LGD. 430.001.2021
Nr ewid. 32/2021/S/20/001/LGD

Informacja o wynikach kontroli

DOSTĘPNOŚĆ ZMODERNIZOWANYCH OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB Z OGRANICZONĄ MOŻLIWOŚCIĄ PORUSZANIA W WYBRANYCH MIASTACH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

DELEGATURA W GDAŃSKU

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
Dostępność zmodernizowanych obiektów infrastruktury miejskiej dla osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną możliwością poruszania w wybranych miastach województwa pomorskiego

p.o. Dyrektor Delegatury NIK w Gdańsku

Tomasz Słaboszowski

Akceptuję:
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Tadeusz Dziuba

Zatwierdzam:
Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Marian Banaś
Warszawa, dnia 25.05.2021

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00
www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ 4

1. WPROWADZENIE 5

2. OCENA OGÓLNA 7

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI 9

4. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI 13

4.1. System wyboru i przygotowania inwestycji w wybranych Miastach 13
4.2. Inwestycje Miast dotyczące modernizacji obiektów infrastruktury i ich otoczenia 16
4.3. Dostępność zmodernizowanych obiektów dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się 17

5. ZAŁĄCZNIKI 25

5.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe 25
5.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych 27
5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności 29
5.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli 30

Zdjęcie na okładce:
©2021 CNES/Airbus, MGGP Aero, Maxar Technologies,
Dane mapy ©2021 Google

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

Bariery architektoniczne	wszelkie utrudnienia występujące w budynku i jego okolicy, które ze względu na rozwiązania techniczne, konstrukcyjne lub warunki użytkowania uniemożliwiają lub utrudniają swobodę ruchu osobom niepełnosprawnym;
Dostępność	zapewnienie osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, w tym technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych, a także innych urządzeń i usług powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich[1];
Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych	umowa międzynarodowa, ratyfikowana przez Polskę, określająca działania, jakie powinny podjąć państwa w zakresie udostępniania środowiska fizycznego, transportu, informacji komunikacji oraz wszelkich usług oferowanych społeczeństwu zarówno przez podmioty publiczne, jak i prywatne[2];
Miasta	Miasto Gdynia, Miasto Tczew i część miejska Gminy Kartuzy, która jest gminą miejsko-wiejską;
Ograniczenie mobilności	fizyczne ograniczenie uniemożliwiające lub utrudniające prawidłowe poruszanie się; ograniczenia mobilności mogą doświadczać osoby: niepełnosprawne ruchowo (poruszające się na wózkach, o kulach bądź balkonikach, częściowo sparaliżowane lub z niedowładem kończyn), starsze z problemami w poruszaniu się, otyłe, niskiego wzrostu, często kontuzjowane, z ciężkim bagażem, poruszające się z dziećmi, kobiety w ciąży i inne, które mają trudności w sprawnym przemieszczaniu się (np. z nadciśnieniem);
Osoba niepełnosprawna	osoba z długotrwale obniżoną sprawnością fizyczną, umysłową, intelektualną lub sensoryczną, która w interakcji z różnymi barierami może ograniczać jej pełne i efektywne uczestnictwo w życiu społecznym na równych zasadach z innymi osobami[3];
Osoba starsza	osoba, która ukończyła 60. rok życia[4];
Osoby z utrudnionym poruszaniem	osoby niepełnosprawne, starsze oraz o ograniczonej zdolności poruszania;
Projektowanie uniwersalne	sposób projektowania przestrzeni, który uwzględnia potrzeby jak największej liczby użytkowników, z uwzględnieniem ich ograniczeń w mobilności i percepcji, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian; również: projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeb adaptacji lub specjalistycznego projektowania[5]; uwzględniane w szczególności w celu spełnienia minimalnych wymagań, dla zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami[6];
Ustawa o dostępności	ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062, ze zm.).

---

1 Art. 9 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, ze zm.), dalej: Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych.

2 Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych dnia 6 września 2012 r. W stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej konwencja weszła w życie w dniu 25 października 2012 r.

3 Art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

4 Art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o osobach starszych (Dz. U. poz. 1705), dalej: ustawa o osobach starszych.

5 Art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

6 Art. 2 pkt. 4 ustawy o dostępności.

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy zmodernizowanie obiektów infrastruktury miejskiej i ich otoczenie zapewniło osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności poruszania się dostęp do tych obiektów lub sam zmodernizowany obiekt poprawił mobilność tej grupy osób?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy na etapie przygotowywania inwestycji uwzględniono potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się?
2. Czy modernizacja obiektów infrastruktury i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się została wykonana prawidłowo?
3. Czy w wyniku modernizacji osiągnięto zakładany efekt w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się?

Jednostki kontrolowane

Urząd Miasta Gdyni

Urząd Miejski w Tczewie

Urząd Miejski w Kartuzach

Okres objęty kontrolą

2014–2020 (III kwartały)

Niniejsza kontrola miała charakter kontroli doraźnej, zainicjowanej złożoną do NIK informacją. Z prośbą o kontrolę zwrócił się dziennikarz Gazety Bałtyckiej, w związku z brakiem możliwości swobodnego przejścia między ulicami 10 Lutego i Śląską wzdłuż ul. Podjazd w Gdyni, co skutkowało brakiem możliwości dojścia do centrum Miasta. Przeprowadzone w lutym 2020 r. rozpoznanie na miejscu inwestycji potwierdziło ten fakt.

Po pogłębionej analizie dostępnych materiałów, Delegatura NIK w Gdańsku zdecydowała się rozszerzyć zakres kontroli o inne projekty, związane z dostępnością zmodernizowanych obiektów infrastruktury miejskiej, w wybranych miastach województwa pomorskiego, tak by stan wiedzy wynikający z kontroli dotyczył nie tylko jednego zakończonego już projektu, ale również wybranych projektów w innych miastach województwa pomorskiego, potencjalnie niosących rozwiązania dla osób z utrudnieniami w poruszaniu.

Miasto Tczew i Miasto Kartuzy wytypowano do kontroli ze względu na to, że – poza miastami na prawach powiatu w województwie pomorskim – były stolicami powiatów, mającymi jeden z najwyższych udziałów osób niepełnosprawnych wśród mieszkańców wykazanych w ostatnim spisie ludności na terenie powiatu w województwie pomorskim[7]. Jednocześnie są to Miasta, które wykazują się aktywnością inwestycyjną na rzecz swoich mieszkańców.

Kontrolą objęto:

1) System wyboru i przygotowywania inwestycji w jednostkach samorządu terytorialnego.
2) Inwestycje jednostek samorządu terytorialnego dotyczące modernizacji obiektów infrastruktury i ich otoczenia.
3) Dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się zmodernizowanych obiektów.

Kontrola została przeprowadzona w urzędach trzech miast: Urzędzie Miasta Gdyni, Urzędzie Miejskim w Tczewie i w Urzędzie Miejskim w Kartuzach, które w okresie objętym kontrolą dokonywały modernizacji obiektów infrastruktury miejskiej.

Liczba ludności wybranych miast wynosiła[8]: Kartuzy 14,6 tys. osób (powiat kartuski 133,9 tys. osób), Tczew 60,3 tys. osób (powiat tczewski 115,9 tys. osób) i Gdynia 246,3 tys. osób.

Ogółem w Polsce było 4697,0 tys. osób niepełnosprawnych (12,4% ludności ogółem), w tym w województwie pomorskim 284,5 tys. osób (12,3% mieszkańców województwa). W powiatach: kartuskim 13,0 tys. (9,7% mieszkańców), tczewskim 14,0 tys. (12,1%), a w Gdyni 32,7 tys. osób[9] (13,3%).

W 2019 r. w tych powiatach urodziło się odpowiednio: 2,3 tys., 1,2 tys. i 2,3 tys. dzieci, które przez kilka lat będą korzystały z wózków dziecięcych. Przy założeniu, że dzieci korzystają z wózków przez ok. trzy lata, należy przyjąć, że równocześnie dotyczy to ok. 6,9 tys., 3,6 tys. i 6,9 tys. dzieci.

[7] https://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/

[8] Dane GUS za 2017 r.

[9] GUS nie gromadził danych o osobach niepełnosprawnych w układzie dla gmin, tylko dla powiatów.

W wieku poprodukcyjnym (65 lat i więcej) wymienione powiaty zamieszkiwało: 18,9 tys., 21,9 tys. i 42,3 tys. osób (odpowiednio: 14,1%, 18,9% i 17,8% ludności).

Reasumując: łącznie stałych udogodnień w wybranych powiatach może potrzebować ok.: 38,8 tys. (29,1%) mieszkańców powiatu kartuskiego, 39,5 tys. (34,1%) powiatu tczewskiego i 81,9 tys. (33,2%) mieszkańców Gdyni.

Należy również pamiętać o turystach[10] – często poruszających się z ciężkimi bagażami – których było w 2019 r. w mieście Kartuzy 14,6 tys., w Tczewie 13,3 tys. i w Gdyni 149,4 tys. osób. Liczba turystów w województwie pomorskim, korzystających z bazy noclegowej wyniosła 3 238,7 tys. osób.

Są to najważniejsze grupy społeczne, które potencjalnie mają ograniczenia w poruszaniu się i mogą wymagać szczególnych rozwiązań komunikacyjnych. Dlatego ważne jest, żeby gminy, które są stolicami powiatów umożliwiały mieszkańcom swobodne poruszanie się i stopniowo niwelowały bariery architektoniczne wynikające ze starych rozwiązań.

Kontrolą objęto okres od 1 stycznia 2014 r. do 30 września 2020 r. z uwzględnieniem działań wcześniejszych, które miały wpływ na badane zagadnienia.

Przeprowadzona kontrola była również swego rodzaju barometrem zmian jakie zachodzą w urzędach miast w obliczu przepisów obligujących samorządy do umożliwienia wszystkim mieszkańcom dostępu do infrastruktury miejskiej.

[10] Dane GUS za 2019 r. dot. turystów korzystających z noclegów

2. OCENA OGÓLNA

Miasta inwestowały w infrastrukturę miejską, jednak nie w pełni zapewniły dostęp osobom z utrudnionym poruszaniem

Miasta objęte kontrolą wykonały szereg inwestycji w infrastrukturę miejską, jednak nie w pełni zapewniły dostęp do zmodernizowanych obiektów i ich otoczenia osobom z utrudnionym poruszaniem.

Większość z dużych inwestycji[11] (91 ze 171 zrealizowanych, tj. 58%) miała na celu m.in. poprawę dostępności infrastruktury miejskiej dla osób z utrudnionym poruszaniem.

Samorządy odpowiednio rozpoznawały potrzeby mieszkańców przed przygotowaniem inwestycji, a następnie opracowały plany działań, mające m.in. na celu zaspokajanie oczekiwań osób z utrudnionym poruszaniem.

Powszechnie obowiązujące w latach 2014–2020 przepisy, wyznaczały samorządom minimalny zakres zmian w modernizowanych obiektach. Miasto Gdynia, jako jedyne, opracowało „Standardy Dostępności dla Miasta Gdyni", mające zapewnić dalej idącą realizację potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem niż przepisy powszechnie obowiązujące. Jednak, w przypadku badanej w Gdyni inwestycji, Miasto odstąpiło bez uzasadnienia od zastosowania się do części wynikających z nich wytycznych, co NIK ocenia jako działanie nierzetelne. Skutkowało to mniejszym przyczynieniem się skontrolowanej inwestycji do poprawy dostępności przestrzeni publicznej dla potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem niż umożliwiały to Standardy dostępności i to pomimo stwierdzenia realnych możliwości ich zastosowania.

Występujące w skontrolowanych Miastach potrzeby związane z dostępnością infrastruktury miejskiej dla osób z utrudnionym poruszaniem były jednak dużo większe niż możliwości finansowe tych Miast. Nie wszystkie inwestycje udało się Miastom zrealizować. Dotyczyło to również tych, które zakładały poprawę dostępności obiektów infrastruktury dla osób z utrudnionym poruszaniem. Na przykładzie trzech niezrealizowanych inwestycji stwierdzono, że do ich wykonania nie doszło z powodu niezgodności inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz występowania uwarunkowań uniemożliwiających dostosowanie obiektu do szczególnych wymagań.

Objęte badaniem trzy zrealizowane inwestycje (po jednej w każdym Mieście) wykonano zgodnie z projektami budowlanymi, przewidującymi rozwiązania dotyczące potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem, określone przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa. Inwestycje zrealizowano w sposób zgodny z założeniami, osiągając zakładane efekty formalne dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej zdolności poruszania. Jednak, mimo spełnienia przy planowaniu i realizacji wybranych inwestycji wymogów prawnych, Miasta nie uwzględniły wszystkich potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem. W rezultacie żaden ze zbadanych obiektów nie był wolny od niefunkcjonalnych rozwiązań (bariery uniemożliwiające wysiadanie z samochodu bezpośrednio na chodnik na Parkingu w Kartuzach; wystający krawężnik i nie zrealizowany ciąg boczny Łącznika w Tczewie, brak znaczącej poprawy dostępności przy Rozbudowie skrzyżowania w Gdyni). W Tczewie wynikało to głównie z niedokładnej realizacji zadania, w Kartuzach zabrakło okresowych wizytacji użytkowanych inwestycji. W Gdyni, zaś w zrealizowanej inwestycji, nie w pełni zaimplementowano Standardy dostępności.

Ponadto w trakcie przygotowania i zlecenia jednej inwestycji w Tczewie, Miasto nie zapewniło spójności dokumentacji w zakresie liczby miejsc postojowych.

Mogło to być następstwem braku stałych elementów organizacyjnych, dzięki którym Prezydent\Burmistrz uzyskiwałby zapewnienie, że na etapie projektowania inwestycji uwzględniono obowiązujące przepisy dotyczące osób z utrud-

[11] O wartości powyżej 150 tys. zł

nionym poruszaniem. Wszystkie badane Miasta do końca września 2020 r. wyznaczyły koordynatorów ds. dostępności, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy o dostępności.

Odpowiedź Miasta Gdyni na jedną petycję – dotyczącą modernizacji układu drogowego w celu umożliwienia przejścia przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich z ul. Śląskiej w kierunku ul. 10 lutego wzdłuż ul. Podjazd – nie odnosiła się do żądania będącego jej przedmiotem. Urząd poinformował składającego petycję, że została zaplanowana inwestycja – rozbudowa skrzyżowania ul. 10 lutego, Dworcowej i Podjazd – i że realizacja tej inwestycji umożliwi swobodne przemieszczanie się pomiędzy ul. Śląską a Dworcową jak również wzdłuż torów kolejowych nad ul. Podjazd. Zawiadomienie o załatwieniu tej petycji nie dotyczyło ciągu ulic w niej wymienionych.

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

1. Skontrolowane Miasta w latach 2014–2020 (do 30 września) dokonywały analiz potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem, które były podstawą do przygotowania zasadniczych dokumentów dla samorządów: strategii rozwoju, gminnych programów rewitalizacji oraz opracowań dot. kierunków zmian w przestrzeni miast. [str. 13]

Miasta analizowały potrzeby osób z utrudnionym poruszaniem

2. Wszystkie badane Miasta do 30 września 2020 r., tj. w terminie wynikającym z art. 59 ustawy o dostępności, wyznaczyły koordynatorów ds. dostępności, o którym mowa w art. 14 ust. 1 tej ustawy. Część z tych zadań, w różnej formule, była przypisana już we wcześniejszych latach do obowiązków wybranych stanowisk pracy w Gdyni[12] i w Kartuzach, jednak rzeczywistą realizację zadań związanych z problematyką osób niepełnosprawnych odnotowano tylko w Gdyni. [str. 13]

3. Przed przystąpieniem do inwestycji, wszystkie trzy Miasta ogłaszały swoje plany inwestycyjne na stronach internetowych urzędów, umożliwiając mieszkańcom ewentualną reakcję. Konsultowanie planowanych projektów w Kartuzach i Tczewie miało formę spotkań z mieszkańcami, spacerów studyjnych, warsztatów, spotkań z przedsiębiorcami, a także rozmów z organizacjami pozarządowymi oraz instytucjami publicznymi. W Gdyni konsultacje z grupami reprezentującymi środowiska osób z utrudnionym poruszaniem nie były prowadzone gdyż uznano jako wystarczające konsultowanie tych planów z funkcjonującym na stałe w strukturach Miasta Ekspertem do Spraw Dostępności Miasta Gdyni. [str. 13]

Kartuzy i Tczew konsultowały projekty z grupami reprezentującymi osoby z utrudnionym poruszaniem

4. Miasta uchwaliły wieloletnie programy, które dotyczyły osób niepełnosprawnych, o ograniczonej zdolności poruszania oraz osób starszych. Dwa Miasta (Gdynia, Kartuzy) w swych strategiach uwzględniły działania na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej, a Miasto Tczew zadeklarowało opracowanie strategii działania na rzecz poprawy dostępności infrastruktury w 2021 r. [str. 13–14]

Gdynia i Kartuzy opracowały strategie działania dla dostępności

5. Do końca kontroli dwa Miasta (Kartuzy, Tczew) nie opracowały i nie przyjęły do stosowania dokumentu zawierającego standardy dostępności opracowane w oparciu o zasady uniwersalnego projektowania, gdyż – jak wyjaśniano – nie było ustawowego wymogu stosowania zasad uniwersalnego projektowania. Wobec zobowiązania podmiotów publicznych, na mocy art. 4 ust. 1 ustawy o dostępności, do zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami przez stosowanie uniwersalnego projektowania lub racjonalnych usprawnień, wyjaśnienia kierowników skontrolowanych jednostek świadczyły o nieznajomości prawa w tym zakresie. Wprawdzie, ani ustawa o dostępności, ani inne powszechnie obowiązujące przepisy nie nakładają na podmioty publiczne obowiązku zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami poprzez wprowadzenie standardów dostępności, niemniej jednak, jako dobrą praktykę należy uznać wprowadzanie w formie aktów prawa miejscowego, rozwiązań uszczegóławiających przepisy o dużym stopniu ogólności.

Tylko Gdynia wprowadziła standardy dostępności

[12] Pełnomocnik ds. Osób z Niepełnosprawnością

Gdynia wprowadziła „Standardy Dostępności dla Miasta Gdyni" już w 2013 r. i zobowiązała do ich stosowania wszystkie komórki organizacyjne Urzędu, jednostki organizacyjne Miasta oraz podmioty prywatne realizujące zadania dla Miasta. [str. 14]

Zapisy „rekomendowane" nie były egzekwowane

6. W Urzędach Miast Kartuzy i Tczew nie wprowadzono uregulowań, zawierających rozwiązania organizacyjne, zapewniające uwzględnienie w realizowanych projektach obowiązujących przepisów dotyczących usprawnień dla osób z utrudnionym poruszaniem. Prezydent Tczewa i Burmistrz Kartuz polegali na kompetencji projektantów i wykonawców i nie sprawdzali, czy zapisy „rekomendowane" w ogólnodostępnych materiałach dotyczących projektowania uniwersalnego (na konieczność stosowania którego wskazuje art. 2 pkt 4 ustawy o dostępności), przełożyły się na realizowane projekty.

   Wynikało to głównie z nieustanowienia w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, obowiązku wdrożenia przez samorządy takich rozwiązań. Dobrą praktyką jednostek samorządu terytorialnego powinna być dbałość o jak najszersze zastosowanie rekomendowanych metod przy jednoczesnym zastosowaniu w urzędach rozwiązań organizacyjnych zapewniających skuteczne egzekwowanie stosowania tych metod przez wykonawców.

   W Mieście Gdyni wykonawcy byli zobowiązani do uwzględnienia Standardów dostępności w prowadzonych inwestycjach, a Zarząd Dróg i Zieleni miał obowiązek akceptacji odstępstw od Standardów dostępności, co można uznać za mechanizm uwzględniania obowiązujących przepisów wewnętrznych. Natomiast Ekspert ds. Dostępności opiniował projektowane rozwiązania pod względem dostępności. [str. 15]

Tylko Gdynia współpracowała z ekspertem przy przygotowaniu inwestycji

7. Miasto Gdynia, niemal przez cały okres objęty kontrolą, na stałe współpracowało z Ekspertem ds. Dostępności. Z powodu braku prawnego obowiązku, Miasta Kartuzy i Tczew nie współpracowały z ekspertami zewnętrznymi przy przygotowaniu inwestycji. Współpraca ze specjalistą w tak skomplikowanej dziedzinie powinna być dobrą praktyką jednostek samorządu terytorialnego. [str. 15]

8. Miasto Gdynia wykazywało inicjatywę w upowszechnianiu własnych doświadczeń i proponowaniu rozwiązań ogólnokrajowych, w celu zintensyfikowania modernizacji obiektów infrastruktury poprawiającej ich dostępność. W 2017 r. Gdynia zorganizowała konferencję pt. „Przestrzeń przyjazna wszystkim – model samorządowy", w której uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Rozwoju. Na konferencji Naczelnik Wydziału Architektury Urzędu przeprowadziła prelekcję pt. „Wdrażanie idei miasta przyjaznego wszystkim w praktyce samorządu", w której przedstawiła m.in. założenia zmian w prawie budowlanym. Ponadto Ekspert ds. Dostępności uczestniczył w konsultacjach aktów prawnych, uwzględniających doświadczenia Miasta Gdyni. Miasta Kartuzy i Tczew nie sygnalizowały potrzeb wprowadzenia rozwiązań ogólnokrajowych. [str. 16]

9. W okresie objętym kontrolą Urzędy Miast w Kartuzach i w Tczewie w niewielkim stopniu zapewniły podnoszenie poziomu wiedzy pracowników nt. potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem (odpowiednio: jedno, dwa szkolenia). W Urzędzie Miasta Gdyni znaczna liczba pracowników (ok. 300 osób) wzięła udział zarówno w szkoleniach jak i konferencjach. [str. 16]

Gdynia inwestowała w podnoszenie kwalifikacji kadry dot. potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem

10. Miasta objęte kontrolą zrealizowały szereg inwestycji dotyczących infrastruktury miejskiej. Badanie łącznie 171 inwestycji o wartości powyżej 150 tys. zł (Kartuzy zrealizowały 27 takich inwestycji[13], Tczew 41, a Gdynia 103 inwestycje) wykazało, że w ponad połowie przypadków (91, tj. 58%) zrealizowanych inwestycji uwzględniono rozwiązania w celu poprawy dostępności dla osób z utrudnionym poruszaniem (Kartuzy – 15 inwestycji, tj. 55%, Tczew – 23 inwestycje, tj. 56% i Gdynia – 61 inwestycji, tj. 59%).

Miasta zrealizowały wiele inwestycji, z których większość uwzględniała rozwiązania dla osób z utrudnionym poruszaniem

Miasta implementowały wiele praktycznych rozwiązań w celu poprawy dostępności dla osób z utrudnionym poruszaniem. Rozpoznanie największych inwestycji wskazuje na to, że przewidziano w budynkach: windy/platformy do transportu osób, przystosowane sanitariaty, bezprogowe trakty komunikacyjne, a w zakresie infrastruktury drogowej: obniżenia najazdów na chodnik, w tym przy przejściach dla pieszych oraz wyznaczone miejsca postojowe. [str. 16–17]

11. W razie konieczności zmian projektów, wynikających ze wzrostu kosztów wykonania inwestycji, samorządy nie zmniejszały zakresu projektów ze szkodą dla rozwiązań sprzyjających osobom z utrudnionym poruszaniem. Miasta Gdynia i Kartuzy nie dokonywały zmian potencjalnych efektów dla tej grupy osób. W Tczewie natomiast w takich sytuacjach zadania dzielono na etapy (dotyczyło to realizacji dwóch inwestycji). [str. 18]

12. Badane inwestycje (po jednej z każdego z Miast) były prawidłowo przygotowane i zrealizowane zgodnie z założeniami, a ich finansowanie ujęto w uchwałach budżetowych.

Zrealizowane inwestycje spełniały wymogi formalne, jednak nie były wolne od barier

Pomimo że wszystkie zbadane przez NIK inwestycje zostały zrealizowane zgodnie z projektami budowlanymi, jednak Miasta nie uwzględniły wszystkich potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem. W rezultacie żaden ze zbadanych obiektów nie był wolny od niefunkcjonalnych rozwiązań. Na parkingu w Kartuzach występowały bariery (donice i betonowe słupki) uniemożliwiające wysiadanie z samochodu bezpośrednio na chodnik, a na łączniku w Tczewie – wystający krawężnik i nie zrealizowany ciąg boczny. Wynikało to głównie z niedokładnej realizacji zadania (Tczew) oraz braku okresowych przeglądów użytkowanych inwestycji (Kartuzy). Rozbudowa skrzyżowania w Gdyni nie zniwelowała niedogodności dla osób z utrudnionym poruszaniem (m.in. nie uwzględniono: kontrastowego oznakowania skrajnych stopni schodów terenowych, separatorów ruchu na kładce pieszo-rowerowej

[13] Ponadto w tym okresie Kartuzy zrealizowały 45 inwestycji o wartości powyżej 150 tys. zł dotyczących infrastruktury na terenach wiejskich.

nad ul. Podjazd, zastosowania materiałów nawierzchniowych stopni schodów terenowych zapewniających ich równość oraz wyposażenia balustrad schodów terenowych w pochwyty na dwóch wysokościach), gdyż bez uzasadnienia odstąpiono od zastosowania przywołanych wyżej Standardów dostępności i to pomimo faktycznej możliwości ich zastosowania.

Ponadto w trakcie przygotowania i zlecenia inwestycji pn. Budowa zatoki postojowej dla samochodów osobowych przy ul. Tetmajera w Tczewie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną – etap I, Miasto nie zapewniło spójności dokumentacji w zakresie liczby miejsc postojowych do wykonania. Dokumentacja przetargowa przewidywała wykonanie ośmiu miejsc, a dokumentacja projektowa – ośmiu, w tym jednego dla osób niepełnosprawnych. Wykonano dziewięć miejsc postojowych bez miejsca dla osób niepełnosprawnych. [str. 19–22]

Tylko do Miasta Gdyni wpłynęły skargi i petycja, a odpowiedź na petycję nie odnosiła się do żądania będącego jej przedmiotem

13. Mieszkańcy Miast Kartuzy i Tczew nie wnosili skarg, wniosków, ani petycji dotyczących realizowanych przez samorządy inwestycji. W Gdyni zarejestrowano sześć skarg i jedną petycję w tym przedmiocie. Skargi i petycja dotyczące problemu barier architektonicznych zostały rozpatrzone w Urzędzie lub w drodze przekazania do rozpatrzenia właściwym jednostkom organizacyjnym Miasta.

Odpowiedź na petycję – dotyczącą modernizacji układu drogowego w celu umożliwienia przejścia przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich z ul. Śląskiej w kierunku ul. 10 lutego wzdłuż ul. Podjazd – nie odnosiła się do żądania będącego jej przedmiotem. Urząd poinformował składającego petycję, że została zaplanowana inwestycja – rozbudowa skrzyżowania ul. 10 lutego, Dworcowej i Podjazd – i że realizacja tej inwestycji umożliwi swobodne przemieszczanie się pomiędzy ul. Śląską a Dworcową jak również wzdłuż torów kolejowych nad ul. Podjazd.

Zawiadomienie o załatwieniu tej petycji nie odnosiło się do żądania będącego jej przedmiotem, gdyż nie dotyczyło ciągu ulic wymienionych w petycji. [str. 23–24]

4. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

4.1. System wyboru i przygotowania inwestycji w wybranych Miastach

Miasta rozpoznawały potrzeby osób z utrudnionym poruszaniem

Skontrolowane Miasta w latach 2014–2020 (do 30 września) rozpoznawały potrzeby osób z utrudnionym poruszaniem. Przeprowadzone analizy wykorzystywano do przygotowania podstawowych dokumentów dla samorządów: strategii rozwoju, gminnych programów rewitalizacji oraz opracowań dot. kierunków zmian w przestrzeni miejskiej.

Tylko pracownicy Urzędu Miasta w Gdyni wykazali aktywność w zakresie zadań związanych z problematyką osób niepełnosprawnych

1. Wszystkie badane Miasta do końca września 2020 r. wyznaczyły koordynatorów ds. dostępności, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy o dostępności. Część z tych zadań, w różnej formule, była przypisana już we wcześniejszych latach do obowiązków wybranych stanowisk pracy w Gdyni[14] i w Kartuzach, jednak aktywności w zakresie zadań związanych z problematyką osób niepełnosprawnych odnotowano tylko w Gdyni.

Miasta umożliwiały konsultowanie planowanych projektów

2. Przed przystąpieniem do inwestycji, Miasta na różne sposoby umożliwiały zaangażowanie się społeczeństwa, w tym grup interesariuszy, w konsultowanie planowanych projektów, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji[15]. Wszystkie trzy Gminy ogłaszały swoje plany inwestycyjne na stronach internetowych urzędów, umożliwiając reakcję obywatelom. Z reguły nie były to formalne, udokumentowane konsultacje (Kartuzy, Tczew), tylko spotkania z mieszkańcami, spacery studyjne, warsztaty, spotkania z przedsiębiorcami oraz rozmowy z organizacjami pozarządowymi oraz instytucjami publicznymi. Tczew przeprowadził także badania ankietowe wśród mieszkańców dzielnic objętych programem rewitalizacji. Kartuzy zamieściły powiadomienia o konsultacjach również w kwartalniku wydawanym przez Urząd i w ulotkach informacyjnych. W Gdyni konsultacje z grupami reprezentującymi środowiska osób z utrudnionym poruszaniem nie były prowadzone, gdyż – jak wyjaśnił Sekretarz Miasta – nie były obowiązkowe.

Miasta przygotowały dokumenty dot. długofalowej polityki związanej z potrzebami osób o ograniczonej zdolności poruszania

3. Długofalowa polityka społeczna, związana z potrzebami osób niepełnosprawnych, o ograniczonej zdolności poruszania oraz osób starszych została zawarta w wieloletnich programach (w Kartuzach: Gminna Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Kartuzy na lata 2014–2020[16], w Tczewie: Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Miasta Tczewa na lata 2014–2020[17] i w Gdyni: Program Gdynia bez barier 2018–2023[18]).

Tylko dwa miasta w swych strategiach uwzględniły działania na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej

4. Dwa Miasta (Gdynia, Kartuzy) w swych strategiach uwzględniły działania na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej.

I tak Kartuzy, w ramach celu strategicznego dotyczącego osób niepełnosprawnych, dla celu szczegółowego „Wspieranie osób niepełnosprawnych w aktywnym uczestnictwie w życiu społeczności lokalnej w opar-

[14] Pełnomocnik ds. Osób z Niepełnosprawnością

[15] Dz. U. z 2020 r. poz. 802, ze zm.

[16] Uchwała Rady Miejskiej w Kartuzach nr VII/83/2015 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie przyjęcia „Gminnej Strategii Rozwiazywania Problemów Społecznych dla Gminy Kartuzy na lata 2014–2020".

[17] Wprowadzono Uchwałą nr XXXVII/295/2013 Rady Miejskiej w Tczewie z 31 października 2013 r.

[18] Wprowadzono Uchwałą nr XLVI/1365/18 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 września 2018 r.

ciu o potencjał instytucji i organizacji pozarządowych", sformułowały m.in. dwa działania: dostosowanie budynków użyteczności publicznej dla osób niepełnosprawnych w infrastrukturze gminy i uwzględnienie potrzeb niepełnosprawnych przy tworzeniu miejsc parkingowych, ścieżek rowerowych. Ponadto w Programie Rewitalizacji Kartuz[19], w ramach przyjętych do realizacji przedsięwzięć obejmujących modernizację infrastruktury miejskiej, uwzględniono różne potrzeby osób z utrudnionym poruszaniem, w tym w zakresie zwiększenia dostępności przestrzeni publicznej.

Program Gdynia bez barier 2018–2023, w ramach obszaru „dostępność i mobilność" zawierał 13 punktów z zadaniami do realizacji, z czego 12 było związanych z kwestiami dostosowania infrastruktury dla potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem.

Miasto Tczew nie opracowało planu działań na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej, ponieważ – jak wyjaśnił Prezydent – obowiązujące przepisy nie wskazują terminu jej opracowania. Koordynator do spraw dostępności przystąpił do sporządzenia dokumentów, analiz i audytów wewnętrznych, na podstawie których w terminie do 31 marca 2021 r., zostanie sporządzony raport o stanie dostępności będący podstawą do opracowania strategii działania na rzecz poprawy dostępności infrastruktury w Mieście.

Gdynia wprowadziła standardy dostępności

5. Do końca września 2020 r. dwa miasta (Kartuzy, Tczew) nie opracowały i nie przyjęły do stosowania dokumentu zawierającego opracowane standardy dostępności, w oparciu o zasady uniwersalnego projektowania, gdyż – jak wyjaśniano – nie było ustawowego wymogu stosowania zasad uniwersalnego projektowania. Tymczasem podmioty publiczne zostały zobowiązane, na mocy art. 4 ust. 1 ustawy o dostępności, do zapewnia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami przez stosowanie uniwersalnego projektowania lub racjonalnych usprawnień.

Prezydent Miasta Gdyni wprowadził[20] „Standardy Dostępności dla Miasta Gdyni" (dalej: „Standardy dostępności") i zobowiązał do ich stosowania wszystkie komórki organizacyjne Urzędu, jednostki organizacyjne Miasta oraz podmioty prywatne realizujące zadania dla Miasta. Standardy dostępności zostały opracowane przez podmiot zewnętrzny[21] i zawierały informacje i podstawowe rozwiązania służące zaprojektowaniu i modernizacji przestrzeni publicznej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego. Standardy dostępności zawierały jednak możliwość odstąpienia od ich stosowania (wraz ze wskazaniem zasad odstępstw). Takich odstępstw dokonano również, lecz niezgodnie z przyjętymi zasadami, w przypadku szczegółowo badanej inwestycji.

[19] W Programie Rewitalizacji założono czas jego realizacji do 2022 r. (str. 125 Programu Rewitalizacji).

[20] Zarządzenie Prezydenta nr 10740/13/VI/U z dnia 17.05.2013 r. w sprawie: wprowadzenia do stosowania Standardów Dostępności dla Miasta Gdyni (dalej: „Zarządzenie nr 10740/13").

[21] Opracowanie Standardów dostępności zostało zrealizowane na podstawie umowy KB/931/UI/144-W/2012 z dnia 2 sierpnia 2012 r. zawartej pomiędzy Miastem a Politechniką Gdańską.

Pewną namiastkę wdrożenia standardów dostępności stanowiło wprowadzenie przez Miasto Tczew Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Tczewa[22], w których wskazano, że zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym[23], piesi, w tym osoby niepełnosprawne mogą korzystać z dróg rowerowych w przypadku braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich – wówczas osoby niepełnosprawne mają pierwszeństwo przed rowerzystami. W myśl tych Standardów, dostępność infrastruktury rowerowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych w Tczewie, powinna być zapewniona poprzez m.in. niwelowanie różnic w wysokości między drogą rowerową, a jezdnią, stosowanie materiałów nawierzchniowych o równej powierzchni, tj. beton asfaltowy lub mieszanki mastyksowo-grysowe, zapewnienie oświetlenia dróg rowerowych, a w przypadku dużego natężenia ruchu rowerowego powinny być stosowane oddzielone separatorami drogi dla rowerzystów i pieszych, przed przejściami dla pieszych przez drogę rowerową powinny być stosowane płyty o nawierzchni fakturowej.

Prezydent Gdyni zagwarantował sobie uwzględnienie obowiązujących przepisów związanych z rozwiązaniami dla osób z utrudnionym poruszaniem

6. W Urzędach Miast Kartuzy i Tczew nie wprowadzono uregulowań, zawierających rozwiązania organizacyjne, zapewniające uwzględnienie obowiązujących przepisów dotyczących usprawnień dla osób z utrudnionym poruszaniem. Organy wykonawcze stwierdziły, że jeśli wynajmują projektantów i wykonawców, to po ich stronie leży obowiązek przestrzegania wszystkich przepisów branżowych. Miasta nie kontrolowały, czy zapisy „rekomendowane" w ogólnodostępnych materiałach dotyczących projektowania uniwersalnego (na konieczność stosowania którego wskazuje art. 2 pkt 4 ustawy o dostępności), przełożyły się na realizowane projekty.

Ze złożonych przez Burmistrza Kartuz i Zastępcę Prezydenta Tczewa wyjaśnień wynika, że przyczyną był brak jednoznacznego obowiązku stworzenia takich rozwiązań organizacyjnych.

W Mieście Gdyni wykonawcy byli zobowiązani do uwzględnienia Standardów dostępności w prowadzonych inwestycjach. W Gdyni wprowadzono obowiązek akceptacji przez Zarząd Dróg i Zieleni odstępstw od Standardów dostępności, co można uznać za mechanizm uwzględniania obowiązujących przepisów wewnętrznych. Gdynia prowadziła także współpracę ze specjalistą – Ekspertem ds. Dostępności, który opiniował projektowane rozwiązania pod kątem dostępności.

Dwa Miasta nie angażowały specjalistów z zakresu rozwiązań dla osób z utrudnionym poruszaniem

7. Z powodu braku prawnego obowiązku, w okresie objętym kontrolą Miasta Kartuzy i Tczew nie współpracowały z ekspertami zewnętrznymi przy przygotowaniu inwestycji, w szczególności ze specjalistami z zakresu rozwiązań dla osób z utrudnionym poruszaniem. Miasto Gdynia natomiast niemal przez cały okres objęty kontrolą na stałe współpracowało z Ekspertem ds. Dostępności, dr. hab. inż. architektem z Politechniki Gdańskiej, zajmującym się tematyką projektowania z uwzględnieniem dostępności dla osób z utrudnionym poruszaniem.

[22] Wprowadzono Zarządzeniem nr 456/2018 Prezydenta Miasta Tczewa z dnia 21 grudnia 2018 r., dalej: „standardy infrastruktury rowerowej".

[23] Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm.

W Tczewie pojawił się jednak wyjątek od tej reguły. Miasto Tczew w trakcie opracowania studium wykonalności przygotowywanych projektów inwestycji: Miasto od-nowa – rewitalizacja Starego Miasta i Zatorza oraz Budowa węzła integracyjnego Tczew wraz z trasami dojazdowymi, korzystało ze współpracy z wykonawcami zewnętrznymi niebędącymi ekspertami w dziedzinie potrzeb osób niepełnosprawnych, którzy w ww. opracowaniach uwzględniali analizy m.in. problemów społecznych i potrzeb mieszkańców, w tym osób starszych i niepełnosprawnych.

Gdynia inicjowała rozwiązania krajowe i dzieliła się doświadczeniami dot. dostępności obiektów

8. Miasta Kartuzy i Tczew nie sygnalizowały potrzeb wprowadzenia rozwiązań ogólnokrajowych w celu poprawy dostępności obiektów infrastruktury miejskiej.

Natomiast Miasto Gdynia w 2017 r. zorganizowało konferencję pt. „Przestrzeń przyjazna wszystkim – model samorządowy", w której uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Rozwoju. Na konferencji Naczelnik Wydziału Architektury Urzędu przeprowadziła prelekcję pt. „Wdrażanie idei miasta przyjaznego wszystkim w praktyce samorządu", gdzie przedstawiła m.in. założenia zmian w prawie budowlanym. Ponadto Ekspert ds. Dostępności uczestniczył w konsultacjach aktów prawnych uwzględniających doświadczenia ze współpracy z Miasta Gdynia.

W dwóch Miastach niemal nie szkolono pracowników nt. potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem

9. W okresie objętym kontrolą Urzędy w Kartuzach i Tczewie w niewielkim stopniu zapewniły podnoszenie poziomu wiedzy pracowników nt. potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem (w Kartuzach w jednym szkoleniu wzięło udział dwóch pracowników, w Tczewie odbyły się dwa szkolenia ogólne dla 16 i dwóch pracowników).

Tymczasem w Gdyni pracownicy Urzędu brali udział zarówno w szkoleniach jak i konferencjach (w pięciu szkoleniach zorganizowanych przez Miasto przeszkolono 32 osób, w tym z projektowania uniwersalnego 12 osób; 22 pracowników Urzędu wzięło udział w dwóch konferencjach poświęconych tej tematyce; zgodnie z programem zajęć służby przygotowawczej przeszkolono łącznie 207 osób).

Tym samym świadomość urzędników mniejszych kontrolowanych Miast o potrzebach osób z utrudnionym poruszaniem była niższa niż w dużym mieście na prawach powiatu (Gdynia). Świadomość ta w Gdyni zaowocowała wzmocnieniem Urzędu w komórkę organizacyjną Pełnomocnika ds. Osób z Niepełnosprawnością, o stałego współpracownika (Eksperta ds. Dostępności) i stałą regulacją wewnętrzną (Standardy dostępności).

4.2. Inwestycje Miast dotyczące modernizacji obiektów infrastruktury i ich otoczenia

Miasta dokonały modernizacji wielu obiektów infrastruktury miejskiej i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem. Kontrola wykazała, że były one prawidłowo przygotowane i zrealizowane zgodnie z założeniami.

Ponad połowa dużych inwestycji miała na celu poprawę dostępności

1. Kontrola NIK skoncentrowała się na badaniu tych większych, o wartości powyżej 150 tys. zł. Łącznie objęto kontrolą 171 inwestycji: Kartuzy zrealizowały 27 takich inwestycji[24], Tczew 41, a Gdynia 103 inwestycje. W ponad połowie przypadków (91, tj. 58%) zrealizowanych inwestycji uwzględniono rozwiązania w celu poprawy dostępności dla osób z utrudnionym poruszaniem (Kartuzy – 15 inwestycji, tj. 55%, Tczew – 23 inwestycje, tj. 56% i Gdynia – 61 inwestycji, tj. 59%).

Jednak nie wszystkie zaplanowane w badanym okresie inwestycje związane z poprawą dostępności infrastruktury miejskiej dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania udało się Miastom zrealizować w latach budżetowych, w których były proponowane (Kartuzy nie zrealizowały 13, Tczew 28, a Gdynia 34 inwestycji). Poza przeszkodami techniczno-organizacyjnymi (trudności z przygotowaniem dokumentacji projektowej, nieprzewidziane wcześniej uwarunkowania inwestycji, opóźnienia ze strony wykonawców dokumentacji itp.), główną przeszkodą w realizacji tych projektów był brak środków finansowych (75% przypadków).

Inwestycje były prawidłowo przygotowane i zrealizowane

2. Do szczegółowego badania NIK wybrała po jednej inwestycji w każdym z Miast: „Budowa parkingu przy ul. Majkowskiego w Kartuzach" zrealizowana w 2018 r. (dalej: „Parking w Kartuzach"), „Zagospodarowanie łącznika od ul. Armii Krajowej do Szkoły Podstawowej nr 12 przy ul. Topolowej w Tczewie" zrealizowane w 2014 r. (dalej: „Łącznik w Tczewie") i „Rozbudowa skrzyżowania ulicy 10 lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni wraz z budową kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd, jako I etap rozbudowy ulicy 10 lutego" zrealizowane w 2018 r. (dalej: „Rozbudowa skrzyżowania w Gdyni").

W celach inwestycji Parking w Kartuzach i Łącznik w Tczewie założono poprawę dostępności infrastruktury miejskiej dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania. Rozbudowa skrzyżowania w Gdyni miała natomiast umożliwić swobodne przemieszczanie pomiędzy dwiema ulicami oraz wzdłuż torów kolejowych nad ulicą[25].

Badanie dokumentacji wybranych inwestycji wykazały, że były one prawidłowo przygotowane i zrealizowane zgodnie z założeniami.

Szczegółowo badane inwestycje zostały uwzględnione w uchwałach budżetowych Miast.

4.3. Dostępność zmodernizowanych obiektów dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się

Zrealizowane inwestycje poprawiły dostępność infrastruktury miejskiej

W ciągu niespełna siedmiu lat Miasta implementowały wiele praktycznych rozwiązań w celu poprawy dostępności dla osób z utrudnionym poruszaniem.

[24] Ponadto w tym okresie Kartuzy zrealizowały 45 inwestycji o wartości powyżej 150 tys. zł dotyczących infrastruktury na terenach wiejskich.

[25] NIK przystąpiła do badania tej inwestycji, gdyż została ona wskazana przez Miasto Gdynia w zawiadomieniu o sposobie załatwienia petycji dotyczącej modernizacji ciągów komunikacyjnych w śródmieściu Gdyni w celu umożliwienia osobom z utrudnionym poruszaniem przemieszczanie się pomiędzy ul. Śląską a ul. 10 lutego wzdłuż ul. Podjazd. NIK przystępując do badania założyła, że rozbudowa skrzyżowania w Gdyni dotyczyła żądania skarżącego.

Przeprowadzone inwestycje, zrealizowano w sposób zgodny z założeniami, osiągając zakładane efekty dotyczące dostępności dla osób o ograniczonej zdolności poruszania. Praktyka wykazała jednak, że żadna z badanych inwestycji nie była wolna od barier.

Zrealizowane inwestycje poprawiły dostępność infrastruktury miejskiej

1. Rozpoznanie największych inwestycji (powyżej 150 tys. zł) wskazuje na to, że przewidziano w budynkach: windy/platformy do transportu osób, przystosowane sanitariaty, bezprogowe trakty komunikacyjne, a w zakresie infrastruktury drogowej: obniżenia najazdów na chodnik, w tym przy przejściach dla pieszych oraz wyznaczone miejsca postojowe.

Samorządy nie oszczędzały kosztem dostępności

2. Jeśli realizowane projekty wymagały zmian, wynikających ze wzrostu kosztów wykonania inwestycji, samorządy nie zmniejszały zakresu projektów ze szkodą dla potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania. Miasta Gdynia i Kartuzy nie dokonywały zmian potencjalnych efektów dla osób z utrudnionym poruszaniem.

W Tczewie natomiast w takich sytuacjach zadania dzielono na etapy. Dotyczyło to realizacji dwóch inwestycji (z 41):

a) Budowy zatoki postojowej dla samochodów osobowych przy ul. Tetmajera w Tczewie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną – zaplanowano 15 miejsc postojowych, w tym jedno dla osób niepełnosprawnych, które nie zostało wykonane. W 2019 r. przyjęto realizację etapu I inwestycji, czyli części parkingu, na którym nie zaplanowano miejsca postojowego dla osób niepełnosprawnych, a dokończenie budowy parkingu, tj. wybudowanie sześciu z 15 miejsc postojowych, w tym miejsca dla osób niepełnosprawnych ma nastąpić w 2021 r.
b) Budowy stadionu lekkoatletycznego przy ul. Bałdowskiej – zaplanowano budowę elementów infrastruktury sportowej oraz elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do obiektu osobom niepełnosprawnym. Zadanie podzielono na dwa etapy. W pierwszym etapie inwestycji wykonano prace, które były niezbędne do uzyskania świadectwa Polskiego Związku Lekkiej Atletyki (infrastruktura sportowa), natomiast realizacja drugiego etapu zaplanowana została na 2020 r.[26]

W trakcie przygotowania i zlecenia inwestycji pn. Budowa zatoki postojowej dla samochodów osobowych przy ul. Tetmajera w Tczewie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną – etap I, Miasto nie zapewniło spójności dokumentacji w zakresie liczby miejsc postojowych do wykonania. W dokumentacji przetargowej, tj. opisie przedmiotu zamówienia zawartym w ogłoszeniu o przetargu oraz specyfikacji istotnych warunków zamówienia wskazano wykonanie ośmiu miejsc postojowych, a w Projekcie wykonawczym – osiem miejsc postojowych, w tym miejsce dla osób niepełnosprawnych. Ponadto zgodnie z umową na roboty budowlane przedmiot zamówienia miał być zgodny m.in. ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia. Nierzetelny sposób przygotowania inwestycji, polegający na rozbieżności pomiędzy dokumentacją projektową i przetargową skutkował wykonaniem dziewięciu miejsc postojowych bez miejsca dla osób niepełnosprawnych, zamiast ośmiu przewidzianych w dokumentacji przetargowej. Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że zawinił projektant, który wskazał wykonanie ośmiu miejsc postojowych, w tym miejsca dla osób niepełnosprawnych, co było niespójne z częścią

[26] Do końca czynności kontrolnych inwestycja nie zrealizowana.

rysunkową dokumentacji projektowej oraz przedmiarem robót, w których wskazano do realizacji dziewięć miejsc postojowych, bez miejsca postojowego dla osoby niepełnosprawnej. Ponadto Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że w ogłoszeniu o zamówieniu oraz w specyfikacji istotnych warunków zamówienia etapu I wskazano błędną liczbę miejsc postojowych do wykonania, w związku z błędnym jej wskazaniem w opisie technicznym projektu.

Żadna wykonana inwestycja nie była wolna od barier lub niefunkcjonalności

3. Wszystkie zbadane szczegółowo przez NIK inwestycje (wymienione w pkt 2 rozdz. 5.2) zostały zrealizowane zgodnie z projektami budowlanymi, co potwierdzono protokołami odbioru końcowego i dokumentacją powykonawczą[27].

Jednak żaden ze zbadanych obiektów nie był po ich zrealizowaniu wolny od barier lub niefunkcjonalnych rozwiązań.

– Parking w Kartuzach – wykonano sześć przewidzianych w projekcie budowlanym miejsc (stanowisk) postojowych dedykowanych osobom niepełnosprawnym i prawidłowo je oznakowano. Przy czym w przypadku dwóch miejsc dla osób niepełnosprawnych, usytuowanych równolegle do jezdni, na przylegającym do nich chodniku, znajdowały się donice uniemożliwiające wyjście z samochodu bezpośrednio na chodnik, a w dalszej części tego chodnika znajdowało się obniżenie z zejściem na jezdnię Parkingu, po którego bokach (w obniżeniu) ustawione były betonowe słupki. Nie było znaków drogowych D-52 „strefa ruchu" oraz D-53 „koniec strefy ruchu", uwzględnionych w zatwierdzonym projekcie stałej organizacji ruchu (zakładane umiejscowienie przy wjeździe na Parking). Chodnik w części, na której znajdowały się donice był własnością wspólnoty mieszkaniowej i to ona je ustawiła w 2019 r., czyli już po zakończeniu Inwestycji. Słupki betonowe znajdowały się w części chodnika zarządzanej przez Miasto Kartuzy, ale zostały także ustawione przez wspólnotę mieszkaniową w późniejszym okresie – tj. późną jesienią 2019 r. W trakcie kontroli NIK usunięto donice oraz przywrócono oznakowanie.

Zdjęcie nr 1
Parking Kartuzy – widoczne donice uniemożliwiające niepełnosprawnym wyjście z samochodu

Źródło: wyniki kontroli NIK.

[27] W zakresie, w jakim można było to stwierdzić w trakcie oględzin wykonanych na potrzeby niniejszej kontroli.

Zdjęcie nr 2
Parking Kartuzy – widoczne betonowe słupki na obniżeniu chodnika

Źródło: wyniki kontroli NIK.

– Łącznik w Tczewie – zastosowano płyty fakturowe ostrzegawcze w kolorze żółtym na całej długości ciągu, po obu stronach, za wyjątkiem krawędzi ciągu przed przejściem przez jezdnię ul. Topolowej. Na jednym z chodników barierę stanowił krawężnik drogowy wyniesiony ponad powierzchnię ulicy przy budynku Topolowa 22. Ponadto w ramach zadania nie wykonano jednego z trzech ciągów bocznych, który został przewidziany w dokumentacji projektowej. Wynikało to po części z błędów w dokumentacji projektowej, a częściowo z realizacji niezgodnej z dokumentacją rysunkową. Jeden z chodników bocznych nie został wykonany ze względu na protesty mieszkańców w trakcie realizacji inwestycji, którzy nie zgadzali się na likwidację miejsc postojowych, do których ten chodnik prowadził, a które musiałyby w wyniku jego budowy zostać wyłączone z użytkowania.

Zdjęcie nr 3
Łącznik w Tczewie – widoczny brak płyt fakturowych ostrzegawczych w kolorze żółtym na krawędzi ciągu przed przejściem przez jezdnię ul. Topolowej.

Źródło: wyniki kontroli NIK.

Rozbudowa skrzyżowania w Gdyni nie spowodowała znaczącej poprawy przemieszczania się pomiędzy śródmieściem, a rejonami po drugiej stronie torów dla osób z utrudnionym poruszaniem. W wyniku kontroli stwierdzono, że Miasto nie w pełni, i bez uzasadnienia wymaganego wewnętrznymi procedurami, odstąpiło od zastosowania części Standardów dostępności.

Nie uwzględniono: kontrastowego oznakowania skrajnych stopni schodów terenowych (Karta Standardów nr 7), separatorów ruchu na kładce pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd (Karta Standardów nr 4), zastosowania materiałów nawierzchniowych stopni schodów terenowych zapewniających ich równość (Karta Standardów nr 2), kontrastowego oznakowania skrajnych stopni schodów po północnej stronie kładki dla pieszych nad ul. Podjazd (Karta Standardów nr 7) oraz wyposażenia balustrad schodów terenowych w pochwyty na dwóch wysokościach (Karta Standardów nr 7).

Standardy dostępności, jako wewnętrzne regulacje obowiązujące w jednostkach organizacyjnych Miasta, miały zapewnić dalej idącą realizację potrzeb osób z ograniczonym poruszaniem niż przepisy powszechnie obowiązujące, a odstępstwa od nich wymagały uzasadnienia i uzgodnienia zapobiegającego dowolności. Stwierdzone odstąpienie od Standardów dostępności bez wymaganego uzasadnienia było zdaniem NIK nierzetelne, nadto spowodowało, że inwestycja przyczyniła się do poprawy dostępności przestrzeni publicznej dla potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem w mniejszym zakresie niż Standardy dostępności to umożliwiały i to pomimo stwierdzenia realnych możliwości ich zastosowania.

Zdjęcie nr 4
Rozbudowa skrzyżowanie w Gdyni – częściowo objęta inwestycją kładka naziemna nad ul. Podjazd stanowiąca barierę dla osób z utrudnionym poruszaniem (schody od strony północnej)

Źródło: wyniki kontroli NIK.

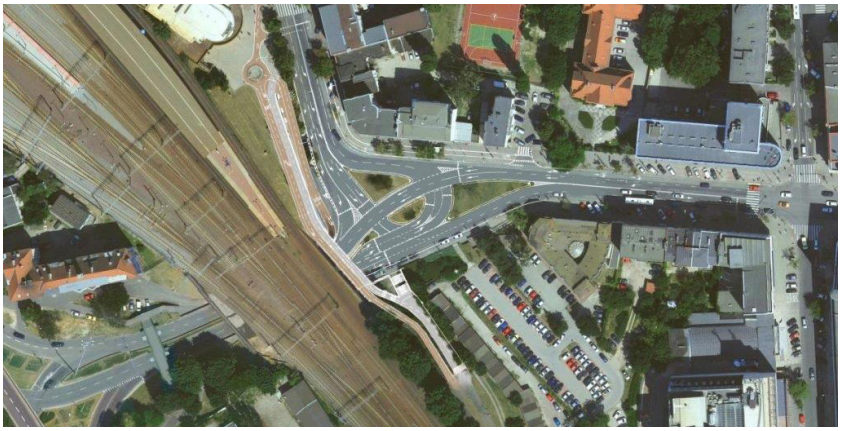
Zdjęcie nr 5
Rozbudowa skrzyżowanie w Gdyni – kładka dla pieszych nad ul. Podjazd; widok na wejście na kładkę od strony południowej

Źródło: wyniki kontroli NIK.

Zdjęcie nr 6
Rozbudowa skrzyżowanie w Gdyni – widok na skrzyżowanie ulic 10 lutego, Podjazd i Dworcowej, wraz wykonaną w ramach inwestycji kładką pieszo-rowerową (zlokalizowaną po wschodniej stronie torów kolejowych – od strony Śródmieścia)

Źródło: wyniki kontroli NIK.

Zdjęcie nr 7
Rozbudowa skrzyżowanie w Gdyni – rzut na rozbudowane skrzyżowanie



Źródło: ©2021 CNES / Airbus, MGGP Aero, Maxar Technologies, Dane mapy ©2021 Google.

4. W latach 2014–2020 (do 30 września) mieszkańcy Miast Kartuzy i Tczew nie wnosili skarg, wniosków, ani petycji dotyczących realizowanych przez samorządy inwestycje.
W Urzędzie Miasta Gdyni zarejestrowano sześć skarg i jedną petycję, które poruszały kwestie rozwiązań dla osób z utrudnionym poruszaniem w infrastrukturze miejskiej. Skargi i petycja dotyczące problemu barier architektonicznych zostały rozpatrzone w Urzędzie lub w drodze przekazania do rozpatrzenia właściwym jednostkom organizacyjnym Miasta.

Tylko do Miasta Gdyni wpłynęły skargi i petycja, a odpowiedź na petycję nie odnosiła się do żądania będącego jej przedmiotem

Petycja została złożona w styczniu 2015 r. w Gdyni przez reprezentanta środowiska osób niepełnosprawnych, tę samą osobę, która przekazała informację do NIK, wywołującą niniejszą kontrolę. Przedmiotem petycji była modernizacji ciągu komunikacyjnego w śródmieściu Gdyni w celu umożliwienia przejścia przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich z ul. Śląskiej w kierunku ul. 10 lutego wzdłuż ul. Podjazd. Urząd, w udzielonej w reakcji na petycję odpowiedzi, poinformował składającego petycję, że została zaplanowana inwestycja – rozbudowa skrzyżowania ul. 10 lutego, Dworcowej i Podjazd. Zawiadomiono, że realizacja tej inwestycji umożliwi przejście z ul. Śląskiej do ul. Dworcowej nad ul. Podjazd, jak również wzdłuż torów kolejowych.

W trakcie kontroli NIK Prezydent wyjaśnił, że odpowiedź na petycję udzieloną przez byłą Zastępczynię Naczelnika Wydziału Inwestycji odpowiadała faktom oraz dodał, że w ramach inwestycji przewidywano przejście z ul. Dworcowej, poprowadzone pod wiaduktem kolejowym[28] i dalej północną stroną ul. Podjazd do ul. Śląskiej, następnie zaś wschodnią stroną ul. Śląskiej w kierunku północnym do przejścia podziemnego.
NIK oceniła, że zawiadomienie o załatwieniu tej petycji nie odnosiło się do żądania będącego jej przedmiotem, gdyż planowana inwestycja (wymieniona w odpowiedzi na petycję) nie dotyczyła modernizacji ciągu komunikacyjnego, o który chodziło składającemu petycję.
Ponadto w trakcie kontroli NIK ustalono, że w ramach rozbudowy skrzyżowania ul. 10 lutego, Dworcowej i Podjazd nie planowano modernizacji kładki nad ul. Podjazd w celu jej dostosowania do potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem, a wskazanej w odpowiedzi inwestycji nie zapewniłaby swobodnego przemieszczania się wszystkim użytkownikom ciągu komunikacyjnego pomiędzy ul. Śląską a Dworcową poprzez kładkę nad ul. Podjazd.

[28] Na dzień odpowiedzi planowano rozwiązanie polegające na wykonaniu tunelu pieszorowerowego pod torami, łączącego ul. Dworcową z północną stroną ul. Podjazd. Jednak efekt zastosowania obydwu rozwiązań dla opisywanego przypadku byłby taki sam.

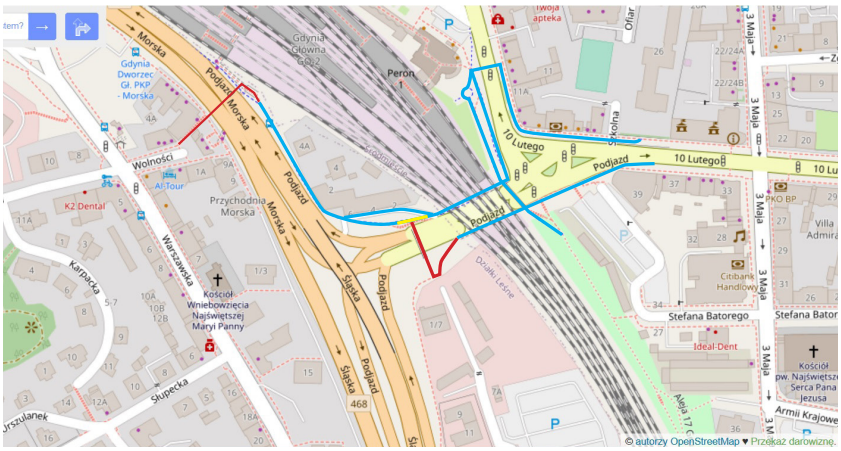
Mapa nr 1

Mapka poglądowa – oczekiwania z petycji

Źródło: opracowanie własne NIK z wykorzystaniem ©2021 CNES / Airbus, MGGP Aero, Maxar Technologies, Dane mapy ©2021 Google.

Mapa nr 2

Mapka poglądowa realizacji inwestycji



Legenda:

- ciągi piesze lub pieszo-rowerowe zmodernizowane w ramach inwestycji i dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych
- schody objęte częściowo przebudową w ramach inwestycji, bez dostosowania dla potrzeb osób niepełnosprawnych
- ciągi piesze niedostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych i nie zmodernizowane w ramach inwestycji

1 – Kładka dla pieszych nad ulicą Podjazd istniejąca przed inwestycją, niedostosowana dla potrzeb osób niepełnosprawnych i nie zmodernizowana w ramach inwestycji.

2 – Schody prowadzące do ulicy Podjazd istniejące przed inwestycją, niedostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych i nie zmodernizowane w ramach inwestycji.

3 – Kładka pieszo-rowerowa wykonana od podstaw w ramach inwestycji (dostosowana dla potrzeb osób niepełnosprawnych).

4 – Podjazd do kładki pieszo-rowerowej wykonanej od podstaw w ramach inwestycji (dostosowany dla potrzeb osób niepełnosprawnych).

Źródło: opracowanie własne NIK z wykorzystaniem OpenStreetMap

5. ZAŁĄCZNIKI

5.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Cel główny kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny, czy zmodernizowanie obiektów infrastruktury miejskiej i ich otoczenie zapewniło osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności poruszania się dostęp do tych obiektów lub sam zmodernizowany obiekt poprawił mobilność tej grupy osób.

Cele szczegółowe

Kontrola miała odpowiedzieć na pytania:

- Czy na etapie przygotowywania inwestycji uwzględniono potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się?
- Czy modernizacja obiektów infrastruktury i ich otoczenia w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się została wykonana prawidłowo?
- Czy w wyniku modernizacji osiągnięto zakładany efekt w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się?

Zakres podmiotowy

Kontrola została przeprowadzona w trzech urzędach: Urząd Miasta Gdyni, Urząd Miejski w Tczewie i Urząd Miejski w Kartuzach, które w okresie objętym kontrolą dokonywały modernizacji obiektów infrastruktury miejskiej.

Kryteria kontroli

Kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 ustawy (legalność, gospodarność i rzetelność).

Okres objęty kontrolą

Od 1 stycznia 2014 r. do 30 września 2020 r., z uwzględnieniem działań wcześniejszych, które miały wpływ na badane zagadnienia.

Termin przeprowadzenia kontroli

Od 20 sierpnia 2020 r. do 17 lutego 2021 r.

Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK

W ramach typowania jednostek do kontroli, do sześciu gmin miejskich z województwa pomorskiego, o największej licznie ludności z niepełnosprawnościami, wystosowano prośby o najważniejsze dla realizacji tematu informacje.

Udział innych organów kontroli na podstawie art. 12 ustawy o NIK

Nie włączono innych organów kontroli do prowadzenia badań.

Stan realizacji wniosków

W wyniku przeprowadzonych kontroli skierowano wystąpienia pokontrolne do Prezydentów/Burmistrza trzech Miast. W wystąpieniach do Prezydentów Miast: Gdyni i Tczewa sformułowano łącznie cztery wnioski pokontrolne.
Do Prezydenta Miasta Gdyni wnioskowano o stosowanie Standardów dostępności w sposób zapewniający realizację inwestycji z optymalnym dostosowaniem do potrzeb osób z utrudnionym poruszaniem oraz o wprowadzenie mechanizmów kontrolnych zapewniających prawidłowe zawiadamianie o sposobie załatwienia petycji.

Prezydent Miasta Gdyni (w marcu 2021 r.) przekazując informację o stanie realizacji wniosków pokontrolnych, poinformowała, że:

- podjęto prace związane z przygotowaniem zmiany Zarządzenia nr 10740/13, mającej na celu uregulowanie zasad stosowania i ewentualnych odstępstw dot. standardów dostępności – wniosek w trakcie realizacji,
- dyrektor Urzędu Miasta w Gdyni podpisał pismo okólne dotyczące mechanizmów kontrolnych zapewniających zawiadamianie o sposobie załatwienia wszystkich petycji w zakresie żądania będącego ich przedmiotem – wniosek zrealizowany.

Wnioski do Prezydenta Miasta Tczewa dotyczyły zlikwidowania bariery architektonicznej na jednym z chodników oraz wprowadzenia mechanizmów kontrolnych mających na celu wyeliminowanie przypadków rozbieżności w dokumentacji przetargowej.

Zastępca Prezydenta Miasta Tczewa (w styczniu 2021 r.), przekazując informację o stanie realizacji wniosków pokontrolnych, poinformował że:

- bariera architektoniczna zostanie zlikwidowana w pierwszej połowie 2021 r. – wniosek w trakcie realizacji,
- działania kontrolne, związane z przygotowaniem dokumentacji przetargowej, zostaną zwiększone – wniosek zrealizowany.

Wykaz jednostek kontrolowanych

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.	Delegatura w Gdańsku	Urząd Miasta Gdyni	Prezydent Wojciech Szczurek
2.	Delegatura w Gdańsku	Urząd Miejski w Tczewie	Prezydent Mirosław Pobłocki
3.	Delegatura w Gdańsku	Urząd Miejski w Kartuzach	Burmistrz Mieczysław Gołuński

5.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Osoby starsze i niepełnosprawne, a także rodzice z dziećmi w wózkach wciąż mają kłopot z brakiem pełnej dostępności przestrzeni publicznej. Nie mogą swobodnie korzystać z muzeów, bibliotek, czy ośrodków kultury, lub po prostu przejść na drugą stronę ruchliwej ulicy.

W konsekwencji obiekty zaprojektowane i wybudowane zgodnie z prawem nie zawsze są dostępne dla osób starszych lub z niepełnosprawnościami. Tymczasem statystyki pokazują, że wzrasta liczba osób z niepełnosprawnościami oraz w wieku powyżej 60 lat.

W ciągu ostatnich 25 lat w Polsce postępuje proces starzenia się ludności, a badania Eurostatu pokazują, że w nadchodzących dekadach dynamika starzenia się polskiego społeczeństwa znacząco wzrośnie. Proces starzenia się pociąga za sobą rosnące ryzyko występowania chorób, a w konsekwencji także spadku sprawności. Wraz z wiekiem rośnie liczba osób niepełnosprawnych biologicznie, czyli takich, które odczuwają ograniczenia sprawności w wykonywaniu czynności podstawowych dla swojego wieku, ale nie posiadają prawnego orzeczenia o niepełnosprawności.

Polska zobowiązała się do podejmowania inicjatyw na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej, ratyfikując w 2012 r. Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych. Jednym ze zobowiązań państw, które ratyfikowały Konwencję jest stosowanie zasad tzw. uniwersalnego projektowania. Krótko mówiąc chodzi o to, by przestrzeń publiczna była dostępna dla wszystkich. Dzieci, seniorzy, osoby niedowidzące, niedosłyszące, osoby z niepełnosprawnością umysłową, czy ruchową powinny móc poruszać się po chodnikach, ulicach, budynkach, a także korzystać z informacji, usług i udogodnień na takich samych zasadach jak osoby pełnosprawne.

Dużą rolę odgrywają tu władze gminy. To one mają prawo określać wymagania dotyczące dostępności dla inwestycji i działań w przestrzeni publicznej. Na poziomie regionalnym strategię rozwoju dotyczącą ładu przestrzennego ustala samorząd wojewódzki. Jest on odpowiedzialny również za prowadzenie polityki rozwoju województwa, na którą składa się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury oraz działania na rzecz integracji społecznej i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu. Na szczeblu krajowym kierunki działań wyznacza m.in. minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego.

Zgodnie z zapisami ustawy – Prawo budowlane[29], potrzeby osób niepełnosprawnych powinny być uwzględniane zarówno przy budowie, jak i przebudowie budynków. Jednak zgodność z przepisami nie zawsze przekłada się na rzeczywistą poprawę dostępności przestrzeni publicznej.

[29] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie[30] określa m.in. niezbędne warunki do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich (§ 1 ust. 3 pkt 3).

Gminy realizują część zadań dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej, co je zobowiązuje do stosowania m.in. obowiązującej w UE zasady dostępności przestrzeni publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. Poprawa dostępności wymaga nie tylko znajomości przepisów i zasad projektowania, ale przede wszystkim rzetelnej wiedzy o potrzebach osób z utrudnionym poruszaniem, w tym zwłaszcza starszych i niepełnoprawnych i umiejętności rozpoznawania tych potrzeb. Zgodnie z art. 14 ustawy o dostępności każdy organ władzy publicznej wyznacza co najmniej jedną osobę pełniącą funkcję koordynatora do spraw dostępności, do którego zadań należy wsparcie osób ze szczególnymi potrzebami w dostępie do usług świadczonych przez organ władzy publicznej, przygotowanie i koordynacja wdrożenia planu działania na rzecz poprawy zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami przez organ władzy publicznej i monitorowanie tych działań. Koordynatorzy powinni byli być wyznaczeni[31] do 30 września 2020 r. We wrześniu 2019 r. ruszył rządowy program[32] „Dostępność Plus". Jest to pierwszy program na skalę ogólnopolską, zakładający zgodność z wymogami unijnymi w zakresie dostępności.

[30] Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm.

[31] Zgodnie z art. 59 ustawy o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

[32] https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/o-programie/

5.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, ze zm.).
2. Ustawa z dnia 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2156).
3. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o osobach starszych (Dz. U. poz. 1705).
4. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, ze zm.).
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920).
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668, ze zm.)
7. Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, ze zm.).
9. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.)[33].
10. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062, ze zm.).
11. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1935, ze zm.)[34].
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm.).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065, ze zm.).
14. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm.).

[33] Ustawa uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r.

[34] Rozporządzenie uchylone z dniem 19 września 2020 r.

5.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Rodziny i Polityki Społecznej
8. Sejmowa Komisja Polityki Społecznej i Rodziny
9. Sejmowa Komisja do spraw Kontroli Państwowej
10. Senacka Komisja Rodziny, polityki społecznej i Senioralnej
11. Parlamentarny Zespół ds. Osób Niepełnosprawnych
12. Prezydenci miast/burmistrzowie/wójtowie