



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.025.05.2015

P/15/069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław

T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50

lwr@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.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	1. Marek Lewandowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96752 z dnia 27 października 2015 r. 2. Lech J. Kowalczyk – doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli – legitymacja służbowa Nr 513 – na podstawie art. 30 ust. 2, w związku z art. 66a pkt 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ (dalej: ustawa o NIK). [Dowód: akta kontroli str. 1-2]
Jednostka kontrolowana	Śląskie Konsorcjum Autobusowe Spółka z o.o. w Wałbrzychu (dalej: „ŚKA” lub „Konsorcjum”), ul. Ludowa 1d, 58-304 Wałbrzych.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zbigniew Gruszka - Prezes Zarządu ŚKA ² . [Dowód: akta kontroli str. 3-9]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości³ działalność ŚKA w zakresie zapewnienia dostosowania komunikacji zbiorowej w Wałbrzychu do potrzeb osób niepełnosprawnych w latach 2013-2015 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Powyższą ocenę ogólną uzasadniają ustalenia kontroli, w tym:

- obsługa publicznego transportu zbiorowego pojazdami niskopodłogowymi, ułatwiającymi osobom niepełnosprawnym ich dostępność,
- sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym),
- sprawny system informacji dźwiękowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym i niedowidzącym),
- sprawna i skuteczna pomoc ze strony kierowców osobom niepełnosprawnym przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusów.

Stwierdzona nieprawidłowość w działaniu ŚKA polegała na nieobjęciu wszystkich osób zajmujących się bezpośrednio podróżnymi (tj. kierowców) powszechnym szkoleniem o niepełnosprawności.

¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

² Od dnia 5 grudnia 2012 r.

³ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego uwzględniającego potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

1.1. Funkcję operatora publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu Konsorcjum pełniło od dnia 29 grudnia 2012 r.⁴ Wybór operatora dokonany został na podstawie zamówienia publicznego pn. *Świadczenie usług przewozowych w okresie 10 lat w zakresie regularnego przewozu osób na liniach komunikacyjnych miejskich na terenie Wałbrzycha oraz liniach komunikacyjnych łączących Wałbrzych i Gminy sąsiednie, z którymi zawarto porozumienie w zakresie lokalnego transportu zbiorowego*, w trybie przetargu nieograniczonego z dnia 29 sierpnia 2012 r.

Stosownie do § 2 umowy transportowej, organizator transportu, tj. Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu (dalej: ZDKiUM) powierzył, a ŚKA przyjęło do realizacji, świadczenie usług przewozowych, w oparciu o „roczny zakres rzeczowy” wynoszący ok. 3.800.000 wozokilometrów. Zakres usług przewozowych będących przedmiotem umowy (numery linii komunikacyjnych, trasy linii komunikacyjnych, liczba wozokilometrów), wraz z liczbą i rodzajem autobusów niezbędnych do obsługi danej linii komunikacyjnej oraz częstotliwością kursów na danej linii komunikacyjnej, określał załącznik nr 1 do umowy.

[Dowód: akta kontroli str. 10-48 oraz 49-50 i 51-52]

1.2. W okresie objętym badaniami ŚKA nie było kontrolowane przez inne niż organizator transportu zbiorowego (ZDKiUM), kontrole zewnętrzne, w zakresie dostępności publicznego transportu drogowego dla osób niepełnosprawnych.

[Dowód: akta kontroli str. 53]

1.3. W latach 2013-2015 (I połowa) do Konsorcjum wpłynęło ogółem 60 skarg⁵, z których 38 uznane zostało za zasadne. Żadna ze złożonych skarg nie dotyczyła utrudnionego dostępu osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego. Z dokonanej analizy złożonych skarg wynikało, iż spośród zasadnych skarg, 18 dotyczyło utrudnionego dostępu do autobusów spowodowanego niepunktualnym odjazdem z przystanków (11 przypadków) oraz nie zatrzymywaniem się na przystankach autobusowych (siedem przypadków). W 20 przypadkach skargi dotyczyły niewłaściwego zachowania się kierowców, w tym w 10 przypadkach w związku ze sprzedażą biletów autobusowych, oraz w 10 przypadkach w związku z niebezpieczną jazdą autobusów.

[Dowód: akta kontroli str. 54-80 oraz 81]

1.4. Zgodnie z postanowieniami § 4 ust. 5 powyższej umowy transportowej, świadczenie usług przewozowych wykonywano w oparciu o obowiązujące rozkłady jazdy, które na podstawie § 8 ust. 3 tej umowy tworzone były przez ZDKiMU. Na podstawie § 4 ust. 2 umowy, instytucja ta odpowiadała także za wyposażenie przystanków autobusowych stałych oraz tymczasowych we wszelkie informacje niezbędne dla pasażerów, w tym przedmiotowych rozkładów jazdy. Z dokonanych w trakcie kontroli oględzin 10 przystanków autobusowych (tj. 3,5% ogólnej liczby przystanków) ustalono, iż na wszystkich przystankach umieszczone były czytelne tabliczki z aktualnymi rozkładami jazdy autobusów. Rozkłady te umieszczone były na wysokości do 1,5 m, co w ocenie osoby niepełnosprawnej poruszającej się na

⁴ Umowa nr 522/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r.

⁵ W roku 2013 wpłynęły 34 skargi, w 2014 r. wpłynęło 20 skarg, w okresie I półrocza 2015 r. wpłynęło sześć skarg.

wózku inwalidzkim⁶, w znacznym stopniu utrudniało swobodne korzystanie z nich (odczytanie zapisów).

[Dowody: akta kontroli str. 82-86 oraz 87]

1.5. Konsorcjum wywiązało się z obowiązku⁷ umieszczenia we wszystkich użytkowanych autobusach wyciągu z regulaminu przewozów osób w publicznym transporcie zbiorowym. Informacje te zostały umieszczone w każdym autobusie w widocznym miejscu dostępnym dla pasażerów.

[Dowód: akta kontroli str. 10-52]

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Na stronie internetowej Konsorcjum nie był umieszczony wyciąg z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym. Brak było także wyciągu z regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Powyższe było niezgodne z postanowieniami art. 25 ust. 1 wyżej powołanego rozporządzenia, w którym postanowiono, iż pasażerowie muszą otrzymywać odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw uchwalonych na mocy tego rozporządzenia najpóźniej w momencie odjazdu. W przedmiotowej sprawie kierownik ds. technicznych wskazał, iż nie były mu znane, wynikające z rozporządzenia, obowiązki w zakresie upowszechniania jego treści do wiadomości pasażerów. W dniu 10 listopada 2015 r. przedmiotowe rozporządzenie umieszczone zostało na stronie internetowej ŚKA.

[Dowód: akta kontroli str. 10-52 oraz 88-89]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w obszarze zorganizowania publicznego transportu zbiorowego uwzględniającego potrzeby osób niepełnosprawnych. Ocenę tę potwierdza również brak skarg w przedmiocie utrudnionego dostępu osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

W dniu rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych Konsorcjum dysponowało 50 autobusami, w tym 30 własnymi⁸ i 20 autobusami przekazanymi do bezpłatnego użytkowania przez Gminę Wałbrzych⁹. Zgodnie z postanowieniami umowy w sprawie świadczenia usług przewozowych, przekazane przez Gminę Wałbrzych autobusy wykorzystywane były do świadczenia takich usług na liniach komunikacyjnych miejskich na terenie Wałbrzycha oraz na liniach komunikacyjnych miejskich łączących Wałbrzych i Szczawno Zdrój.

Obowiązującym, w badanym okresie, dokumentem regulującym dostępność publicznego transportu drogowego w Wałbrzychu, w tym określającym standardy uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych, był „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu drogowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju”

⁶ Powołanej, jako specjalista na podstawie ustawy o NIK.

⁷ Wynikającego z postanowień § 4 ust. 5 pkt d umowy w sprawie świadczenia usług przewozowych.

⁸ Konsorcjum posiadało dziewięć autobusów wyprodukowanych w 2001 r., sześć autobusów wyprodukowanych w 2006 r., sześć autobusów wyprodukowanych w 2007 r., sześć autobusów wyprodukowanych w 2008 r. i trzy autobusy wyprodukowane w 2009 r.

⁹ Miasto Wałbrzych przekazało 17 autobusów marki Solaris Urbino-12 i trzy autobusy marki Solaris Urbino-18. Wszystkie przekazane autobusy wyprodukowane zostały w 2012 r.

(dalej: *Plan transportu*)¹⁰, przyjęty Uchwałą Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 10 lipca 2012 r.¹¹ i uchwałą Rady Miejskiej Szczawna-Zdroju, z dnia 20 sierpnia 2012 r.¹² W *Planie transportowym* wskazano m.in. „pożądany standard usług przewozowych, w tym (1) wymianę taboru komunikacji miejskiej na pojazdy niskopodłogowe, (2) stosowanie pochylni oraz usuwanie przeszkód na drogach dojść pomiędzy źródłami i celami podróży a przystankami komunikacji miejskiej; (3) stosowanie innych usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego. Oprócz niskiej podłogi w pojazdach postulowano inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego, w tym: czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku; specjalne miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych; automaty biletowe zlokalizowane blisko miejsc dla osób niepełnosprawnych.

[Dowód: akta kontroli str. 90-96]

W § 4 ust. 1 umowy w sprawie świadczenia usług przewozowych, Konsorcjum zobowiązane zostało do wprowadzenia, w okresie do 121 dni od dnia zawarcia przedmiotowej umowy, w miejsce dotychczas użytkowanych autobusów, autobusów odpowiadających parametrami autobusom użyczonym Konsorcjum przez Gminę Wałbrzych. W wyznaczonym terminie, tj. do dnia 30 kwietnia 2013 r. dokonano zakupu 32 autobusów, natomiast w 2014 r. zakupiono trzy autobusy i w okresie I półrocza 2015 r. zakupiono jeden autobus. Zakupu autobusów dokonano zgodnie z wymogami specyfikacji istotnych warunków zamówienia opracowanej dla potrzeb zamówienia publicznego ogłoszonego przez Gminę Wałbrzych na świadczenie usług przewozowych. Autobusy przeznaczone do realizacji usług przewozowych miały spełniać wymagania powszechnie obowiązujących przepisów w sprawie dopuszczenia autobusu do ruchu¹³. Wymogi dotyczące autobusów, do wykonywania usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, określały zapisy przedmiotowego paragrafu 4, jak i załącznika nr 3 do umowy. Jako dodatkowe parametry, które musiały spełniać autobusy wskazano: „przewóz osób niepełnosprawnych – pojazdy wyposażone w m.in. 1 stanowisko”. Według stanu na dzień 30 października 2015 r. Konsorcjum użytkowało ogółem 56 autobusów niskopodłogowych¹⁴, którymi świadczyło usługi przewozowe. Wszystkie użytkowane autobusy dostosowane były do przewozu osób niepełnosprawnych, a ich liczba zapewniała prawidłową obsługę podróżnych.

[Dowód: akta kontroli str. 10-52 oraz 97-99 i 100-101]

Kontrolujący przy udziale osoby niepełnosprawnej, poruszającej się na wózku inwalidzkim, dokonali oględzin trzech typów autobusów¹⁵ użytkowanych przez Konsorcjum do świadczenia usług przewozowych. Oględziny wykazały, że wszystkie użytkowane autobusy były dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, w tym jednej osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Autobusy wyposażone były w pochylnię umożliwiającą osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim wjazd do autobusu i wyjazd z autobusu. Wewnątrz autobusów wyznaczone było miejsce przeznaczone do podróżowania dla osoby na wózku inwalidzkim, które było

¹⁰ Plan wykonany przez Zespół autorski „TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J.

¹¹ Nr XXXVI/283/2012 - Dz. Urz. Województwa Dolnośląskiego z dnia 14 sierpnia 2012 r., poz. 2879.

¹² Nr XXI/41/21/ - Dz. Urz. Województwa Dolnośląskiego z dnia 5 września 2012 r., poz. 3067.

¹³ Na dzień sporządzenia SIWZ określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm.).

¹⁴ Konsorcjum użytkowało 45 autobusów marki Solaris Urbino 12, osiem autobusów marki Solaris Urbino 18 i trzy autobusy marki Solaris Urbino 8X

¹⁵ Oględzinom poddano autobusy marki Solaris Urbino 12, Solaris Urbino 18 i Solaris Urbino 8X.

wyposażone w poręcze, oparcie oraz pas bezpieczeństwa. Na zewnątrz autobusu (przy wejściu wyposażonym w pochylnię) oraz wewnątrz autobusu (w strefie przeznaczonej do podróżowania osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim) zamontowane były przyciski służące do komunikacji osoby poruszającej się na wózku z kierowcą. Wnętrza autobusów posiadały podłogi wyłożone materiałem przeciwpoślizgowym. W autobusach, w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca przeznaczonego do podróżowania osoby na wózku inwalidzkim, zapewniona została przestrzeń umożliwiająca postawienie co najmniej jednego rozłożonego wózka dziecięcego lub spacerowego. Przestrzeń ta została wyposażona w przycisk umożliwiający pasażerowi z wózkiem dziecięcym żądanie zatrzymania się pojazdu na następnym przystanku. Powyższe przyciski oznaczone zostały odpowiednimi piktogramami. Stosownymi piktogramami zostały także oznaczone miejsca przeznaczone do podróżowania osób na wózkach inwalidzkich i osób z dziećmi w wózkach. Miejsca te zostały wyposażone w poręcze zamontowane na ścianie oraz na przegrodzie wewnętrznej autobusu, co pozwalało osobie towarzyszącej łatwo się ich uchwycić. Wszystkie autobusy wyposażone były w sprawny system informacji wizualnej we wszystkich użytkowanych autobusach, ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym oraz sprawny system informacji dźwiękowej we wszystkich użytkowanych autobusach, pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom ociemniałym i niedowidzącym.

[Dowód: akta kontroli str. 102-108 oraz 109-115 i 116-119]

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w obszarze dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dowodzi tego osiągnięcie wskaźnika 100% autobusów niskopodłogowych użytkowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Wałbrzycha i ich wyposażenie, ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym do korzystania z transportu zbiorowego, co wypełniało standardy określone Planem transportu.

3. Zapewnienie przeszkolenia pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu
faktycznego

W warunkach dotyczących norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego (§ 4), zawartych w umowach na świadczenie usług operatora na linie nr 4 i nr 8 ZDKiUM, jako organizator transportu zbiorowego w Wałbrzychu, zobowiązał operatora m. in. do udzielania przez kierowców, w razie potrzeby, pomocy osobom niepełnosprawnym (w tym na wózkach inwalidzkich) przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu.

Szkolenie uświadamiające w zakresie niepełnosprawności o jakim mowa w art. 16 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004¹⁶, przeszło ogółem 85 kierowców¹⁷, w tym 64 dwukrotnie. Zakres tego szkolenia, był zgodny z załącznikiem II lit. a) powyższego rozporządzenia i obejmował:

- odpowiednią wiedzę o pasażerach z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi (słuchu i wzroku), ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiednie reagowanie na takie osoby, w tym umiejętność rozróżniania możliwości osób,

¹⁶ Dz. U. UE L 55 z 28 lutego 2011 r.

¹⁷ Według stanu na 30 czerwca 2015 r. zatrudnionych było 140 kierowców.

- których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone,
- bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne,
 - reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach,
 - 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 - wszyscy kierowcy i kontrolerzy biletów oraz sprzedawcy biletów,
 - ostrożne obsługiwanie, w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń, wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu służącego do poruszania się.

W dniu 8 września 2014 r. w siedzibie ŚKA odbyło się szkolenie kierowców ŚKA (wspólnie z konduktorami ZDKiUM), w zakresie dostosowania usług transportowych w Wałbrzychu do potrzeb osób niepełnosprawnych, pn. *Transport bez barier*, z udziałem wiceprezydenta Miasta Wałbrzycha, Prezesa Zarządu ŚKA i kierownika ds. technicznych ŚKA, specjalisty ds. komunikacji ZDKiUM, a przede wszystkim pełnomocnika Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych oraz osoby niepełnosprawnej na wózku. Podczas szkolenia zarówno kierowcy ŚKA, jak i konduktorzy ZDKiUM wymienili się z osobami niepełnosprawnymi uwagami dotyczącymi podjazdu autobusami pod krawężniki zatok autobusowych. Poruszono również kwestię komunikacji pomiędzy kierowcą autobusu, kontrolerami i osobą niepełnosprawną, co w znacznym stopniu powinno usprawnić korzystanie z urządzeń wspomagających wsiadanie i wysiadanie oraz przebywanie w autobusie osób niepełnosprawnych. Zwrócono szczególną uwagę na aspekt psychologiczny zachowania się kierowców i konduktorów w stosunku do pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej a w szczególności osób niepełnosprawnych.

[Dowód: akta kontroli str. 120-128]

Praktyczne szkolenie kierowców z zakresu korzystania z urządzeń przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych, odbyły się także 9 stycznia 2014 r. i 9 stycznia 2015 r. W pierwszym wzięło udział 67 kierowców, a w drugim 81, co stanowiło odpowiednio 50% i 58,3% stanu kierowców w danym roku. Według stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. z pośród 140 zatrudnionych kierowców, 55 (tj. 39,3%) nie brało udziału w żadnym szkoleniu na temat niepełnosprawności.

[Dowód: akta kontroli str. 129-147]

W przedmiotowej sprawie kierownik ds. technicznych wyjaśnił, iż już w pierwszym dniu pracy kierowcy byli zapoznawani z zasadami korzystania z urządzeń przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych zamontowanych w autobusach i pomocy, jaką winni udzielać osobom niepełnosprawnym, w tym poruszającym się na wózkach inwalidzkich. W związku z tym, iż wszystkie użytkowane do świadczenia usług przewozowych autobusy dostosowane są do przewozu osób niepełnosprawnych to wszyscy kierowcy zostali przeszkoleni w tym zakresie w ramach indywidualnych szkoleń.

[Dowód: akta kontroli str. 88-89]

W dniu 5 listopada 2015 r. kontrolujący wspólnie z osobą poruszającą się na wózku inwalidzkim dokonali kontrolnego przejazdu wybranymi losowo liniami komunikacji miejskiej¹⁸, w trakcie którego sprawdzono działania kierowców w zakresie obsługi pasażerów poruszających się na wózkach inwalidzkich. Badaniami objęto

¹⁸ Badania na liniach nr: „18”, „8”, „9”, „2”, „A”, „C”.

zachowanie kierowców na dziesięciu przystankach autobusowych¹⁹. Ustalono, iż kierowcy autobusów, po uzyskaniu sygnału nadanego przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim przez przyciśnięcie odpowiedniego przycisku przy drzwiach wejściowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych, obniżali autobus wychodzili z autobusu i ręcznie rozkładali pochylnię umożliwiającą wjazd osobie niepełnosprawnej do wnętrza autobusu. Pomagali tej osobie wjechać do autobusu, a następnie ustawiali wózek w wyznaczonym miejscu i zapinali pas bezpieczeństwa. W trakcie tych czynności prosili pasażera podróżującego na wózku o podanie przystanku, na którym zamierzał on wysiąść. Po zakończeniu czynności związanych z zaparkowaniem wózka, kierowca składał pochylnię, wchodził do kabiny autobusu, podnosił autobus i odjeżdżał z przystanku. Przed dojazdem do przystanku docelowego, pasażer naciskał przycisk sygnalizujący kierowcy zamiar wysiadania. Po zatrzymaniu się na przystanku kierowca obniżał autobus, wychodził z kabiny i rozkładał ręcznie pochylnię. Następnie podchodził do pasażera i proponował swoją pomoc przy wyjeździe z autobusu. Po wydostaniu się osoby podróżującej na wózku z autobusu, składał pochylnię, podnosił autobus i odjeżdżał z przystanku.

[Dowód: akta kontroli str. 148-156 oraz 157]

Uwagi dotyczące badanej działalności

Szkolenie uświadamiające w zakresie niepełnosprawności, o jakim mowa w art. 16 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004²⁰, które przeszło ogółem 85 kierowców²¹, w tym 64 dwukrotnie, nie obejmowało wiedzy na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym zadania i potrzeby psa przewodnika.

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na tym, że według stanu na 30 czerwca 2015 r. 55 zatrudnionych w Konsorcjum kierowców (tj. 39,3%) nie zostało przeszkolonych na temat niepełnosprawności w zakresie praktycznej (bezpośredniej) pomocy osobie niepełnosprawnej poruszającej się na wózku inwalidzkim. Powyższe było niezgodne z postanowieniami art. 16 ust. 1 pkt b wyżej cytowanego rozporządzenia, który stanowi, iż personel, który bezpośrednio zajmuje się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżami, przeszedł szkolenie lub instruktaż opisany w załączniku II część a) tego rozporządzenia.

[Dowód: akta kontroli str. 130-135 oraz 136-141 i 142-147]

W przedmiotowej sprawie kierownik ds. technicznych wyjaśnił, iż rozpoczynający w Konsorcjum prace kierowcy są już w pierwszym dniu swojej pracy zapoznawani z obowiązkami wobec osób niepełnosprawnych podróżujących autobusami komunikacji miejskiej. Szkolenie w powyższej sprawie połączone z szkoleniem uświadamiającym na temat niepełnosprawności zostanie przeprowadzone w styczniu 2016 r.

[Dowód: akta kontroli str. 119]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w obszarze zapewnienia przeszkolenia w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym. Ocenę tę potwierdzają

¹⁹ Badania przeprowadzono na przystankach przy: ul. Uczniowskiej Urząd Skarbowy, ul. Wrocławskiej – Uczniowskiej, ul. Wrocławskiej – Palmiarnia, ul. Sokołowskiego – Szpital, ul. Armii Krajowej – Dworzec Miasto, ul. Wysockiego – Pl. Grunwaldzki, ul. Nowy Świat, ul. 1 Maja – ZUS, pl. Na Rozdrożu, ul. B. Chrobrego – Pl. Grunwaldzki.

²⁰ Dz. U. UE L 55 z dnia 28 lutego 2011 r.

²¹ Według stanu na 30 czerwca 2015 r. zatrudnionych było 140 kierowców.

przeprowadzone w toku kontroli oględziny sprawdzające zachowanie się kierowców i udzielana przez nich pomoc osobom niepełnosprawnym.

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 o NIK*, wnosi o: *poszerzenie współpracy z Pełnomocnikiem Prezydenta Wałbrzycha ds. Osób Niepełnosprawnych, celem objęcia wszystkich kierowców praktycznym szkoleniem z zakresu pomocy osobom niepełnosprawnym, obejmującym także wiedzę na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym jego zadań i potrzeb.*

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika 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 we Wrocławiu.

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 21 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.

Wrocław, dnia 27 listopada 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

Kontroler:

Lech Kowalczyk
Doradca ekonomiczny


podpis

Dyrektor

DYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
we Wrocławiu

z up.


Ziemowit Florjankowski
Wice Dyrektor

