce: Katowice i Warszawa Wschodnia) – mimo ustalenia procedur postępowania z osobami niepełnosprawnymi (w postaci regulaminów obsługi) – kasjerki nie potrafiły udzielić informacji, na czym polega obsługa tej grupy pasażerów. Personel PKP Przewozy Regionalne dworca w Koluszkach nie dysponował dokumentami, określającymi sposób obsługi osób niepełnosprawnych, mimo iż specyfika usytuowania budynku dworcowego na peronie, otoczonym torami stacyjnymi, po których odbywał się ciągły ruch kolejowy, bezwzględnie wymagała istnienia sformalizowanego sposobu obsługi tych osób. Na dworcu Poznań Główny wdrożono wprawdzie sformalizowany sposób obsługi pasażerów niepełnosprawnych, polegający m.in. na przywoływaniu pracownika spółki, za pomocą specjalnego przycisku, zlokalizowanego przy wejściu do budynku dworca. System ten jednak nie działał – niesprawną była sygnalizacja przyciskowa, a stan nawierzchni przejścia przez tory stacyjne stanowił poważną barierę w transporcie na peron.

3.2.4.3. Zarządy spółek: PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity oraz Koleje Mazowieckie, w nieznacznym stopniu wywiązywały się z obowiązku stworzenia warunków ułatwiających korzystanie pasażerom niepełnosprawnym ze środków transportowych¹³⁸. Wagony dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych stanowiły bowiem ogółem, według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r., tylko 2,3% eksploatowanego taboru kolejowego.

Z ustaleń kontroli wynika, że największe spółki przewozowe podejmowały działania, zmierzające do zwiększenia stanu posiadania taboru kolejowego tego rodzaju. Ze względu na wieloletnie zaniedbania w tym zakresie, działania te nie przynosiły znaczącej poprawy.

Jedynie 2,6% wagonów użytkowanych przez PKP Przewozy Regionalne było w pełni dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych¹³⁹. Tabor spółki Koleje Mazowieckie był w 2,5% dostosowany do przewozu tej grupy pasażerów¹⁴⁰. Jeszcze mniejszą liczbą wagonów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych dysponowała PKP Intercity (1,3% taboru)¹⁴¹.

¹³⁸ Obowiązek ten jest określony w art. 14 ust. 2 Prawa przewozowego - patrz przypis nr 12.

¹³⁹ Tabor ten stanowiły 82 elektryczne zespoły trakcyjne, typu EN57 (75 szt.) i EN95 (7 szt.), zwane dalej „ezt” oraz 24 wagony osobowe. Spółka użytkowała również 100 autobusów szynowych, wydierżawionych od samorządów wojewódzkich, w różnym stopniu dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

¹⁴⁰ Było to 5 ezt w pełni dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

¹⁴¹ PKP Intercity dysponowała 16 wagonami osobowymi w pełni dostosowanymi oraz 40 innymi, o znacznie ograniczonych możliwościach przewozu pasażerów niepełnosprawnych na wózkach.

Przewoźnicy kolejowi oferowali niewielką liczbę połączeń kolejowych, obsługiwanych przez pociągi, w składach których znajdowały się wagony przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Spółka PKP Przewozy Regionalne oferowała pasażerom niepełnosprawnym właściwe warunki przewozu w 6 z 221 pociągach międzywojewódzkich (7,2%) i w 180 z 2428 pociągach regionalnych (7,4%). PKP Intercity oferowała w rozkładzie jazdy 2006/2007 tylko 22 pociągi wyposażone w wagony przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych – tj. 16,5% wszystkich składów, uruchamianych średniodobowo¹⁴². Spółki Koleje Mazowieckie i PKP WKD nie oferowały stałych rozkładowych połączeń obsługujących osoby niepełnosprawne. Tabor dostosowany do przewozu tej grupy pasażerów, wykorzystywany był przez tych przewoźników jako wagony standardowe.

W rezultacie, korzystanie przez osoby niepełnosprawne z usług świadczonych przez kolejowe spółki przewozowe było znacznie utrudnione, a w przypadku osób na wózkach inwalidzkich – poza nielicznymi wyjątkami – niemożliwe¹⁴³.

Do najistotniejszych barier konstrukcyjnych wagonów należały: wąskie drzwi, niedostosowane toalety, brak przestrzeni manewrowej w ich wnętrzu, brak mocowań dla wózków inwalidzkich oraz nadmierna odległość pomiędzy progiem pomostu wagonu i krawędzią peronu, która uniemożliwiała osobie na wózku inwalidzkim samodzielne przemieszczanie się pomiędzy wagonem i peronem¹⁴⁴.

Powyższą sytuację pogłębiała dodatkowo znikoma liczba urządzeń wspomagających wsiadanie do pociągów oraz ich niewielka przydatność w obsłudze tej grupy osób.

PKP Przewozy Regionalne ulokowała na 18 dworcach podnośniki peronowe, służące do załadunku i wyładunku wózka inwalidzkiego z pasażerem. Urządzenia te jednak – ze względu na nieporęczność w ich obsłudze, związaną z koniecznością transportu z miejsca przechowywania na perony oraz zatrudnieniem 2 osób do manewrowania nimi, były rzadko wykorzystywane – najwyżej 3 razy w miesiącu. Ich użycie determinowała również mała ilość wagonów, odpowiadających rozmiarom podnośnika. I tak – na dworcu w Krakowie podnośnik mógł być zastosowany jedynie do obsługi 24 wagonów, na ogółem 238 (10,1%), będących w dyspozycji Spółki w tym obszarze.

Niedostateczne było również szkolenie pracowników spółek, mających bezpośredni kontakt z pasażerami. Dwie z tych spółek wprowadziły objęły nimi wymienioną grupę pracowniczą, jednak szkolenia te nie były kompleksowe.

Zarząd PKP Przewozów Regionalnych zaplanował przeszkolenie w latach 2006 - 2008 jedynie 12,1% personelu spółki, bezpośrednio zajmującego się obsługą pasażerów, tj. konduktorów, kasjerów i informatorów, z zakresu profesjonalnej obsługi klientów, w tym pasażerów niepełnosprawnych. Zarząd spółki Koleje Mazowieckie zorganizował szkolenie wszystkich pracowników, mających bezpośrednią styczność z pasażerem

¹⁴² W rozkładach jazdy – od dnia 10 grudnia 2006 r. do dnia 8 grudnia 2007 r. W sezonie 2007/2008 spółka planuje zwiększenie oferty do 28 pociągów.

¹⁴³ Jedyną realną możliwością skorzystania przez osoby niepełnosprawne z przewozu koleją była praktycznie opieka osób towarzyszących, a w rzadkich przypadkach – również drużyn konduktorskich. Biegli NIK zaobserwowali podczas wykonywania dwóch jazd kontrolnych, że konduktorzy 2 pociągów spółki Koleje Mazowieckie udzielili pomocy przy wsiadaniu osobom poruszającym się o kulach.

¹⁴⁴ Odległość pomiędzy progiem pomostu wagonu i krawędzią peronu, w skrajnych przypadkach przekraczała nawet 0,7m (przy średnicy zewnętrznej koła wózka inwalidzkiego, wynoszącej 0,6 - 0,65m). Znaczne były różnice w poziomach płaszczyzn podłogi wagonu i peronu (nawet 0,35m).

niepełnosprawnym dopiero w październiku 2006 r., tj. po upływie blisko 20 miesięcy od rozpoczęcia przez spółkę działalności przewozowej.

3.2.5. Realizacja wybranych wniosków, sformułowanych po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym¹⁴⁵

3.2.5.1. Działania podejmowane przez Zarząd PKP S.A. w zakresie realizacji wniosków, sformułowanych przez NIK po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, odnoszących się do przygotowania dworców do bezpiecznej obsługi pasażerów, były niewystarczające i nieskuteczne. W rezultacie, pasażerowie i ich mienie, a także porządek na dworcach nie był dostatecznie chroniony¹⁴⁶.

Wnioski pokontrolne dotyczyły głównie realizacji zadań, przyjętych przez Zarządy PKP S.A. i PKP PLK S.A. w „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych” z lipca 2004 r.¹⁴⁷.

Ustalenia kontroli wskazały, że Zarząd Spółki PKP S.A. w niewystarczającym zakresie realizował wnioski zmierzające do:

- zapewnienia kompleksowej i profesjonalnej ochrony pasażerów na wszystkich dworcach. Stwierdzono, że Spółka w okresie od marca 2006 r. do końca 2007 r. nieznacznie zwiększyła liczbę dworców czynnych, objętych zorganizowaną ochroną, sprawowaną przez Straż Ochrony Kolei i firmy ochroniarskie (w ramach zawartych umów). Liczba tych dworców wzrosła ze 131 do 165 (tj. z 10% do 14,6% ogółu dworców czynnych i 8,7% wszystkich 1896 dworców, przy których zatrzymują się pociągi i przebywają podróżni). Umowami o ochronę objęto jedynie 92 (50%) dworców o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego i 73 (4,3%) pozostałych obiektów, przy których zatrzymywały się pociągi pasażerskie i przebywali podróżni;
- objęcia większej liczby dworców monitoringiem wizyjnym. Stwierdzono wprawdzie, że wzrosła liczba dworców monitorowanych z 39 w połowie 2006 r. do 88 dworców na koniec 2007 r., to jednak dworce te stanowiły nadal nieznaczoną część wszystkich obiektów, na których przebywali podróżni (7,8 % obiektów czynnych i 4,6% ogółu dworców). Systemów monitoringu nie zainstalowano na 22 dworcach strategicznych (30,9%). Zarząd nie podjął również działań zmierzających do usprawnienia już istniejących systemów monitoringu (np. na dworcach Wrocław Gł. i Warszawa Centralna). Nie reaktywował również wyłączonego jeszcze w czerwcu 2003 r. z przyczyn ekonomicznych i technicznych monitoringu dworca w Sosnowcu;
- objęcia okresowymi przeglądami technicznymi (corocznymi i pięcioletnimi) wszystkich obiektów dworcowych (o czym w pkt 3.2.1.2 Informacji).

¹⁴⁵ Patrz przypis nr 2. Kontrolą objęto realizację wniosków odnoszących się bezpośrednio do ochrony pasażerów na dworcach kolejowych i w pociągach.

¹⁴⁶ Obowiązek zapewnienia ochrony ładu i porządku na obszarze dworców kolejowych nakłada na zarządców dworców kolejowych przepis art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 9).

¹⁴⁷ Dokument ten (dalej: Strategia lipca 2004 r.) stanowił załącznik do „Porozumienia w zakresie strategii zmierzającej do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych”, zawartego przez PKP S.A. w dniu 6 lipca 2004 r. z Komendantami Głównymi: Policji, Straży Granicznej i Żandarmerii Wojskowej i wdrożonego w Grupie PKP S.A., w tym w spółce PKP PLK S.A. i przez spółki przewozowe. Strategia obowiązywała w okresie objętym kontrolą.

Z ustaleń kontroli wynika, że Kierownictwo Oddziału DK w Warszawie, zarządzające 72 dworcami strategicznymi, nie realizowało w dostatecznym zakresie wniosków pokontrolnych zmierzających do:

- zapewnienia sporządzania przez jednostki podległe (rejony DK) i Oddział kompleksowych, systematycznych analiz, ocen stanu bezpieczeństwa na zarządzanych dworcach i programów jego poprawy. Jedyną ocenę przeprowadził w sierpniu 2005 r. podległy Oddziałowi DK Rejon DK w Warszawie, jednak była ona niekompletna - nie zawierała ocen cząstkowych, dotyczących najważniejszych dworców w Polsce i danych o zdarzeniach negatywnych;
- zapewnienia należytego stanu technicznego i estetycznego budynków dworcowych (o czym w pkt 3.2.1.1 niniejszej Informacji),
- zapewnienia osobom przebywającym na terenie dworców ciągłego dostępu do informacji, mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i porządku. Oględziny 56 dworców zarządzanych przez ten Oddział, wykazały, że na blisko co trzecim z nich nie było kompletnych informacji z tego zakresu (wyciągów z przepisów porządkowych, informacji o numerach alarmowych Policji, SOK, służb ratownictwa medycznego i ppoż., informacji o adresach służb porządkowych, instrukcji ppoż., oznakowania dróg ewakuacyjnych).

Kierownictwa 3 z 8 skontrolowanych Oddziałów GN, w tym w: Bydgoszczy, Katowicach i Wrocławiu, również w niewystarczającym zakresie realizowały wnioski pokontrolne. I tak np.:

- Oddział w Bydgoszczy nie w pełni realizował wniosek dotyczący wykonywania wszystkich wymaganych przeglądów technicznych budynków dworcowych. Nie podejmował również wnioskowanych działań mających zapewnić poprawę stanu technicznego, a szczególności estetycznego tych budynków. Podobnie realizował taki sam wniosek Oddział GN we Wrocławiu. Oddział ten nieskutecznie realizował również wniosek o spowodowanie bardziej intensywnej ochrony zasobów dworcowych przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i Policji,
- Oddział w Katowicach nie podejmował skutecznych działań zapewniających likwidację zjawiska bezdomności na zarządzanych dworcach. Nie realizował w pełni wniosku o objęcie wszystkich zarządzanych budynków dworcowych wymaganymi przeglądami budowlanymi.

O braku skuteczności podejmowanych przez Spółkę, w ramach realizacji wniosków pokontrolnych, działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa i porządku na zarządzanych dworcach, świadczy ujawnienie licznych przypadków przebywania na dworcach osób niepożądanych.

W toku oględzin 223 dworców czynnych ujawniono przebywanie na 27 z nich osób bezdomnych. W 6 przypadkach osoby te zakłócały porządek publiczny. Stały pobyt osób bezdomnych, a także osób pod wpływem alkoholu i narkomanów, wykazały również obserwacje 7 z 18 dworców, przeprowadzone przez biegłych NIK. Na dworcu Wrocław Gł. osoba bezdomna stale koczowała na posadzce przedsiionka holu dworcowego, naprzeciw wejścia do Komisariatu Policji. Na dworcu tym biegli ujawnili również przypadki natarczywego żebractwa. W ocenie NIK, ujawnione powyżej zjawiska są efektem nieskutecznego egzekwowania od SOK ochrony porządku na obszarze dworców. Do ich występowania przyczyniało się także nie stosowanie w pełni zasady czasowego zamykania dworców, której wdrożenie przywidywała powołana wcześniej „Strategia lipca 2004 r.”. Oględziny 223 dworców czynnych wykazały bowiem, że 93 z nich (41,7%) nie były zamykane w godzinach przerw pracy stacji.

Podkreślenia wymaga, że NIK wnioskowała do PKP S.A. o kompleksowe i pełne realizowanie działań określonych w tej strategii.

3.2.5.2. Działania podejmowane przez przewoźników pasażerskich, w tym PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie, w zakresie realizacji wniosków pokontrolnych, dotyczących przygotowania pociągów do bezpiecznej obsługi pasażerów, były niewystarczające i nieskuteczne. W rezultacie podróży w pociągach nadal nie byli dostatecznie chronieni.

Wnioski pokontrolne dotyczyły głównie realizacji zadań, przyjętych przez zarządy spółek przewozowych: PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Mazowieckie w Strategii z lipca 2004 r. Ustalenia kontroli wykazały, że niewystarczającym zakresie realizowane były wnioski, zmierzające do:

- poprawy stanu porządku i bezpieczeństwa pasażerów, poprzez pełne egzekwowanie od drużyn konduktorskich rzetelnego, zgodnego z obowiązującymi przepisami, realizowania obowiązków służbowych w pociągach¹⁴⁸ i od pracowników służb eksploatacyjnych, właściwego przygotowywania pociągów do drogi. I tak:
 - drużyny konduktorskie tolerowały naruszanie przez pasażerów przepisów porządkowych. Stwierdzono w tym zakresie, że drużyny konduktorskie 7 z 16 skontrolowanych pociągów spółki PKP Przewozy Regionalne oraz 3 z 10 pociągów spółki Koleje Mazowieckie nie reagowały na łamanie przez pasażerów przepisów porządkowych, polegających na: spożywaniu alkoholu, głośnym - połączonym z używaniem słów wulgarnych - zachowaniem się pasażerów będących pod wpływem alkoholu, paleniu tytoniu i prowadzeniu obnośnego handlu piwem. Drużyny konduktorskie tolerowały również niewłaściwe przygotowanie pociągów do drogi, pod względem technicznym i sanitarnym (o czym dalej).
 - służby techniczne przewoźników, odpowiedzialne za przygotowanie pociągów do drogi, nie wywiązywały się należycie z tych obowiązków. Biegli NIK stwierdzili występowanie różnego rodzaju usterek technicznych aż w 31 z 33 pociągach objętych kontrolą (wszystkich 7 pociągach PKP Intercity, 15 z 16 pociągach PKP Przewozy Regionalne i 9 z 10 spółki Koleje Mazowieckie). Niedostateczne przygotowanie wagonów do drogi stwarzało zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów. Stwierdzono, że: w 9 pociągach niesprawne były mechanizmy zamykania drzwi zewnętrznych (w wyniku czego w 7 pociągach były one otwarte podczas jazdy), w 12 pociągach niesprawne były mechanizmy zamykania drzwi wewnątrz wagonów, w 9 pociągach niesprawne było oświetlenie wewnątrz wagonowych.
- Biegli NIK stwierdzili również złe przygotowanie 24 pociągów pod względem sanitarnym. Wnętrza toalet i wagonów były brudne. Toalety nie były wyposażone, w wystarczającym zakresie, w wodę i środki czystości. Ich wyposażenie techniczne było zdewastowane i niesprawne (np. zapchane były muszle, pourywane uchwyty).

Ustalenia kontroli wskazują, że spółki przewozowe w niedostatecznym zakresie, w latach 2005 - 2007, modernizowały - w ramach przyjętej do realizacji Strategii z lipca 2004 r. - posiadany park wagonowy, pod kątem poprawy bezpieczeństwa

¹⁴⁸ Do podejmowania działań w tym zakresie kierownicy pociągów i konduktorzy są zobowiązani przepisami § 11 i 22 Instrukcji H-21. pracy drużyn konduktorskich w przedsiębiorstwie PKP z dnia 25 maja 1998 r. (Biuletyn PKP z 1998 r. Nr 17 poz. 55). W spółce Koleje Mazowieckie powyższą instrukcję jej Zarząd zastąpił, z dniem 27 września 2006 r., Instrukcją dla drużyn konduktorskich KM-h21, o podobnym brzmieniu.

pasażerów. Do końca listopada 2007 r. spółki objęły modernizacją, głównie ze względu na trudną sytuację finansową, jedynie 9,9% taboru¹⁴⁹.

- Spółki PKP Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie zainstalowały monitoring wizyjny w 115 jednostkach ezt, tj. 2,5% taboru służącego do realizacji przewozów masowych w ruchu regionalnym, a więc najbardziej zagrożonych przestępczością i wandalizmem¹⁵⁰. Spółki te, w powyższym okresie, zainstalowały również w 145 jednostkach ezt urządzenia blokujące otwarcie drzwi podczas jazdy pociągu.

3.2.5.3. Kontrola wykazała, że zarządy PKP S.A. i wymienionych wyżej spółek przewozowych, realizowały niektóre z wniosków pokontrolnych NIK, związanych głównie z przygotowaniem i organizacją służb odpowiedzialnych w tych spółkach za ochronę porządku i bezpieczeństwa pasażerów. Stwierdzono m.in., że Zarząd PKP S.A. uzupełnił regulaminy organizacyjne oddziałów GN o zadania z tego zakresu. Odpowiedzialnym pracownikom spółek kolejowych wpisano realizację tych zadań do zakresów czynności. Zintensyfikowano procesy szkoleń personelu spółek, odpowiedzialnego za ochronę porządku i bezpieczeństwa. Spółki bardziej aktywnie uczestniczyły w pracach „wojewódzkich zespołów do spraw bezpieczeństwa”, funkcjonujących przy wojewódzkich komendach Policji.

W 2007 r. na obszarze dworców kolejowych i w pociągach popełniono 7.059 przestępstw, tj. o 1.344 mniej niż w 2006 r.. Z 4.083 do 3.430 zmalała w tym okresie liczba przestępstw popełnionych na obszarze dworców. Podkreślenia jednak wymaga, że wzrosła w tym okresie liczba pobić osób (z 99 w 2006 r. do 108 w 2007 r.) oraz liczba osób, które poniosły uszczerbek na zdrowiu w wyniku popełnionych czynów karalnych (z 59 do 72). Wzrosła znacząco liczba wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym z 68.771 w 2006 r. do 78.157 w 2007 r. Należy przy tym zauważyć, że nie jest znana rzeczywista skala czynów karalnych, bowiem z różnych przyczyn podróżni często nie zgłaszali ich popełnienia¹⁵¹.

¹⁴⁹ Według stanu na 30 czerwca 2006 r. – przewoźnicy pasażerscy poddali modernizacji 3,3% dysponowanego taboru kolejowego, pod kątem poprawy bezpieczeństwa osób i mienia (patrz: Informacja powołana w przypisie nr 2).

¹⁵⁰ Do połowy 2006 r. stan wyposażenia taboru tego rodzaju stanowił 1% ogólnego stanu liczbowego taboru tych spółek.

¹⁵¹ Według danych Komendy Głównej Policji (pismo nr Gb/3459/SIP/08/PM z dnia 23 czerwca 2008 r.) i danych zawartych w *Informacji* (powołanej w przypisie nr 1) – liczba przestępstw popełnionych na obszarze dworców w latach 2005-2007 wyniosła odpowiednio: 4.766, 4.083 i 3.430, a liczba przestępstw popełnionych w pociągach pasażerskich wyniosła: 5.131, 4.320 i 3.629. Według danych Komendy Głównej SOK, wzrosła w 2007 r., w porównaniu do 2006 r., liczba zdarzeń szczególnie zagrażających bezpieczeństwu pasażerów w pociągach, w tym: przeszkód ułożonych na torach (z 230 do 276), a także liczba obrzuceń pociągów różnymi przedmiotami (z 1.419 do 1.505). W wyniku tych ostatnich – w 2007 r. 35 pasażerów zostało rannych (za: www.plk-sok.pl).

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Dobór jednostek kontrolowanych i dworców do oględzin nastąpił w sposób celowy. Podstawowym czynnikiem determinującym ich wybór była wielkość zarządzanej infrastruktury oraz znaczenie podmiotów i dworców w kolejowych przewozach pasażerskich. Kontrole w poszczególnych jednostkach przeprowadzane zostały metodą badań bezpośrednich. Była to na przestrzeni ostatnich 8 lat pierwsza kompleksowa kontrola, która swoim zakresem objęła stan techniczny i przygotowanie dworców kolejowych do obsługi pasażerów.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

4.2.1. W związku z przeprowadzaną kontrolą zasięgano informacji w 87 jednostkach nieobjętych kontrolą¹⁵², w tym u 12 wojewódzkich inspektorów sanitarnych, w sprawach stanu sanitarnego obiektów dworcowych i pociągów¹⁵³ oraz u Komendanta Głównego Policji, w sprawie liczby zdarzeń negatywnych zarejestrowanych na obszarze dworców i w pociągach.

4.2.2. W trakcie kontroli powołano zespół czterech biegłych z dziedziny porządku publicznego, którzy na podstawie obserwacji prowadzonych w pociągach i na dworcach kolejowych, dokonali analizy przygotowania dworców i pociągów do obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz stanu porządku w pociągach i na dworcach. Ponadto, w jednej kontroli powołano specjalistę, a w trzech kontrolach przesłuchano czterech świadków.

4.2.3. W ramach przeprowadzonych kontroli, 7 Delegatur NIK¹⁵⁴ skierowało do właściwych komendantów państwowej straży pożarnej 8 wniosków o przeprowadzenie czynności kontrolno-rozpoznawczych na dworcach, w związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości w ich zabezpieczeniu przeciwpożarowym. Delegatura NIK w Bydgoszczy, w związku z niewywiązywaniem się zarządcy dworców z obowiązku corocznego przeprowadzania obowiązkowych przeglądów technicznych i nieprawidłowym przeprowadzaniu prac remontowych, wystąpiła do właściwego wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego z wnioskiem

¹⁵² W trybie art. 29 pkt 2 lit f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701).

¹⁵³ Opis treści informacji – patrz **pkt 3.2.3 i pkt 3.2.7 Informacji**.

¹⁵⁴ Delegatury NIK w: Bydgoszczy, Krakowie, Poznaniu, Łodzi, Olsztynie (2 wnioski), Szczecinie i Rzeszowie. Efekty tych działań opisane są w **pkt 3.2.8 Informacji**.

o przeprowadzenie kontroli na dworcach strategicznych: Bydgoszcz Gł., Toruń Gł., Włocławek i Inowrocław. Wymienione organy podjęły wnioskowane działania¹⁵⁵.

4.2.4. W ramach przeprowadzonych kontroli, 3 Delegatury NIK¹⁵⁶ skierowały ogółem 7 zawiadomień, w tym 6 do właściwych wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego o popełnieniu wykroczeń, polegających na niewypełnianiu obowiązku przeprowadzania okresowych kontroli obiektów budowlanych¹⁵⁷.

4.2.5. W toku 9 kontroli, przeprowadzonych przez 6 Delegatur NIK¹⁵⁸, ujawnionych zostało 20 przypadków bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzkiego, o czym kontrolerzy NIK powiadomili kierowników kontrolowanych jednostek, w trybie art. 51 ustawy o NIK. Kierownicy jednostek kontrolowanych podjęli działania skutecznie eliminujące zagrożenia.

4.2.6. W dniach 10-11 grudnia 2007 r. przeprowadzono naradę śródkontrolną, na której omawiano poszczególne problemy występujące w trakcie kontroli.

4.2.7. Do wszystkich 51 jednostek skontrolowanych jednostek zostały skierowane wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny oraz uwagi i wnioski, zmierzające do usunięcia nieprawidłowości. Trzy Delegatury NIK¹⁵⁹ skierowały ogółem 8 wystąpień do innych adresatów.

Do zarządów spółek zarządzających infrastrukturą dworców kolejowych (PKP S.A. i PKP PLK S.A.) wnioskowano m.in. o:

- podjęcie systematycznych i kompleksowych działań w celu dostosowania stanu technicznego i funkcjonalnego czynnych dworców do potrzeb pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych,
- wdrożenie strategii w zakresie utrzymania i funkcjonowania dworców z uwzględnieniem standardów unijnych,
- prowadzenie prac remontowych na poziomie zapobiegającym degradacji składników infrastruktury dworcowej,
- opracowanie ujednoliconych metod oceny stopnia dostosowania obiektów dworcowych do obsługi osób niepełnosprawnych,
- podjęcie działań zapewniających pełną realizację wniosków sformułowanych po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, przeprowadzonej przez NIK w 2006 r.

Do jednostek organizacyjnych, podległych PKP S.A. wnioskowano m.in. o:

- opracowanie i wdrożenie spójnych zasad administrowania nieruchomościami dworcowymi,

¹⁵⁵ Przykładowo: Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego poinformował NIK pismem z dnia 18 czerwca 2008 r. o podjętych kontrolach i ich wynikach oraz wnioskach i nałożonych mandatach karnych na zarządców infrastruktury dworcowej.

¹⁵⁶ Delegatury NIK w: Białymstoku, Warszawie i Olsztynie.

¹⁵⁷ Zawiadomienia do właściwych wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego skierowały Delegatury NIK w Olsztynie (4) i w Białymstoku (1). Delegatura NIK w Warszawie skierowała zawiadomienie do Sądu Rejonowego Warszawa-Śródmieście. Delegatura NIK w Białymstoku skierowała również zawiadomienie do właściwego wojewódzkiego komendanta PSP.

¹⁵⁸ Kontrolerzy z Delegatur NIK w: Poznaniu, Katowicach, Kielcach, Krakowie, Łodzi i Warszawie.

¹⁵⁹ Delegatury NIK w: Warszawie (4 wystąpienia), Wrocławiu (1) i Katowicach (3).

- opracowanie rzetelnej - systemowej analizy stanu przystosowania dworców do obsługi, w tym osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie analiz zagospodarowania dworców, z uwzględnieniem potrzeb związanych z obsługą pasażerów,
- doprowadzenie obiektów dworcowych do stanu zgodnego z przepisami ustawy Prawo budowlane m.in. poprzez systematyczne i terminowe przeprowadzanie przeglądów obiektów dworcowych,
- podejmowanie – w ramach remontów i modernizacji – działań zmierzających do poprawy dostępności infrastruktury dworcowej dla osób niepełnosprawnych oraz poprawy bezpieczeństwa pasażerów i porządku w obiektach dworcowych, w tym ochrony przeciwpożarowej dworców,
- objęcie rzetelnym nadzorem personelu dworcowego, w tym zarządców i administratorów dworców.

Do jednostek organizacyjnych, podległych PKP PLK S.A. wnioskowano m.in. o:

- doprowadzenie infrastruktury kolejowej, leżącej w obrębie dworców (peronów, kładek i przejść podziemnych oraz przejść przez tory), do stanu zgodnego z przepisami ustawy Prawo budowlane, m.in. poprzez systematyczne i terminowe przeprowadzanie wymaganych ustawą Prawo budowlane przeglądów tych składników,
- podejmowanie działań mających na celu utrzymanie we właściwym stanie wymienionych składników dworcowej infrastruktury liniowej oraz poprawę ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Do kolejowych przewoźników pasażerskich wnioskowano m.in. o intensyfikację prac w zakresie:

- poprawy stanu technicznego dysponowanego taboru, w tym poprawy dostępności taboru dla osób niepełnosprawnych, poprzez szersze zaangażowanie środków pomocowych z Unii Europejskiej,
- poprawy dostępności przewozów koleją dla pasażerów niepełnosprawnych, poprzez polepszenie współpracy z innymi spółkami kolejowymi, funkcjonującymi na dworcach i jednostkami samorządowymi.

Do Ministra Pracy i Polityki Społecznej wnioskowano m.in. o realizację działań zmierzających do pełnego wdrożenia przyjętych przez Radę Europy standardów funkcjonowania osób niepełnosprawnych w społeczeństwie.

Pod adresem Ministra Infrastruktury sformułowano wnioski zmierzające do:

- objęcia polityką państwa problematyki transportu osób niepełnosprawnych koleją,
- poprawy nadzoru nad wszelkimi działaniami inwestycyjnymi i modernizacyjnymi, prowadzonymi w resorcie transportu, pod kątem dostosowania infrastruktury i środków transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Jak dotychczas, zrealizowane zostały 64 wnioski pokontrolne NIK (na 220 przedstawionych). Kolejne 72 wnioski są w trakcie realizacji.

4.2.8. Zastrzeżenia do uwag, ocen i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych złożyli kierownicy 5 z 46 podmiotów objętych kontrolą. Dyrektor Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie złożył osiem zastrzeżeń. NIK uznała za zasadne dwa z nich, w tym dotyczące niepodejmowania przez Oddział żadnych działań zmierzających do realizacji obowiązku przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi osób.

Zastępca Dyrektora Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie złożył 11 zastrzeżeń, które NIK oddaliła.

Zastrzeżenia do wystąpienia złożył Minister Infrastruktury. Kolegium NIK uznało je za częściowo zasadne. Kolegium stwierdziło, że Minister nie był zobowiązany do żądania od beneficjentów środków pomocowych pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, umieszczania w okresowych sprawozdaniach z realizacji projektów, szczegółowego opisu stopnia realizacji zadań dostosowujących infrastrukturę i środki transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Uchwałą Kolegium NIK z wystąpienia wykreślono sporny fragment.

Zarząd PKP Przewozy Regionalne złożył 12 zastrzeżeń. NIK uznała za zasadne dwa z nich, w tym zastrzeżenie do zawartego w wystąpieniu stwierdzenia, iż spółka w zbyt wolnym tempie organizowała biura obsługi klienta. NIK zmieniła także treść wniosku pokontrolnego, dotyczącego szerszego angażowania samorządów województw w rozwiązywanie problemu transportu osób niepełnosprawnych.

Zarząd PKP S.A. złożył zastrzeżenia do ogólnej negatywnej oceny jego działalności, w latach 2001-2007, w zakresie zapewnienia właściwego stanu technicznego i przygotowania obiektów dworcowych do obsługi pasażerów. Zarząd PKP S.A. nie zgodził się również z czterema ocenami cząstkowymi (z pięciu ogółem), składającymi się na ocenę ogólną. Zastrzeżenia te Zarząd spółki uzasadnił głównie brakiem stabilnej polityki państwa w zakresie restrukturyzacji spółki oraz jej trudną sytuacją finansową. Komisja Rozstrzygająca NIK uznała złożone zastrzeżenia za zasadne. Dokonała zmiany oceny ogólnej, poprzez wprowadzenie w jej miejsce negatywnej oceny stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów. Komisja uznała natomiast za zasadną negatywną ocenę NIK, dotyczącą realizacji wniosków sformułowanych po kontroli zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

4.2.9. W wyniku przeprowadzonej kontroli i sformułowanego w jej wyniku wniosku pokontrolnego, kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi wyegzekwowało od 2 firm należności z tytułu czynszu za wykorzystywane powierzchnie dworcowe, w kwocie 87.919 zł. Kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie wyegzekwowało odsetki od nieterminowo płaconego czynszu za wynajem powierzchni dworcowych, w wysokości 75 zł.

5. Załączniki

5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

1. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych:

- Ministerstwo Infrastruktury,
- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej,
- PKP S.A. Centrala w Warszawie,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe w Warszawie,
- PKP PLK S.A. Centrala w Warszawie,
- PKP Intercity Sp. z o.o. w Warszawie,
- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w Warszawie,
- Koleje Mazowieckie KM Sp. z o.o. w Warszawie.

2. Delegatura NIK w Warszawie:

- PKP Warszawskie Koleje Dojazdowe Sp. z o.o. w Grodzisku Mazowieckim,
- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Warszawie i w Siedlcach,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych w Warszawie,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie.

3. Delegatura NIK w Białymstoku:

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie (*).

4. Delegatura NIK w Łodzi:

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Łodzi,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych w Warszawie (*).

5. Delegatura NIK w Katowicach:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Katowicach i w Gliwicach,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych w Katowicach,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach.

6. Delegatura NIK we Wrocławiu:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Wałbrzychu i we Wrocławiu,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu.

7. Delegatura NIK w Szczecinie:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Szczecinie i w Koszalinie,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych w Poznaniu (*),
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.

8. Delegatura NIK w Poznaniu:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Poznaniu i w Ostrowie

- Wielkopolskim,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych
w Poznaniu,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu.

9. Delegatura NIK w Bydgoszczy:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Toruniu i w Bydgoszczy,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych
w Gdańsku (*),
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Bydgoszczy.

10. Delegatura NIK w Olsztynie:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Gdańsku i w Olsztynie,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych w Gdańsku,
- PKP S.A. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku
i w Olsztynie.

11. Delegatura NIK w Krakowie:

- PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w Krakowie i w Nowym Sączu,
- PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe Rejon Dworców Kolejowych
w Krakowie,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie.

12 Delegatura NIK w Rzeszowie:

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie (*).

13. Delegatura NIK w Kielcach:

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku Kamiennej,
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Lublinie (*).

(*) – w jednostkach organizacyjnych PKP S.A., oznaczonych tym symbolem, przeprowadzono kontrolę w sprawach właściwych obszarowo dla danej Delegatury NIK.

5.2. Wykaz organów, którym przekazano informacje o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Sejmowa Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
5. Sejmowa Komisja Infrastruktury
6. Prezes Rady Ministrów
7. Minister Infrastruktury
8. Minister Pracy i Polityki Społecznej
9. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
10. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego

5.3. Słowniczek pojęć i definicji

1. **Kolejowa infrastruktura dworcowa** – infrastruktura kolejowa, określona w przepisie art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym (patrz przypis nr 11 w Informacji), leżąca w obrębie kolejowych obiektów dworcowych (zdefiniowanych w pkt 2 słowniczka),
2. **Kolejowy obiekt dworcowy** - każdy obiekt dworcowy (dworzec kolejowy i przystanek osobowy), objęty badaniami kontrolnymi, bez względu na jego wielkość terytorialną, liczbę i rodzaj zatrzymujących się pociągów i liczbę odprawianych pasażerów.
Podstawowym podziałem tych obiektów jest ich kategoryzacja, uzależniona od liczby odprawianych pasażerów rocznie. Według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r., były to dworce:
 - **kategorii A** – to obiekty, na których odprawianych jest ponad 2 mln pasażerów rocznie (15 obiektów),
 - **kategorii B** – dworce, na których odprawianych jest powyżej 1 mln do 2 mln pasażerów (29),
 - **kategorii C** – dworce, na których ma miejsce odprawa powyżej 300 tys. do 1 mln pasażerów (140),
 - **kategorii D** – dworce, na których odprawia się do 300 tys. pasażerów rocznie (950 obiektów czynnych oraz 1599 nieczynnych, w tym 762 obiekty dworcowe wyłączone z eksploatacji, na których zatrzymują się pociągi pasażerskie).
3. **Dworce o znaczeniu strategicznym dla kolei w Polsce** - pojęcie wprowadzone w „Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP”, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. (niepublikowanej – za: www.kprm.gov.pl).
4. **Obiekt dworcowy wyłączony z eksploatacji** – obiekt funkcjonujący przy czynnej linii kolejowej, zamknięty trwale z przyczyn ekonomicznych (budynek dworca zamknięty i całkowicie niedostępny dla pasażerów), po rezygnacji pasażerskich przewoźników kolejowych z prowadzenia na jego obszarze obsługi kasowej.
5. **Nieczynna linia kolejowa** – linia kolejowa: zlikwidowana, na którą wydano decyzję o likwidacji, o zawieszonym ruchu kolejowym, wąskotorowa i przekazana samorządom.
6. **Dworcowa infrastruktura liniowa** – infrastruktura kolejowa leżąca w obrębie obiektu dworcowego, w tym: perony i posadowione na nich wiaty peronowe, kładki i przejścia podziemne dla pieszych, przejścia przez torowiska w poziomie szyn.
7. **Dworce o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego** – dworce kategorii A, B i C – tj. obiekty, na których odprawianych jest co najmniej 300 tys. pasażerów rocznie.
8. **Dworce o małym natężeniu ruchu pasażerskiego** - dworce kategorii D – tj. obiekty, na których odprawianych jest do 300 tys. pasażerów rocznie.

5.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tj. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84 poz. 948 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (tj. Dz. U. z 2008 r. Nr 14, poz. 92).
6. Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. z 1997 r. Nr 50, poz. 475).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430).
10. Rozporządzenie 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 2004 r. Nr 264, poz. 2637).
11. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2006 r. Nr 80, poz. 563).

5.5. Wykaz dworców kolejowych poddanych kontroli

Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową	Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową
Dworce kolejowe kategorii A					
1	W-wa Centralna*	Rejon w Warszawie	7	Szczecin Główny	Rejon w Poznaniu, ZLK w Szczecinie
2	Warszawa Śródmieście*		8	Stargard Szczecin.	Rejon w Poznaniu, ZLK w Szczecinie
3	Katowice	Rejon w Katowicach, ZLK w Katowicach	9	Kraków Główny	Rejon w Krakowie, ZLK w Krakowie
4	Gliwice	Rejon w Katowicach, ZLK w Gliwicach	10	Bydgoszcz Gł.	Rejon w Gdańsku, ZLK w Bydgoszczy
5	Wrocław Główny	Rejon we Wrocławiu, ZLK we Wrocławiu	11	Gdynia Gł. Osob.	Rejon w Gdańsku, ZLK w Gdańsku
6	Poznań Główny	Rejon w Poznaniu, ZLK w Poznaniu	12	Gdańsk Główny	
			13	Tczew	
Dworce kolejowe kategorii B					
14	W-wa Wileńska *	Rejon w Warszawie	22	Bielsko Biała	Rejon w Katowicach, ZLK w Katowic.
15	Warszawa Och.	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie	23	Leszno	Rejon w Poznaniu, ZLK w Ostrowie Wielkopolskim
16	Grodzisk Maz.ow.	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie			
17	Mińsk Mazow.	Rejon w Warszawie, ZLK w Siedlcach	24	Rzeszów Główny	Rejon w Krakowie, ZLK w Rzeszowie
18	Łódź Fabryczna	Rejon w Warszawie, ZLK w Łodzi	25	Jarosław	Rejon w Krakowie, ZLK w Rzeszowie
19	Łódź Kaliska	Rejon w Warszawie, ZLK w Łodzi	26	Toruń Główny	Rejon w Gdańsku, ZLK w Toruniu
20	Skierniewice	Rejon w Warszawie, ZLK w Łodzi	27	Olsztyn Główny	Rejon w Gdańsku, ZLK w Olsztynie
21	Koluszki	Rejon w Warszawie, ZLK w Łodzi	28	Inowrocław	Rejon w Gdańsku, ZLK w Bydgoszczy
Dworce kolejowe kategorii C					
29	Warszawa Zach.	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie	59	Piotrków Trybun.	Rejon DK w Warszawie, ZLK w Łodzi
30	Warszawa Wsch. Dalekobieźna		60	Sosnowiec	OGN w Katowicach, ZLK w Katowicach
			61	Pszczyna	
31	Warszawa Wsch. Podmiejska		62	Zabrze	OGN w Katowicach, ZLK w Gliwicach
32	Warszawa Gd.		63	Jaworzyna Śląska	OGN we Wrocławiu, ZLK w Wałbrzychu
33	Warszawa Stadion		64	Wałbrzych Gł.	
34	Otwock		65	Wałbrzych M.	
35	Kutno		66	Oleśnica	OGN we Wrocławiu, ZLK we Wrocławiu
36	Łowicz Główny		67	Legnica	
			68	Olawa	
37	Siedlce	Rejon w Warszawie, ZLK w Siedlcach	69	Września	OGN w Poznaniu, ZLK w Poznaniu
38	Tychy	Rejon w Katowicach, ZLK w Katowicach	70	Gniezno	
39	Rybnik		71	Wronki	
40	Żywiec		72	Szamotuły	OGN w Poznaniu, ZLK w Ostrowie Wielkopolskim
41	Jelenia Góra	Rejon we Wrocławiu, ZLK w Wałbrz.	73	Środa Wlkp.	
42	Oborniki Śląskie	Rejon we Wrocławiu, ZLK we Wrocławiu	74	Rawicz	
43	Ostrów Wielkopolski	Rejon w Poznaniu, ZLK w Ostrowie Wielkopolskim	75	Jarocin	OGN w Szczecinie, ZLK w Szczecin.
44	Koszalin	Rejon w Poznaniu, ZLK w Koszalinie	76	Świnoujście	
45	Kołobrzeg		77	Szczecinek	OGN w Szczecin., ZLK w Koszalinie
46	Białogard		78	Kraków Płaszów	OGN w Krakowie, ZLK w Krakowie
47	Trzebinia	Rejon w Krakowie, ZLK w Krakowie	79	Bochnia	
48	Oświęcim		80	Zakopane	OGN w Krakowie, ZLK w Nowym Sączu
49	Włocławek	Rejon w Gdańsku, ZLK w Toruniu	81	Nowy Sącz	
50	Gdańsk Wrzeszcz	Rejon w Gdańsku, ZLK w Gdańsku	82	Przeworsk	OGN w Krakowie, ZLK w Rzeszowie
51	Malbork		83	Sędziszów Młp.	
52	Elbląg	Rejon w Gdańsku, ZLK w Olsztynie	84	Dębica	
			85	Sanok	OGN w Lublinie, ZLK w Skarżysku Kamienniej
53	Iława Główna		86	Skarżysko Kamienna	
54	Nowy Dwór Mazowiecki	OGN w Warszawie, ZLK w Warszawie	87	Aleksandrów Kuj.	OGN w Bydgoszczy, ZLK w Toruniu
55	Legionowo		88	Grudziądz	
56	Sochaczew		89	Solec Kujawski	
57	Teresin Niepokalanów		90	Gdańsk Oliwa	OGN w Gdańsku, ZLK w Gdańsku
			91	Lębork	
58	Łapy	OGN w Warszawie, ZLK w Białymstoku	92	Wejherowo	

Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową	Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową
Cd . – dworce kolejowe kategorii C					
93	Nakło n/Notecią	OGN w Bydgoszczy, ZLK w Bydgoszczy	97	Kędzierzyn Koźle **	Rejon we Wrocławiu
			98	Opole Główne**	
94	Elk	OGN w Olsztynie, ZLK w Olsztynie	99	Wołów**	OGN we Wrocławiu
95	Ostróda		100	Brzeg Dolny**	OGN we Wrocławiu
96	Olsztyn Zachodni		101	Żmigród**	OGN we Wrocławiu
			102	Mosina**	OGN w Poznaniu
Dworce kolejowe kategorii D					
103	W-wa Powiśle	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie	153	Żory	OGN w Katowicach, ZLK w Gliwicach
104	Płochocin	OGN w Warszawie, ZLK w Warszawie	154	Ruda Śląska	
105	Ożarów Maz.		155	Gliwice Łabędy	
106	Pilawa	OGN w Warszawie, ZLK w Siedlcach	156	Wrocław Psie Pole	OGN we Wrocławiu, ZLK we Wrocławiu
107	Mordy Miasto		157	Wrocław Kuźniki	
108	Mrozy		158	Wrocław Nadodrze	
109	Kotuń		159	Chojnów	OGN we Wrocławiu, ZLK w Wałbrzychu
110	Ostrołęka		160	Kudowa Zdrój	
111	Małkinia	161	Szklarska Poręba		
112	Suwałki	162	Kłodzko Gł.		
113	Augustów	163	Kłodzko Miasto		
114	Sokółka	OGN w Warszawie, ZLK w Białymstoku	164	Polanica Zdrój	OGN w Poznaniu, ZLK w Poznaniu
115	Mońki		165	Swarzędz	
116	Knyszyn		166	Oborniki Wlkp.	
117	Goniądz		167	Gądk	
118	Osowiec		168	Poznań Staroleka	
119	Sidra		169	Poznań Dębica	OGN w Poznaniu, ZLK w Ostrowie Wielkopolski
120	Czarna Białostoc.		170	Poznań Krzesiny	
121	Dąbrowa Białost.		171	Bojanowo Stare	
122	Białystok Staros.		172	Pleszew	
123	Gieniusze		173	Kórniki	
124	Wasilków		174	Pierzchno	OGN w Szczecinie, ZLK w Szczecinie
125	Podlasek		175	Kalisz	
126	Ruda		176	Międzyzdroje	
127	Czyżew				
128	Szepietowo				
129	Racibory	OGN w Warszawie, ZLK w Białymstoku	177	Wolin	OGN w Szczecinie, ZLK w Szczecinie
130	Kamieńsk	OGN w Łodzi, ZLK w Łodzi	178	Wysoka Kamieńska	
131	Pabianice		179	Załom	
132	Łódź Widzew		180	Nowogard	
133	Łódź Andrzejów		181	Gryfice	
134	Łódź Zabieniec		182	Goleniów	
135	Zgierz		183	Trzebiatów	OGN w Szczecinie, ZLK w Koszalinie
136	Zgierz Północ		184	Sławno	
137	Łask		185	Darłowo	
138	Zduńska Wola		186	Ustronie Morskie	
139	Łęczyc		187	Karlino	
140	Radomsko		188	Będzino	
141	Ozorków		189	Mścice	
142	Kolumna		190	Wiekowo	OGN w Krakowie, ZLK w Krakowie
143	Dobroń		191	Wieliczka Rynek	
144	Jaworzno Szczak.	192	Brzesko Okocim		
145	Mysłówice	193	Tarnów Mościce		
146	Wisła Uzdrowisko	194	Podłęże		
147	Ustroń Zdrój	195	Bogumiłowice	OGN w Krakowie, ZLK w Nowym Sączu	
148	Katowice Ligota	196	Grybów		
149	Chorzów Batory	197	Tuchów		
150	Goczałkowice Zdrój	198	Stróże		
151	Zebrzydowice	199	Rabka		
152	Zwardoń				

Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową	Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową
Cd. – dworce kolejowe kategorii D					
200	Gorlice Zagórzany	OGN w Krakowie, ZLK w Nowym Sączu	240	Bydgoszcz Wschód	OGN w Bydgoszczy, ZLK w Bydgoszczy
201	Gorlice		241	Wierzchucin	
202	Nowy Targ		242	Serock	
203	Wadowice		243	Stronno	
204	Kalwaria Zebrzydowska		244	Laskowice Pomorskie	
205	Krynica	OGN w Krakowie, ZLK w Rzeszowie	245	Władysławowo	OGN w Gdańsku, ZLK w Gdańsku
206	Stary Sącz		246	Puck	
207	Łańcut		247	Jastarnia	
208	Ropczyce		248	Hel	
209	Jasło		249	Żukowo	OGN w Olsztynie, ZLK w Olsztynie
210	Krosno		250	Olsztynek	
211	Strzyżów		251	Nidzica	
212	Zagórz		252	Morąg	
213	Ustrzyki Dolne		253	Kętrzyn	
214	Munina		254	Godętowo	
215	Lubaczów		255	Biesal	
216	Horyniec Zdrój		256	Unieszewo	
217	Boguchwała		257	Barczewo	
218	Surochów		258	Gąglawki	
219	Kosina		259	Łaskarzew**	OGN w Warszawie
220	Czudec		260	Lubań Śląski**	OGN we Wrocławiu
221	Zarszyn		261	Chocicza**	OGN w Poznaniu
222	Nowosielce		262	Puszczykowo**	
223	Rzeszów Staroniwa	OGN w Lublinie, ZLK w Skarżysku Kamienna	263	Wrocław Mikołajów**	ZLK we Wrocławiu
224	Starachowice Wschodnie		264	Jelcz Laskowice**	
225	Ostrowiec Świętokrzyski		265	Miłkowice**	
226	Czarniecka Góra		PKP WKD Sp. z o.o.		
227	Wąchock		266	Komorów	PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Spółka z o.o. (dworce kolejowe: Komorów, Warszawa Śródmieście, Podkowa Leśna Gł., Grodzisk Mazowiecki Radońska oraz 6 przystanków osobowych nie klasyfikowanych wg kategorii przyjętych w PKP S.A.)
228	Bliżyn		267	Tworaki	
229	Brody Iłżeckie		268	Podkowa Leśna Główna	
230	Końskie		269	Warszawa Śródmieście	
231	Kunów		270	Grodzisk Mazowiec. Radońska	
232	Toruń Wschód	271	Warszawa Ochota		
233	Toruń Miasto	272	Warszawa Al. Jerozolimskie		
234	Kowalewo Pomorskie	273	Warszawa Zachodnia		
235	Jabłonowo Pomorskie	274	Pruszków		
236	Chełmża	275	Grodzisk Mazowiecki		
237	Wąbrzeźno		Jordanowice		
238	Ciechocinek				
239	Otłoczyn				

Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową	Lp.	Nazwa dworca kolejowego	Jednostki organizacyjne bezpośrednio zarządzające infrastrukturą dworcową
Dworce kolejowe skontrolowane przez biegłych NIK					
276	Radom (kat. B)	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie	281	Warszawa Wawer (kat. D)	OGN w Warszawie, ZLK w Warszawie
278	Białystok (kat. B)	Rejon w Warszawie, ZLK w Białymstoku	282	Nasielsk (kat. C)	
279	Lublin (kat. B)	Rejon w Krakowie, ZLK w Lublinie	283	Dęblin (kat. C)	OGN w Lublinie, ZLK w Lublinie
280	Kielce (kat. B)	Rejon w Krakowie, ZLK w Kielcach			
Dworce kolejowe skontrolowane przez Delegatury NIK i dodatkowo skontrolowane przez biegłych NIK					
1	Warszawa Gdańska	Rejon w Warszawie, ZLK w Warszawie	7	Wrocław Główny	Rejon we Wrocławiu, ZLK we Wrocławiu
2	Warszawa Centralna		8	Gdańsk Główny	Rejon w Gdańsku, ZLK w Gdańsku
3	Warszawa Wschodnia		9	Katowice	Rejon w Katowicach, ZLK w Katowicach
4	Warszawa Zachodnia		10	Małkinia	OGN w Warszawie, ZLK w Siedlcach
5	Warszawa Wileńska		11	Pilawa	
6	Otwock				

Legenda:

- **Rejon** – podstawowa jednostka organizacyjna PKP S.A. Oddziału Dworce Kolejowe w Warszawie, podległego PKP S.A. Centrali, zarządzającego dworcami kolejowymi o znaczeniu strategicznym w Polsce. W skład PKP S.A. Oddziału Dworce Kolejowe wchodzi 6 Rejonów Dworców Kolejowych, w tym w: Warszawie, Katowicach, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku.
- **OGN** – PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami, jednostka podległa PKP S.A. Centrali, zarządzająca pozostałymi dworcami kolejowymi. W PKP S.A. funkcjonuje 11 Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami.
- **ZLK** – Zakład Linii Kolejowych, jednostka organizacyjna podległa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W strukturze organizacyjnej PKP PLK S.A. funkcjonuje 27 Zakładów Linii Kolejowych.
- Dworce kolejowe oznaczone symbolem * (poz. 1,2 i 14) – obiekty, których infrastruktura dworcowa (budynki, i perony) zarządzana jest przez jednego zarządcę.
- Dworce kolejowe oznaczone symbolem ** (poz. 97-102, 259-265) – obiekty, których infrastruktura została objęta częściowo oględzinami (tj. budynki dworcowe w przypadku Rejonu lub OGN; perony i posadowione na nich urządzenia, kładki i przejścia podziemne dla pasażerów – w przypadku ZLK).
- Dworce:
 - kategori A – dworce obsługujące ponad 2 mln pasażerów rocznie,
 - kategori B – dworce obsługujące od 1 do 2 mln pasażerów rocznie,
 - kategori C – dworce obsługujące od 300 tys. do 1 mln pasażerów rocznie,
 - kategori D – dworce obsługujące do 300 tys. pasażerów rocznie.

5.6. Stopień niedostosowania poddanych oględzinom kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych

Lp.	Nazwa obiektu dworcowego	Stopień niedostosowania (*)				Lp.	Nazwa obiektu dworcowego	Stopień niedostosowania (*)			
		do obsługi pasażerów		do obsługi pasażerów niepełnosprawnych				do obsługi pasażerów		do obsługi pasażerów niepełnosprawnych	
1.	2.	3.		4.		5.	6.	7.		8.	
Dworce kategorii A											
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
1	Warszawa Centr.	45	55,0	23	51,1	8	Stargard Szczec.	17	23,0	34	73,9
2	Warszawa Śródm.	30	41,7	36	76,6	9	Kraków Główny	12	14,8	12	32,4
3	Katowice	28	41,1	33	73,3	10	Bydgoszcz Gł.	27	35,6	31	68,9
4	Gliwice	42	52,5	32	72,7	11	Gdynia Gł. Os.	30	42,3	12	30,0
5	Wrocław Główny	16	21,3	20	47,8	12	Gdańsk Główny	24	32,0	21	50,0
6	Poznań Główny	22	27,5	23	51,1	13	Tczew	17	23,9	18	43,9
7	Szczecin Główny	15	18,8	20	47,6						
Dworce kategorii B											
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
14	Warszawa Wileń.	22	44,0	28	66,7	22	Bielsko Biała	32	45,1	31	72,1
15	Warszawa Ochota	34	58,6	36	97,3	23	Leszno	33	44,6	28	65,1
16	Grodzisk Mazow.	33	42,3	30	66,7	24	Rzeszów Gł.	22	27,5	27	71,1
17	Mińsk Mazow.	28	38,4	27	73,0	25	Jarosław	36	46,2	36	76,6
18	Łódź Fabryczna	24	42,1	34	75,6	26	Toruń Główny	30	40,0	23	60,5
19	Łódź Kaliska	25	31,6	29	64,4	27	Olsztyn Gł.	16	23,5	27	60,0
20	Skierniewice	21	31,4	29	64,4	28	Inowrocław	27	35,1	21	55,3
21	Koluszki	31	49,2	31	79,5						
Dworce kategorii C											
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
29	Warszawa Zach.	39	43,8	33	82,5	66	Oleśnica	41	47,7	30	83,3
30	Warszawa Wsch. Dalekobieźna	39	41,9	32	71,1	67	Legnica	23	25,0	32	72,7
31	Warszawa Wsch. Podmiejska	40	46,0	33	82,5	68	Oława	46	57,5	32	88,9
32	Warszawa Gdań.	26	36,6	37	86,0	69	Września	31	36,9	30	81,1
33	Warszawa Stad.	48	56,5	33	86,8	70	Gniezno	20	21,1	25	64,1
34	Otwock	31	41,3	39	90,7	71	Wronki	22	34,4	39	95,1
35	Kutno	39	41,9	32	71,1	72	Szamotuły	23	34,3	37	97,3
36	Łowicz Główny	30	38,0	36	80,0	73	Środa Wielko.	19	29,2	32	84,2
37	Siedlce	36	42,3	30	75,0	74	Rawicz	41	48,2	34	85,0
38	Tychy	41	47,7	39	90,7	75	Jarocin	37	43,5	38	88,4
39	Rybnik	26	28,6	31	72,1	76	Świnoujście	19	26,4	27	73,0
40	Żywiec	32	41,6	31	77,5	77	Szczecinek	29	32,2	29	72,5
41	Jelenia Góra	22	24,7	21	46,7	78	Kraków Płasz.	19	19,6	29	76,3
42	Oborniki Śląsk.	18	20,9	28	60,9	79	Bochnia	34	39,5	35	89,7
43	Ostrów Wielko.	29	31,2	22	59,5	80	Zakopane	17	22,3	26	66,7
44	Koszalin	25	26,6	29	69	81	Nowy Sącz	20	23,5	26	68,4
45	Kołobrzeg	24	25,5	32	69,6	82	Przeworsk	28	30,1	33	78,6
46	Białogard	26	26,0	35	74,5	83	Sędziszów Małop.	24	31,6	24	72,7
47	Trzebinia	22	30,1	26	76,5	84	Dębica	37	38,5	41	89,1
48	Oświęcim	9	12,9	22	55,0	85	Sanok	19	25,0	37	88,1
49	Włocławek	35	40,7	25	64,1	86	Skarżysko Kamien.	18	20,2	32	80,0
50	Gdańsk Wrze.	45	50,0	21	51,2	87	Aleksandrów Kuj.	20	29,4	21	67,7
51	Malbork	29	36,3	20	50,0	88	Grudziądz	26	29,9	19	54,3
52	Elbląg	16	19,5	26	65,0	89	Solec Kujawski	24	41,4	23	79,3
53	Łława Główna	20	25,6	22	61,1	90	Nakło n/Notecią	25	32,5	20	64,5
54	Nowy Dwór Maz.	14	20,3	29	70,7	91	Gdańsk Oliwa	41	47,7	24	61,5
55	Legionowo	25	32,1	37	94,9	92	Lębork	34	40,0	28	66,7

1.	2.	3.		4.		5.	6.	7.		8.	
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
56	Sochaczew	31	36,5	31	79,5	93	Wejherowo	36	39,6	34	79,1
57	Teresin Niepokalan.	29	32,2	30	81,1	94	Olsztyn Zachodni	33	43,4	25	83,3
58	Łapy	20	27,0	31	81,6	95	Ostróda	39	51,3	25	75,8
59	Piotrków Tryb.	30	40,0	33	75,0	96	Ełk	20	25,0	29	74,4
60	Sosnowiec	25	27,8	23	51,1	97	Mosina	19	34,5	35	94,6
61	Pszczyna	27	44,3	30	90,9	98	Wołów	22	56,4	34	94,4
62	Zabrze	42	49,4	38	86,4	99	Brzeg Dolny	24	39,3	34	94,4
63	Jaworzyna Śląska	22	27,5	31	77,5	100	Opole Główne	12	19,7	19	55,9
64	Wałbrzych Gł.	26	30,6	33	84,6	101	Kędzierzyn Koźle	12	19,7	21	46,7
65	Wałbrzych Miasto	30	32,6	35	75,0	102	Żmigród	-	-	-	-
Dworce kategorii D											
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
103	Warszawa Powiśle	19	37,3	35	89,7	185	Sławno	15	25,0	30	90,9
104	Płochocin	22	40,0	35	89,7	186	Wolin	13	22,8	30	90,9
105	Ozarów Mazow.	20	33,3	31	79,5	187	Ustronie Morskie	15	32,6	30	96,7
106	Pilawa	14	28,0	34	82,9	188	Karlino	16	34,0	28	80,0
107	Mordy Miasto	-	-	-	-	189	Międzyzdroje	8	14,6	28	75,7
108	Mrozy	13	20,6	33	82,5	190	Załom	10	22,7	27	96,2
109	Kotuń	17	29,8	35	89,7	191	Podłęże	-	-	-	-
110	Ostrołęka	13	25,0	27	65,9	192	Stary Sącz	-	-	-	-
111	Małkinia	11	20,8	28	77,8	193	Gorlice	-	-	-	-
112	Suwałki	8	9,8	33	78,6	194	Tarnów Mościce	16	29,6	34	91,9
113	Augustów	15	29,4	36	85,7	195	Wieliczka Rynek	20	43,5	36	90,0
114	Sokółka	12	21,1	26	60,5	196	Bogumiłowice	17	31,5	32	97,0
115	Osowiec	17	40,5	36	97,3	197	Gorlice Zagórzany	8	13,1	37	86,0
116	Mońki	14	31,8	31	86,1	198	Grybów	8	14,5	30	88,2
117	Knyszyn	17	36,2	33	89,2	199	Tuchów	11	22,4	34	89,5
118	Wasilków	21	51,2	31	86,1	200	Stróże	9	16,7	21	52,5
119	Sidra	24	52,2	36	97,3	201	Brzesko Okocim	16	28,6	35	97,2
120	Czarna Białostocka	14	26,4	30	81,1	202	Rabka	10	21,3	22	59,5
121	Dąbrowa Białostoc.	12	26,8	33	89,2	203	Nowy Targ	15	27,3	29	78,3
122	Białystok Starosiel.	-	-	-	-	204	Wadowice	4	8,0	25	65,8
123	Goniądz	-	-	-	-	205	Kalwaria Zebrzyd.	5	9,4	29	72,5
124	Gieniusze	-	-	-	-	206	Krynica	10	19,2	31	79,5
125	Ruda	-	-	-	-	207	Lubaczów	11	23,4	42	89,4
126	Czyżew	16	34,8	34	81,0	208	Łańcut	6	11,1	35	83,3
127	Szepietowo	12	22,2	31	81,6	209	Ropczyce	10	16,4	34	81,0
128	Racibory	25	52,1	35	94,6	210	Jasło	10	21,3	35	83,3
129	Podlasek	24	57,0	35	94,6	211	Krosno	8	16,7	37	88,1
130	Zgierz	27	51,9	34	89,5	212	Kosina	16	33,3	32	88,9
131	Łódź Żabieniec	32	65,3	31	86,1	213	Zagórz	17	36,2	36	85,7
132	Pabianice	17	34,7	31	75,6	214	Horyniec Zdrój	14	29,8	38	88,4
133	Łódź Widzew	17	33,3	33	75,0	215	Ustrzyki Dolne	10	29,4	38	92,3
134	Łódź Andrzejów	-	-	-	-	216	Munina	13	31,7	46	97,9
135	Ozorków	-	-	-	-	217	Nowosielce	-	-	-	-
136	Kamieńsk	-	-	-	-	218	Zarszyn	-	-	-	-
137	Zgierz Północ	-	-	-	-	219	Rzeszów Staron.	-	-	-	-
138	Łask	-	-	-	-	220	Boguchwała	-	-	-	-
139	Dobroń	-	-	-	-	221	Czudec	-	-	-	-
140	Łęczycza	23	50,0	33	86,8	222	Strzyżów	-	-	-	-
141	Radomsko	20	40,8	34	79,1	223	Surochów	-	-	-	-
142	Zduńska Wola	15	31,3	28	68,3	224	Końskie	17	37,0	29	70,7
143	Kolumna	22	48,9	36	90,0	225	Ostrowiec Świętokrz.	13	26,0	28	90,3
144	Zebrzydowice	32	57,1	32	94,1	226	Starachowice Wsch.	13	26,5	24	77,4
145	Jaworzno Szczak.	16	28,6	30	83,3	227	Serock	16	35,6	30	90,9
146	Mysłówice	17	30,4	34	94,4	228	Toruń Wschód	19	31,7	21	72,4
147	Wisła Uzdrowisko	23	57,5	27	93,1	229	Toruń Miasto	21	35,6	24	61,5
148	Ustron Zdrój	16	40,0	27	95,1	230	Brody Iłżeckie	-	-	-	-
149	Katowice Ligota	23	35,6	33	82,5	231	Kunów	-	-	-	-
150	Chorzów Batory	14	25,0	33	82,5	232	Bliżyn	-	-	-	-
151	Goczałkowice Zdr.	-	-	-	-	233	Czarniecka Góra	-	-	-	-
152	Gliwice Łabędy	-	-	-	-	234	Wąchock	-	-	-	-

1.	2.	3.		4.		5.	6.	7.		8.	
		pkt	%	pkt	%			pkt	%	pkt	%
153	Zwardoń	13	29,5	25	96,2	235	Chełmża	19	42,2	29	82,9
154	Żory	22	41,5	29	85,3	236	Jabłonowo Pom.	15	27,8	27	69,2
155	Ruda Śląska	25	44,7	32	80,0	237	Kowalewo Pom.	21	38,9	31	79,4
156	Polanica Zdrój	12	32,4	31	91,2	238	Wąbrzeźno	14	30,4	28	80,0
157	Wrocław Psie Pole	13	27,1	35	97,2	239	Ciechocinek	18	40,9	25	64,0
158	Wrocław Kuźniki	31	62,0	34	94,4	240	Laskowice Pom.	13	22,8	21	61,8
159	Wrocław Nadod.	18	31,0	32	84,2	241	Bydgoszcz Wsch.	19	41,3	28	90,3
160	Chojnów	10	16,7	29	91,4	242	Wierzchucin	15	33,3	29	85,3
161	Kudowa Zdrój	14	35,0	31	86,1	243	Stronno	-	-	-	-
162	Szklarska Poręba	12	29,3	28	71,8	244	Ołoczyn	-	-	-	-
163	Kłodzko Główne	10	19,2	25	73,5	245	Żukowo	29	60,4	35	94,6
164	Kłodzko Miasto	14	29,2	33	94,2	246	Władysławowo	9	18,4	29	70,7
165	Kórnik	-	-	-	-	247	Puck	27	55,1	33	86,8
166	Poznań Krzesiny	-	-	-	-	248	Jastarnia	18	39,1	33	91,7
167	Oborniki Wlkp.	18	38,3	41	97,6	249	Hel	16	34,0	29	89,9
168	Poznań Starołęka	20	36,4	40	97,6	250	Gąglawki	17	38,6	25	92,6
169	Poznań Dębiec	13	26,0	36	92,3	251	Olsztynek	13	32,5	28	93,3
170	Kalisz	11	23,9	35	81,4	252	Nidzica	15	37,5	25	89,3
171	Bojanowo	17	36,2	42	97,7	253	Morąg	19	44,2	26	83,9
172	Pleszew	29	70,7	40	95,2	254	Kętrzyn	8	16,7	26	70,3
173	Swarzędz	16	27,1	35	85,4	255	Godętowo	24	47,1	35	97,2
174	Gądk	17	36,2	42	97,7	256	Biesal	17	42,5	25	92,6
175	Pierzchno	11	19,0	37	94,9	257	Unieszewo	11	30,6	25	92,6
176	Wysoka Kamień.	-	-	-	-	258	Barczewo	-	-	-	-
177	Darłowo	-	-	-	-	259	Wrocław Mikołajów	-	-	-	-
178	Wiekowo	-	-	-	-	260	Jelcz Laskowice	-	-	-	-
179	Będzino	-	-	-	-	261	Miłkowice	-	-	-	-
180	Mścice	-	-	-	-	262	Łaskarzew	9	23,7	35	89,7
181	Nowogard	17	37,8	21	58,3	263	Lubań Śląski	7	20,0	26	65,0
182	Gryfice	15	32,6	27	81,1	264	Chocicz	6	16,2	38	97,6
183	Goleniów	3	6,4	29	78,4	265	Puszczykowo	12	32,4	45	97,8
184	Trzebiatów	24	54,5	20	80,0						

Legenda:

1) (*) – Obiekty wyszczególnione w pozycjach nr: 102, 107, 122-125, 134-139, 151-152, 165-166, 176-180, 191-193, 217-223, 230-234, 243-244, i 258-261 nie zostały objęte klasyfikacją (ze względu na zamknięte budynki stacyjne lub objęcie oględzinami liniowej infrastruktury dworcowej).

W obiektach wyszczególnionych w poz. nr: 174, 175, 215, 216, 224, objętych klasyfikacją – zamknięte były kasy stacyjne. W objętych klasyfikacją obiektach w poz. nr 262-265 przeprowadzone oględziny objęły wyłącznie budynki stacyjne i otoczenie (bez peronów, wiat, przejść podziemnych).

2) Kryteria oceny zawarte są w załącznikach: **nr 5.7** i **nr 5.8** do **Informacji**. Kryteria te zostały określone w programie kontroli.

3) Kolumna „pkt” – oznacza liczbę kryteriów oceny (określonych w załącznikach: **nr 5.7** i **nr 5.8** do **Informacji**), na które - w wyniku oględzin – kontroler uzyskał odpowiedź negatywną (obiekt nie spełniał danego kryterium bądź stan obiektu, odnoszący się do danego kryterium, był negatywny).

4) Kolumna „%” – oznacza iloraz liczby kryteriów oceny, na które - w wyniku oględzin – kontroler uzyskał odpowiedź negatywną oraz liczby kryteriów oceny danego obiektu (tj. tych kryteriów, które wobec danego obiektu można było zastosować), wyrażoną w procentach.

5.7. Kryteria oceny przygotowania ogólnie - eksploatacyjnego dworców kolejowych do obsługi pasażerów i wyniki badań ich spełniania (*)

Lp.	Parametry oceny	Wyniki badań na 223 dworcach
		Liczba dworców ocenionych negatywnie i udział procentowy odpowiedzi „NIE”
a) Obiekt dworcowy i jego otoczenie		
1	Widoczne oznakowanie obiektu dworcowego tablicą informacyjną/napisem z nazwą dworca widoczną z zewnątrz – np. od strony ulic dojazdowych).	68 (30,5%)
2	Widoczne oznakowanie obiektu dworcowego tablicą informacyjną/napisem z nazwą dworca widoczną z pociągu (od strony peronów).	35 (15,7%)
3	Napis na tablicy kompletny i czytelny	4 (1,8%)
4	Sprawne punkty świetlne na terenie przeddworcowym, przylegającym bezpośrednio do budynku dworca.	10 (4,5%)
5	Teren przeddworcowy wyposażony w śmietniczki - kosze na odpadki.	17 (7,6%)
6	Teren przeddworcowy utrzymany w czystości.	20 (9,0%)
b) Budynek dworca i jego techniczne wyposażenie		
7	Dobry stan techniczny elewacji zewnętrznej budynku dworcowego.	69 (30,5%)
8	Dobry stan estetyczny elewacji zewnętrznej budynku dworcowego.	146 (65,5%)
9	Dobry stan techniczny elewacji wewnętrznej pomieszczeń ogólnodostępnych budynku dworcowego i posadzek.	37 (16,6%)
10	Dobrym stan estetyczny elewacji wewnętrznej pomieszczeń ogólnodostępnych budynku dworcowego.	117 (52,5%)
11	Dobry stan techniczny stolarki budowlanej budynku dworcowego (zewnętrzna i wewnętrzna).	85 (38,1%)
12	Kompletność oszkleśnięcia budynku dworcowego i jego wyposażenia.	38 (17,0%)
13	Sprawne punkty świetlne w pomieszczeniach wewnątrzdworcowych ogólnodostępnych.	44 (19,7%)
c) Pomieszczenia ogólnodostępne w budynku dworcowym – przygotowanie i dostępność		
14	Śmietniczki/kosze na odpadki w ogólnodostępnych pomieszczeniach dworcowych.	11 (4,9%)
15	Ogólnodostępne pomieszczenia dworcowe utrzymane w czystości.	15 (6,7%)
16	Na dworcu funkcjonuje punkt informacji o połączeniach kolejowych.	111 (49,8)
17	Czytelna i sprawna tablica informacyjna o rozkładzie jazdy pociągów w obiekcie dworcowym.	116 (52,0%) 112 (kat D – 91,8%)
18	Punkt informacyjny udziela informacji ustnych w językach obcych.	137 (61,4%)
19	Punkt informacji posiada informacje w postaci papierowej w językach obcych (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	63 (62,4%)
20	Punkt informacji oznakowany znakiem identyfikacyjnym (np. piktogramem, napisem) - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	14 (13,9%)
21	Obiekt dworcowy posiada czynną i dostępną poczekalnię dla podróżnych - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	40 (39,6%)
22	Poczekalnia wyposażona w odpowiednią ilość miejsc do siedzenia - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	9 (8,9%)
23	W przypadku braku poczekalni – wyznaczono miejsca do oczekiwania dla podróżnych w innych pomieszczeniach ogólnodostępnych i wyposażono je w miejsca do siedzenia - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	6 (5,9%)
24	Poczekalnie oznakowane znakiem identyfikacyjnym (np. piktogramem, napisem) - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	29 (28,7%)
25	W budynku dworcowym funkcjonują obiekty gastronomiczne dostępne dla podróżnych - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	33 (32,7%)
26	Pomieszczenia gastronomiczne i ich najbliższe otoczenie utrzymane są w czystości - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	2 (2,0%)
27	Toaleta (toalety) dworcowa czynna i ogólnodostępna.	103 (46,2%)
28	Sprawne urządzenia (wyposażenie) toalety (toalet).	6 (5% ze 120 czynnych)
29	Czyste pomieszczenie toalety (toalet).	17 (14,2% ze 120 czynnych)
30	Przechowalnia bagażu („ręczna”, automatyczna – „skrytkowa”) w obiekcie dworcowym - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	67 (66,3%)
31	Przechowalnia bagażu oznakowana piktogramem: przechowalnia samoobsługowej, ręcznej - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	22 (21,8%)

Załączniki

32	Sąsiedztwo punktów handlowo-usługowych w obiekcie dworcowym utrzymane w czystości - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	2 (2,0%)
33	Sprawne urządzenia nagłaśniające w pomieszczeniach ogólnodostępnych budynku dworcowego.	38 (17,0%)
34	Dobrze i wyraźnie słyszalne komunikaty dźwiękowe w pomieszczeniach ogólnodostępnych.	13 (5,8%)
35	Wyposażenie w punkty przeciwpożarowe (gaśnice, hydranty) pomieszczeń ogólnodostępnych obiektu dworcowego.	183 (82,1%)
36	Sprawne urządzenia przeciwpożarowe w pomieszczeniach ogólnodostępnych obiektu dworcowego.	52 (na 40 dworcach, na których był sprzęt)
37	W obiekcie dworcowym wyznaczono biuro rzeczy znalezionych. - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	87 (86,1%)
38	Obiekt dworcowy wyposażony w sprawne telefony publiczne na zewnątrz lub wewnątrz obiektu.	69 (27,3%)
d) Informacje i oznakowanie budynku dworcowego – informacje wizualne		
---	Punkt informacji ściennej w pomieszczeniach ogólnodostępnych zawiera:	-----
39	- wyciąg z przepisów porządkowych	34 (15,2%)
40	- telefony alarmowe: Policji, SOK, służb ratownictwa medycznego, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Miejskiej/Gminnej, in.	38 (17,0%)
41	- adres i lokalizację posterunków: SOK i Policji,	78 (35,0%)
42	- instrukcję postępowania w sytuacji zaistnienia zagrożenia kryzysowego (atak terrorystyczny, wybuch, inne zdarzenia) - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	70 (69,3%)
43	- instrukcji ppoż na wypadek zaistnienia pożaru	70 (31,4%)
44	- telefon i adres zarządcy obiektu dworcowego	38 (17,0%)
45	- informację o możliwości składania skarg i wniosków	136 (61,0%)
46	Oznakowanie dróg ewakuacyjnych pomieszczeń ogólnodostępnych budynku dworcowego.	85, (38,1%)
47	Czytelne i widoczne oznakowanie punktów przeciwpożarowych.	126 (56,5%)
----	Ciągi piesze budynku dworcowego oznakowane czytelnymi komunikatami o drodze:	-----
48	- dojścia kas - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	30 (29,7%)
49	- dojścia do toalet - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	27 (26,7%)
50	- dojścia do peronów - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	29 (13,0%)
51	- dojścia do punktu informacji PKP - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	21 (20,8%)
52	- dojścia do punktu gastronomicznego - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	19 (18,8%)
53	- dojścia do przechowalni bagażu - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	16 (15,8%)
54	- dojścia do kasy bagażowej - punktu nadania bagażu - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	11 (10,9%)
55	- wyjścia do miasta - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	42 (41,6%)
56	- dojścia do telefonu publicznego - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	52 (51,5%)
57	- dojścia do placówki: SOK, Policji - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	22 (21,8%)
58	- znakiem zakazu palenia i spożywania alkoholu - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	56 (55,4%)
59	- znakiem zakazu jazdy: rowerem, na deskorolkach, łyżworolkach, in. - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	87 (86,1%)
e) Perony – stan techniczny, przygotowanie, oznakowanie, dostępność		
60	Sprawne punkty świetlne peronów i obiektów na nich posadowionych.	22 (9,5%)
61	Nieuszkodzone schody (stałe, ruchome) prowadzące na perony.	34
62	Schody i pochylnie wyposażone w nieuszkodzone poręcze.	23
63	Sprawne windy peronowe (łącznie z: tunelami, kładkami, innymi składnikami infrastruktury dworca).	7
64	Nieuszkodzone pochylnie peronowe.	25
65	Nieuszkodzone posadzki peronów.	111 (49,8%)
66	Pasy bezpieczeństwa na peronach o szerokości min. 0,75 m od krawędzi peronu, trwałe i widocznie oznaczone.	31 (13,9%)
67	Kompletne oszklenie obiektów posadowionych na peronach (wiat, zadaszeń, poczekalni, in.).	40
68	Nieuszkodzona elewacja zewnętrzna tych obiektów.	48
69	Nieuszkodzona elewacja wewnętrzna tych obiektów.	31
70	Nieuszkodzona stolarka budowlana tych obiektów.	21
71	Na peronie są urządzenia pozwalające podróżnemu na schronienie się przed opadami atmosferycznymi.	65
72	Czy perony oznakowane są sprawnymi, czytelnymi tablicami z pełną nazwą dworca?	23 (10,3%)
73	Na peronach znajdują się tablice informacyjne o rozkładzie jazdy.	139 (62,3%)
74	Na peronach znajdują się sprawne urządzenia elektronicznej informacji o odejściu pociągu - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	52
75	Śmietniczki na peronach i obiektach na nich posadowionych.	39 (16,8%)
76	Perony i obiekty na nich posadowione utrzymane w czystości.	30 (13,5%)
77	Perony i obiekty na nich posadowione wyposażone w sprawne miejsca do siedzenia.	80 (35,9%)
78	Perony wyposażone w sprawny i dobrze słyszalny sprzęt do emisji komunikatów dźwiękowych.	29 (13,0%)
f) Tunele (podziemne przejścia dla pieszych) – stan techniczny, przygotowanie, oznakowanie, dostępność		
79	Sprawne punkty świetlne tuneli.	24
80	Nieuszkodzone schody prowadzące do tuneli.	18
81	Schody te są wyposażone w nieuszkodzone poręcze.	13
82	Nieuszkodzone posadzki tuneli.	11
83	Sprawne urządzenia odprowadzające wody opadowe w tunelach.	14
84	W tunelach znajdują się tablice informacyjne o rozkładzie jazdy.	68

85	W tunelach znajdują się sprawne urządzenia elektronicznej informacji o odejściu pociągu - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	40
86	Tunele utrzymane w czystości.	39
	Ciągi pieszce tunelu dworcowego oznakowane czytelnymi komunikatami o drodze:	-----
87	- dojścia do kas	39
88	- dojścia do toalet	46
89	- dojścia do peronów	16
90	- dojścia do punktu informacji PKP	40
91	- dojścia do punktu gastronomicznego	39
92	- dojścia do przechowalni bagażu	39
93	- dojścia do kasy bagażowej - punktu nadania i odbioru bagażu	41
94	- wyjścia do miasta	25
95	- dojścia do telefonu publicznego	55
96	- dojścia do placówki: SOK, Policji	55
97	- znakiem zakazu palenia i spożywania alkoholu	54
g) Kładki – stan techniczny, przygotowanie, oznakowanie, dostępność		
98	Sprawne punkty świetlne.	2
99	Nieuszkodzone schody prowadzące na kładki.	8
100	Schody te wyposażone w nieuszkodzone poręcze	1
101	Nieuszkodzone posadzki kładek.	10
102	Nieuszkodzone balustrady i poręcze kładek.	3
103	Kładki utrzymane w czystości.	4
h) Kasy biletowe		
104	Widocznie oznakowane kasy biletowe w pomieszczeniach ogólnodostępnych budynku dworcowego bądź w pomieszczeniach posadowionych na peronach - (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	4
105	Kasy oznakowane czytelnymi komunikatami o godzinach pracy, przerw.	16
106	Kasy oznakowane logiem właściciela (przewoźnika) z podaniem adresu i telefonu umożliwiającego reklamację.	47
107	Kasy widocznie oznakowane zakresem świadczonych usług – w tym: jakie bilety, jakich przewoźników i na jakie rodzaje pociągów są w niej sprzedawane.	39
108	Kasy oznakowane informacją o możliwości dokonania rezerwacji lub zakupu biletu (na miejsce siedzące, leżące).	41
i) Ochrona obiektu dworcowego, w tym porządku publicznego		
109	Na obszarze obiektu dworcowego zlokalizowana jest placówka: Policji, SOK.	192 (86,1%)
110	Placówki te są czytelnie oznakowane.	5
111	Placówki te są czynne całodobowo lub w określonych godzinach.	4
112	Placówki te były w trakcie oględzin czynne.	4
113	W pobliżu obiektu dworcowego zlokalizowana jest czynna placówka: Policji, SOK.	64
114	W trakcie oględzin obszaru dworców widoczne były patrole: SOK, Policji, mieszane SOK i Policji	174 (78,0%)
115	Obiekt dworcowy dozorowany systemem monitoringu wizyjnego, w tym:	170 (76,2%)
116	Monitoringiem objęta jest przylegająca przestrzeń przeddworcowa.	148 (66,4%)
117	Obiekt dworcowy (lub jego składniki) jest zamykany.	126 (56,5%)
j) Inne		
118	Zarządca dworca / przewoźnik / zarządca infrastruktury liniowej zorganizował „służbę bagażową” świadczącą podróżnym usługi w zakresie obsługi bagażowej (pomoc w wyniesieniu bagażu z pociągu, przeniesienie bagażu w obszarze dworca, wyniesienie bagażu na postój taksówek bądź do przystanków komunikacji miejskiej w sąsiedztwie dworca, in.) (dot. kat A, B i C – 101 dworców).	93 (92,1%)
	Zarządca infrastruktury (obiektu dworcowego) posiada:	-----
119	- udokumentowane przeprowadzenie okresowych przeglądów technicznych obiektu (rocznych, pięcioletnich) w zakresie: ogólnobudowlanym, elektrycznym i piorunochronnym, (art. 62 ust. 1 Prawa budowlanego)	91 (40,9%)
120	- instrukcje przeciwpożarowe dla obiektów dworcowych posiadających ogólnie bądź w wydzielonych częściach kubaturę brutto powyżej 1000 m sześć. (§ 6 ust. 1 i 4 rozporządzenia w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów ¹⁶⁰)	124 (55,6%)
121	W obiekcie dworcowym wyznaczono biuro rzeczy znalezionych.	

(*) – Kryteria oceny zostały określone w programie kontroli

¹⁶⁰ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2006 r. Nr 80, poz. 563). Do dnia 19 maja 2006 r. obowiązywało Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2003 r. Nr 121, poz. 1138).

5.8. Kryteria oceny dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych i wyniki badań ich spełniania (*)

Lp.	Parametry oceny	Wyniki badań na 223 dworcach
		Liczba dworców ocenionych negatywnie i udział procentowy odpowiedzi „NIE”
1	Zorganizowanie przez personel dworca pomocy osobom niepełnosprawnym.	158 (70,9%)
2	Zorganizowanie przez personel przewoźnika pomocy osobom niepełnosprawnym (np. osoba towarzysząca/wyznaczona do opieki podczas jazdy).	95 (42,6%)
3	Zorganizowanie na dworcu bądź w jego najbliższym otoczeniu pomocy zdrowotnej (punkt sanitarno-medyczny, apteka, in. - czynne w godzinach funkcjonowania dworca).	193 (86,5%)
4	Istnienie na dworcu sprawnego dyspozycyjnego wózka inwalidzkiego do przewozu wewnątrz dworca osób niepełnosprawnych.	222 (99,6%)
5	Wypożyczenie dworca w jezdny sprawny podnośnik umożliwiający załadunek i wyładunek wózka inwalidzkiego.	209 (93,7%)
6	Szkolenie personelu dworca do obsługi osób niepełnosprawnych i wyposażenia dworca, służącego wspomaganiu ich obsługi.	197 (88,3%)
7	Wypożyczenie dworca w inne sprawne urządzenia wspomagające (np. podnośnik schodowy, pochylnia, winda).	211 (94,6%)
8	Współpraca personelu dworca z innymi podmiotami funkcjonującymi na jego obszarze, w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych.	163 (93,1%)
9	Wydzielenie miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych (spełniających wymogi: liczba, wymiar, oznakowanie) w pobliżu wejść do budynków dworcowych bądź ciągów komunikacyjnych prowadzących do wejść i dostępność.	213 (95,5%)
10	Możliwość nieutrudnionego dojścia (dojazdu) ze stanowisk postojowych (parkingowych), chodników i innych do infrastruktury dworcowej – budynków i budowli dworcowych – budynku dworca, kładek, tuneli, peronów, w tym: - istnienie na powyższej drodze swobodnego dostępu – dojazdu wózkiem inwalidzkim do stanowisk odjazdowych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (tj. nie istnienie progów i innych utrudnień w postaci szerokości drzwi, różnicy w poziomach).	195 (87,4%)
11	Istnienie na powyższej drodze swobodnego dostępu – dojazdu wózkiem inwalidzkim do budynku dworcowego dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (tj. nie istnienie progów i innych utrudnień w postaci szerokości drzwi, różnicy w poziomach).	184 (82,5%)
12	Istnienie swobodnego dostępu do infrastruktury dla osób słabowidzących - istnienie oznakowania powyższej drogi odmienną fakturą (zmienną kolorystyką, jaskrawymi kolorami i kontrastowym oznakowaniem przeszkód na tej drodze).	221 (99,1%)
13	Istnienie swobodnego dostępu do infrastruktury na powyższej drodze dla osób niewidzących - istnienie oznakowania powyższej drogi odmienną strukturą podłoża (zmienna szorstkość, chropowatość).	223 (100%)
14	Wyrównane poziomy przejść wewnątrz budynku dworcowego, umożliwiające swobodne przemieszczanie się osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich.	17 (7,6%)
15	Posadzki posiadają odmienną – zróżnicowaną strukturę podłoża – zmienną szorstkość, chropowatość podłoża – umożliwiającą osobom niedowidzącym i niewidomym rozpoznanie drogi (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	101 (100%)
16	Wyróżnienie - oznakowanie kontrastowymi kolorami przeszkód na terenie budynków (słupy, filary, inne), usytuowanych na drodze przemieszczania się, w celu ostrzegania osób słabowidzących o ich istnieniu (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	80 (79,2%)
17	Wyróżnienie - oznakowanie kontrastowymi kolorami przeszkód na terenie peronów, w ciągach kładek i tunelach (słupy, filary), usytuowanych na drodze przemieszczania się, w celu ostrzegania osób słabowidzących o ich istnieniu (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	91 (90,1%)
18	Wyróżnienie - oznakowanie kontrastowymi kolorami przeszkód na terenie przydworcowym, w ciągach kładek i tunelach (słupy, filary, inne), usytuowanych na drodze przemieszczania się, w celu ostrzegania osób słabowidzących o ich istnieniu (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	73 (72,3%)
19	Oznakowanie wewnątrz budynku (oznakowanie ciągów komunikacyjnych, pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych, innych urządzeń służących obsłudze osób niepełnosprawnych (dla 223 dworców, w tym dla 101 dworców kat. A, B i C).	176 (78,9%) 80 (79,2%)

20	Istnienie na dworcu poczekalni/świetlicy dostosowanej do korzystania z niej przez osoby niepełnosprawne, w tym na wózkach inwalidzkich – ze swobodnym dojazdem/dojściem (bez progów w drzwiach, z odpowiednią ich szerokością, z wyznaczonymi miejscami, itp.).	174 (78,0%)
21	Istnienie na dworcu bufetu/punktu gastronomicznego z dostępem osób niepełnosprawnych, w tym na wózkach inwalidzkich.	155 (69,5%)
22	Oznakowanie pomieszczenia przeznaczonego m.in. dla potrzeb osób niepełnosprawnych odpowiednimi piktogramami, wskazującymi na jego dostosowanie dla osób niepełnosprawnych (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	61 (60,4%)
23	Istnienie na dworcu punktu sanitarnego/toalety przystosowanej do skorzystania z niej przez osobę niepełnosprawną, w tym na wózku inwalidzkim.	188 (84,3 %)
24	Zorganizowanie przez zarządcę infrastruktury dworca/przewoźnika na terenie dworca dobrze słyszalnej dla niedosłyszającego informacji dźwiękowej.	83 (37,2%)
25	Zorganizowanie przez zarządcę infrastruktury dworca/przewoźnika na terenie bezpośrednio przylegającym do budynku dworcowego dobrze słyszalnej informacji.	74 (33,2%)
26	Zorganizowanie przez zarządcę infrastruktury dworca/przewoźnika dla osób niepełnosprawnych, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich dostępnej, czytelnej informacji wizualnej o rozkładzie jazdy.	104 (46,6%)
27	Dostępność powyższej informacji dla osób niedowidzących.	142 (63,7%)
28	Istnienie na dworcu dostosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych punktu informacyjnego, w tym dla osób na wózkach inwalidzkich (obniżony pulpit) - (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	87 (86,1%)
29	Jw. - dla osób niedosłyszających - z odpowiednim nagłośnieniem (dla kat. A, B i C – ogółem 101 dworców).	63 (62,4%)
30	Jw. - dla osób niedowidzących – z wyraźną, widoczną informacją wizualną i nagłośnieniem.	73 (71,6%)
31	Istnienie na dworcu okienka kasowego, dostosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych, dla osób na wózkach inwalidzkich (obniżony pulpit).	177 (79,3%)
32	Jw. - dla osób niedosłyszających – z odpowiednim wyraźnym nagłośnieniem.	126 (56,5%)
33	Jw. - dla osób niedowidzących – z wyraźną, widoczną informacją wizualną.	163 (73,1%)
34	Zainstalowanie na terenie dworca telefonu dostosowanego do korzystania przez osoby na wózkach inwalidzkich (obniżona instalacja aparatu).	172 (77,1%)
35	Zainstalowanie poza terenem dworca, w jego najbliższym sąsiedztwie, telefonu dostosowanego do korzystania przez osoby na wózkach inwalidzkich (jw.).	190 (85,2%)
36	Umożliwianie osobom niepełnosprawnym skomunikowania się z innymi środkami transportu, w tym komunikacją autobusową/tramwajową miejską, taxi.	106 (47,1%)
37	Jw. - komunikacją autobusową/tramwajową miejską, taxi.	62 (27,8%)
38	Jw. - ze środkami przewożącymi m.in. na inne dworce.	111 (49,8%)
Pozostałe kryteria oceny indywidualnej obiektów dworcowych		
39	Spełnianie przez stanowiska postojowe wymogów dotyczących usytuowania i wymiarów.	---
40	Oznakowanie stanowisk postojowych (np. piktogramami)	---
41	Wypożyczenie stanowisk postojowych w podłoże o zróżnicowanej strukturze (zmienna szorstkość, chropowatość) umożliwiającej osobom niedowidzącym i niewidomym rozpoznanie drogi.	---
42	Wypożyczenie stanowisk postojowych w podłoże o zróżnicowanej fakturze (zmienna kolorystyka, jaskrawe barwy) Wypożyczenie stanowisk postojowych w podłoże o zróżnicowanej.	---
43	Oznakowanie budynku dworcowego piktogramami wskazującymi na jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych.	---
44	Umożliwienie dostępu do toalety dworcowej poprzez zniesienie barier w postaci wąskich drzwi, wysokich progów, instalację poręczy i innych urządzeń wspomagających.	---
45	Funkcjonowanie punktu informacji na dworcu dla osób głuchych – w języku migowym.	---
46	Zapewnienie swobodnego dojazdu do telefonu dostosowanego dla osób niepełnosprawnych na wózkach,	---
47	Zapewnienie swobodnego dojazdu do telefonu dostosowanego dla niepełnosprawnych na wózkach, zainstalowanego na zewnątrz obiektu.	---

(*) – Kryteria oceny zostały określone w programie kontroli

5.9. Zdjęcia obrazujące stan techniczny i utrzymanie dworców kolejowych¹⁶¹

1. Stan techniczny i utrzymanie budynków dworcowych



Nr 1. Wrocław Psie Pole (kat. D; OGN we Wrocławiu). Zdewastowana elewacja, malatura i stolarka budynku. Zdewastowana ławka peronowa¹⁶².



Nr 2. Polanica Zdrój (kat. D; OGN we Wrocławiu). Zdewastowane drzwi wejściowe do obiektu. Wybita szyba w drzwiach wewnętrznych.



Nr 3-4. Wrocław Kuźniki (kat. D; OGN we Wrocławiu). Zdewastowana elewacja budynku i stolarka budowlana, liczne graffiti.. Wytluczone oszklenie drzwi. Brudna posadzka w hali. Zdewastowane – pokryte „grafitti” zejście do tunelu. Niekompletne poszycie dachu nieczynnego budynku gospodarczego¹⁶³.



¹⁶¹ Pod każdym zdjęciem znajduje się opis sytuacyjny, kategoria dworca oraz jednostka organizacyjna PKP S.A. lub PKP PLK S.A., administrująca obiektem.

¹⁶² Stan nie zmienił się od lipca 2006 r. – Informacja o wynikach kontroli zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na obszarze kolejowym (nr 63/2007/P/06/062/KKT) – powołana w przypisie nr 2.

¹⁶³ Patrz przypis nr 162.



Nr 5. Wieliczka Rynek (kat. D; OGN w Krakowie). Zdewastowana elewacja budynku. Wykruszony narożnik na całej wysokości.



Nr 6. Żywiec (kat. C; Rejon DK w Katowicach). Zdewastowane drzwi wejściowe. W głębi holu kasowego nieusunięte ślady po demontażu punktów usługowych.



Nr 7-8. Katowice (kat. A; Rejon DK w Katowicach). Wysoko zawieszona informacja dla niepełnosprawnych w hali dworcowej od strony ul. Słowackiego Pomazana ściana i brudna posadzka z zaciekami. Zdewastowana podsufitka w holu dolnym budynku głównego. Skorodowane zbrojenie stropu¹⁶⁴.



Nr 9. Malbork (kat. C; Rejon DK w Gdańsku). Wyjście z holu dworcowego do miasta - zniszczona i brudna posadzka, brudne ściany, przepełniony kosz na odpadki.



Nr 10. Sidra (kat. D; OGN w Warszawie, ZLK w Białymstoku). Wyeksploatowany budynek dworca. Złuszczone, odpadające tynki, zdewastowana elewacja, braki w oszkleniu pokryte blachą. Pochylona tablica peronowa z nazwą stacji.

¹⁶⁴ Patrz przypis nr 162.



Nr 11-14. Węgierska Górka (kat. D, OGN Katowice).

Elewacja budynku zdewastowana, budynki gospodarcze zdewastowane – niezabezpieczone, wypełnione odpadkami komunalnymi.

W związku ze złym stanem technicznym obiektu, Władze Gminy złożyły w prokuraturze zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa przez kierownictwo PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach.



Nr 15-16. Zgierz (kat. D; OGN w Łodzi). Obiekt częściowo nieczynny. Zdewastowana elewacja zewnętrzna budynku. Otwory okienne zakryte dyktą. Zdewastowane wnętrza czynnej części obiektu dworcowego.



Nr 17. Aleksandrów Kujawski (kat. C; OGN w Bydgoszczy). Elewacja budynku zużyta, z odparzeniami i ubytkami, zdewastowana w otoczeniu wejścia



Nr 18. Iława Główna (kat. C; Rejon DK w Gdańsku). Elewacja budynku dworcowego od strony miasta, po lewej stronie wejścia - fragment zniszczonej elewacji i cokołu budynku.



Nr 19. Wołów (kat. C; OGN we Wrocławiu). Budynek toalety dworcowej zrujnowany, popękane ściany, odpadający tynk, złuszczone malatura muru osłonowego. Zdewastowane wnętrza toalety - brak drzwi do WC i kabin, brak spłuczek i muszli. Ustęp zapchany, toalety brudne, zanieczyszczone kałem.



Nr 20. Zgierz (kat. D; OGN w Łodzi). Zdewastowana toaleta- wyłamana stolarka drzwiowa, zniszczone wyposażenie sanitarne, zaśmiecone wnętrza.



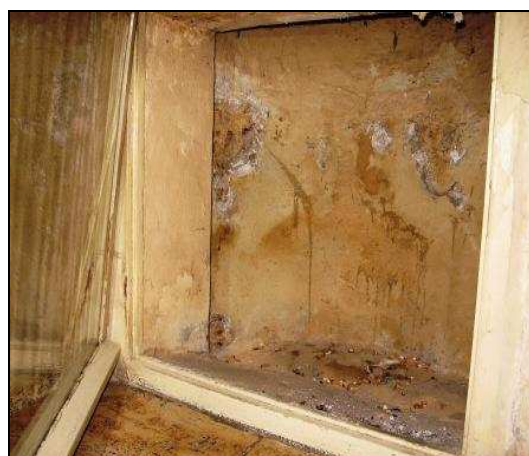
Nr 21. Brzeg Dolny (kat. D; OGN we Wrocławiu). Budynek toalet, zrujnowany, popękane ściany, odpadający tynk i złuszczone farba. Otwory drzwiowe pozbawione stolarki. Toalety brudne, zanieczyszczone kałem. Brak spłuczki, ustęp zapchany.



Nr 22. Załom (kat. D; OGN w Szczecinie). „Toaleta” męska. Stan sanitarno-higieniczny i techniczny urągający normom.



Nr 23. Iława Główna (kat. C; Rejon DK w Gdańsku). Hol główny dworca – skorodowana obudowa hydrantu. Bez zamknięcia - brak węża i oznaczenia ściennego.



Nr 24. Ostrów Wielkopolski (kat. C; Rejon DK w Poznaniu). Zdewastowana wnęka po urządzeniach przeciwpożarowych.

2. Otoczenie dworców kolejowych (dojścia, parkingi)



Nr 25. Łódź Kaliska (kat. B; OGN w Łodzi). Zniszczona nawierzchnia drogi dojazdowej do parkingu dworca od strony Alei Unii.



Nr 26 Piotrków Trybunalski (kat. C; Rejon DK w Warszawie). Uszkodzone schody prowadzące w kierunku peronów.



Nr 27. Zwardoń (kat. D; OGN w Katowicach). Wejście z chodnika przydworcowego na peron 1 – zużyte schody - i chodnik przed nimi – ubytki i wykruszenia. Pochylnia o nachyleniu powyżej 7%. Nierówności na chodniku prowadzącym do peronu.



Nr 28. Zgierz Północ (kat. D; ZLK w Łodzi). Dojście do peronu. Schody oblodzone, płyty przechylone, nierówno osadzone- stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów.



Nr 29 Leszno (kat. B; Rejon DK w Poznaniu). Wyznaczone miejsce do parkowania pojazdów osób niepełnosprawnych naprzeciw dworca. Widoczny po lewej stronie przechylony znak pionowy. Niepełnosprawni w celu dostania się do budynku dworcowego musi pokonać ruchliwą drogę przed dworcem.



Nr 30. Kraków Główny (kat. A; Rejon DK w Krakowie). Miejsce parkingowe dla niepełnosprawnych blokowane przez samochody bez oznaczeń inwalidzkich (w dniu 15 stycznia 2008 r.). Oznakowanie pionowe umocowane nieprawidłowo – znak opuszczony do podstawy. Samochody blokują przejście dla pieszych.



Nr 31. Żywiec (kat. C; Rejon DK w Katowicach). Zalegające, niewywiezione śmieci (w dniu 26.11. 2007 r.)



Nr 32. Koszalin (kat. C; ZLK w Koszalinie). Zaśmiecony teren drogi dojścia do przejścia pod torami.

3. Stan techniczny i utrzymanie dworców kolejowych wyłączonych z eksploatacji



Nr 33. Puszczykowo (OGN w Poznaniu). Zdewastowany nieczynny obiekt dworcowy. Obsługę pasażerów przeniesiono do budynku nastawni.



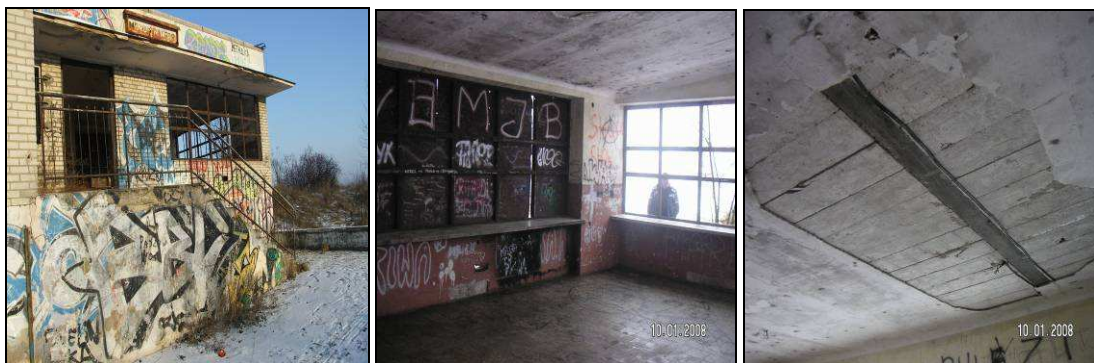
Nr 34. Łęczycza (OGN w Łodzi). Zdewastowany - częściowo nieczynny budynek, w tym stolarka drzwi. Wybita szyba nad drzwiami.



Nr 35. Zgierz Północ (OGN w Łodzi). Obiekt spalony, zdewastowana konstrukcja murowana i dach.



Nr 36. Poznań Krzesiny (OGN w Poznaniu). Całkowicie zdewastowany budynek dworcowy.



Nr 37-39. Mordy Miasto (OGN w Warszawie). Całkowicie zdewastowany, niezabezpieczony budynek stacyjny. Zdewastowana elewacja zewnętrzna i wewnętrzna, instalacja elektryczna, stolarka budowlana i oszklenie.



Nr 40-42. Łódź Andrzejów (OGN w Łodzi). Zdewastowana elewacja zewnętrzna i wewnętrzna. Zdewastowane, niezabezpieczone wnętrze obiektu. Przez obiekt prowadzi dojście do peronów. Zniszczona, obryzgana błotem elewacja zewnętrzna od strony ulicy (zdjęcie dole po lewej stronie).



Nr 43-44 Goczałkowice Zdrój (OGN w Katowicach). Nieczynny obiekt dworcowy – całkowicie zdewastowany. Część otworów okiennych i drzwi niezabezpieczona. Zdewastowana całkowicie elewacja zewnętrzna i wewnętrzna. Powybijane szyby. Uszkodzone orynnowanie. Widok wnętrza pomieszczenia zlokalizowanego na parterze od strony dojścia do peronu (zdjęcie po prawej stronie).

4. Stan techniczny i utrzymanie dworcowej infrastruktury liniowej



Nr 45 Aleksandrów Kuj. (kat. C; ZLK w Toruniu). Zapadnięta nawierzchnia peronu nr 1 (na całej długości).



Nr 46. Szamotuły (kat. C; ZLK w Poznaniu). Pozostawiony cokół z wystającymi śrubami.



Nr 47. Łódź Żabieniec (kat. D; ZLK w Łodzi). Zniszczona nawierzchnia peronu – widoczne ubytki całych płyt.



Nr 48. Trzebinia (kat. C; ZLK Kraków). Nierówności peronu, zapadnięta nawierzchnia przy rurze spustowej.



Nr 49. Tychy (kat. C; Rejon DK w Katowicach). Niezabezpieczony i nieoznakowany fundament na peronie II (zdjęcia po lewej stronie).



Nr 50. Morąg (kat. D; ZLK w Olsztynie). Ubytki i wykruszenia nawierzchni betonowej peronu nr 2. Wytarta linia wyznaczająca pas bezpieczeństwa.



Nr 51. Żukowo (kat. D; ZLK w Gdańsku). Przejście w poziomie szyn z peronu nr 1 na peron nr 2 – nierówności, znaczne nachylenie zejścia.



Nr 52. Poznań Główny (kat. A; ZLK w Poznaniu). Wysoki próg i nierówności nawierzchni przejść przez tory, wykorzystywanych do transportu osób niepełnosprawnych na wózkach.



Nr 53. Trzebinia (kat. C; ZLK w Krakowie).
Zdekompletowana nawierzchnia przejścia przez tory.



Nr 54. Szepietowo (kat. D; ZLK w Białymstoku).
Nierówne i oblodzone przejście przez tory. Wysokie fragment progi przy wejściach na perony.



Nr 55. Darłowo (kat. D; ZLK w Koszalinie).
Pozostałości po ławce na peronie nr 1. Uszkodzony gazon.



Nr 56. Łódź Zabieniec (kat. D; ZLK w Łodzi).
Zdewastowana jedyna ławka peronowa.



Nr 57. Toruń Miasto (kat. D; ZLK w Toruniu).
Zdewastowane, nieczynne ujęcie wody służące jako śmietniczka peronowa.



Nr 58. Olsztyn Zachodni (kat. C; ZLK w Olsztynie).
Odpady (m.in. butelki) w zagłębieniu przy peronie nr 3



Nr 59. Sławno (kat. D; ZLK w Koszalinie). Zdewastowany, nieczynny obiekt na peronie nr 2, pod wiatą – zniszczona elewacja i drzwi, powybijane szyby.



Nr 60. Gryfice (kat. D; ZLK w Szczecinie). Ubytki zadaszeniu wiaty na peronie nr 1. Zniszczona malatura i zwisające fragmenty poszycia zadaszenia.



Nr 61. Starachowice Wschodnie (kat. D; ZLK w Skarżysko Kamiennej). Zniszczona elewacja wiaty betonowej na peronie nr 2.



Nr 62. Trzebinia (kat. C; ZLK w Krakowie). Ubytki w zadaszeniu peronu.



Nr 63. Wysoka Kamińska (kat. D; ZLK w Szczecinie). Ubytki w oszkleniu bocznym i przykryciu górnym zadaszenia wejścia do tunelu.



Nr 64. Jelcz Laskowice (kat. D; ZLK we Wrocławiu). Zdewastowane ściany zadaszenia zejścia do tunelu. W głębi – wybita szyba



Nr 65. Oława (kat. C; ZLK we Wrocławiu). Fragment zdewastowanej, zmurszałej elewacji zejścia do tunelu.



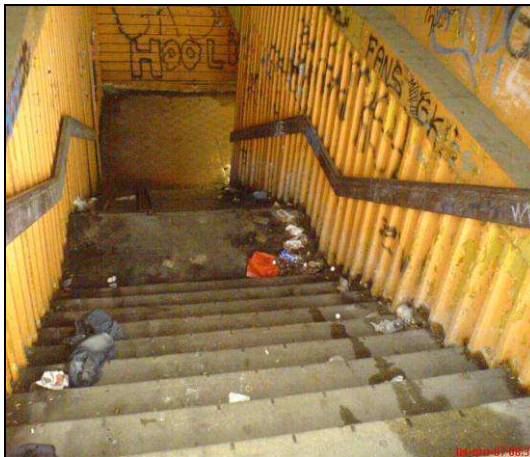
Nr 66. Wrocław Kuźniki (kat. D; ZLK we Wrocławiu). Zdewastowane ściany zejścia do tunelu. Zastoisko wody i śmiecie na spoczniku schodów¹⁶⁵.



Nr 67. Wolin (kat. D; ZLK w Szczecinie). Strome zejście z peronu nr 1 do tunelu. Liczne uszkodzenia pochylni i zdewastowane ściany – brudne i pomazane „grafitti”



Nr 68. Trzebiatów (kat. D; ZLK w Koszalinie). Brak poręczy przy schodach zejścia do tunelu. Zdewastowana i zużyta malatura ściany. Liczne przebarwienia.



Nr 69-70. Tychy (kat. C; ZLK w Katowicach). Zdewastowane wejście do przejścia podziemnego dla podróżnych z peronu I – pomazane „grafitti” i brudne ściany, zaśmiecone schody na całej długości (zdjęcie po lewej stronie). Zły stan obudowy tego zejścia - widoczna zużycie cokołu (spękane i wykruszone obmurowanie cokołu, zdewastowane orygnnowanie zadaszenia, skorodowana obudowa z blachy falistej przy cokole (zdjęcia po prawej stronie).



¹⁶⁵ Patrz przypis nr 162.



Nr 71 Kowalewo Pomorskie (kat. D; ZLK w Toruniu). Gruz i fekalia w kratce ściekowej w pozbawionym oświetlenia tunelu między peronami nr 1 i nr 3.



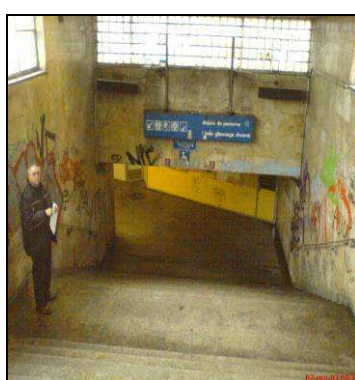
Nr 72. Wysoka Kamieńska (kat. D; ZLK w Szczecinie). Wnętrze tunelu – zastoiny wody przy ścianach. Miejscowe wyrzuszenia i ubytki płytek.



Nr 73. Białogard (kat. C; ZLK w Koszalinie). Zdeprawowane wnętrze, łuszcząca się farba na suficie, spękania konstrukcji. Przeście podziemne nieoświetlone



Nr 74. Olsztyn Zachodni (kat. C; ZLK w Olsztynie). Zdeprawowane, brudne, pokryte „grafitti” ściany. Brudne schody, posadzka i sufit. Przeście podziemne nieoświetlone



Nr 75-77. Katowice (kat. A; ZLK w Katowicach). Wnętrze tunelu bagażowego prowadzącego do windy towarowej służącej do transportu osób niepełnosprawnych na wózkach na peron nr 3 (zdjęcie po lewej stronie). Wejście do przejścia podziemnego dworca od strony ul. Konopnickiej. Zdeprawowane ściany – pomazane „grafitti”. Informacja dla osób niepełnosprawnych o sposobie dojścia do dworca jest możliwa do odczytania po zejściu po schodach do przejścia podziemnego (zdjęcie środkowe). Wejście do nieczynnej windy towarowej pod peronem nr 4. Zdeprawowana elewacja. Wgłębi po lewej stronie zdeprawowane podsufitki (zdjęcie po prawej stronie)¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Patrz przypis nr 162.



Nr 78. Tarnów Mościce (kat. D; ZLK w Krakowie). Zdewastowane ściany przejścia.



Nr 79. Jelenia Góra (kat. C; ZLK w Wałbrzychu). Liczne ubytki płytek w posadzce, pomazane ściany. Brudna posadzka przejścia.



Nr 80. Kraków Płaszów (kat. C; ZLK Kraków). Skorodowana konstrukcja nośna podpór przepustu magistrali ciepłej i przejścia pod torami. Zły stan utrzymania przejścia - przejście nie zagrodzone ani nie wygradzone. Teren zaśmiecony, nieoświetlony.



Nr 81. Łódź Kaliska (kat. B; Rejon DK w Warszawie). Nieczynne i niezabezpieczone przejście podziemne- miejsce gromadzenia się osób z tzw. „marginesu społecznego”. Teren zaśmiecony.



Nr 82. Brzesko Okocim (kat. D; ZLK w Krakowie). Skorodowane blachy osłonowe. Wykruszony beton konstrukcji kładki i skorodowane zbrojenie.



Nr 83. Kłodzko Główne (kat. D; ZLK w Wałbrzychu). Skorodowana obudowa kładki, elementy kratownicy i poręcze.

5. Zagrożenia sanitarno-epidemiologiczne, porządku publicznego i bezpieczeństwa pasażerów na dworcach



Nr 84. Tczew (kat. C; ZLK w Gdańsku). Martwy szczur na schodach wejścia na kładkę z peronu nr 3.



Nr 85. Nasielsk (kat. D; OGN w Warszawie). Martwy pies w zejściu do nieczynnej toalety. Podłoga i ściany zbrzyzgane krwią.



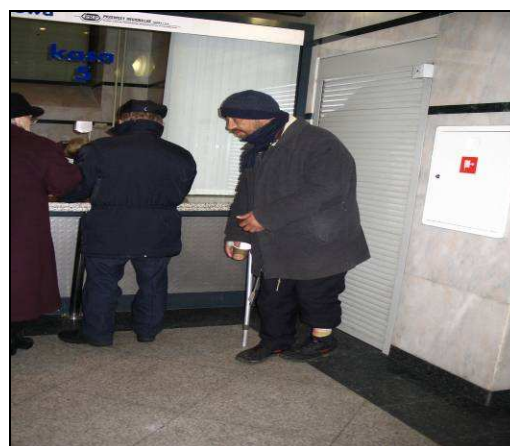
Nr 86-87. Łódź Żabieniec (kat. D; OGN w Łodzi). Zabrudzone ptasimi odchodami pulpit kasowy oraz ściany hali dworcowej. (w dn. 1.01.2008 r.).



Nr 88. Rzeszów (kat. B; Rejon DK w Krakowie). Gołąb siedzący na automacie do ciepłych napojów.



Nr 89. Warszawa Wschodnia (kat. C; Rejon DK Warszawie). Stado gołębi zerujące na środku holu kasowego.



Nr 90. Sosnowiec (kat. C; OGN w Katowicach). Mężczyzna żebrzący w holu kasowym. W sąsiedztwie żebraniem zajmowała się dwójka dzieci.



Nr 91. Katowice (kat. A; Rejon DK w Katowicach). Osoba pod silnym wpływem alkoholu, załatwiająca potrzebę fizjologiczną w spodnie. W pobliżu znajduje się siedziba firmy ochraniającej obiekt dworcowy.



Nr 92. Wrocław Główny (kat. A; Rejon DK we Wrocławiu). Mężczyzna koczujący na dworcu w dniach 5-6.01.2008 r. w miejscu znajdującym się naprzeciwko wejścia do Komisariatu Kolejowego Policji¹⁶⁷.



Nr 93-94. Warszawa Wschodnia (kat. C; Rejon DK w Warszawie). Bezdomni koczujący w holu głównym dworca dalekobieżnego.(zdjęcie po lewej stronie) i w holu dworca podmiejskiego (zdjęcie po prawej stronie).



Nr 95. Hel (kat. D; ZLK w Gdańsku). „Dzikie” przejście z peronu nr 2.



Nr 96. Gądk (kat. D; ZLK w Poznaniu). „Dzikie” przejście z peronu - zdemontowany segment ogrodzenia.

¹⁶⁷ Patrz przypis nr 162.