



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

LRZ. 410.020.01.2015
P/15/069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06
lrz@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 w Rzeszowie

Kontroler Alina Walenia, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 97373 z dnia 10.09.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1 - 2)

Jednostka kontrolowana Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, 35 - 234 Rzeszów, ul. Trembeckiego 3, (zwany ZTM)

Kierownik jednostki kontrolowanej Pani Anna Kowalska, Dyrektor ZTM w Rzeszowie

(dowód: akta kontroli str. 3 - 4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność ZTM w zbadanym zakresie dotyczącym dostosowania publicznego transportu zbiorowego dla potrzeb osób niepełnosprawnych w Mieście Rzeszowie oraz w ościennych 4 gminach, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę kontrolowanego zakresu działalności ZTM uzasadniają w szczególności:

- prawidłowe planowanie i zorganizowanie publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych,
- podejmowanie działań w celu osiągnięcia warunków odstępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych określonych w *Planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego na lata 2014 – 2020* oraz w umowie wykonawczej,
- wysoki stopień wykorzystania posiadanych pojazdów niskopodłogowych w stosunku do zidentyfikowanych potrzeb osób niepełnosprawnych oraz do wszystkich posiadanych pojazdów wynoszący ponad 90%,
- dostosowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych, kierowania odpowiedniego taboru do obsługi linii i kursów, w których występuje większy odsetek pasażerów niepełnosprawnych, wysoką częstotliwość kursów pojazdów niskopodłogowych do wszystkich kursów na liniach autobusowych,
- dostosowanie infrastruktury przystankowej (wiaty, słupki przystankowe) do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- spełnienie przez wszystkie nowe i przebudowane przystanki komunikacyjne standardów wskazanych w *Planie zrównoważonego rozwoju* i norm technicznych

określonych przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie¹

- dodatkowe wyposażenie przystanków w udogodnienia, w tym także dla osób niepełnosprawnych (system ITS wdrażany w ramach projektu współfinansowanego ze środków UE pn. Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic).

W kontroli ustalono, że ZTM dla zatrudnionych pracowników (kontrolerów ruchu i sprzedawców biletów) nie zapewnił w okresie od 1.03.2013 r. szkolenia w zakresie świadomości problemów osób niepełnosprawnych. Obowiązek przeprowadzenia takiego szkolenia wynikał z przepisów UE dotyczących praw pasażerów². Ponadto ZTM niedokładnie zdefiniował standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych, wskazując na ogólne rozwiązania w tym zakresie w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu..

Nieprawidłowości te nie miały jednak wpływu na pozytywną ocenę prawidłowego procesu dostosowania publicznego transportu zbiorowego dla potrzeb osób niepełnosprawnych w Mieście Rzeszowie i w 4 ościennych gminach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1.1. Ocena zaplanowania i zorganizowania publicznego transportu zbiorowego w sposób uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

W latach 2013 – 2015 (I półrocze) w ZTM nie były przeprowadzane kontrole zewnętrzne dotyczące dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych.

Realizacja zadań związanych z planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym na terenie Miasta Rzeszowa oraz 4 gmin (Krasne, Lubenia, Tyczyn i Świlcza), powierzona została ZTM, jako organizatorowi - jednostce budżetowej Gminy Miasta Rzeszów - utworzonej uchwałą Nr LVIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 7.07.2009 r. ZTM pełni funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Rzeszowa i 4 gmin: Krasne, Lubenia, Świlcza i Tyczyn, z którymi podpisane zostały w latach 2010 – 2015 porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze tych gmin

Zgodnie ze statutem ZTM stanowiącym załącznik do cyt. uchwały Nr LVIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa oraz regulaminem organizacyjnym wprowadzonym zarządzeniem Nr 6/2015 Dyrektora ZTM z dnia 10.03.2015 r. - w ramach ustalonej struktury organizacyjnej ZTM - zadania w zakresie planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym wykonywane były przez Dział Organizacji Przewozów.

(dowód: akta kontroli str. 5 – 27, 28 – 45, 46)

Zadania związane z lokalnym transportem zbiorowym w obrębie obszaru Rzeszowa i 4 gmin ościennych Gmina Miasto Rzeszów wykonuje samodzielnie korzystając z usług operatora, którego funkcję pełni Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Rzeszów sp. z o.o (MPK sp. z o.o.). Funkcja operatora publicznego transportu zbiorowego powierzona została na podstawie umowy wykonawczej o świadczenie usług przewozowych zawartej pomiędzy Gminą Miasto Rzeszów, a MPK Rzeszów sp. z o.o. z dnia 2.12.2009 r.

¹ 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. Nr 43, poz. 430 ze zm.).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Ur.UE.L.z 2011, Nr 55, str. 1)

Umowa wykonawcza (§5) określała warunki odnoszące się do osób niepełnosprawnych, tj.: MPK sp. z o.o. zobowiązana była do:

- zapewnienia właściwej jakości świadczonych usług komunikacji zbiorowej według zasad zawartych w załączniku nr 3 (standardy usług, wzorzec jakości, ocena jakości usług, zasady kontroli oraz kary i kwoty należne z tytułu niezrealizowania przyjętych standardów świadczonych usług),
- świadczenie określonych w umowie usług przewozowych wyłącznie przy użyciu autobusów wyposażonych oraz oznakowanych zewnętrznie i wewnętrznie zgodnie z wymogami określonymi przez ZTM,
- stosowania przy nabywaniu taboru oraz przygotowywaniu projektów remontów i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej polskich i unijnych przepisów dotyczących osób niepełnosprawnych,
- bieżącego uzgadniania z ZTM wymagań dotyczących właściwości technicznych oraz użytkowych nabywanego taboru pasażerskiego (w tym także w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych) zawartych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówień do przeprowadzanych postępowań o zamówienie publiczne.

(dowód: akta kontroli str. 47 – 90, 91)

Pełnienie funkcji inwestora budowy, przebudowy i remontu dróg miejskich (wraz z przystankami komunikacyjnymi oraz znajdujących się w ich bezpośrednim sąsiedztwie przejściami dla pieszych oraz przejściami podziemnymi i nadziemnymi) należy do zakresu obowiązków Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie (MZD) przy współpracy z ZTM. Współpraca ta szczególnie dotyczyła ustalenia lokalizacji przystanków, występowania o wydanie warunków ustawienia wiat do MZD oraz zarządców sieci technicznych znajdujących się w podłożu celem późniejszego zgłoszenia ustawionego przystanku do Wydziału Architektury Urzędu Miasta Rzeszowa.

Zasady przygotowywania i rozpowszechniania rozkładów jazdy oraz wykaz linii komunikacyjnych w Rzeszowie określone zostały w załączniku nr 2 do cyt. umowy wykonawczej Gminy Miasto Rzeszów z MPK z dnia 2.12.2009 r. Za zamieszczanie rozkładów jazdy odpowiadał dział Organizacji Przewozów ZTM po uprzednim ich przygotowaniu przez sekcję Rozkładów Jazdy. Audiowizualnymi informacjami przystankowymi zajmuje się dział Inteligentnych Systemów Transportowych (IST). Za zamieszczanie znaków i słupków przystankowych wraz z oznaczeniami linii komunikacyjnych odpowiedzialna była firma Polresco z siedzibą w Rzeszowie. Firma ta wybrana została w 2012 r. w ramach przetargów, których przedmiot zamówienia obejmował utrzymanie w należyłym stanie technicznym słupków oraz wiat przystankowych komunikacji miejskiej w Rzeszowie. Zlecone zadania firmie Polresco miały w celu zachowanie bezpieczeństwa pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego oraz zapewnienie estetyki i funkcjonalności tych obiektów, w tym w szczególności:

- naprawy bieżące lub wymianę elementów wiat przystankowych,
- niezwłoczne zabezpieczenie wiat w przypadku uszkodzeń lub zniszczeń powstałych wskutek zdarzeń losowych,
- przeniesienie obiektów przystankowych,
- remont urządzeń przystankowych i biletomatów.

Na ww. zakres prac w wyniku postępowań przetargowych zawarte zostały przez ZTM następujące umowy z firmą Polresco:

- w 2013 r. nr ZTM.24.2013 z dnia 26.03.2013 r., ZTM.83.2013 z dnia 26.09.2013 r.
- w 2014 r. nr ZTM.18.19.2014 z dnia 2.06.2014 r., ZTM.233.60.63.2014 z dnia 23.10.2014 r.
- w 2015 r. nr ZTM.232.3.52.2015 i nr ZTM.232.3.53.2015 z dnia 30.03.2015 r.

(dowód; akta kontroli str. 47 – 90, 92)

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówień publicznych, w tym sporządzanie SIWZ dotyczących zakupu lub modernizacji pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu zbiorowego należy do Sekcji Zamówień Publicznych Działu Administracji i Kadr ZTM.

(dowód: akta kontroli str. 28 – 45)

Ustalona struktura organizacyjna ZTM wskazująca na podział kompetencji, odpowiedzialności i nadzoru merytorycznego umożliwiła realizację zadań oraz przepływ informacji pomiędzy jednostkami i komórkami organizacyjnymi realizującymi zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, operatora tego transportu i zarządu dróg. W ramach działu Organizacji Przewozów ZTM wyodrębnione zostały następujące komórki organizacyjne: Rozkładów Jazdy, Koordynacji Przewozów, Nadzoru Organizatorskiego oraz Infrastruktury Komunikacyjnej, umożliwiające realizację zadań oraz wymianę informacji i współpracę z innymi organizatorami, operatorem lub innymi jednostkami (Miejski Zarząd Dróg, Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa) w zakresie prognozowania, planowania i nadzoru nad realizacją potrzeb przewozowych Gminy Miasta Rzeszów oraz 4 gmin, które zawarły porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str.28 – 45)

Stosownie do *Regulaminu polityki zarządzania ryzykiem w ZTM* (załącznika nr 3 do zarządzenia w sprawie procedur kontroli zarządczej) pełniącego funkcje organizatora oraz sprawującego nadzór nad operatorem publicznego transportu zbiorowego i zarządem dróg miejskich miała miejsce analiza ryzyka obejmująca ryzyko związane z organizowaniem i zarządzaniem lokalnym transportem zbiorowym, a także odpowiednim reagowaniem na zdarzenia. Analiza ryzyka uwzględniała również ryzyko zewnętrzne związane z korzystaniem z przystanków, tj. wystąpieniem zagrożenia bezpieczeństwa w obrębie przystanku i spowodowaniem utrudnień w ruchu.

(dowód: akta kontroli str.93 – 96)

Na stronie ZTM www.ztm.erzeszow.pl nie zamieszczano informacji dla użytkowników komunikacji miejskiej o możliwości zgłaszania opinii oraz informacji o nieprawidłowościach i możliwych usprawnieniach w dostępie osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 97)

Zgodnie z warunkami umowy wykonawczej (aneksem nr 16 z 31.07.2012 r.) – na podstawie art. 25 ust.3 pkt. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³ (zwana dalej ustawą o „ptz”) – MPK sp. z o.o. pełniące funkcję operatora przekazywało do ZTM miesięczne sprawozdania z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacje dotyczące liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej. Dane zamieszczane w powyższych sprawozdaniach stanowiły m.in. podstawę do określania przez ZTM potrzeb osób niepełnosprawnych w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 98 - 153)

W wyjaśnieniu Dyrektor ZTM podała, że każda informacja dotycząca osób niepełnosprawnych była szczegółowo badana i analizowana. Wyniki tych informacji, a także badania własne były wykorzystywane przede wszystkim do dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz kierowania odpowiedniego taboru do obsługi linii i kursów, w których występuje większy odsetek pasażerów niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 154 - 156)

W kontrolowanym okresie nie wpływały do ZTM pisemne skargi dotyczące utrudnień w dostępie osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego. ZTM występował do MPK sp. z o.o. pisemnie (pisma ZTM.PK.4013.14.2014.PS z 14.05.2014 r., ZTM.PR.4010.146.2015.PS z 24.06.2015 r.) przypominając o obowiązkach wynikających z zawartej umowy wykonawczej w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych, tj.:

- punktualności odjazdów z przystanków, podejżdżania autobusami do krawędzi peronu przystanku, tak aby umożliwić wejście pasażerom do pojazdu wprost z peronu, obniżanie pomostu autobusu na przystankach, gdy w autobusie lub na przystanku znajdują się osoby

³ Dz.U z 2015 r. poz.1440

o widocznej ograniczonej sprawności, osoby na wózkach inwalidzkich lub osoby z wózkiem dla dzieci,

- zapewnienie komfortu podróży zgodnie z możliwościami technicznymi i wyposażeniem pojazdów,

- obowiązku udzielenia na prośbę pasażera pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym.

Z informacji uzyskanej z MPK sp. z o.o. wynikało, że skargi dotyczące utrudnień w dostępie do publicznego transportu zbiorowego wpływały do operatora, tj. w 2014 r. wpłynęło 71 skarg, z czego uznanych za zasadne było 34, w okresie I półrocza 2015 r. – 38, z tego zasadnych było 19. W 2013 r. operator nie prowadził rejestru skarg. Sposobem usunięcia nieprawidłowości podnoszonych w skargach było szkolenie z zasad profesjonalnej obsługi pasażera.

(dowód: akta kontroli str.157 - 160)

Dyrektor ZTM wyjaśniła, że w latach 2013 – 2015 nie wpływały pisemne skargi dotyczące utrudnień w dostępie osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego. Przekazywane były natomiast w niewielkim zakresie uwagi i wnioski ustne (telefoniczne) nie zawsze zgłaszane przez osoby niepełnosprawne, ale także przez matki podróżujące z dziećmi w wózkach, których uwagi odnośnie podjazdu autobusów do krawężnika z zatoce przystankowej istotne były także dla obsługi osób na wózkach inwalidzkich. Większość uwag i wniosków dotyczyła przesunięć godzin, odjazdów i punktualności kursowania. ZTM jako organizator transportu publicznego na terenie miasta i gmin sąsiednich na wszelkie przejawy nieprawidłowości w realizacji usług publicznego transportu zbiorowego reagował występując do MPK sp. z o.o. z przypomnieniem o warunkach umowy wykonawczej.

(dowód: akta kontroli str.154 - 156)

Stosownie do art. 48 ust. 1 i 2 cyt. ustawy o ptz oraz aneksu nr 12 z 26.10.2011 r. do umowy wykonawczej - ZTM przeprowadzał kontrolę i ocenę realizacji przez MPK sp. z o.o. usług publicznego transportu zbiorowego, w tym także w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych. W okresie 2013 – 2015 (I półrocze) przeprowadzonych zostało 28 kontroli sprawdzających realizację przez operatora ustalonych umową wykonawczą standardów jakości wykonywania usług przewozowych. Przedmiotem tych kontroli była jakość wykonywanych usług przewozowych, z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych. Kontrola obejmowała również punktualność kursowania autobusów na poszczególnych liniach z uwzględnieniem rodzajów dni (robocze, weekendowe), okresów szczytów komunikacyjnych. W wyniku tych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości.

Zgodnie z warunkami zapisanymi w załączniku nr 3 do umowy wykonawczej (pn. standardy usług, wzorzec jakości usług, ocena jakości usług, zasady kontroli) dokonywana była przez ZTM okresowa roczna ocena realizacji przez operatora MPK sp. z o.o. usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego obejmująca także dostępność usług dla osób niepełnosprawnych. Wyniki tych ocen wskazywały na wywiązywanie się MPK sp. z o.o. z warunków ustalonych w cyt. umowie wykonawczej z dnia 2.12.2009 r.

(dowód: akta kontroli str.98 - 153)

W wyjaśnieniu Dyrektor ZTM podała, że od 2015 r. funkcjonujący system monitoringu w autobusach komunikacji miejskiej (80 autobusów) oraz na przystankach komunikacyjnych wyposażonych w tablice informacji pasażerskiej (TIP) umożliwia bieżącą obserwację pracy pracowników operatora w stosunku do pasażerów komunikacji miejskiej. Pozwala to na natychmiastowe reagowanie dyscyplinujące pracę kierowców.

(dowód: akta kontroli str. 154 - 156)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2020 dla miasta Rzeszowa i Gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego przyjęty został uchwałą nr

LXXV/1359/2014 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 27 maja 2014 r⁴. Stwierdzono, że dokument ten uwzględniał potrzeby osób niepełnosprawnych dotyczących dostępu do transportu publicznego (art. 12 ust.2 pkt 4 cyt. ustawy o ptz). W rozdziale 6.3. *Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych* podkreślono, że jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym i zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych przewidziano w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu* obowiązkowy minimalny standard wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej obejmujący:

- niską podłogę na całej długości pojazdu (bez stopni poprzecznych wewnątrz),
- elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi,
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej,
- system przykłąku z prawej strony pojazdu oraz platformę uruchamianą przez kierowcę,
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu,
- wyposażenie przycisków dla pasażerów w opisy w systemie Braille'a.

Ważnym obszarem określonym w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* było także dostosowanie infrastruktury przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdów,
- likwidacja barier terenowych na trasach dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej (obniżone krawężniki, dogodne lokalizacje przystanków),
- wyposażenie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów, w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem, szczególnie w miejscach wzmożonego korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej,
- instalację w obrębie przystanków krawężników prowadzących o zaokrąglonym profilu, pozycjonujących autobusy przy samej krawędzi peronu,
- instalację na przystankach dynamicznej informacji, uruchamianej przyciskiem, zapowiedź głosową o nadjeżdżającym autobusie.

Stosownie do art. 10 ust.2 i art. 11 ust.2 i art. 12 ust.2 pkt 4 cyt. ustawy o ptz *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* został poddany konsultacjom społecznym, w ramach których wpłynęły 22 uwagi i wnioski (od osób fizycznych oraz instytucji). Tylko 1 uwaga (zarejestrowana pod nr 11) dotyczyła osób niepełnosprawnych i związana była z propozycją zmiany dokumentów, które wymagane są przy kontroli osób niepełnosprawnych korzystających z ulgowych lub darmowych przejazdów, tj. rezygnację z konieczności posiadania oryginału dokumentu. Zgłoszony wniosek ze względu na swoją szczegółowość wykraczał poza zakres planu transportowego.

(dowód: akta kontroli str.161 - 170)

Stwierdzono, że przebieg linii autobusowych w komunikacji miejskiej Rzeszowa i 4 gmin ościennych uwzględniał miejsca odwiedzane przez niepełnosprawnych. W Rzeszowie znajdują się 4 szpitale oraz 6 większych ośrodków leczniczych i 1 szkoła specjalna. Przebieg 34 linii autobusowych z 51 dostępnych swoim zasięgiem obejmował co najmniej 1 z powyższych miejsc, łącząc osiedla mieszkaniowe z ośrodkami, z których mogą korzystać osoby niepełnosprawne. Np. linia nr 13 łączy szkołę specjalną, szpital miejski, 2 specjalistyczne szpitale wojewódzkie, a także Urząd Wojewódzki i Urząd Marszałkowski. Linia nr 10 łączy dwa duże rzeszowskie osiedla z przychodnią, specjalistycznym szpitalem

⁴ Dz.Urz. Wojewody Podkarpackiego

wojewódzkim, Urzędem wojewódzkim i Urzędem Marszałkowskim. Podobnie linie nr 33, 17, 23, 5, 15.

Ustalono, że rozkłady jazdy dostosowane były do potrzeb osób niepełnosprawnych w zakresie:

- dojazdu dzieci niepełnosprawnych do szkoły specjalnej (3 linie bezpośrednio pod szkołę i 8 w okolicy szkoły),
- dojazdy osób niepełnosprawnych do punktów opieki medycznej głównie w zakresie rehabilitacji medycznej (8 linii bezpośrednio pod te obiekty),
- dojazdy do szpitala na ul. Lwowskiej prowadzący rehabilitację różnych schorzeń (2 linie dojeżdżające pod szpital).

W okresie od 2009 r. do 2012 r. wytypowanych zostało 40 linii, na których średnio, co trzeci kurs w ciągu dnia był realizowany taborem spełniającym wymogi przewozu osób z upośledzeniem ruchu (niska podłoga, możliwość transportu wózka inwalidzkiego). W okresie tym na wybranych liniach średnio 1 kurs na 1 – 1,5 godziny był realizowany pojazdem niskopodłogowym. Kursy te oznakowane były literką „n” – kurs realizowany pojazdem przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str.98 - 153)

W latach 2013 – 2015 (I półrocze) MPK sp. z o.o. operator publicznego transportu miejskiego posiadał ok. 92% autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych. W obowiązujących z tego okresu rozkładach jazdy nie oznakowano kursów w postaci literki „n” – kurs dla osób niepełnosprawnych, pomimo obowiązku odpowiedniego oznaczenia kursów autobusowych niskopodłogowych wynikającego z §3 ust.1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy⁵ ZTM nie posiadał danych dotyczących częstotliwości kursowania autobusów niskopodłogowych na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Zgodnie z postanowieniami umowy wykonawczej dane powyższe posiadał operator, ponieważ zadania w tym zakresie należały do jego obowiązków.

(dowód: akta kontroli str.171, 47 - 90)

Dyrektor ZTM wyjaśniła, że pomimo obowiązku odpowiedniego oznaczenia kursów autobusowych niskopodłogowych literką n, wynikającego z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy, takie oznakowanie nie było stosowane ze względu na 92% udział takich autobusów w ogólnej ich liczbie. Ponadto każdy autobus niskopodłogowy jest odpowiednio oznakowany, w związku z czym oznakowanie kursów w rozkładzie literką n nie było konieczne.

Podstawowym kryterium typowania linii z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych była trasa przejazdu, która na możliwie największej długości łączyła punkty obsługi osób niepełnosprawnych – w szczególności szpitale, przychodnie specjalistyczne. Aktualnie liczba autobusów w MPK sp. z o.o. w ponad 90% stanowi tabor przystosowany do przewozu pasażerów niepełnosprawnych. W związku z tym nie ma potrzeby oznaczania kursów, które będą realizowane odpowiednim taborem

(dowód: akta kontroli str.154 - 156)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

⁵ Dz.U. z 2012 r. poz. 451

1.2. Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

W ramach Programu Rozwoju Polski Wschodniej na lata 2007 – 2013 Gmina Miasto Rzeszów realizowała na podstawie umowy o dofinansowanie nr POPW.03.01.00-18-002/11-00 z dnia 30 lipca 2012 r. wraz z aneksami projekt pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”. Projekt współfinansowany ze środków UE o całkowitej wartości dofinansowania 250.555.783,35 zł był realizowany w okresie od 9 września 2009 r. do 30 czerwca 2015 r. Zakres realizowany przez ZTM obejmował 3 zadania, tj.:

- zadanie 10: wdrożenie systemu ITS dla komunikacji miejskiej w Rzeszowie o wartości netto 29.198.921,46 zł,
- zadanie 11: Platforma teleinformatyczna dla systemu ITS o wartości netto 1.537.968,37 zł,
- zadanie 12: Dostawa autobusów dla potrzeb komunikacji miejskiej w Rzeszowie o wartości netto 64.379.153,72 zł.

W związku z realizacją przez ZTM zadania 12 wszczęte zostało postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego w dniu 30.09.2011 r., a zakończone 4.12.2012 r. (znak ZTM/PN/8/2011). SIWZ z dnia 6.02.2012 r. (ostateczna wersja) zawierała rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu zbiorowego służące zapewnieniu dogodnej obsługi osób niepełnosprawnych. Standard wyposażenia środków transportu określony w SIWZ uwzględniał potrzeby osób niepełnosprawnych. Ustalono, że wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów z dostosowaniem ich do potrzeb osób niepełnosprawnych wskazywały m.in. na, rampę dla wózka inwalidzkiego, oparcie dla wózka inwalidzkiego, oznakowanie wewnątrz autobusu miejsca dla osoby niepełnosprawnej, pas bezpieczeństwa, przycisk tzw. „przystanek na żądanie” znak w języku Braylla (informacja świetlna na pulpicie kierowcy, że osoba niepełnosprawna chce wysiadać), piktogram na podłodze w kolorze czarnym na żółtym tle – dodatkowe oznakowanie miejsca dla osoby niepełnosprawnej, siedzenia (tapicerka) dla osoby z upośledzeniem ruchowym, dla matki z dzieckiem oznaczone piktogramami, urządzenia podtrzymujące (uchwyty boczne) ułatwiające korzystanie z wyznaczonych miejsc.

(dowód: akta kontroli str. 172, 173 - 177)

W latach 2012 – 2015 ZTM nie przeprowadzał innych postępowań o udzielenie zamówień publicznych dotyczących zakupu pojazdów komunikacji miejskiej.

W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego zawarte zostały następujące 3 umowy :

- nr ZTM/117/2012 z dnia 9 lipca 2012 r. na dostawę 20 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej marki Autosan, typ M10LF (ON),
- nr ZTM/118/2012 z dnia 9 lipca 2012 r. na dostawę 30 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej marki Mercedes – Benz, typ 628, 0530 Citaro (ON)
- nr ZTM/173/2012 z dnia 14 listopada 2012 r. na dostawę 30 sztuk fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej marki Mercedes – Benz, typ 628, 0530 Citaro (CNG).

Umowy powyższe określały wymagania dotyczące dostosowania środków transportu zbiorowego dla potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Określone w ww. umowach wymagania dotyczące dostosowania środków transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych były zgodne z SIWZ oraz z listą znanych udogodnień w pojazdach (załącznik nr 4 do umowy).

W załączniku nr 1 do ww. umów zamieszczony został szczegółowy opis przedmiotu zamówienia – specyfikacja techniczna (stanowiącej integralną część SIWZ). Załącznik nr 2 stanowił protokół odbioru elementów zamówienia określonych w umowie dostawczej.

(dowód: akta kontroli str.178 - 370)

W warunkach umowy wykonawczej (wraz z obowiązującymi 24 aneksami) o świadczenie usług przewozowych w miejskiej, autobusowej komunikacji zbiorowej w latach 2009 – 2019

strony umowy, tj. Gmina Miasto Rzeszów i MPK spółka z o.o. ustaliły, że w ramach usług przewozowych – MPK sp. z o.o. zobowiązana została do:

- stosowania przy nabywaniu taboru oraz przygotowywaniu projektów remontów i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej polskich i unijnych przepisów dotyczących obsługi osób niepełnosprawnych,
- bieżącego uzgadniania z ZTM wymagań dotyczących właściwości technicznych oraz użytkowych nabywanego taboru pasażerskiego (w tym także w zakresie dostępu dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową), zawartych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia do przeprowadzanych postępowań o zamówienie publiczne.

W załączniku nr 3 do cyt. umowy określone zostały standardy usług, wzorzec jakości, ocena jakości usług, zasady kontroli oraz kary i kwoty z tytułu niezrealizowania przyjętych standardów usług. W wykazie kar z tytułu naruszenia standardów przez operatora (tablica nr 3) ustalono wysokość kary (2 razy wysokość opłaty dodatkowej) w związku z niespełnieniem standardów obsługi osób niepełnosprawnych:

- nieudzielenie na prośbę pasażera pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich o ile tan infrastruktury przystankowej uniemożliwia samodzielny wjazd/wyjazd do lub z pojazdu,
- nieopuszczenie rampy, o ile pojazd jest wyposażony w takie urządzenie, osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich w celu wejścia do pojazdu lub wyjścia z pojazdu.

(dowód: akta kontroli str.47 - 91)

ZTM posiadał aktualne dane dotyczące stanu dostosowania pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu miejskiego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Informacje te zamieszczone zostały w wykazie zawierającym: dane identyfikacyjne i techniczne użytkowanych pojazdów oraz dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych ze względu na rodzaj podłogi: wysoka, niska.

(dowód: akta kontroli str. 371 - 380)

Ustalono, że w „umowie wykonawczej o świadczenie usług przewozowych w miejskiej autobusowej komunikacji zbiorowej na lata 2010 – 2019 jak również w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin, które zawarły porozumienia w zakresie publicznego transportu zbiorowego* – nie umieszczono zapisów dotyczących wskaźnika procentowego bądź liczby określającej jaka ilość pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy powinna być dostosowana do transportu osób niepełnosprawnych. Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych określono w planie transportowym obowiązkowy minimalny standard wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego wprowadzanych do obsługi rzeszowskiej komunikacji miejskiej obejmujący:

- niską podłogę na całej długości pojazdu (bez stopni poprzecznych wewnątrz),
- elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi,
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej,
- system przykłąku z prawej strony pojazdu oraz platformę uruchamianą przez kierowcę,
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu,
- wyposażenie przycisków dla pasażerów w systemie Braille'a.

(dowód: akta kontroli str. 47 – 90, 161 -170)

Z danych ZTM i MPK sp. z o.o. wynikało, że autobusy miejskiej komunikacji publicznej w zdecydowanej większości dostosowane były do potrzeb osób niepełnosprawnych. MPK sp. z o.o. jako operator publicznego transportu zbiorowego posiadał :

- wg stanu na 1.01.2013 r. - 61,8% pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (niskopodłogowych i niskowejściowych), tj. 94 autobusów niskopodłogowych i 8 niskowejściowych z ogólnej liczby 165 autobusów ogółem.

- wg stanu na 1.01.2014 r. – 90,6% pojazdów dostosowanych dla osób niepełnosprawnych, tj. 156 autobusów niskopodłogowych oraz 8 niskowejściowych z ogólnej liczby 181.

- wg stanu na 1.01.2015 r. – 91,21%, tj. 158 autobusów niskopodłogowych i 8 niskowejściowych z ogólnej liczby 182 autobusów.

- wg stanu na 30.06.2015 r. – 92,2%, tj. 158 autobusów niskopodłogowych i 8 niskowejściowych z ogólnej liczby 180 autobusów.

(dowód: akta kontroli str. 381 - 390)

W kontrolowanym okresie ZTM jako organizator, ani też operator publicznego transportu zbiorowego nie nabywał autobusów, natomiast następowała ich dostawa wynikająca z realizacji umów zawartych w 2012 r. (nr ZTM/117/2012 z dnia 9 lipca 2012 r. na dostawę 20 sztuk marki Autosan, typ M10LF (ON), nr ZTM/118/2012 z dnia 9 lipca 2012 r. na dostawę 30 sztuk marki Mercedes – Benz, typ 628, 0530 Citaro (ON), nr ZTM/173/2012 z dnia 14 listopada 2012 r. na dostawę 30 sztuk marki Mercedes – Benz, typ 628, 0530 Citaro (CNG). Zakup autobusów współfinansowany był ze środków UE. Wszystkie pojazdy były niskowejściowe i niskopodłogowe. Nabyte pojazdy w ramach powyższych umów posiadały rozwiązania techniczne służące zapewnieniu dogodnej obsługi osób niepełnosprawnych. Realizacja umów zawartych na dostawę autobusów w latach 2013 – 2015 przedstawiała się następująco:

| Rok | Ilość przekazanych autobusów | Marka |
|------|------------------------------|--------------|
| 2013 | 30 | Mercedes ON |
| | 22 | Mercedes CNG |
| | 20 | Autosan ON |
| 2014 | 8 | Mercedes CNG |

(dowód: akta kontroli str.382 -385)

W kontrolowanym okresie nie nabywano pojazdów wysokopodłogowych służących do publicznego transportu miejskiego. Wg stanu na 30.06.2015 r. operator posiadał 18 pojazdów niedostosowanych dla osób niepełnosprawnych (wysokopodłogowych) z roku produkcji 1996 i 2006.

(dowód: akta kontroli str.382)

Przeprowadzone oględziny 10 poszczególnych typów autobusów podczas ich postoju w zajezdni MPK sp. z o.o. w zakresie dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych wykazały, że:

- 2 autobusy wysokopodłogowe (Jelcz 120 MM/2, Jelcz M 120 M/4) nie posiadały rampy dla wózka inwalidzkiego, ale wyposażone były w oznakowane wewnątrz autobusu miejsca dla osoby niepełnosprawnej. Na szybach bocznych – środkowe drzwi – naklejka informująca o miejscu dla osoby niepełnosprawnej,

- 8 autobusów niskopodłogowych w pełni dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych (Jelcz M125 M/4, Jelcz M 121 M/4, Solaris Urbino 12, Man NL22, Neoplan K4016, Mercedes O405, Mercedes Benz 628 O530 (ON) Mercedes – Benz, typ 628, 0530 Citaro (CNG), Autosan, typ M10LF (ON)). Autobusy te wyposażone były w rampę dla wózka inwalidzkiego, oparcie dla wózka inwalidzkiego, oznakowanie wewnątrz autobusu miejsca dla osoby niepełnosprawnej. Na szybach bocznych – środkowe drzwi – naklejka informująca o miejscu dla osoby niepełnosprawnej, pas bezpieczeństwa, przycisk tzw. „przystanek na żądanie” znak w języku Braille’a (informacja świetlna na pulpicie kierowcy, że osoba niepełnosprawna chce wysiąść), piktogram na podłodze w kolorze czarnym na żółtym tle – dodatkowe oznakowanie miejsca dla osoby niepełnosprawnej, siedzenia (tapicerka) dla osoby z upośledzeniem ruchowym, dla matki z dzieckiem oznaczone piktogramami. Urządzenia podtrzymujące (uchwyty boczne) ułatwiające korzystanie z wyznaczonych miejsc.

(dowód: akta kontroli str.391 – 392, 393 - 398)

W wyniku oględzin dostępności publicznego transportu miejskiego dla potrzeb osób niepełnosprawnych przeprowadzonych w trakcie przejazdów 9 liniami autobusowymi w godzinach szczytu komunikacyjnego ustalono, że:

- 7 autobusów było przystosowanych dla osób niepełnosprawnych, wewnątrz i na zewnątrz umieszczone były znaki informujące o wydzielonym miejscu dla osób niepełnosprawnych. Autobusy wyposażone były w rampę umożliwiającą samodzielny wjazd i wyjazd osoby niepełnosprawnej. Kierowcy udzielali pomocy przy przemieszczeniu się na pokład pojazdu i opuszczeniu pojazdu. Liczba przewożonych pasażerów umożliwiała swobodny wjazd i wyjazd z autobusu.

- 2 autobusy linii 26 i 42 o ważnym znaczeniu komunikacyjnym (u. Ciepłińskiego), kursujących w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego nie były dostosowane dla osób niepełnosprawnych. Autobus nr 26 był całkowicie niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, ze względu na brak możliwości wjazdu, schody i brak rampy. Autobus nr 42 był przystosowany dla osób niepełnosprawnych, ale z brakiem możliwości wjazdu - brak klucza do urządzenia, co uniemożliwiło wysunięcie rampy.

We wszystkich 9 przejazdach kierowcy nie zaproponowali zapięcia pasażerowi na wózku inwalidzkim pasów bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 399 – 402, 403 - 404)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.3. Ocena dostosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z art. 15 ust.1. pkt 3 lit. a cyt. ustawy o ptz organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców.

W ZTM nie zdefiniowano standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem warunków ułatwiających dostęp osób niepełnosprawnych. Natomiast w założeniach *Planu zrównoważonego rozwoju* – w części dotyczącej planowanych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych określono, że w okresie do 2020 roku przewiduje się przebudowę wytypowanych przystanków w sposób umożliwiający wjazd osób niepełnosprawnych na wózkach bez konieczności wysuwania rampy z pojazdu. Budowa nowych i remontowanych peronów i zatok w sposób umożliwiający podejście pojazdu komunikacji miejskiej bezpośrednio do krawężnika i o wysokości zapewniającej wejście i wjazd wózkiem do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów. W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych, niewidomych przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków montowane będą płyty w wypustkami służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

(dowód; akta kontroli str.161 - 170)

Dyrektor ZTM wyjaśniła, że ZTM przy lokalizacji przystanków oraz urządzeń przystankowych (wiata, słupki przystankowy) uwzględnia założenia ustalone w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne oraz ustawy o

publicznym transporcie zbiorowym. W związku z tym nie określał dodatkowych standardów niż te zawarte w ww. dokumentach.

(dowód; akta kontroli str.154 - 156)

Zgodnie ze statutem (załącznik do uchwały L.VIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z 7.07.2009 r.) ZTM jest odpowiedzialny za sprawność techniczną infrastruktury przystankowej na terenie Gminy Miasta Rzeszów i 4 ościennych Gmin (wiaty przystankowe i słupki). Do zadań ZTM organizatora należy także lokalizacja wspólnie z MZD nowo budowanych lub przebudowywanych przystanków autobusowych. Modernizacja przystanków z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych (ustawienia płyt podłogowych lub krawężników) należy do zadań MZD

(dowód: akta kontroli str.7 - 27)

W wyjaśnieniu Dyrektor ZTM podała, że przystanki autobusowe lokalizowane były zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami bezpieczeństwa pasażerów i przechodniów oraz potrzebami mieszkańców osiedli, na których były usytuowane. Konstrukcyjnie przystanek autobusowy (wiata lub przystanek przyładkowy) był przystosowany dla każdego pasażera komunikacji zbiorowej, w tym także dla osób niepełnosprawnych. Zgodnie z systemem ITS (wdrażanym w ramach projektu nr „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”, zadania 10: wdrożenie systemu ITS dla komunikacji miejskiej w Rzeszowie i zadania 11: Platforma teleinformatyczna dla systemu ITS) w obrębie przystanków zlokalizowane zostały tablice informacji pasażerskiej, które informują głosowo o realnym czasie przyjazdu autobusu do przystanku. Przycisk wywołania informacji głosowej został umieszczony na słupie (TIP) w miejscu dostępnym dla osób niepełnosprawnych ruchowo. W obrębie przystanków ustawiane są biletomaty dla ułatwienia kupna biletu wszystkim podróżującym.

(dowód: akta kontroli str. 154 - 156)

W zakresie transportu publicznego w Rzeszowie i w 4 ościennych gminach, wg stanu na 1.01.2013 r. było 510 przystanków komunikacyjnych, na 1.01.2014 r. – 545, na 1.01.2015 r. i 30.06. 2015 r. – 549. Z informacji ZTM wynikało, że wg stanu na 1.01.2013 r. - 449, na 1.01.2014 r. -486, na 1.01.2015 r. – 495, a na 30.06.2015 r. - 500 przystanków ich lokalizacja jak i infrastruktura były przystosowane dla osób niepełnosprawnych, spełniały warunki techniczne określone rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁶. Liczba przystanków odpowiadających standardom (chodniki i perony, przystanki skomunikowane z ciągami pieszo - rowerowymi, w ich sąsiedztwie wybudowane były przejścia dla pieszych) wynosiła odpowiednio 471, 475 i 479 (na 1.10.2015 r. i 30.06.2015 r.). W Rzeszowie liczba przystanków komunikacyjnych, które odpowiadały standardom wynosiła wg stanu na 1.01.2013 r. – 471, na 1.01.2014 r. – 475, na 1.01.2015 r. i na 30.06.2015 r. – 479.

(dowód: akta kontroli str.405 - 408)

W okresie objętym kontrolą zostało wybudowanych i przebudowanych łącznie 8 przystanków, które po zakończonych inwestycjach spełniały wymogi cyt. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. Lokalizacja nowych przystanków odbywała się w porozumieniu z MZD.

W latach 2013 – 2015 ZTM wybudował 1 pętlę autobusową (ul. Beskidzka) oraz przebudował 1 pętlę (ul. Potockiego), a także wymienił 8 wiat przystankowych na nowe poprawiając dostępność przystanków dla osób niepełnosprawnych. Natomiast MZD w uzgodnieniu z ZTM wykonał 2 pętle autobusowe (u. Miłocińska i ul. Bł. Karoliny) oraz przebudował 2 pętle autobusowe (ul.Matuszczaka i ul. Obrońców Poczty Gdańskiej). W wyniku współdziałania ZTM z MZD wybudowanych zostało 2 zatoki z peronami (ul. Rejtana i ul. Kilara) i ustawiono wiaty oraz dokonano przebudowy 5 zatok (al. Armii Krajowej, ul. Staromiejska – 2, ul. Kwiatkowskiego – 2) w obrębie przystanków autobusowych. MZD w ramach przebudowy i remontów ulic: Rejtana, Lubelskiej, Warszawskiej, Wyzwolenia, Kar.

⁶ Dz.U. Nr 43, ppoz.430 ze zm.

Karola Wojtyły, Podkarpackiej dokonał remontu 5 zatok autobusowych, a ZTM dokonał renowacji ustawionych wiat i słupków przystankowych.

(dowód: akta kontroli str. 408)

Z ogólnej liczby 39 przystanków komunikacyjnych w Mieście Rzeszowie i 4 Gminach, które wg stanu na 1.01.2013 r. nie spełniały standardów - wyremontowanych zostało 23, wg stanu na 1.01.2014 r. nie spełniało 70 przystanków a wyremontowano 65, wg stanu na 1.01.2015 r. nie spełniało 70, wyremontowano 35, wg stanu na 30.06.2015 r. nie spełniało 70, a wyremontowano 52. Po zakończeniu inwestycji przystanki spełniały i wymogi określone cyt. rozporządzeniem sprawie warunków technicznych dróg.

W Rzeszowie wg stanu na 1.01.2013 r. z 39 przystanków nie spełniających standardów, nie przeprowadzono remontów, wg stanu na 1.01.2014 r. z 70 wyremontowano 4, wg stanu na 1.10.2015 r. z 70 wyremontowano również 4, a na 30.06.2015. r z 70 nie prowadzono remontów. Remonty przystanków miały wpływ na poprawę ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

W SIWZ oraz w zawartych umowach dotyczących inwestycji obejmujących budowę oraz przebudowę przystanków komunikacyjnych uwzględniano rozwiązanie techniczne służące zapewnieniu dostępności osobom niepełnosprawnym.

(dowód: akta kontroli str.405 - 408)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

1.4. Zapewnienie przeszkolenia pracowników w zakresie pomocy osobie niepełnosprawnej

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z art. 16 ust.1 lit. b w związku z art.2 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004⁷ przewoźnicy i właściciele terminali ustanawiają procedury i organizują szkolenia w zakresie uświadczenia na temat niepełnosprawności.

W latach 2013 – 2015 ZTM zatrudniał kontrolerów ruchu i sprzedawców biletów, tj. pracowników obsługujących osoby niepełnosprawne. Wg stanu na 30.06.2015 r. zatrudnionych było 17 kontrolerów ruchu i 15 sprzedawców biletów.

W latach 2013 – 2015 pracownicy organizatora ZTM (kontrolerzy ruchu i sprzedawcy biletów) objęci zostali szkoleniami wstępnymi na stanowisku pracy, szkoleniami okresowymi (wewnętrzными), szkoleniami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, szkoleniami w zakresie samoobrony. Z informacji działu administracji i kadr wynikało, że 1 osoba w 2014 r. została przeszkolona w zakresie języka migowego.

Szkolenia te nie w pełni spełniały wymogi szkolenia uświadcniającego na temat niepełnosprawności stosownie do przepisów cyt. art. 16 ust.1 lit. b rozporządzenia UE dotyczącego praw pasażerów. Nie obejmowały m.in. informacji dotyczących psa przewodnika, komunikacji interpersonalnej. Ponadto ZTM nie posiadał ustanowionych procedur szkolenia w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 409 - 410)

⁷ Dz.Urz. UE.L.z 2011 r. Nr 55 str.1

W wyjaśnieniu Dyrektor ZTM podała, że elementy szkolenia z zakresu uświadomienia pracownikom problemów osób niepełnosprawnych były zrealizowane w ramach szkoleń okresowych, szkoleń na stanowiskach pracy, a także z zakresu bhp.

(dowód: akta kontroli str. 154 - 156)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁸, wnosi o:

Ustanowienie procedur szkolenia w zakresie uświadomienia na temat niepełnosprawności oraz zapewnienie przeszkolenia w tym zakresie pracowników ZTM (kontrolerów ruchu i sprzedawców biletów).

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 Rzeszowie.

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

Rzeszów, dnialistopada 2015 r.

Kontroler
Alina Walenia
Główny specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie
Dyrektor
Wiesław Motyka

⁸ Dz.U. z 2015 r. poz. 1096

podpis

podpis