



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.014.03/2015
P/15/069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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 w Bydgoszczy
Kontrolerzy	Andrzej Maciejski – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96919 z dnia 16 września 2015 r. Andrzej Grzymysławski – starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96930 z dnia 28 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Włocławku Sp. z o.o., 87-800 Włocławek, ul. Rysia 3 ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marek Krygier – Prezes Zarządu Spółki, do 17 lutego 2015 r. Andrzej Stasiak – Prezes Zarządu Spółki, od 25 lutego 2015 r. ² (dowód: akta kontroli str. 5-16)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

W latach 2013-2015 (I półrocze)⁴ Spółka realizowała zadania operatora publicznego transportu zbiorowego w sposób zapewniający dostępność tego transportu dla osób niepełnosprawnych ruchowo, stopniowo zwiększając jego dostosowanie dla osób niepełnosprawnych sensorycznie.

W szczególności:

- zapewniono możliwość realizacji wszystkich przewozów na obsługiwanych przez siebie liniach komunikacyjnych z wykorzystaniem autobusów niskopodłogowych, m.in. poprzez nabywanie w latach 2013-2015 (I półrocze) wyłącznie takich pojazdów;
- wyposażono udostępniane przez Gminę Miasto Włocławek⁵ przystanki w czytelne tabliczki z aktualnymi rozkładami jazdy oraz publikowano informacje dotyczące tych rozkładów na stronach internetowych Spółki, stosownie do postanowień zawartych z organizatorem umów⁶.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

¹ Dalej: „Spółka” lub „operator”.

² W okresie od 18 do 24 lutego 2015 r. Spółkę reprezentowało dwoje prokurentów łącznie: Krystyna Urbaniak i Piotr Urbaczewski.

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

⁴ Tj. w okresie objętym kontrolą.

⁵ Dalej: „Miasto” lub „organizator”.

⁶ Tj.: umowy Nr GKS7234.1.2011 z 30 września 2011 r. w sprawie świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora publicznego transportu zbiorowego jako podmiotu wewnętrznego (ze zm.) - dalej: „umowa transportowa z 2011 r.”; umowy Nr GM.GK.7243.29.2015 z 15 maja 2015 r. pomiędzy Miastem a Spółką w przedmiocie realizacji usług przewozowych - dalej: „umowa transportowa z 2015 r.” oraz umowy Nr GKS.PTZ.7240.4.1/2011 z 25 listopada 2011 r. pomiędzy Miastem a Spółką w przedmiocie korzystania z przystanków przy realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach wykonywania publicznego transportu zbiorowego - dalej: „umowa dotycząca przystanków”.

- nieokreślenia w opracowywanych przez operatora rozkładach jazdy oznaczeń, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy⁷, tj. oznaczeń linii komunikacyjnych, na których wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednich oznaczeń poszczególnych kursów⁸;
- nie przeszkolenia części personelu w zakresie uświadomienia im problemów osób niepełnosprawnych oraz wszystkich pracowników zajmujących się bezpośrednio podróżnymi w zakresie dotyczącym certyfikowanego psa-przewodnika.

NIK zwraca ponadto uwagę na niezamieszczenie przez operatora w Internecie informacji o prawach pasażerów, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004⁹.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w sposób niedyskryminujący osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

1.1. Stosownie do postanowień umów transportowych z 2011 i 2015 r., do obowiązków operatora należało m.in.:

- świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Włocławek oraz sąsiednich gmin, z którymi organizator zawarł porozumienia w tym zakresie,
- opracowywanie projektów rozkładów jazdy na liniach komunikacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz przedstawianie ich organizatorowi do zatwierdzenia,
- umieszczanie na przystankach tabliczek z rozkładami jazdy oraz ich aktualizowanie,
- prowadzenie strony internetowej zawierającej informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, w tym informacje o aktualnych rozkładach jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 54-101)

W opracowanych przez operatora i zatwierdzonych przez organizatora rozkładach jazdy, obowiązujących każdego 1 stycznia 2013 r., 2014 r. i 2015 r. oraz 30 czerwca 2015 r. nie było określonych oznaczeń linii komunikacyjnych, na których wszystkie kursy są wykonywane autobusami niskopodłogowymi, albo odpowiednich oznaczeń poszczególnych kursów¹⁰.

Na podstawie dokumentacji dotyczącej uruchomień pojazdów w wybrane dni robocze każdego stycznia 2013 r., 2014 r. i 2015 r. oraz czerwca 2015 r. stwierdzono, że maksymalna liczba wszystkich autobusów ekspediovanych na wszystkich liniach wynosiła w tych dniach odpowiednio: 51, 47, 45 i 48. W powyższych okresach operator posiadał: 51, 52, 52 i 55 autobusów

⁷ Dz. U. z 2012 r., poz. 451, dalej: „rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy”.

⁸ Tj. oznaczeń linii lub kursów obsługiwanych z wykorzystaniem autobusów niskopodłogowych.

⁹ Dz. Urz. UE. L. z 2011 r. Nr 55, str. 1; dalej: „rozporządzenie dotyczące praw pasażerów”.

¹⁰ Zagadnienie to przedstawiono szerzej w części wystąpienia pokontrolnego dotyczącej stwierdzonych nieprawidłowości.

przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Zapewniało to możliwość wykonywania przez Spółkę przewozów na wszystkich obsługiwanych liniach z wykorzystaniem wyłącznie tych pojazdów, przy współczynniku wykorzystania taboru wynoszącym w latach 2013-2015 (I półrocze) odpowiednio 72,45%, 81,32% i 82,62%.

Ogłędziny sześciu autobusów, przeprowadzone w trakcie kursów w godzinach szczytu komunikacyjnego na sześciu liniach o podstawowym znaczeniu, wykazały że każdy z tych kursów był wykonywany pojazdami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Liczba przewożonych pasażerów nie utrudniała osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim, która brała udział w tych ogłędzinach, swobodnego wsiadania, zajęcia miejsca i wysiadania z autobusu. W czynnościach tych pomagali każdorazowo kierowcy autobusów.

(dowód: akta kontroli str. 102-138, 143-149)

Objęte ogłędzinami 20 przystanków komunikacyjnych, udostępnianych przez Miasto operatorowi¹¹, było wyposażonych w tabliczki z oznaczeniem numeru linii komunikacyjnej i aktualnym rozkładem jazdy dla tej linii. Tabliczki rozkładowe umieszczone na słupkach znaków informacyjnych D-15 oraz w części gablot były czytelne dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim z odległości, na jaką wózek pozwalał zbliżyć się do tych tabliczek. W przypadku dwóch przystanków, oznaczonych jako: ul. Okrzei – ul. Cicha oraz ul. Okrzei (PKO/BP), czytelność części tabliczek była ograniczona ze względu na wysokość, na jakiej zamontowane były gabloty z rozkładami jazdy¹². Za wyposażenie przystanków, w tym umiejscowienie gablot, odpowiadał organizator¹³.

(dowód: akta kontroli str. 150-160)

Aktualne rozkłady jazdy były zamieszczone na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej i stronie internetowej Spółki¹⁴.

(dowód: akta kontroli str. 139)

1.2. W latach 2013-2015 (I półrocze) do operatora wpłynęła jedna pisemna skarga związana z dostępnością jego usług dla osób niepełnosprawnych. Dotyczyła ona nieudzielenia przez kierowcę autobusu pomocy osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim przy wsiadaniu do pojazdu. W wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego skargę uznano za zasadną, zaś kierowcę upomniano co do rzetelnego i zgodnego z regulaminem pracy wykonywania obowiązków służbowych.

(dowód: akta kontroli str. 37-40, 50)

W wyniku przekazania organizatorowi informacji związanych ze skargami i wnioskami pasażerów zgłaszanymi przy pomocy poczty elektronicznej¹⁵ w dwóch przypadkach nastąpiły korzystne dla osób niepełnosprawnych zmiany przepisów regulujących sposób korzystania z komunikacji miejskiej na terenie Włocławka. Zmiany te dotyczyły uwzględnienia uprawnień niepełnosprawnych uczniów

¹¹ Ogłędzinami objęto 20 przystanków, w tym siedem przebudowanych przez organizatora w latach 2013-2015 (I połowa), zlokalizowanych w ciągu ulic: Fryderyka Chopina, Stefana Okrzei i Toruńskiej.

¹² Dotyczyło to tabliczek umieszczonych w górnej części gablot na wysokości od ok. 1,6 m od powierzchni chodnika wwyż.

¹³ Z § 5 umowy transportowej z 2011 r. oraz § 6 ust. 1 umowy transportowej z 2015 r. wynikało, że udostępniane operatorowi przystanki komunikacyjne niezbędne do realizacji przewozów były zarządzane przez Miasto. Zgodnie z § 5 pkt 2 umowy dotyczącej przystanków, operator był zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych, na słupku pod znakiem D-15 lub na wiacie przystankowej. Jednocześnie nie miał on możliwości ustawiania dodatkowych słupków, wiat lub innych urządzeń poza już istniejącymi, w celu rozwieszania rozkładów jazdy lub innych informacji (§ 5 pkt 5).

¹⁴ Tj. stronach o adresach odpowiednio: www.bipmpk.g4.pl (dalej: „strona BIP”) oraz www.mpk.com.pl (dalej: „strona internetowa”), według ich stanu w dniu 5 października 2015 r.

¹⁵ Co najmniej 39 spraw w 2013 r. oraz co najmniej 22 sprawy w 2014 r.

do bezpłatnych przejazdów¹⁶ oraz zezwolenia na przewóz wózków inwalidzkich z napędem elektrycznym¹⁷.

(dowód: akta kontroli str. 37-52)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w powyższym zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy, w rozkładzie jazdy określa się oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów.

Stosownie do postanowień § 2 ust. 1 pkt 1.17. umowy transportowej z 2011 r. oraz § 2 ust. 2.1. pkt 3 umowy transportowej z 2015 r., operator był zobowiązany do umieszczania na przystankach danej linii komunikacyjnej rozkładów jazdy, opracowywanych i uaktualnianych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W opracowywanych przez operatora rozkładach jazdy¹⁸ brak było odpowiednich oznaczeń linii komunikacyjnych, na których wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, względnie – odpowiedniego oznaczenia poszczególnych kursów. W wyniku tego, osoby niepełnosprawne nie dysponowały informacjami o dostępności dla nich usług przewozu na danej linii lub danym kursie.

(dowód: akta kontroli str. 102-139)

Prezes Zarządu Spółki podał w swoich wyjaśnieniach, że od 2013 r. Spółka dysponuje taką ilością autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, która umożliwia obsługę wszystkich kursów z wykorzystaniem wyłącznie tych pojazdów. Kursy autobusów wysokopodłogowych stanowiły wyjątki, spowodowane awariami lub innymi, trudnymi do przewidzenia zdarzeniami. W związku z tym zaprzestano oznaczania w rozkładach jazdy linii i kursów obsługiwanych przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W ocenie NIK fakt, że operator zapewnia wykonywanie wszystkich kursów na danej linii środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, nie zwalnia go ze wskazania takiej informacji w rozkładzie jazdy, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy. Istotne jest bowiem, aby pasażerowie o szczególnych potrzebach transportowych, także ci korzystający z miejskiego transportu zbiorowego we Włocławku sporadycznie lub jednorazowo, mieli dostęp do ww. informacji.

(dowód: akta kontroli str. 140-149)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zgodnie z art. 25 ust. 1 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów, przewoźnicy w ramach swoich zakresów kompetencji zapewniają, aby pasażerowie otrzymywali odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw w zakresie wskazanym tym

¹⁶ Wynikających z art. 17 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 ze zm.).

¹⁷ Zmian dokonano, odpowiednio: uchwałą Nr XLII/52/2014 Rady Miasta Włocławek z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie uprawnień pasażerów do ulg i zwolnień w opłatach za przewóz w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej w granicach administracyjnych miasta Włocławek wykonywanym przez Operatora – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o. we Włocławku oraz uchwałą Nr XLV/99/2014 Rady Miasta Włocławek z dnia 27 października 2014 r. zmieniającą uchwałę w sprawie określenia Regulaminu przewozu osób i bagażu środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Włocławek.

¹⁸ Tj. w rozkładach jazdy obowiązujących każdego 1 stycznia 2013 r., 2014 r. i 2015 r. oraz 30 czerwca 2015 r., a także w rozkładach zamieszczonych na stronie internetowej Spółki, według stanu na dzień 5 października 2015 r. oraz na objętych ogólnymi 20 przystankach.

rozporządzeniem najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje te mogą być dostarczane w Internecie. Izba zwraca uwagę, iż na stronie BIP oraz na stronie internetowej Spółki¹⁹ nie było informacji o prawach pasażerów, odpowiadających treścią co najmniej streszczeniu, o którym mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów przygotowanego przez Komisję Europejską we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej i im udostępnionego (w serwisie eur-lex.europa.eu).

(dowód: akta kontroli str. 139)

Prezes Zarządu Spółki podał w swoich wyjaśnieniach, że wynikało to z przeoczenia, a rozporządzenie dotyczące praw pasażerów zamieszczono na stronie BIP i stronie internetowej Spółki w dniu 7 października 2015 r. Podał jednocześnie, że informacje dotyczące praw pasażerów były zawarte w Regulaminie przewozu osób i bagażu środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Włocławek²⁰, opublikowanym na stronie BIP oraz na stronie internetowej Spółki.

W ocenie NIK postanowienia powyższego regulaminu nie odpowiadają treścią streszczeniu, o którym mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów. Ze streszczenia wynika m.in., że na trasach o długości mniejszej niż 250 km przewiduje się w szczególności: niedyskryminowanie ze względu na obywatelstwo odnośnie do cen i warunków umownych, traktowanie osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej w sposób niedyskryminujący, a także odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie sprzętu służącego do poruszania się w razie wypadku, minimalne zasady przekazywania informacji dotyczących podróży dla wszystkich pasażerów przed podróżą i w jej trakcie, a także informacje ogólne dotyczące ich praw dostępne na terminalach i w Internecie oraz mechanizm rozpatrywania skarg dostępny dla wszystkich pasażerów. Tymczasem jedynym postanowieniem wspomnianego regulaminu przewozu, dotyczącym osób niepełnosprawnych, w tym – transportu wózków inwalidzkich, był § 5 tego regulaminu²¹.

W związku z powyższym do 7 października 2015 r. pasażerowie MPK nie mieli możliwości zapoznania się na stronach internetowych Spółki z informacjami o przysługujących im prawach w zakresie określonym w powyższym rozporządzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 140-142)

Ocena cząstkowa

W okresie objętym kontrolą operator zapewnił funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w sposób niedyskryminujący osoby niepełnosprawne, głównie poprzez umożliwienie realizacji przewozów wyłącznie autobusami dostosowanymi do potrzeb tych osób. Ponadto, stosownie do postanowień umów transportowych z 2011 i 2015 r., operator umieszczał na przystankach aktualne rozkłady jazdy i udostępniał informacje dotyczące tych rozkładów na swoich stronach internetowych. Jako nieprawidłowe Izba ocenia nieokreślenie w opracowywanych przez Spółkę rozkładach jazdy oznaczeń wskazujących na wykonywanie kursów autobusami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych.

¹⁹ Według stanu w dniu 5 października 2015 r.

²⁰ Przyjętym uchwałą Nr XLIII/67/2014 Rady Miasta Włocławek z dnia 27 czerwca 2014 r. (ze zm.).

²¹ Operator podejmuje działania ułatwiające pasażerom, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych (ust. 1). Wózki inwalidzkie, z wyjątkiem akumulatorowych (samojezdnych) można przewozić w każdym pojeździe, w miejscu oznaczonym odpowiednim symbolem. (ust. 2).

2. Zapewnienie pojazdów komunikacji miejskiej dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

2.1. W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Włocławek”²² oraz w umowach transportowych z 2011 r. i 2015 r. nie określono wymogów niezbędnych do uznania pojazdów operatora za dostosowane do transportu osób niepełnosprawnych, jak również wymogów dotyczących ilości takich pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym. W załączniku do umowy transportowej z 2011 r. stanowiącym wykaz autobusów operatora według stanu na 30 września 2011 r. określono, że 41 z 73 wykazanych tam pojazdów stanowiły pojazdy o całkowicie lub częściowo obniżonej podłodze.

(dowód: akta kontroli str. 54-101)

Według stanu na 1 stycznia 2013 r., 2014 r. i 2015 r. oraz 30 czerwca 2015 r., liczba posiadanych przez operatora autobusów wynosiła odpowiednio: 65, 61, 58 i 61. Liczba autobusów niskopodłogowych rosła, wynosząc w poszczególnych latach odpowiednio: 47 (72,31%), 50 (81,97%), 50 (86,21%) i 53 (86,89%). Ponadto operator posiadał cztery autobusy niskowejściowe na początku 2013 r., jednak w kolejnych latach liczba tych autobusów zmniejszyła się do dwóch. Wszystkie użytkowane przez operatora autobusy były wyposażone w świecące zewnętrzne tablice informacyjne. Część autobusów niskopodłogowych posiadała ponadto:

- nagłośnienie zewnętrzne, w poszczególnych latach odpowiednio: 6 (9,23%), 9 (14,75%), 9 (15,52%) i 12 (19,67%) pojazdów,
- system nagłośnienia wewnętrznego, w poszczególnych latach odpowiednio: 21 (32,31%), 24 (39,34%), 24 (41,38%) i 27 (44,26%) pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 161-163)

2.2. W okresie objętym kontrolą Spółka nabyła sześć autobusów²³. W zamówieniach publicznych na dostawę tych pojazdów operator zawarł wymóg ich dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych, w tym wyposażenia w m.in.: niską podłogę bez progów oraz stopni wejściowych we wszystkich drzwiach, pokrytą wykładziną przeciwpoślizgową, system przykłąku, rampę najazdową i stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich wraz z przyciskiem do komunikacji z kierowcą, wydzielone miejsce do przewozu wózków dziecięcych lub inwalidzkich w rejonie drugich (środkowych) drzwi, świecące zewnętrzne tablice informacyjne oraz wewnętrzny system wizualny i nagłośnienia pojazdu.

Objęte oględzinami autobusy²⁴ posiadały ww. elementy wyposażenia, a ponadto:

- poręcze i uchwyty oraz przyciski do komunikacji z kierowcą w przestrzeni dla wózka inwalidzkiego i wózka dziecięcego, dostępne dla osób korzystających z tych udogodnień;
- przestrzeń w obrębie siedzeń poza ciągiem komunikacyjnym, umożliwiającą przewóz psa-przewodnika;
- nagłośnienie zewnętrzne pojazdu, informujące o numerze pojazdu i kierunku kursu;
- oświetlenie zewnętrzne nad drzwiami pojazdu;

²² Załącznik do uchwały nr XXXVIII/144/2013 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 grudnia 2013 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Włocławek” (Dz. Urz. Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 2014 r., poz. 319).

²³ Tj.: trzy autobusy niskopodłogowe klasy MIDI w 2013 r. oraz trzy autobusy niskopodłogowe (o napędzie hybrydowym) klasy MAXI w I połowie 2015 r.

²⁴ Oględzinami objęto po jednym egzemplarzu z każdego typu autobusów nabytych przez Spółkę w latach 2013-2015 (I półrocze).

- oznakowanie krawędzi podłogi w kontrastowym kolorze żółtym.

(dowód: akta kontroli str. 170-330)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w powyższym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

W latach 2013-2015 (I półrocze) Operator zapewnił osobom niepełnosprawnym ruchowo dostępność do realizowanych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym.

3. Szkolenie pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu
faktycznego

W badanym okresie w Spółce bezpośrednio podróżnymi lub kwestiami związanymi z nimi zajmowało się od 120 do 126 pracowników²⁵. Spośród tych osób szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności odbyło od 113 do 115 pracowników²⁶ (od 90,4% do 94,2%). Szkolenia prowadził pracownik działu BHP prezentując film szkoleniowy „Obsługa pasażerów w komunikacji miejskiej” i prowadząc dyskusję na temat pomocy osobom niepełnosprawnym.

(dowód: akta kontroli str. 333-337)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w powyższym zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Zakres szkolenia uświadamiającego na temat niepełnosprawności, które przeprowadzono wśród kierowców Operatora, nie obejmował wiedzy na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym jego zadań i potrzeb, do czego zobowiązywała treść załącznika II do rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów (część a, tiret trzeci). Ponadto nie przeszkolono części kierowców i sprzedawców biletów komunikacyjnych w zakresie uświadomienia na temat niepełnosprawności. Obowiązek takiego szkolenia wynikał z art. 16 ust. 1 lit. b w zw. z art. 2 ust. 2 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 333-337)

Z wyjaśnień Prezesa Zarządu Spółki wynikało, że nieprzeszkolenie części kierowców i wszystkich sprzedawców biletów do czasu kontroli NIK wynikało z organizacji pracy i programu szkoleń tej grupy pracowników. Zostaną oni przeszkoleni na przełomie października i listopada 2015 r.²⁷. Zakres wiedzy na temat certyfikowanego psa przewodnika w poszerzonej formie ma zostać włączony do programu szkolenia okresowego pracowników mających bezpośredni kontakt z podróżnymi w I kwartale 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 338-342)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność Spółki w skontrolowanym zakresie.

²⁵ Na 31 grudnia 2013 r. – 117 kierowców i 3 sprzedawców biletów, na 31 grudnia 2014 r. – 122 kierowców i 3 sprzedawców biletów, na 30 czerwca 2015 r. – 123 kierowców i 3 sprzedawców biletów.

²⁶ Według stanu na 31 grudnia 2013 r. – 113 kierowców, na 31 grudnia 2014 r. – 113 kierowców, na 30 czerwca 2015 r. – 115 kierowców.

²⁷ Do 6 listopada 2015 r. szkolenie takie nie zostało przeprowadzone.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸, wnosi o:

1. określanie w rozkładach jazdy oznaczeń linii komunikacyjnych, na których kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednich oznaczeń poszczególnych kursów;
2. zapewnienie przeszkolenia wszystkich pracowników Spółki zajmujących się bezpośrednio podróżnymi lub kwestiami związanymi z nimi w zakresie potrzeb psa przewodnika, a w zakresie uświadamiającym co do potrzeb osób niepełnosprawnych – wszystkich pracowników, którzy szkolenia takiego nie przeszli.

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 w Bydgoszczy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
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 wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

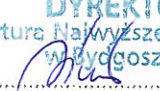
W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Bydgoszcz, dnia 30 listopada 2015 r.

kontroler
Andrzej Maciejski
główny specjalista kontroli państwowej


podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Dyrektor
Barbara Antkiewicz
DYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
w Bydgoszczy
z up. 
podpis
Oliwia Bar
Wicedyrektor

²⁸ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.