



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Białymstoku

LBI.410.018.02.2015

P/15/069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Białymstoku

ul. Akademicka 4, 15-267 Białystok

T +48 85 874 81 00, F +48 85 874 81 33

lbi@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/069 – Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu ¹	
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku	
Kontrolerzy	Henryk Dąbrowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96765 z dnia 4 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)	
Jednostka kontrolowana	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Suwałkach Spółka z o.o., 16-400 Suwałki, ul. Sejneńska 82 („PGK” lub „Spółka”)	
Kierownik jednostki kontrolowanej	Eugeniusz Dariusz Przybysz – Prezes Zarządu ²	(dowód: akta kontroli str. 13)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W latach 2013–2015 (I półrocze) PGK zapewniało osobom niepełnosprawnym dostęp do publicznego transportu zbiorowego i podejmowało działania na rzecz jego poprawienia. W rezultacie w 2013 roku z obsługi komunikacji miejskiej wyeliminowano ostatnie dwa autobusy wysokopodłogowe i od 2014 roku realizowano ją wyłącznie autobusami niskowejściowymi i niskopodłogowymi. Wzrósł też z 53% do 63% udział autobusów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru⁴ i z 92% do 94% odsetek autobusów dostępnych dla osób niepełnosprawnych (z platformami do wjazdu wózkami inwalidzkimi i funkcją przykłąku⁵). Według stanu na 30 czerwca 2015 r. takiej platformy i funkcji przykłąku nie posiadały dwa z 35 autobusów (w tym jeden zakupiony w okresie objętym kontrolą), co pozbawiało te pojazdy podstawowych cech decydujących o ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Na zbadanych siedmiu liniach mających podstawowe znaczenie dla mieszkańców dostosowano również rozkład jazdy autobusów, w tym czas ich kursowania do godzin pracy placówek i instytucji, z których najczęściej korzystają osoby niepełnosprawne.

Stwierdzono jednak nieprawidłowości, polegające na:

- nieoznaczeniu w rozkładach jazdy kursów wykonywanych autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych,
- niezapewnieniu kierowcom komunikacji miejskiej, zatrudnionym w PGK, szkoleń uświadamiających problemy dotyczące niepełnosprawności.

¹ W latach 2013–2015 (do czasu zakończenia badań kontrolnych), a także działania wcześniejsze, o ile miały one wpływ na realizację kontrolowanych zadań.

² Od 1 sierpnia 2015 r. Poprzednim Prezesem Zarządu Spółki był Marek Giedroń.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową¹ bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

⁴ Na 1 stycznia 2013 r. komunikację miejską obsługiwało 36 autobusów, w tym dwa wysokopodłogowe i jeden niskopodłogowy bez platformy wjazdowej i funkcji przykłąku, a na 30 czerwca 2015 r. – 35 autobusów, w tym dwa niskopodłogowe bez platformy wjazdowej i funkcji przykłąku.

⁵ Możliwość obniżenia podłogi.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych w organizacji publicznego transportu zbiorowego

Opis stanu
faktycznego

1.1. Przedmiotem działalności PGK jest m.in. realizacja zadań Miasta Suwałki w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego⁶. Zadania te wykonywano w oparciu o umowę z 3 czerwca 2009 r. zawartą z Miastem Suwałki, określającą zakres obowiązków przy świadczeniu usług publicznych w lokalnym transporcie zbiorowym (dalej: „umowa o świadczenie usług transportowych”). Ustalono ją m.in., że:

- Spółka prowadząc miejską komunikację autobusową, będzie zwiększała dostępność komunikacji dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, poprzez zakupywanie autobusów niskopodłogowych,
- PGK prowadzi dystrybucję i kontrolę biletów komunikacji miejskiej (zadania te Spółka powierzyła podmiotom zewnętrznym),
- Miasto Suwałki może zmieniać rozkłady jazdy autobusów komunikacji miejskiej, w wyniku analizy potrzeb komunikacyjnych mieszkańców oraz po konsultacji z PGK,
- Spółka może, bez konieczności uzgodnienia z Miastem, dokonać zmian rozkładu jazdy z uwagi na czasowe zmiany organizacji ruchu drogowego,
- utrzymanie przystanków autobusowych i umieszczanie na nich rozkładów jazdy należeć będzie do obowiązków Zarządu Dróg i Mostów w Suwałkach.

PGK realizowało także zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego na terenie gminy Suwałki, na podstawie porozumienia międzygminnego w sprawie realizacji przez PGK zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na terenie gminy Suwałki, zawartego 12 grudnia 2007 r. przez Gminę Suwałki z Miastem Suwałki.

(dowód: akta kontroli str. 3-8, 19-48 i 69-75)

Sprawy związane z funkcjonowaniem miejskiej komunikacji autobusowej były prowadzone w wydodrębnionej komórce organizacyjnej PGK, tj. w Zakładzie Komunikacji Miejskiej.

(dowód: akta kontroli str. 67 i 154-156)

1.2. W okresie objętym kontrolą wzrosła z 16 do 18 liczba linii obsługiwanych przez autobusy komunikacji miejskiej (nie zmieniła się liczba linii mających podstawowe znaczenie⁷, których było siedem).

(dowód: akta kontroli str. 67)

W tym samym czasie – na wniosek Urzędu Miejskiego w Suwałkach – pracownicy Zakładu Komunikacji Miejskiej PGK siedmiokrotnie opracowali propozycje aktualizacji rozkładu jazdy autobusów komunikacji miejskiej, mając także na uwadze zapewnienie dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i mających trudności w samodzielnym poruszaniu się. Na liniach mających podstawowe znaczenie dla mieszkańców Suwałk dostosowano godziny kursowania autobusów do godzin pracy instytucji i placówek, z których osoby te najczęściej korzystały. Opracowując propozycje zmian rozkładu jazdy przyjęto, że osoby niepełnosprawne lub z ograniczeniami ruchowymi mają pełny dostęp do wszystkich autobusów komunikacji miejskiej.

(dowód: akta kontroli str. 56)

Zaakceptowane – przez Prezydenta Miasta – rozkłady jazdy opublikowano na stronie internetowej PGK. Wydrukowane rozkłady przekazywano do Zarządu Dróg i Zieleni w Suwałkach, w celu umieszczenia na przystankach. Nie oznaczono w nich jednak kursów wykonywanych autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej albo poszczególnych takich kursów (co szerzej opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, w sekcji „Ustalone nieprawidłowości”).

(dowód: akta kontroli str. 65- 66 i 136)

⁶ § 4 ust. 1 aktu przekształcenia Przedsiębiorstwa Komunalnego „Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Suwałkach” w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Miasta Suwałki (tekst ujednolicony z 28 maja 2015 r.).

⁷ Za linie mające podstawowe znaczenie uznano te, na których przewożono najwięcej pasażerów.

1.3. Analiza częstotliwości kursów realizowanych pojazdami niskopodłogowymi⁸ i niskowejściowymi⁹ (na podstawie kart przejazdów autobusów) na czterech liniach autobusowych (z siedmiu o podstawowym znaczeniu), w losowo wybranych dniach, wykazała, że:

- na wszystkich zbadanych liniach kursowały autobusy niskopodłogowe, których udział w ogólnej liczbie kursów wynosił od 3,8% do 100% (na przykład 4 marca 2015 r. na linii nr 7¹⁰ autobusy odbyły 52 kursy, w tym autobusy niskopodłogowe dwa – o godz. 13³⁷ i 14³⁵, a 9 kwietnia 2013 r. linię nr 11¹¹ obsługiwały wyłącznie autobusy niskopodłogowe, które odbyły 27 kursów),
- przeciętna częstotliwość kursowania autobusów w latach 2013–2014 i w I półroczu 2015 roku wyniosła odpowiednio:
 - 16 minut, w tym autobusów niskopodłogowych 43 minut,
 - 14 minut, w tym autobusów niskopodłogowych 45 minut,
 - 15,5 minuty, w tym autobusów niskopodłogowych 79 minut.

Pozostałe zaś kursy były wykonywane autobusami niskowejściowymi, które były dostępne dla osób niepełnosprawnych. (dowód: akta kontroli str. 57-64)

1.4. Na stronie internetowej PGK przedstawiono treść regulaminu przewozu osób i bagażu autobusami komunikacji miejskiej¹². Nie zamieszczono natomiast informacji odnoszących się do praw pasażerów, w tym określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004¹³ (dalej: „rozporządzenie UE nr 181/2011”). Prezes Zarządu PGK E. D. Przybysz wyjaśnił, że: „Prawa pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych określone w rozporządzeniu są respektowane w suwalskiej komunikacji miejskiej. Wobec braku bezpośredniego obowiązku informowania o zapisach przedmiotowego rozporządzenia Spółka nie publikowała jego zapisów, jednakże mając na myśli dobro [...] pasażerów w najbliższym czasie Spółka udostępni pełny tekst rozporządzenia na [...] stronie internetowej”. W dniu 23 października 2015 r. na stronie internetowej PGK wymieniono prawa pasażerów w transporcie drogowym, wynikające z ww. przepisów oraz zamieszczono odnośnik umożliwiający zapoznanie się z treścią rozporządzenia UE nr 181/2011. Tym samym dopełniono obowiązek informacyjny, o którym mowa w art. 25 ust. 1 powołanego rozporządzenia. (dowód: akta kontroli str. 104-110, 118-121 i 172)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na niewskazaniu w rozkładach jazdy dwóch linii¹⁴ (nie były to linie o podstawowym znaczeniu), na których kursy są realizowane autobusami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych, chociaż tylko część z kursów na tych liniach obsługiwano takimi pojazdami. Dwa autobusy obsługujące te linie (jeden użytkowny od 2009 roku i drugi od maja 2014 roku) nie posiadały zaś platformy wejściowej i funkcji przykłąku, co uniemożliwiało podróżowanie nimi przez osoby niepełnosprawne,

⁸ Autobus, w którym co najmniej 35% powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części lub w przypadku pojazdów przegubowych) stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednego drzwi głównych. Definicja zgodna z pkt. 2.1.4. regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. Urz. UE. L. 255 z 29.09.2010, str. 1).

⁹ Autobus niskowejściowy – autobus, w którym mniej niż 35% powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednego drzwi głównych.

¹⁰ Trasa pomiędzy miejscowością Krzywółka w gminie Suwałki, Wojewódzkim Szpitalem Zespołowym i centrum Suwałk.

¹¹ Trasa z dużego zakładu przemysłowego i osiedla mieszkaniowego, przez centrum miasta do – położonego na jego peryferiach – osiedla domów jednorodzinnych.

¹² Ustalony uchwałą Nr XII/104/2011 Rady Miejskiej w Suwałkach z dnia 31 sierpnia 2011 r.

¹³ Dz. Urz. UE L55 z 28.02.2011, str. 1. Rozporządzenie zwane dalej „rozporządzeniem UE nr 181/2011”.

¹⁴ Z 18 linii komunikacji miejskiej.

poruszające się na wózkach inwalidzkich¹⁵. Brak przedmiotowych informacji w rozkładach jazdy stanowił naruszenie § 3 ust. 1 pkt. 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy¹⁶, zobowiązującego do oznaczenia w rozkładach jazdy linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów. Powodem nieprawidłowości było błędne uznanie przez pracowników PGK, opracowujących projekty rozkładów jazdy, iż wszystkie wykorzystywane przez operatora autobusy są dostępne osobom niepełnosprawnym. Prezes Zarządu E. D. Przybysz wyjaśnił, że w najbliższym czasie powyższa nieprawidłowość zostanie usunięta. (dowód: akta kontroli str. 88-95, 120 i 136)

Ocena cząstkowa

PGK dostosowała czas kursowania autobusów (na siedmiu liniach mających podstawowe znaczenie dla mieszkańców) do godzin pracy placówek i instytucji, z których najczęściej korzystają osoby niepełnosprawne. W trakcie kontroli dopełniła obowiązku informacyjnego (w zakresie praw pasażerów), o którym mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia UE nr 181/2011. Stwierdzono jednak nieprawidłowość, polegającą na nieoznaczeniu w rozkładach jazdy kursów wykonywanych autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

2.1. Umową o świadczenie usług transportowych nie określono wymaganego wskaźnika autobusów niskopodłogowych w ogólnej ilości posiadanego taboru autobusowego. Wykonując publiczny transport zbiorowy PGK prowadziło działania na rzecz poprawy jego dostępności dla osób niepełnosprawnych, czego efektem było zwiększenie udziału autobusów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru oraz wyeliminowanie z niego autobusów wysokopodłogowych. W 2013 roku transport ten był realizowany 36 autobusami, w tym 19 niskopodłogowymi (52,8% ogółu), 15 niskowejściowymi (41,7%) i dwoma wysokopodłogowymi (5,5%), zaś w I półroczu 2015 roku – 35 autobusami, w tym 22 niskopodłogowymi (62,9%) i 13 niskowejściowymi (37,1%). W latach 2013–2015 (I półrocze) z eksploatacji wycofano cztery autobusy, w tym dwa wysokopodłogowe i dwa niskowejściowe, zaś zakupiono trzy używane autobusy niskopodłogowe.

(dowód: akta kontroli str. 19-43, 49-55)

Zakupione¹⁷ w latach 2013–2015 (I półrocze) trzy używane przegubowe autobusy niskopodłogowe, w tym jeden w 2014 roku (M A-23¹⁸) i dwa w I półroczu 2015 roku (MB O 530G¹⁹) nie w pełni uwzględniały potrzeby osób niepełnosprawnych. Nie były bowiem wyposażone m.in. w:

- rozkładaną platformę umożliwiającą wjazd do autobusu wózkiem inwalidzkim i funkcję przykłąku (autobus M A-23),
- przycisk umieszczony na zewnątrz pojazdu, służący zasygnalizowaniu kierowcy zamiaru skorzystania z autobusu przez osobę niepełnosprawną (dwa autobusy MB O 530G),
- wewnętrzny wizualny system informacyjny, zewnętrzne nagłośnienie oraz urządzenie podtrzymujące wózek inwalidzki (we wszystkich z tych pojazdów).

(dowód: akta kontroli str. 76-84, 96-102)

¹⁵ Były to autobusy przegubowe, obsługujące linie nr 19 i nr 21, zapewniające dojazd do zakładów przemysłowych położonych w Suwalskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Autobusy te eksploatowano w dni powszednie, w godzinach szczytu (tj. od 5⁰⁰ do 8⁰⁰ i od 13⁰⁰ do 18⁰⁰), przeciętnie wykonując 12 kursów dziennie. Jeden z tych autobusów – po zakupie w maju 2015 roku dwóch przegubowych autobusów niskopodłogowych – traktowany jest jako rezerwowi i wykorzystywany do przewozów okazjonalnych.

¹⁶ Dz. U. z 2012 r. poz. 451.

¹⁷ Zakupów dokonano bez angażowania środków z budżetu Unii Europejskiej. Głównym kryterium wyboru zastosowanym przy tych zakupach była cena.

¹⁸ Za 80 tys. zł.

¹⁹ Za 196,8 tys. zł.

Dyrektor ds. technicznych PGK M. Giedroń (od 3 kwietnia 2012 r. do 31 lipca 2015 r. pełniący funkcję Prezesa Zarządu PGK) wyjaśnił, że zakupów tych dokonał kierując się potrzebą realizacji zadań określonych umową o świadczenie usług transportowych. Dodał, że: „Wybór używanych pojazdów nastąpił w oparciu o stan techniczny oraz cenę pojazdów. Aktualna sytuacja finansowa Spółki nie pozwalała na zakup pojazdów spełniających wszystkie oczekiwania Spółki. Zakupione pojazdy spełniają warunki transportu publicznego (posiadają świadectwo homologacji wpisane w dowodzie rejestracyjnym). W miarę możliwości finansowych będą sukcesywnie doposażane do poziomu standardów pozostałych autobusów suwalskiej komunikacji miejskiej. (dowód: akta kontroli str. 85-86)

2.2. Umową o świadczenie usług transportowych nie określono wymagań w stosunku do pojazdów, którymi realizowane miały być usługi przewozowe, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych i ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

(dowód: akta kontroli str. 19-43)

Oględziny siedmiu typów autobusów użytkowanych przez PGK²⁰, przeprowadzone z udziałem specjalisty, będącego osobą niepełnosprawną, poruszającą się na wózku inwalidzkim wykazały, że:

- wyposażono je w świecące zewnętrzne tablice informacyjne i system wewnętrznego nagłośnienia (w 2013 roku wszystkie typy autobusów posiadały także wewnętrzny system wizualny, a w I półroczu 2015 roku system ten fabrycznie zamontowano w czterech typach pojazdów – w 32 autobusach, tj. 91,4% posiadanych),
- posiadały kontrastowe krawędzie podłóg, wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, które oznaczono stosownym piktogramem,
- dwa autobusy, tj. M 317 i M A-23 (zakupione odpowiednio w 2009 roku i w 2014 roku) nie były dostępne dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim, ponieważ nie posiadały rozkładanych platform wejściowych,
- do dwóch typów autobusów (trzy pojazdy S U 2 i jeden J 081) osoby niepełnosprawne na wózku inwalidzkim miały utrudniony dostęp, ze względu na stromy wjazd, wynikający z krótkiej rozkładanej platformy wejściowej,
- żaden z typów autobusów nie posiadał: 1) materiału przeciślizgowego w miejscu przeznaczonym na wózek inwalidzki; 2) oświetlenia zewnętrznego nad drzwiami pojazdu; 3) nagłośnienia zewnętrznego, urządzenia komunikacyjnego (przycisku) sygnalizującego kierowcy zamiar wsiadania lub wysiadania z autobusu, oznakowanego w alfabecie Braille'a; 4) wyznaczonych siedzeń specjalnych dla osób niepełnosprawnych; 5) oparcie (o znormalizowanych wymiarach) w przestrzeni przeznaczonej dla wózków inwalidzkich (w czterech typach – w 18 autobusach fabrycznie zamontowano oparcia, lecz o wymiarach odbiegających od ustalonej normy),
- trzy typy autobusów (dwa pojazdy MB O 530G oraz po jednym M 317 i M A-23) nie były wyposażone w pasy bezpieczeństwa przytrzymujące wózki inwalidzkie (posiadały zaś poręcze do przytrzymywania dla osoby na takim wózku).

(dowód: akta kontroli str. 53, 88-95 i 138)

Prezes Zarządu PGK wyjaśnił, że: „Suwalska komunikacja miejska obsługiwana jest przez 35 autobusów, z których 27 jest w pełni dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, a pozostałe częściowo. Niewielkie braki (w wyposażeniu autobusów) wynikają z ograniczonych możliwości finansowych, w miarę możliwości braki te będą w przyszłości usuwane”.

(dowód: akta kontroli str. 118-121)

Badania dostępności autobusów komunikacji miejskiej dla osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim, przeprowadzone z udziałem takiej osoby,

²⁰ Oględzinom poddano pojedyncze pojazdy ze wszystkich typów autobusów użytkowanych przez PGK.

obejmujące sześć przejazdów autobusem z losowo wybranych przystanków (na czterech z 18 linii) wykazały, że:

- wszyscy kierowcy pomogli osobie niepełnosprawnej wsiąść do autobusu, w tym w pięciu przygotowało platformy, po uzyskaniu sygnału od osoby niepełnosprawnej o zamiarze wyjścia z autobusu, a w jednym przypadku rozłożenia platformy dokonał inny pasażer,
- żaden z kierowców nie zaproponował pomocy w zapięciu pasów przytrzymujących wózek w czasie jazdy (pasów tych nie było w dwóch pojazdach).

(dowód: akta kontroli str. 153)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

PGK podjęło działania zmierzające do zwiększenia osobom niepełnosprawnym (w tym poruszającym się na wózkach inwalidzkich) dostępu do posiadanego taboru. W 2013 roku wycofano z eksploatacji ostatnie dwa autobusy wysokopodłogowe, w związku z czym udział autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych w ogólnej liczbie taboru od 2014 roku wzrósł z 94% do 100%, a odsetek autobusów dostępnych dla osób niepełnosprawnych (z platformami do wjazdu wózkami inwalidzkimi i funkcją przykłąku) w tej populacji zwiększył się w okresie objętym kontrolą z 92% do 94%. Takich udogodnień nie było w dwóch autobusach, w tym w jednym autobusie niskopodłogowym, zakupionym w 2014 roku jako używany. Wszystkie autobusy wyposażono w świecące zewnętrzne tablice informacyjne i system wewnętrznego nagłośnienia (a wewnętrzny system wizualny na 30 czerwca 2015 r. znajdował się w 91,4% pojazdów). Zapewniono w nich też wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, które oznaczono stosownym piktogramem.

3. Przeszkolenie pracowników operatora miejskiej komunikacji autobusowej w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu
faktycznego

W latach 2013–2015 (I półrocze) w Zakładzie Komunikacji Miejskiej PGK zatrudniano od 54 do 56 kierowców, którzy bezpośrednio zajmowali się obsługą pasażerów, w tym sprzedażą biletów na przejazd.

(dowód: akta kontroli str. 68)

Z dokumentów PGK nie wynika, żeby kierowcy objęci zostali szkoleniem w zakresie obsługi pasażerów komunikacji miejskiej (w tym osób niepełnosprawnych), w ramach przeprowadzonych szkoleń stanowiskowych, dopuszczających do pracy (zagadnień tych nie przewidziano programem tego szkolenia). Dyrektor ds. technicznych M. Giedrojc wyjaśnił, że kierowcy – w trakcie szkolenia stanowiskowego – zostali przeszkoleni w zakresie obsługi pasażerów przez kierownika Zakładu Komunikacji Miejskiej (przebywającego na długotrwałym zwolnieniu lekarskim). Jednak nie był w stanie wskazać jaki był zakres szkolenia, ponieważ – z nieznanym mu przyczyn – nie zostało to udokumentowane.

(dowód: akta kontroli str. 55, 68, 122-132 i 134-135)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na niezapewnieniu żadnemu z 55 kierowców zatrudnionych w Zakładzie Komunikacji Miejskiej na dzień 30 czerwca 2015 r. przeszkolenia uświadamiającego na temat niepełnosprawności, o którym mowa w art. 16 ust. 1 lit b rozporządzenia UE nr 181/2011, tj. obejmującego wiedzę na temat:

- pasażerów z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi, ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiedniego reagowania na takie osoby, w tym umiejętności rozróżniania możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone,
- barier, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym barier w zakresie postaw, barier środowiskowych, fizycznych i organizacyjnych,
- zadań i potrzeb psa przewodnika,
- reagowania w nieoczekiwanych sytuacjach,

- umiejętności interpersonalnych oraz metod komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się.

Szkolenia takie mogły natomiast podnieść świadomość kierowców o potrzebach osób niepełnosprawnych oraz pomóc wypracować właściwe zachowania w obliczu zaistnienia nieoczekiwanych sytuacji z udziałem takich osób. W trakcie przejazdów autobusami PGK z osobą niepełnosprawną stwierdzono zaś, że kierowcy nie oferowali osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózku inwalidzkim przypięcia się pasami mocującymi wózek.

Prezes Zarządu PGK wyjaśnił, że: „Kierowcy zostali przeszkoleni z obsługi autobusów, na których wykonują przewozy pasażerów. W ramach uzyskania kwalifikacji kierowcy autobusu przeszli ogólne szkolenie w zakresie przewozu osób, w tym również osób niepełnosprawnych. Spółka uznała, że powyższe szkolenia odpowiadają potrzebom kierowców w tym zakresie”. (dowód: akta kontroli str. 55, 68 i 120)

Według dokumentacji zgromadzonej w aktach osobowych, kierowcy Zakładu Komunikacji Miejskiej ukończyli kursy i szkolenia w zakresie przewozu osób, stosownie do wymogów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy²¹. Treść załączników nr 1 i 2 do powołanego rozporządzenia, określających tematykę szkoleń, nie obejmuje jednak wprost zagadnień o których mowa w rozporządzeniu WE nr 181/2011. (dowód: akta kontroli str. 139)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie brak przeszkolenia pracowników zajmujących się bezpośrednio obsługą podróżnych w zakresie problemów niepełnosprawności.

IV. Wnioski

Uwagi i wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²², wnosi o:

1. Sukcesywne uzupełnianie wyposażenia autobusów komunikacji miejskiej w celu ich pełnego dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.
2. Oznaczenie w rozkładach jazdy kursów wykonywanych autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
3. Zapewnienie kierowcom Zakładu Komunikacji Miejskiej szkolenia uświadamiającego w zakresie niepełnosprawności.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

²¹ Dz. U. z 2014 r., poz. 1005.

²² Dz. U. z 2015 r., poz. 1096. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

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

Białystok, dnia 27 listopada 2015 roku

Kontroler
główny specjalista kontroli państwowej
Henryk Dąbrowski

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku
z up. WICEDYREKTOR
Robert Skwarko

.....
podpis

.....
podpis