



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Białymstoku

LBI.410.018.04.2015
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
Kontroler	Stanisław Żukowski – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96781 z dnia 22 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Białymstoku (ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok), zwany dalej „Urzędem”
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tadeusz Truskolaski – Prezydent Miasta Białegostoku ²

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W latach 2013 – 2015 (I półrocze) Miasto Białystok zapewniało osobom niepełnosprawnym dostęp do publicznego transportu zbiorowego i prowadziło działania na rzecz jego polepszenia. Było to efektem:

- zaplanowania i zorganizowania autobusowej komunikacji miejskiej w sposób uwzględniający zidentyfikowane potrzeby osób niepełnosprawnych,
- ujęcia tych potrzeb w planie transportowym i uwzględnienia ich w umowach z operatorami realizującymi usługi transportowe,
- podziału kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru w sposób umożliwiający skuteczną realizację zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego i zarządu dróg oraz operatora tego transportu,
- zagwarantowania szerokiej dostępności autobusów komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych,
- wyposażenia wszystkich użytkowanych przez operatorów autobusów w wizualny system informacji pasażerskiej, a większości (70% – 80%) także w system informacji głosowej wewnętrznej lub zewnętrznej oraz w poręcze i uchwyty w kolorze żółtym.

Szeroka dostępność autobusów niskopodłogowych oraz ich wyposażenie (m.in. w pomosty do wjazdu wózkami), a także stosowanie przez kierowców ustalonych procedur postępowania, gwarantuje możliwość korzystania z tych pojazdów przez osoby niepełnosprawne. Istotną przeszkodę stanowić mogłyby niedostępne osobom niepełnosprawnym przystanki zlokalizowane na nieutwardzonym gruncie, których liczba zmniejszyła się w okresie objętym kontrolą z sześciu do dwóch.

W latach 2013 – 2015 (I półrocze) liczba przystanków komunikacji miejskiej wzrosła z 642 do 675, jednak tylko na 20 z nich⁴ – począwszy od 2013 roku – zastosowano udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, takie jak: ścieżki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku⁵ oraz specjalne podwyższone, profilowane krawężniki ułatwiające dostęp do autobusu osobom na wózkach inwalidzkich. Właściwie natomiast dostosowano przejścia dla pieszych w pobliżu przystanków (obniżone krawężniki, dotykowe znaki ostrzegawcze, zastosowanie sygnalizacji akustycznej na przejściach z sygnalizacją świetlną).

¹ Okres objęty kontrolą: lata 2013 – 2015 (I półrocze), a także działania wcześniejsze, o ile miały wpływ na realizację transportu zbiorowego w okresie objętym kontrolą.

² Od 5 grudnia 2006 r.

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

⁴ 22% przystanków wybudowanych, przebudowanych bądź poddanych poważniejszym remontom w okresie objętym kontrolą.

⁵ Ścieżki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku to ścieżki dotykowe, przebiegające w poprzek ciągu pieszego albo peronu i dotykowe płyty ostrzegawcze wzdłuż peronu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Planowanie i zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego w sposób uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

1.1. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) zagadnienia dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych nie były przedmiotem kontroli zewnętrznych przeprowadzonych w Urzędzie. (dowód: akta kontroli str. 39)

1.2.1. Zarządzanie transportem miejskim należało do zadań – funkcjonującego na prawach departamentu Urzędu – Zarządu Białostockiej Komunikacji Miejskiej („ZBKM”)⁶. Zadanie to obejmowało m.in.:

- prognozowanie potrzeb dotyczących miejskiego transportu zbiorowego, w tym analizę potrzeb przewozowych mieszkańców, określanie sposobu ich realizacji i ustalanie standardu usług przewozowych,
- organizowanie miejskiego transportu zbiorowego i opracowywanie projektów planów jego rozwoju,
- wykonywanie zadań z zakresu rozwoju technicznego i konserwacji infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego (wiaty przystankowe, aktualizacja oznakowania przystanków oraz uzupełnianie informacji dla pasażerów),
- podejmowanie działań związanych z należyтым informowaniem społeczności lokalnej o zasadach funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego, w tym drukowanie i wywieszanie rozkładów jazdy,
- organizowanie i prowadzenie przewozu osób niepełnosprawnych oraz kontrola realizacji tych usług (poza transportem zbiorowym ZBKM świadczył usługi przewozu osób niepełnosprawnych specjalnie dostosowanymi busami)⁷.

ZBKM prowadził także sprawy z zakresu nadzoru merytorycznego nad działalnością operatorów publicznego transportu zbiorowego. (dowód: akta kontroli str. 4, 8-17)

Natomiast do zadań – funkcjonującego na prawach departamentu – Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich („ZDM”)⁸ należało m.in.: [1] zarządzanie drogami, [2] planowanie inwestycji budowlanych (w tym drogowych) i ich obsługa (obejmująca opracowywanie dokumentacji technicznej, w tym danych wyjściowych do projektowania, przygotowywanie przetargów na opracowywanie dokumentacji inwestycji, przygotowywanie inwestycji do realizacji), [3] realizowanie inwestycji (w tym organizowanie przetargów na roboty budowlane i przygotowywanie umów z wykonawcami, analiza prawidłowości realizacji zawartych umów, prowadzenie nadzoru inwestorskiego). (dowód: akta kontroli str. 4, 18-27)

1.2.2. Funkcję operatorów publicznego transportu zbiorowego pełniły trzy spółki komunalne: Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. („KPKM”), Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. („KPK”) oraz Komunalny Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. („KZK”), zwane dalej „operatorami”. Miasto Białystok w 2009 roku zawarło z nimi dziesięcioletnie – jednolite w treści – umowy (zwane dalej „umowami z operatorami”), w myśl których w szczególności:

- operatorzy świadczą usługi, przewidziane umową, taborom dopuszczonym przez Miasto (wszelkie zmiany dotyczące taboru wykorzystywanego do realizacji umów mogą być wprowadzone po uzyskaniu zgody Miasta),
- Miasto udostępnia operatorom infrastrukturę niezbędną do realizacji usług na terenie objętym miejską komunikacją zbiorową (koszty budowy i utrzymania infrastruktury komunikacji zbiorowej obciążają Miasto),

⁶ Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu, ustalonym zarządzeniem Nr 328/07 Prezydenta Miasta z 1 marca 2007 r. ze zm. Od 1 lipca 2015 r. obowiązywał regulamin organizacyjny ustalony zarządzeniem Nr 543/15 Prezydenta Miasta z 30 czerwca 2015 r., w którym utrzymano dotychczasowy podział zadań w zakresie spraw związanych z komunikacją miejską.

⁷ Przez siedem dni w tygodniu funkcjonował transport osób niepełnosprawnych mikrobusem wyposażonym w windę, umożliwiającą załadunek wózka inwalidzkiego na pokład pojazdu. W 2013 roku przewieziono 50.280 pasażerów, w 2014 roku – 49.734 pasażerów, a w I półroczu 2015 roku – 28.239 pasażerów. Przy czym 40% korzystających stanowią dzieci dowożone do szkół (dowozy bezpłatne), a pozostali 60% – pozostali niepełnosprawni.

⁸ Od 1 lipca 2015 r. Zarząd Dróg Miejskich („ZDM”).

- operatorzy zapewniają, aby wszystkie autobusy – dzierżawione i autobusy własne operatorów – spełniały wymogi obowiązujących przepisów prawa, dotyczących wykonywania autobusowych usług przewozowych zbiorowej komunikacji miejskiej,
- przebieg linii autobusowych i ustalanie rozkładów jazdy (w tym ich umieszczanie na przystankach) należy do zadań Miasta,
- Miasto prowadzi stałą i okresową kontrolę jakości usług przewozowych świadczonych przez operatorów, m.in. w zakresie: punktualności i regularności kursowania autobusów (w oparciu o elektroniczny system kontroli i okresowo przez kontrolerów), stanu technicznego autobusów i ich czystości (zewnętrznej i wnętrza pojazdu).

Umieszczenie w środkach transportowych informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej (przepisy porządkowe, taryfa przewozowa), według wzoru dostarczonego przez Miasto, przypisano do zadań operatorów.

Umowami z operatorami Miasto Białystok dokonało bezpośredniego powierzenia wykonywania zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (od 2 grudnia 2009 r. do 30 listopada 2019 r.) przewoźnikom, jako podmiotom wewnętrznym „w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości”. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym, możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z podmiotem wewnętrznym⁹, powołanym do świadczenia takich usług, przewidziana została w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹⁰.

(dowód: akta kontroli str. 6-7, 150-183)

1.2.3. Przygotowanie postępowań o udzielenie zamówień publicznych dotyczących zakupu pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu zbiorowego, w szczególności specyfikacji istotnych warunków zamówienia, należało do ZBKM, zaś prowadzenie tych postępowań do zadań Biura Zamówień Publicznych. W okresie objętym kontrolą w Urzędzie nie prowadzono postępowań w sprawie zakupu takich pojazdów, a w przypadku zakupu realizowanego przez operatora, ZBKM konsultował zapisy specyfikacji w zakresie wyposażenia autobusów.

(dowód: akta kontroli str. 4)

1.2.4. Przyjęty podział kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru merytorycznego umożliwiał skuteczną realizację zadań oraz przepływ informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi realizującymi zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego i zarządu dróg a operatorami tego transportu.

Przeprowadzone w Urzędzie – w okresie objętym kontrolą – analizy nie obejmowały zagadnień bezpośrednio związanych z monitorowaniem planowania, organizowania i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym. Jak wyjaśnił Dyrektor ZBKM, analiza ryzyka dotyczyła celów i zadań, określonych w planie działań na dany rok („nie ma obowiązku objęcia analizą ryzyka całej działalności departamentu”). Natomiast nieuwzględnienie powyższych zagadnień w planie działalności, nie oznacza, że nie były one objęte monitorowaniem i analizą. Kontrola realizacji usług przewozowych (zgodności z umową) prowadzona jest codziennie w oparciu o elektroniczne systemy nadzoru nad flotą, monitorujące wykonanie usług oraz zgodność podstawionego taboru z zapisami umowy. Inne aspekty zgodności usługi z umową sprawdzane są przez pracujących w terenie kontrolerów biletów i jakości usług.

(dowód: akta kontroli str. 237-238)

1.3.1. ZBKM zapewnił możliwość zgłaszania skarg, wniosków i opinii o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji o nieprawidłowościach, trudnościach i możliwych usprawnieniach w dostępie osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego. Na stronie internetowej BKM¹¹ zamieszczono dane kontaktowe do odpowiednich komórek organizacyjnych ZBKM oraz dyspozytorów operatorów (ze wskazaniem obsługiwanych przez nich linii komunikacyjnych). Funkcjonowała także telefoniczna infolinia BKM, na którą pasażerowie mogli zgłaszać uwagi (np. w I półroczu

⁹ W rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

¹⁰ Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm. Ustawa zwana dalej „ustawą o p.t.z.”

¹¹ www.komunikacja.bialystok.pl

2015 roku poinformowano o pięciu przypadkach braku informacji głosowej i sześciu – słabej widoczności tablic kierunkowych). (dowód: akta kontroli str. 149, 263)

Możliwość wskazania potrzeb osób niepełnosprawnych istniała w trakcie ogłoszonych 22 czerwca 2015 r. konsultacji społecznych dotyczących projektu planu transportowego („Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2022 dla miasta Białegostoku i gmin ościennych ...”), jednak żadne ze zgłoszonych 57 uwag i wniosków nie dotyczyły kwestii dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych. (dowód: akta kontroli str. 6, 142-148)

1.3.2. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) w Urzędzie badano i analizowano potrzeby przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. prowadzono działania o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy o p.t.z., w szczególności:

1. W ramach prac nad opracowaniem projektu planu transportowego na lata 2015 – 2022 (zleconych jednostce zewnętrznej) prowadzone były badania¹², z których m.in. wynikało, że 40% mieszkańców Białegostoku niesprawnych ruchowo zadeklarowało korzystanie z komunikacji miejskiej. W badaniach tych jako dobrą oceniono dostępność do infrastruktury transportu publicznego i w zakresie dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych (80% pojazdów niskopodłogowych u każdego operatora). W związku z tym zalecono systematyczną modernizację zatok z zastosowaniem ułatwień dla pasażerów (krawężniki prowadzące), a szczególnie osób z ograniczoną mobilnością (wysokość peronu) i kontynuację procesu wymiany taboru na niskopodłogowy. Jako bardzo dobrą oceniono informację (w zakresie organizacji informacji internetowej, informacji bieżącej – lokalizacja pojazdów na mapie, tabliczki przystankowe, wyszukiwarki połączeń, rozkłady na telefon oraz w zakresie informacji w pojazdach – tablice elektroniczne czołowe i wewnętrzne, zapowiedzi głosowe). Rozpoznane potrzeby osób niepełnosprawnych zostały ujęte w projekcie planu transportowego (co szerzej opisano w pkt. 1.5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego). (dowód: akta kontroli str. 112, 124-128)
2. W ZBKM analizowano potrzeby przewozowe w oparciu o informacje uzyskiwane z systemu zliczania pasażerów, systemu Białostockiej Karty Miejskiej (z danych dotyczących jej wykorzystania, wynikało, że 9% użytkowników stanowią osoby niepełnosprawne, uwzględniając wszystkie stopnie niepełnosprawności)¹³ oraz systemu sprzedaży biletów. Według wyjaśnienia Dyrektora ZBKM B. Prokopa, czerpano z nich wiedzę służącą optymalnemu dopasowaniu podaży do popytu, potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej uwzględniono poprzez warunki realizacji umów transportowych, które wyznaczały obowiązki operatorów w zakresie zapewnienia dostępności taboru niskopodłogowego (wskaźnik obsługi sieci taboru niskopodłogowym przekracza 90%). (dowód: akta kontroli str. 239-241)
3. Kwestie dostosowania komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych były przedmiotem prac Komisji ds. Dostosowania Przestrzeni Miejskiej do Potrzeb Osób z Niepełnosprawnością¹⁴, w której składzie znaleźli się niepełnosprawni mieszkańcy miasta, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz pracownicy departamentów Urzędu, mających bezpośredni wpływ na poprawę jakości życia osób niepełnosprawnych. (dowód: akta kontroli str. 28-38)

1.4.1. W okresie objętym kontrolą do Urzędu nie wpłynęły skargi dotyczące dostępności osób niepełnosprawnych do transportu zbiorowego. (dowód: akta kontroli str. 39)

¹² W grudniu 2013 roku na zlecenie Urzędu wykonano badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej.

¹³ W niniejszej kontroli przyjęto szerszą definicję osoby niepełnosprawnej, przez którą rozumie się każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku, i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb.

¹⁴ Komisja powołana przez Prezydenta Miasta 22 lutego 2012 r., która zastąpiła Komisję ds. likwidacji barier architektonicznych (powołana przez Prezydenta Miasta w 2007 roku).

1.4.2. Kontrola realizacji usług publicznego transportu zbiorowego (obejmująca elementy dostępności osób niepełnosprawnych), o której mowa w art. 48 ust. 2 ustawy o p.t.z., odbywała się w formie:

- analizy danych przy pomocy systemu informatycznego „SPGraf ANALIZA” (z uwzględnieniem danych z elektronicznych punktów kontroli rozmieszczonych na terenie miasta oraz bazy danych „Raport Dyspozytora”), w której na bieżąco weryfikowano m.in. punktualność kursowania i zapewnienie obsady pojazdów niskopodłogowych ujętych w rozkładzie jazdy (rezultaty tych czynności dokumentowano w dekadowo sporządzanych zestawieniach),
- kontroli bezpośrednio w pojazdach i na przystankach (codziennych wielogrupowych kontroli posiadania ważnych dokumentów przewozowych), prowadzonych przez pracowników Referatu Kontroli Biletowej i Obsługi Pasażera (dokumentowanych raportami dziennymi), w ramach których ocenie podlegały m.in. elementy, za których niedopełnienie w umowach z operatorami przewidziano kary umowne, np.: niesprawne, nieczytelne, nieprawidłowo ustawione tablice zewnętrzne i wewnętrzne, brak włączonego systemu informacji głosowej bądź jej wyciszenie, uszkodzony system opuszczania pojazdu niskopodłogowego lub brak możliwości otwarcia klapy w drzwiach umożliwiającej wjazd wózka, nieprawidłowe podejżdżanie pod przystanek¹⁵.

(dowód: akta kontroli str. 12, 184-191, 262-281)

Nie licząc kar za opóźnienia i innych niezwiązanych bezpośrednio z obsługą osób niepełnosprawnych, w latach 2013 – 2015 (I półrocze) na dwóch z trzech operatorów nałożono: pięć kar za brak autobusu niskopodłogowego i jedną karę za nieprawidłowe podejżdżanie pod przystanek¹⁶.

(dowód: akta kontroli str. 192)

Operatorzy corocznie przedkładali do Urzędu informacje o liczbie i sposobie załatwienia skarg złożonych przez pasażerów, o których mowa w art. 48 ust. 1 ustawy o p.t.z.

(dowód: akta kontroli str. 244-261)

ZBKM nie sporządzał okresowych ocen realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, gdyż – jak wyjaśnił Dyrektor ZBKM B. Prokop – „zadania [...] dotyczące oceny jakości świadczonych usług realizowane są w sposób ciągły. Zgodność wykonania usługi z zapisami umowy podlega codziennej ocenie i zestawiana jest w okresach dekadowych” (co opisano wyżej).

(dowód: akta kontroli str. 431-433)

1.5. W okresie objętym kontrolą obowiązywał „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego Miasta Białegostoku do roku 2015”, zwany dalej „planem transportowym”. Został on przyjęty uchwałą Rady Miejskiej w Białymstoku z 23 lutego 2009 r., tj. przed wejściem w życie ustawy o p.t.z. (1 marca 2011 r.), w tym art. 12 ust 2 pkt. 4 stanowiącego, że przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych¹⁷. W planie tym poruszono zagadnienia dostępności osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego:

- „Z punktu widzenia celów społecznych transport publiczny powinien zapewniać możliwość przemieszczania się: [...] osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się (osoby niepełnosprawne, starsze, rodzice z dziećmi itp.) – osoby takie zaliczono do grup stanowiących istotną część klientów komunikacji miejskiej).
- Jednym z celów szczegółowych doraźnych i długofalowych przekształceń i rozwoju systemu transportu zbiorowego w Białymstoku jest „łagodzenie nierównomierności

¹⁵ W ramach tych kontroli, np. w I półroczu 2015 roku odnotowano 95 uchybień dotyczących rozkładów jazdy (nieczytelnych, nieaktualnych) i 28 uchybień dotyczących niesprawnych kasowników biletów jednorazowych lub czytników e-kart.

¹⁶ Dla porównania w 2012 roku nałożono: dziewięć kar za brak autobusu niskopodłogowego, osiem kar za nieprawidłowe podejżdżanie pod przystanek i siedem kar za brak oświetlenia elektronicznych tablic informacyjnych.

¹⁷ W przepisach wykonawczych, tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684) przewidziano, że część tekstowa planu transportowego powinna określać ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem m.in. zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego (§ 4 ust. 1 pkt 2 lit. c), a także – pożądaną standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia m.in. dostępu takich osób do publicznego transportu zbiorowego (§ 4 ust. pkt 6 lit. b).

w obsłudze transportowej obszarów miasta oraz różnych grup mieszkańców (zwłaszcza osób niepełnosprawnych)”, a jednym ze środków realizacji polityki transportowej¹⁸ jest „uwzględnianie wymogów niepełnosprawnych użytkowników przy zakupach taboru, projektowaniu przystanków, itp.”.

- „Przy budowie przystanków należałoby zwrócić szczególną uwagę na ich dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych. Należałoby również zadbać o zapewnienie możliwości podjazdu autobusu możliwie najbliżej peronu bez narażenia elementów autobusu na uszkodzenie. Jednym z rozwiązań jest ograniczenie budowy tradycyjnych zatok z wjazdem i wyjazdem i zastąpienie ich przystankami otwartymi, do których można podejść bez zmiany kierunku ruchu”.
- „Bardzo ważnym elementem systemu transportu publicznego Białegostoku jest tabor, albowiem pasażerom, także mniej sprawnym ruchowo lub z innymi ograniczeniami, należy umożliwić wygodny przejazd. Zatem autobusowy transport publiczny, miejski oraz podmiejski, powinien być realizowany przez pojazdy niskopodłogowe dla linii miejskich oraz nisko- lub wysokopodłogowe (w zależności od lokalnych możliwości) dla linii komunikacji podmiejskiej (uzupełnieniem tego są pomosty, wyrównujące różnicę między poziomem chodnika, a podłogą pojazdu, ułatwiające manewry wózkami inwalidzkimi czy dziecięcymi oraz przystanki, których poziom dostosowany jest do wysokości podłogi w pojeździe). Wyposażenie autobusów w środki komunikacji dźwiękowej i wzrokowej będzie pomocne pasażerom w orientacji, szczególnie osobom z upośledzonym wzrokiem i słuchem [...] Na standardowe wyposażenie powinny składać się: [...] czytelne i wyraźne tablice wyświetlające informację związaną z kursowaniem autobusu oraz system zapowiedzi głosowych działający wewnątrz i na zewnątrz pojazdu”.
- „Z uwagi na likwidację barier dla osób starszych i niepełnosprawnych będą one miały większą szansę na samodzielne, aktywne życie i nieskrępowane przemieszczanie się w mieście”.

W obowiązującym planie transportowym nie określono wskaźników dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych. (dowód: akta kontroli str. 48-93)

Projekt planu transportowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko był poddany konsultacji społecznej (poprzez jego udostępnienie bezpośrednio w Urzędzie oraz zamieszczenie na stronach internetowych www.bip.bialystok.pl oraz www.ekoportal.pl). Żaden z czterech zgłoszonych wniosków nie dotyczył kwestii dostępności osób niepełnosprawnych do transportu zbiorowego. Plan został przyjęty przez Radę Miejską (bez głosów przeciw), po uprzednim zaopiniowaniu przez Komisję Infrastruktury Komunalnej. (dowód: akta kontroli str. 43-47, 95)

W latach 2014 – 2015 trwały prace nad projektem nowego planu transportowego na lata 2015 – 2022 (po konsultacjach społecznych). Uwzględniono w nim w szczególności:

- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W projekcie tego planu podsumowano realizację zadań ujętych w planie transportowym do roku 2015 roku, odnotowując m.in. zakup w latach 2010 – 2012 118 autobusów¹⁹ (wszystkie niskopodłogowe na całej długości i przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych) z 98 planowanych, a także zrealizowanie 19 z 22 innych zadań (głównie dotyczących budowy i przebudowy ulic). (dowód: akta kontroli str. 65, 98-102, 119)

¹⁸ „Polityka transportowa miasta” przyjęta 10 lutego 1997 r. przez Radę Miejską uchwałą Nr XLVII/404/97.

¹⁹ Zakupy autobusów zrealizowano w ramach projektu pod nazwą „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku” – Etap II i III. Wcześniej, w 2006 roku zakupiono 43 autobusy niskopodłogowe dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych w ramach Etapu I tego projektu.

Określono także preferencje dotyczące wyboru środków transportu i budowy infrastruktury przystankowej, wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych. W zakresie wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego za obowiązkowe minimum uznano:

- niską podłogę na całej lub na co najmniej połowie długości pojazdu (bez stopni poprzecznych wewnątrz) – odstępstwo może dotyczyć tylko midibusów i pojazdów obsługujących rozległe tereny gmin ościennych (w tym nieobsługiwane dotąd komunikacją miejską),
- elektroniczną informację pasażerską z zapowiedziami głosowymi o przystankach,
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności,
- w pojazdach fabrycznie nowych – system przykłąku z prawej strony pojazdu oraz platformę uruchamianą przez kierowcę, umożliwiającą wjazd wózkami inwalidzkimi,
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki / wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu.

Jako przydatne dla osób słabowidzących i niewidzących wskazano wyposażenie pojazdów w systemy głosowej zapowiedzi przystanków, numeru linii i kierunku jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 128)

Za ważny element uznano dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej (gdyż pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków), poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu,
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków),
- wyposażanie w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca i w miejscach wzmożonego korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej, na najważniejszych przystankach także z podświetlaną informacją pasażerską.

Za ważne uznano zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu²⁰, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania (rozwiązania do zastosowania przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego Białegostoku). Dostrzeżono potrzebę zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych (niedowidzących lub niewidomych), poprzez montowanie – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków – płyt z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

(dowód: akta kontroli str. 128-129)

1.6. Potrzeby osób niepełnosprawnych uwzględniono w rozkładach jazdy, oznaczając w nich autobusy niskopodłogowe. Z analizy rozkładów jazdy ośmiu z 39 funkcjonujących linii komunikacyjnych²¹ (w tym 29 funkcjonujących w granicach administracyjnych Białegostoku i 10 – także poza jego granicami) oraz raportów dyspozytorów operatorów wynikało, że faktyczna częstotliwość kursowania takich autobusów była wyższa niż wynikająca z rozkładów jazdy. Według rozkładów jazdy średnia częstotliwość kursowania autobusów na badanych liniach wynosiła (w nawiasie podano częstotliwość kursowania autobusów niskopodłogowych):

- w styczniu 2013 roku: 12 min. (22 min.) w godzinach porannych, a w godzinach popołudniowych – 12 min. (21 min.), przy czym najkrótsze średnie czasy oczekiwania

²⁰ Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii (dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania).

²¹ Przeanalizowano rozkłady jazdy obowiązujące na dzień 1 stycznia lat 2013 – 2015 i 30 czerwca 2015 r. w zakresie dni roboczych (w godzinach szczytu, tj. 6⁰⁰ – 9⁰⁰ i 14⁰⁰ – 17⁰⁰) na ośmiu liniach o podstawowym znaczeniu – 3, 5, 8, 10, 16, 21, 24 i 100 (w tym trzech z pięciu linii określonych w obowiązującym planie transportowym jako kluczowe – 3, 5 i 24).

wynosiły 11 min. (18 min.) na linii 10 (z rana), a najdłuższe – 15 min. (30 min.) na linii 8 (po południu),

- w czerwcu 2015 roku: 12 min. (19 min.) w godzinach porannych, a w godzinach popołudniowych – 12 min. (21 min.), przy czym najkrótsze średnie czasy oczekiwania wynosiły 10 min. (15 min.) na linii 16 (z rana), a najdłuższe – 15 min. (45 min.) na linii 8 (po południu).

Faktyczna zaś częstotliwość kursowania autobusów niskopodłogowych w przypadku sześciu z ośmiu linii objętych analizą na 7 stycznia lat 2013 – 2015 i pięciu z ośmiu linii na 30 czerwca 2015 r. była taka sama jak częstotliwość kursowania pozostałych autobusów, gdyż linie te były obsługiwane wyłącznie przez autobusy niskopodłogowe. Natomiast częstotliwość kursowania pojazdów niskopodłogowych na pozostałych ze zbadanych linii – odpowiednio dwóch i trzech – była wyższa od wynikającej z rozkładu jazdy, gdyż były one obsługiwane przez większą ilość autobusów niskopodłogowych niż wymagana do realizacji rozkładu. (dowód: akta kontroli str. 214-233)

Dyrektor ZBKM B. Prokop wyjaśnił, że przy układaniu rozkładu jazdy linie komunikacyjne rozpatrywane są według ich obłożenia i popularności. Popyt na liniach determinuje konieczność stosowania autobusów przegubowych lub jednoczłonowych oraz częstotliwość kursowania. Stosowana jest zasada, aby co najmniej na 50% linii zagwarantowana została obsługa taboru niskopodłogowym w wymiarze co najmniej 50% (realnie uzyskiwany wskaźnik znacząco przekracza założony – wynosi ponad 90%). Odnosząc się do kwestii nieuwidocznienia w rozkładach jazdy faktycznej (wyższej) częstotliwości kursowania autobusów niskopodłogowych, Dyrektor ZBKM wyjaśnił, że wynika to z dopuszczenia kierowania poszczególnych autobusów na dowolną linię (gdyż kierowcy jeżdżąc stałą trasą popadają w niebezpieczną rutynę). Wchodzi w grę także aspekt zdarzeń losowych. Zdarzyło się na przykład, że – przy wyjątkowo niekorzystnym splocie okoliczności – w wyniku awarii, kolizji i absencji kierowcy z eksploatacji wypadło aż osiem autobusów niskopodłogowych. (dowód: akta kontroli str. 239-242)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Miasto Białystok zaplanowało i zorganizowało publiczny transport zbiorowy w sposób uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych. Potrzeby te zostały zidentyfikowane oraz ujęte w planie transportowym i uwzględnione w umowach z operatorami. W dokumentach tych nie określono jednak docelowych wskaźników dotyczących dostępności komunikacji miejskiej dla tej grupy osób. Przyjęty podział kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru merytorycznego umożliwiał skuteczną realizację zadań oraz przepływ informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi realizującymi zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego a zarządem dróg i operatorami tego transportu.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

2.1. Świadczenie przez operatorów (podmioty wewnętrzne) usług publicznego transportu zbiorowego odbywało się na podstawie umów zawartych w 2009 roku (o czym szerzej w pkt. 1.2.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego), tj. przed wejściem w życie ustawy o p.t.z., w tym jej art. 25 ust. 3 pkt 5, zobowiązującego do określenia – w umowie transportowej – wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczących ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W zawartych przez Miasto Białystok umowach z operatorami kwestia ta miała odzwierciedlenie w:

- § 2 ust. 1 umów, ustalającym, że usługi przewidziane umową będą świadczone taboru dopuszczonym przez Miasto Białystok i wpisanym do wykazów pojazdów stanowiących załącznik do umów (aktualizowanych po zaistnieniu zmian ilościowych taboru wykorzystywanego przez przewoźników), w których zawarto informacje o poszczególnych pojazdach, m.in. o: numerze bocznym, marce / typie, roku produkcji, ilości miejsc (w tym siedzących) oraz informacji o ich wyposażeniu (istotnym

w kontekście dostępności dla osób niepełnosprawnych): niska podłoga, monitoring, informacja pasażerska dźwiękowa wewnętrzna i zewnętrzna, wyświetlacz wewnętrzny i zewnętrzny; (dowód: akta kontroli str. 6-7, 150-157, 176-183)

- zapisach umów transportowych dotyczących kar umownych (zmniejszeń wartości płatności okresowych naliczanych w oparciu o wyniki kontroli), przewidzianych, m.in. za:
 - brak autobusu niskopodłogowego na linii wg wskazań Miasta (100 zł),
 - uszkodzony system opuszczania pojazdu niskopodłogowego lub brak możliwości otwarcia klapy w drzwiach umożliwiającej wjazd wózka (50 zł),
 - nieprawidłowe podejżdżanie pod przystanek (50 zł),
 - brak włączonego systemu informacji głosowej bądź jej wyciszenie (50 zł),
 - niesprawne, nieczytelne, nieprawidłowo ustawione tablice zewnętrzne i wewnętrzne (50 zł) albo brak oświetlenia elektronicznych tablic informacyjnych (20 zł).(dowód: akta kontroli str. 6-7, 150-157)

Przy takim uregulowaniu i zawartym w umowach zobowiązaniu się operatorów, aby wszystkie autobusy spełniały wymogi przepisów prawnych, dotyczących wykonywania autobusowych usług przewozowych – według Dyrektora ZBKM B. Prokopa – umowy z operatorami zabezpieczają spełnienie przez operatorów wymagań Miasta Białystok i ustawodawcy, a w związku z tym nie wymagały zmian w związku z wejściem w życie ustawy o p.t.z. (dowód: akta kontroli str. 239-243)

Ustalenie szczegółowych wymagań Miasta Białystok – ZBKM, dotyczących wyposażenia nowych autobusów obsługujących linie komunikacyjne, nastąpiło pismem zastępcy Prezydenta Miasta z dnia 12 marca 2015 r. (przekazanym operatorom). Zamieszczono w nim wymagania ułatwiające dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych, w tym:

- niska podłoga na całej długości autobusu (bez progów wewnątrz pojazdu)²², pokryta wykładziną antypoślizgową,
- funkcja przykłąku ułatwiająca pasażerom wsiadanie i wysiadanie,
- stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego i na wózek dziecięcy, z platformą do przewozu takich wózków (usytuowaną naprzeciwko drugich drzwi, o wymiarach nie mniejszych niż 2000 mm x 700 mm),
- rampa do wjazdu / zjazdu wózka w drugich drzwiach (nośność rampy – min. 300 kg),
- dodatkowy przycisk sygnalizujący kierowcy zamiar wysiadania przez osobę niepełnosprawną i związaną z tym konieczność opuszczenia rampy (na zewnątrz i wewnątrz pojazdu, w zasięgu ręki niepełnosprawnego pasażera), przyciski „STOP” (sygnalizujące zamiar wysiadania) dla niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim lub pasażera z dzieckiem w wózku – rozmieszczone w obszarze stanowiska na wózek (po jednym przycisku – na słupku przy drzwiach i na zewnątrz),
- tablice zewnętrzne, w tym numerowa boczna z przeznaczeniem dla osób niedowidzących (o rozdzielczości min. 32 x 48),
- tablice wewnętrzne, tj. wyświetlacze górne (podsufitowe) i boczne, sterowane autokomputerem realizującym oznakowanie liniowe, z systemem nagłośnienia pojazdów (komunikaty dla osób niewidomych i niedowidzących),
- urządzenia systemu zapowiedzi głosowych (wewnątrz i na zewnątrz) o aktualnym i następnym przystanku oraz o przesiadkach. (dowód: akta kontroli str. 289-309)

2.2. Stan dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych, mierzony udziałem autobusów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru w latach 2013 – 2015 (I półrocze) utrzymywał się na stosunkowo wysokim poziomie. Uległ on nieznacznemu wzrostowi z 90,5% na początku 2013 roku do 91,2% na koniec I półrocza 2015 roku, przy

²² Warunek ten nie wyklucza autobusów z pojedynczym schodkiem w trzecich drzwiach autobusu jednoczłonowego, zaś w czwartych drzwiach – autobusu przegubowego.

zmniejszeniu ogólnego stanu ilościowego taboru z 264 do 251 pojazdów, w tym niskopodłogowych – z 239 do 229²³. W zakresie innych istotnych udogodnień²⁴:

- wszystkie autobusy (niskopodłogowe i wysokopodłogowe) były wyposażone w świecące zewnętrzne tablice informacyjne oraz wewnętrzny system wizualny,
- znaczny odsetek tych pojazdów, odpowiednio 72% i 77,7% ogółu autobusów posiadało system wewnętrzny nagłośnienia, zaś 69,7% i 74,9% – nagłośnienie zewnętrzne,
- co najmniej 73,3% ogólnego stanu taboru na 30 czerwca 2015 r., tj. wszystkie 184 autobusy wyprodukowane od 2006 roku wyposażono w poręcze i uchwyty w kolorze żółtym (w starszych autobusach mogły być stosowane inne kolory).

(dowód: akta kontroli str. 176-183, 282-288, 406-412)

Było to głównie efektem działań prowadzonych przed 2013 rokiem. W obowiązującym planie transportowym nie określono wymaganej liczby pojazdów dostosowanych do transportu osób niepełnosprawnych. W 2008 roku, gdy udział autobusów niskopodłogowych w taborze wynosił 66,7%²⁵ założono zakup 98 autobusów. Zakupiono zaś 118 autobusów niskopodłogowych, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 119)

Analiza częstości kursowania autobusów niskopodłogowych (której wyniki szerzej przedstawiono w pkt. 1.6 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) wykazała, że w okresie objętym kontrolą ilość takich autobusów, będąca w dyspozycji operatorów, była wystarczająca do zapewnienia czasu oczekiwania na autobus niskopodłogowy do kilkunastu minut (w godzinach szczytu, na liniach objętych badaniem).

(dowód: akta kontroli str. 214-117)

W Urzędzie dysponowano wiedzą o aktualnym stanie taboru operatorów. Usługi przewozowe były realizowane pojazdami dopuszczonymi przez Miasto Białystok, wpisanymi do wykazów pojazdów stanowiących załączniki do umów z operatorami (wszelkie zmiany w tym zakresie wymagały zgody Miasta). Załączniki te podlegały aktualizacji w przypadku zmian w stanie taboru (zakres zawartych w nich informacji przedstawiono w pkt. 2.1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

(dowód: akta kontroli str. 1176-183, 407-412)

2.3. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) Urząd nie udzielał zamówień na dostawy pojazdów komunikacji miejskiej. W tym okresie operatorzy zakupili cztery autobusy niskopodłogowe (wyposażone w świecące zewnętrzne tablice informacyjne i wewnętrzny system wizualny oraz nagłośnienie wewnętrzne i zewnętrzne).

(dowód: akta kontroli str. 286-288)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że pięć (2,2%) z 229 autobusów niskopodłogowych obsługujących komunikację miejską (na 30 czerwca 2015 r.) nie było wyposażonych w pomost do wjazdu wózkem inwalidzkim (posiadały jednak funkcję „przykleku”) ²⁶. Autobusy takie – według ustaleń równoległej prowadzonej kontroli NIK w KPKM (która dysponowała dwoma z nich, dodatkowo nie wyposażonymi w pasy bezpieczeństwa dla osoby na wózku inwalidzkim) – kursowały również w godzinach zarezerwowanych dla autobusów niskopodłogowych. Stanowiło to utrudnienie w dostępie osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim do takiego autobusu, jednak dostępu takiego nie pozbawiało. Był on bowiem możliwy przy pomocy kierowcy (przewidzianej instrukcją postępowania przy przewozie takich osób). Według wyjaśnienia Prezesa KPKM, wstawianie tych autobusów w godzinach kursowania autobusów niskopodłogowych nie wynikało z braku autobusów z udogodnieniami takimi jak pomost

²³ W latach 2013 – 2015 (I połowa) operatorzy skreślili ze stanu 17 autobusów (w tym 14 niskopodłogowych i trzy wysokopodłogowe), nabyli zaś cztery autobusy niskopodłogowe.

²⁴ Szczegółowy stan dostosowania poszczególnych rodzajów autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych ustalono na podstawie ich oględzin, w ramach kontroli NIK prowadzonej u jednego z trzech operatorów (KPKM) realizujących usługi na terenie Miasta Białystok.

²⁵ Dla porównania w 2002 roku autobusy niskopodłogowe stanowiły 20,7% ogólnego stanu taboru.

²⁶ Były to stare autobusy dwóch typów (rok produkcji 1995 i 1998), których na początku 2013 roku było 11.

i pasy, ale z niedoprecyzowania przez Miasto Białystok w umowie z operatorem, że takie wyposażenie powinien posiadać każdy autobus niskopodłogowy.

(dowód: akta kontroli str. 406-412, 447-451)

Ocena cząstkowa

Dostępność autobusów komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych w latach 2013 – 2015 (I półrocze) utrzymywała się na wysokim poziomie. Odsetek autobusów niskopodłogowych w ogólnym stanie taboru będącego w dyspozycji operatorów wzrósł bowiem z 90,5% do 91,2% (przy zmniejszeniu ich liczby z 239 do 229). Na poddanych analizie 8 liniach o podstawowym znaczeniu, w rozkładach jazdy zapewniono kursowanie takich autobusów średnio co 19 – 22 minuty, a faktycznie kursowały one co kilkanaście minut. Wszystkie użytkowane przez operatorów autobusy były wyposażone w wizualny system informacji pasażerskiej, a większość (70% – 80%) w system informacji głosowej wewnętrznej lub zewnętrznej oraz poręcze i uchwyty w kolorze żółtym. Ustalono zostały też szczegółowe wymogi, jakim powinny odpowiadać nowe autobusy komunikacji miejskiej, uwzględniające zapewnienie ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

3. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

3.1. W Urzędzie nie określono w sposób kompleksowy standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych (mogących stanowić wytyczne do ich projektowania). W okresie objętym kontrolą były jednak stosowane lub wypracowywane rozwiązania w zakresie elementów infrastruktury przystankowej, z uwzględnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych. I tak:

- w ZBKM ustalono wzór plastyczny i parametry wiaty przystankowej²⁷ (wiaty typu B o budowie modułowej, w tym jeden moduł bez ławki, zapewniający miejsce dla wózka inwalidzkiego – otoczone z dwu stron ściankami o wymiarach 2 m x 1,1 m, głębokość wiaty pod dachem 1,4 m) i jej lokalizację w obrębie przystanku (4 m od miejsca zatrzymania czoła autobusu i 2,5 m od krawędzi jezdni, o ile pozwalają na to warunki – szerokość chodnika, media w gruncie, umiejscowienie latarni itp.);
- w ZDM – w ramach trzech wybranych inwestycji²⁸ – zostały wypracowane i wdrożone pierwsze rozwiązania projektowe służące poprawie dostępności przystanków dla osób niepełnosprawnych, polegające m.in. na: zastosowaniu na peronach autobusowych płytek prowadzących (służących ukierunkowaniu ruchu osób niewidomych) oraz wbudowaniu specjalnych wyższych krawężników peronowych²⁹ (na jednej z tych inwestycji z górną powierzchnią z wypustkami wyczuwalnymi laską niewidomego), w celu ułatwienia wsiadania i wjazdu pasażera na wózek inwalidzki;
- przy projektowaniu i budowie przejść dla pieszych, również w pobliżu przystanków, zastosowano: rampy wykonane z płytek w żółtym kolorze, z fakturą rozpoznawalną przez osoby niedowidzące i niewidome, latarnie sygnalizacyjne typu LED (wyświetlające czytelniej sygnały w porównaniu z tradycyjnymi żarówkami), sygnalizatory akustyczne.

(dowód: akta kontroli str. 322-329, 341-343, 348-354, 360-361)

Przyjęte rozwiązania były przedmiotem uzgodnień i konsultacji pomiędzy ZDM i ZBKM oraz Komisją ds. Dostosowania Przestrzeni Miejskiej do Potrzeb Osób z Niepełnosprawnościami, a także środowiskiem osób niewidomych. (dowód: akta kontroli str. 33, 341-355, 429-441)

Stosownie do art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy o p.t.z., organizowanie publicznego transportu zbiorowego obejmuje m.in. zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania tego transportu w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych. Odnosząc się do nieopracowania takich standardów, Dyrektor ZDM B. Zawadzka wyjaśniła,

²⁷ Od 2008 roku stosowana jest wiaty typu B (z wyłączeniem terenów objętych ochroną konserwatorską, na których ustawia się wiaty o odmiennej konstrukcji i kolorystyce – czarnej). Były to wiaty o konstrukcji stalowej, ze ścianami osłonowymi z szybami ze szkła bezpiecznego klejonego, wyposażone w ławkę, oświetlenie LED i jeden bądź dwa podświetlane plafony do zamieszczenia rozkładów jazdy i informacji. W okresie objętym kontrolą przystanki były wyposażone w pięć typów wiat o różnych rozwiązaniach (ze względu na wyposażenie ich w wiaty w okresie wcześniejszym), występowały też przystanki bez wiat.

²⁸ Dotyczyło to inwestycji realizowanych na ulicach: Aleja Piłsudskiego, Aleja Konstytucji 3 Maja oraz Wierzbowej.

²⁹ Były to krawężniki wyprofilowane od strony jezdni (z łukiem wewnętrznym), których zastosowanie umożliwia: bliższe podjechanie autobusem do krawędzi peronu oraz podniesienie o 6 cm poziomu peronu w jego części przyległej do krawędzi podłogi autobusów, wzdłuż zatoki autobusowej, w celu ułatwienia wsiadania pasażerów oraz wjazdu wózkom.

że od wielu lat funkcjonują pewne rozwiązania projektowe i standardy wykonania elementów drogowych, w tym przejść dla pieszych, które likwidują bariery architektoniczne dla osób z dysfunkcjami wzroku, słuchu czy ruchu. Wychodząc naprzeciw dalszym oczekiwaniom, w latach 2012 – 2013 wprowadzono dodatkowe rozwiązania projektowe w zakresie przystanków komunikacji miejskiej przy Al. J. Piłsudskiego, które zostały poddane weryfikacji w praktyce przez użytkowników z dysfunkcją wzroku. W związku z tym wniesione zostały poprawki tych rozwiązań, które uwzględniono przy realizacji inwestycji w 2014 roku przy ul. Konstytucji 3 Maja i ul. Wierzbowej. W ocenie Dyrektor ZDM, potrzeby w zakresie likwidacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych są duże, sukcesywnie będą wdrażane – w projektach przebudowy ulic, objętych dofinansowaniem unijnym – rozwiązania projektowe usprawniające obsługę osobom niedowidzącym na przystankach komunikacji miejskiej. Przy przebudowie dróg standardem stało się wykonywanie ramp na przejściach dla pieszych (z trzech rzędów płytek guzkowych w kolorze żółtym, a przy przebudowie sygnalizacji świetlnej – sygnalizatorów wydających sygnał o częstotliwości bardziej słyszalnej przez osoby niedosłyszące. Sygnalizatory akustyczne, w ramach prac utrzymaniowych, są montowane na już istniejących sygnalizacjach świetlnych (w latach 2014 – 2015 zamieniono lub zainstalowano 390 takich sygnalizatorów). (dowód: akta kontroli str. 413-416)

3.2.1. W latach 2013 – 2015 (I półrocze) liczba przystanków komunikacji miejskiej na terenie Białegostoku wzrosła z 642 do 675 (o 5,1%). Wszystkie z nich – według danych przedstawionych przez ZDM – miały spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie³⁰. Z ustaleń kontroli wynika jednak, że część przystanków nie spełniała niektórych z tych warunków (szerzej problem ten przedstawiono w sekcji „Uwagi dotyczące kontrolowanej działalności”).

(dowód: akta kontroli str. 330-331)

W okresie objętym kontrolą rozpoczęto wprowadzanie nowych udogodnień, poprawiających dostępność przystanków dla osób niepełnosprawnych oraz rozszerzono zakres udogodnień już stosowanych:

- po raz pierwszy w 2013 roku na 11 przystankach (w tym dwóch centrach przesiadkowych) zastosowano ścieżki prowadzące (ścieżki dotykowe dla osób z dysfunkcją wzroku, przebiegające w poprzek ciągu pieszego albo peronu, prowadzące do dotykowych płyt ostrzegawczych wzdłuż peronu) i specjalne podwyższone, profilowane krawężniki, a liczba takich przystanków wzrosła do 20 na 30 czerwca 2015 r.³¹ (na centrach przesiadkowych zastosowano także ścieżki prowadzące do przejścia podziemnego),
- ze 174 do 242 wzrosła liczba przystanków z podświetlanymi gablotami z rozkładem jazdy (ewentualnie także innymi informacjami), a z sześciu do ośmiu liczba przystanków z zainstalowanymi audiowizualnymi tablicami informacji dynamicznej (wyposażanie przystanków w takie elementy należało do zadań ZBKM),
- wg stanu na 30 czerwca 2015 r. na 290 przystankach (z ogółem 453 przystanków z wiatami) ustawiono wiaty (typu B i T) z miejscem na wózek inwalidzki.

(dowód: akta kontroli str. 311-326, 330-331, 334-335)

Według danych ZBKM, w latach 2013 – 2015 (I półrocze) z sześciu do dwóch zmalała liczba przystanków niedostępnych dla osób niepełnosprawnych. Były to przystanki usytuowane na nieutwardzonym gruncie (bez peronu lub chodnika), na peryferiach miasta. W przypadku pozostałych przystanków była możliwość wjazdu do autobusu osoby niepełnosprawnej na wózek inwalidzki. Oględziny (w ramach równoległej prowadzonej kontroli NIK w KPKM) wykazały, że taka osoba – przy zastosowaniu funkcji „przykłąku” i pomostu oraz pomocy kierowcy (przewidzianej instrukcją postępowania przy przewożeniu osób niepełnosprawnych na wózkach w autobusach komunikacji zbiorowej) – mogła dostać się do autobusu z poziomu jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 403-404, 447-448)

³⁰ Dz.U. nr 43, poz. 430 ze zm. Rozporządzenie dalej zwane „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg”.

³¹ W lipcu 2015 roku takie ścieżki zastosowano na kolejnych trzech przystankach.

3.2.2. W latach 2013 – 2015 (I półrocze), w ramach prowadzonych inwestycji drogowych, wybudowano lub przebudowano 57 przystanków autobusowych, w tym 20 z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych (szerzej opisanymi w pkt 3.2.1 wystąpienia pokontrolnego). (dowód: akta kontroli str. 332-334)

Oględziny 10 z tych przystanków (typowych dla różnych inwestycji realizowanych w okresie objętym kontrolą) – przy udziale osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim – wykazały m.in., że:

- dziewięć z nich spełniało wymogi rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg, m.in. w zakresie długości i szerokości zatoki autobusowej, peronu oraz usytuowania wiaty względem krawędzi zatoki bądź jezdni, zaś na jednym przystanku nie zachowano minimalnej odległości wiaty od krawędzi jezdni drogi,
- wszystkie były dostępne dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózku inwalidzkim,
- na pięciu przystankach zastosowano udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, tj. ścieżki dotykowe dla osób z dysfunkcjami wzroku (przebiegające w poprzek ciągu pieszego albo peronu) oraz – w celu ostrzeżenia takich osób o zbliżaniu się do krawędzi przystanku – wyznaczono strefę zagrożenia (rząd płytek guzkowych i płytek prowadzących, przedzielony kostką, wzdłuż krawędzi peronu), a na czterech – także podwyższone, profilowane krawężniki ułatwiające wjazd do autobusu wózkiem inwalidzkim,
- na sześciu przystankach, w bezpośrednim sąsiedztwie których przebiegały ścieżki rowerowe, zastosowano żółte bariery (typu olsztyńskiego) oddzielające ruch pieszy od ruchu rowerowego w rejonie przystanku,
- przy trzech z 10 przystanków wybudowano przejścia podziemne albo kładkę (z czynnymi windami), a przejścia dla pieszych przy pozostałych siedmiu przystankach były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych:
 - ze względu na osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich w obrębie przejść zastosowano obniżone krawężniki, na połączeniu chodnika z jezdnią wykonano rampy (stosownie do § 127 ust. 11 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych),
 - mając na uwadze osoby z dysfunkcjami wzroku, na rampach zastosowano płytki guzkowe w kolorze żółtym, a na przejściach z sygnalizacją świetlną (przy sześciu przystankach) – także sygnały akustyczne. (dowód: akta kontroli str. 371-402)

Poddane oględzinom 20 przystanków zostało wyposażonych w gabloty lub tabliczki z aktualnymi i czytelnymi rozkładami jazdy z wyróżnionymi kursami autobusów niskopodłogowych. (dowód: akta kontroli str. 372-402)

3.2.3. W okresie objętym kontrolą ZDM zlecił wyremontowanie 34 przystanków, które objęło co najmniej połowę powierzchni zatoki przystankowej lub peronu. W ramach tych remontów nie wprowadzano rozwiązań zawierających udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Dyrektor ZDM B. Zawadzka wyjaśniła, że remonty przystanków „sprowadzają się jedynie do naprawy stanu technicznego nawierzchni zatok autobusowych, tj. uzupełnienia brakującej kostki kamiennej, czy też jej przełożenia z uwagi na występujące koleiny, ewentualnie wymianie płytek chodnikowych na peronach przystanków”.

(dowód: akta kontroli str. 336-338, 413-415)

3.2.4. Rozwiązania techniczne służące poprawie dostępności przystanków autobusowych osobom niepełnosprawnym (opisane w pkt 3.2.1 wystąpienia pokontrolnego) zostały zawarte w dokumentacji projektowej trzech (zrealizowanych w terminach umownych) z 13 inwestycji drogowych zrealizowanych w latach 2013 – 2015 (I półrocze), w ramach których wybudowano lub przebudowano przystanki autobusowe. Na 20 z 57 przebudowanych albo wybudowanych przystanków zastosowano rozwiązania pomocne osobom niepełnosprawnym, gdyż – jak wyjaśniła Dyrektor ZDM B. Zawadzka – głównym powodem nieprzyjęcia jako obligatoryjnych rozwiązań zawierających takie udogodnienia dla wszystkich przystanków komunikacji miejskiej, był fakt, że dokumentacja ulic

przebudowywanych w latach 2013 – 2015 była wykonywana przed 2012 rokiem, w którym zainicjowano zmiany w tym zakresie. „Inną dość ważną kwestią, są środki finansowe potrzebne do wprowadzenia zmian w zakresie krawężników peronowych polimerobetonowych, czy płytek prowadzących osobę niedowidzącą, których koszt jest kilkakrotnie wyższy od standardowych”. (dowód: akta kontroli str. 332-335, 413-415)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że:

1. ZDM nie posiadał pełnej informacji o spełnianiu przez przystanki warunków określonych rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dróg, gdyż pomimo wykazania w trakcie kontroli, że wszystkie z nich spełniają wymogi powołanego rozporządzenia:
 - na jednym z 10 poddanych oględzinom przystanków wybudowanych albo przebudowanych w okresie objętym kontrolą (przystanek nr 465, bez zatoki) wiatę przystankową ustawiono w odległość 1,8 m od krawędzi jezdni drogi zamiast wymaganych 2,5 m (§ 119 ust. 10 powołanego rozporządzenia),
 - szerokość pięciu z 30 losowo wybranych zatok autobusowych, wykazana w ewidencji dróg i zweryfikowana pomiarami w terenie, była mniejsza niż wymagane 3 m (§ 118 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych), przy czym w przypadku trzech z tych zatok ich szerokość wynosiła 2 m (tj. mniej niż szerokość autobusu), co nie pozwala ich zakwalifikować jako objętych odstępstwem przewidzianym w § 119 ust. 9 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych³².
(dowód: akta kontroli str. 339-340, 402, 416-417, 419, 422-424, 428)
2. W ramach oględzin przystanków stwierdzone zostały następujące mankamenty, mogące mieć wpływ na korzystanie z infrastruktury przystankowej przez osoby niepełnosprawne:
 - umieszczenie rozkładów jazdy w gablocie, której dolna krawędź znajdowała się na wysokości 1,5 m (górna – ok. 2 m), co utrudnia korzystanie z nich przez osoby na wózku inwalidzkim),
 - zastosowanie na przejściach dla pieszych różnego sposobu oznakowania znakami ostrzegawczymi wzdłuż krawężnika: trzy rzędy płytek typu „fokas” z główkami, dwa rzędy albo jeden rząd takich płytek,
 - niewykorzystywanie przez kierowców autobusów możliwości maksymalnie bliskiego podjazdu do krawędzi peronów (wyposażonych w specjalne podwyższone, profilowane krawężniki) w przypadku obecności na przystanku osoby z widoczną niepełnosprawnością, co znacznie utrudnia osobom poruszającym się o kulach wsiadanie i wysiadanie z autobusu. Osoba poruszająca się na wózkach inwalidzkich w przypadku podjechania autobusu maksymalnie blisko peronu – przy zastosowaniu istniejącej funkcji obniżenia podwozia („przyklęku”) – byłaby zaś w stanie wjechać do autobusu bez pomocy kierowcy.

Aktualne w trakcie oględzin pozostawały też niektóre uwagi Polskiego Związku Niewidomych (Okręg Podlaski) zgłoszone do ZDM 22 maja 2014 r., dotyczące: nieukierunkowania niewidomego pomiędzy wyspami (peronami przystankowymi) oraz niedoprowadzenia ścieżki dotykowej do schodów przejścia podziemnego i windy od krawędzi budynku (położonego naprzeciwko centrum przesiadkowego).

(dowód: akta kontroli str. 355-357, 372-402)

Ocena cząstkowa

W okresie objętym kontrolą z 642 do 675 wzrosła liczba przystanków komunikacji miejskiej. Na 20 z nich (22% przystanków wybudowanych bądź przebudowanych – 57 i objętych poważniejszymi remontami – 34 w tym czasie) zastosowano udogodnienia dedykowane osobom niepełnosprawnym. Wskazuje to na dostrzeżenie problemu ułatwienia dostępności przystanków autobusowych dla osób niepełnosprawnych, ale zarazem na wielkość potrzeb w tym zakresie.

³² W myśl powołanego przepisu, dopuszcza się na ulicach klasy G, Z, L i D inne parametry zatoki autobusowej dostosowane do wymiarów pojazdów, dla których jest ona przeznaczona.

Z sześciu do dwóch zmalała liczba znanych ZBKM przystanków niedostępnych osobom niepełnosprawnym (tj. bez utwardzonych peronów lub zlokalizowanych poza utwardzonymi ciągami pieszymi). Nieznaczna ilość takich przystanków oraz szeroka dostępność autobusów niskopodłogowych powoduje, że w szczególności osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich mają możliwość korzystania z komunikacji miejskiej.

4. Przeszkolenie pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą podróżnymi lub sprawami związanymi z podróżnymi zajmowało się – wg stanu na 1 stycznia 2013 r. i 30 czerwca 2015 r. – odpowiednio 37 i 31 kontrolerów biletów, będących pracownikami Urzędu³³. Realizowali oni także kontrole jakości usług przewozowych. Żaden z tych pracowników nie uczestniczył w szkoleniach dotyczących problematyki osób niepełnosprawnych. Brali natomiast udział np. w szkoleniach na temat obsługi trudnego klienta w kontakcie bezpośrednim, z uwzględnieniem specyfiki pracy kontrolerów komunikacji miejskiej oraz w warsztatach w zakresie doskonalenia kompetencji społecznych pracowników. (dowód: akta kontroli str. 444-446)

Dyrektor ZBKM B. Prokop wyjaśnił, że pozytywnie ocenia poziom uświadomienia pracowników kontroli w zakresie problemów osób niepełnosprawnych. W związku z zakresem ulg stosowanych dla takich osób, „kontrolerzy mają bardzo dobre rozeznanie co do sposobów i zasad postępowania z pasażerami z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi itd., ponieważ stykają się z nimi podczas codziennych czynności, służąc im pomocą. Doskonale rozumieją bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. [...] Kontrolerzy potrafią reagować w nieoczekiwanych sytuacjach, które szczególnie uwidaczniają się w kontakcie z osobami z dysfunkcjami umysłowymi i psychicznymi, [...] Metody postępowania z osobami niedowidzącymi, głuchymi i niedosłyszącymi również są dobrze znane, ponieważ BKM i kontrolerzy posiadają praktyczne życiowe kontakty z tymi konkretnymi osobami jak i ich reprezentantami. Posiadają umiejętności i wypracowane zasady postępowania z osobami na wózkach inwalidzkich. Wiedza i umiejętności w tym zakresie nabywane są poprzez odprawy codzienne i instruktaże, praktykę codziennej pracy w autobusach i na przystankach.” (dowód: akta kontroli str. 429-435)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli dobrą praktyką byłoby objęcie kontrolerów biletów szkoleniami uświadamiającym na temat niepełnosprawności, o których mowa w art. 16 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 2006/2004³⁴. Szkolenia takie mogłyby zweryfikować wiedzę nabytą w praktyce i podnieść świadomość o potrzebach osób niepełnosprawnych oraz wypracować właściwe zachowania w obliczu zaistnienia nieoczekiwanych sytuacji z udziałem takich osób.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³⁵, wnosi o zobowiązanie operatorów publicznego transportu zbiorowego

³³ W Urzędzie nie zatrudniano pracowników kas biletowych (dystrybucja biletów została powierzona podmiotom zewnętrznym).

³⁴ Zakres takiego szkolenia obejmuje: [1] odpowiednią wiedzę o pasażerach z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi, ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiednie reagowanie na takie osoby, w tym umiejętność rozróżniania możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone, [2] bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne, [3] wiedzę na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym zadania i potrzeby psa przewodnika, [4] reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach, [5] umiejętności interpersonalne oraz metody komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się, [6] ostrożne obsługiwanie, w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń, wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu służącego do poruszania się.

³⁵ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096. Ustawa zwana dalej „ustawą o NIK”.

do zapewnienia kursowania autobusów niskopodłogowych wyposażonych w pomost do wjazdu wózkami inwalidzkimi w godzinach przewidzianych dla takich autobusów.

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.

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 12 listopada 2015 r.

Kontroler
Stanisław Żukowski
główny specjalista kontroli państwowej

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

.....
podpis

.....
podpis