



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.020.05.2015
Nr kontroli 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	Marian Skrabalak – Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie nr 97375 do przeprowadzenia kontroli z dnia 15 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str.1,2)
Jednostka kontrolowana	Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Przemyślu, zwany dalej „MZK”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Prezesem Zarządu MZK, od dnia 24 lutego 2011 r., jest Alicja Chuchra. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W latach 2013 – 2015 podejmowane przez MZK działania uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych w organizacji publicznego transportu zbiorowego były niewystarczające.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W planie transportowym dla Miasta Przemyśla¹ założono przystosowanie do 2020 r. wszystkich pojazdów autobusowych MZK do przewozu osób niepełnosprawnych².

W kontroli stwierdzono, że spośród 42 autobusów używanych w publicznym transporcie zbiorowym, 17 autobusów było niskopodłogowych (40,5 %), uznawane przez MZK jako dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, zaś pozostałe 25 autobusów (59,5 %) to autobusy wysokopodłogowe, nie przystosowane do przewożenia osób niepełnosprawnych. Ich udział w łącznej liczbie przejechanych kilometrów w 2013 r. wynosił 61,5 %, 2014 r. – 57,3 %, zaś w I połowie 2015 r. – 50,4 %.

Żaden z eksploatowanych przez MZK autobusów nie spełniał wszystkich wymagań pozwalających na łatwiejszy dostęp pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, przewidzianych w przepisach dotyczących homologacji pojazdów.³

W umowie wykonawczej, będącej odpowiednikiem do umowy transportowej⁴, której stronami była Gmina Miejska Przemyśl i MZK, a także w 6 aneksach do tej umowy nie określono wymagań dotyczących potrzeb osób niepełnosprawnych w organizacji i funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego.

¹ Załącznik do uchwały nr 9/2014 Rady Miejskiej w Przemyślu z dnia 6 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Przemyśla na lata 2013 – 2020 (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2014 r., poz. 724).

² Realizacja tego celu nie została jednak zaplanowana ze wskazaniem potrzeb osób niepełnosprawnych w organizacji publicznego transportu zbiorowego, a także nie zwymiarowano stopnia dotychczasowego nasycenia pojazdami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, z uwzględnieniem ich sprawności i żywotności oraz wymaganych potrzeb na te pojazdy, ze wskazaniem ich zaspokojenia do 2020 r., w ściśle określonych przedziałach czasowych.

³ Załącznik nr 8 Regulaminu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3, w odniesieniu do ich budowy (Dz. Urz. UE. L. z 2015 r. Nr 153).

⁴ Umowa wykonawcza zawarta została w dniu 10 września 2009 r. pomiędzy Gminą Miejską Przemyśl – jako organizatorem publicznego transportu zbiorowego i MZK – jako operatorem tego transportu, po czym 6rotnie ją aneksowano; zmiana aneksem z 19 maja 2010 r., aneksem nr II z 15 marca 2013 r., aneksem nr III z 15 października 2012 r., aneksem nr IV z 28 czerwca 2013 r., aneksem nr V z 31 lipca 2014 r., aneksem nr VI z 20 listopada 2014 r.

MZK nie ustanowił wymagań odnośnie potrzeb osób niepełnosprawnych organizując publiczny transport zbiorowy. Wprawdzie wszystkie autobusy niskopodłogowe kursowały na wyznaczonych liniach, to jednak w rozkładach jazdy nie wskazano informacji o kursach takich autobusów. Obowiązek w tym zakresie wynikał z art. 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy.⁵ W świetle par. 1 ust. 4 aneksu do umowy wykonawczej, zawartej w dniu 10 września 2009 r., ustalanie rozkładów jazdy leży w obowiązkach organizatora publicznego transportu, jednak przy współpracy z MZK.

Uwagi wymaga przy tym, że brak informacji o niskopodłogowych autobusach kursujących na wyznaczonych liniach wiązał się z brakiem rozwiązań logistycznych w kierunku zorganizowania stałych linii z autobusami niskopodłogowymi. Zaznaczyć przy tym należy również, że zarówno w umowie transportowej oraz w planie transportowym nie określono warunków technicznych pojazdów uznawanych za dostosowane do transportu osób niepełnosprawnych, a także wskaźników udziału pojazdów dostosowanych i wykonujących transport zbiorowy na rzecz osób niepełnosprawnych.

MZK nie zapewnił przeszkolenia pracowników wykonujących obowiązki w zakresie obsługi pasażerów pod kątem świadomości problemów osób niepełnosprawnych. Zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 szkolenie to dotyczy personelu zajmującego się bezpośrednio podróżnymi, a procedury szkolenia ustanawia przewoźnik w zakresie niepełnosprawności.⁶

Nie zapewniono również na stronie internetowej operatora, informacji dotyczących praw pasażerów określonych w ww. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011, w tym dostosowanej do potrzeb osoby niesłyszącej.

Dokonane przez MZK zamówienia na dostawę w latach 2013 – 2014 trzech autobusów komunikacji miejskiej uwzględniały potrzeby osób niepełnosprawnych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego.

1. Ocena zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, uwzględniająca potrzeby osób niepełnosprawnych.

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą MZK – jako jedyny operator - wykonywał obowiązek świadczenia usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego, w ramach zadania własnego Gminy Miejskiej Przemyśl oraz ościennych gmin wiejskich: Przemyśl, Krasiczyn i Żurawica.

W par. 1 ust. 3 aneksu nr IV z dnia 28 czerwca 2013 r. do umowy wykonawczej zawartej pomiędzy Gminą Miejską Przemyśl i MZK sformułowano obowiązek, dostosowania ilości i wielkości taboru do obsługi sieci komunikacyjnej, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, z zastrzeżeniem treści wniosków unijnych i obowiązujących rozkładów jazdy na liniach realizowanych w ramach umowy z województwem podkarpackim.

Wykonując zawarty w umowie wykonawczej obowiązek dostosowania ilości i wielkości taboru do obsługi sieci komunikacyjnej, MZK zapewnił w latach 2013 – 2015, funkcjonowanie 30 linii komunikacyjnych, przy zastosowaniu 42 autobusów publicznego transportu zbiorowego, z czego 25 autobusów wysokopodłogowych, nie przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, zaś pozostałe 17 autobusów, to autobusy niskopodłogowe, w różnym stopniu dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 451

⁶ Dz. U. UE.L z 2015 r. Nr 153

W kontroli stwierdzono wzrastający udział w kursach autobusów niskopodłogowych, ułatwiających korzystanie osób niepełnosprawnych z publicznego transportu zbiorowego. W latach 2013- 2015 udział ten wyniósł odpowiednio 38,5%, 42,7% i 49,6%.

/dowód: akta kontroli str.4- 160, 167- 168,171- 182, 234, 271- 273/

MZK wywiązywał się z obowiązku, zawartego w umowie wykonawczej, podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy autobusów poprzez ich zamieszczanie na przystankach komunikacyjnych, a także cenników opłat i taryf umieszczanych wewnątrz autobusów. Oględziny losowo wybranych przystanków autobusowych wykazały zamieszczone tam czytelne tabliczki z rozkładami jazdy, zawierające wskazania co do numeru linii autobusowych i czasu przyjazdu autobusów.

/dowód: akta kontroli str.171- 189, 271- 273/

Uwagi dotyczące badanej działalności

W planie transportowym, przygotowanym przez Prezydenta Miasta Przemysła i uchwalonym przez Radę Miasta Przemysła, założono przystosowanie do 2020 r. wszystkich pojazdów autobusowych MZK do przewozu osób niepełnosprawnych. Nie wskazano przy tym jednak potrzeb osób niepełnosprawnych w organizacji publicznego transportu zbiorowego, a także nie zwymiarowano stopnia dotychczasowego nasycenia pojazdami dostosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, z uwzględnieniem ich sprawności i żywotności oraz wymaganych potrzeb na te pojazdy, z określeniem ich zaspokajania do 2020 r., w ściśle określonych przedziałach czasowych.

/dowód: akta kontroli str.-144- 149, 271- 273/

Uwagi dotyczące badanej działalności

Uwagi wymaga fakt, że umowa wykonawcza, przygotowana przez Prezydenta Miasta Przemysła, której stronami były Gmina Miejska Przemysł i MZK, stanowiła raczej odpowiednik umowy transportowej. Została zawarta 10 września 2009 r., tj. przed wprowadzeniem ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, zaś 6 krotne zmiany do umowy, w formie aneksów, nie zawierały stosownych do tej ustawy postanowień oraz jej nie przywoływały.

Zarówno w umowie wykonawczej oraz w jej aneksach nie przewidziano obowiązku składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

/dowód: akta kontroli str.4 – 113/

Ustalono nieprawidłowości

W rozkładach jazdy nie wskazano kursów autobusów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Obowiązek zamieszczania w rozkładach jazdy takiej informacji wynikał z art. 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy.⁷ W świetle par. 1 ust. 4 aneksu do umowy wykonawczej, zawartej w dniu 10 września 2009 r., ustalanie rozkładów jazdy leży w obowiązkach organizatora publicznego transportu, jednak przy współpracy z MZK.

Ze złożonego wyjaśnienia Prezesa Zarządu MZK – Alicji Chuchra wynikało, że nie określenie w rozkładach jazdy kursów z autobusami przystosowanymi dla osób niepełnosprawnych wiązało się z dużą ich awaryjnością, co mogło powodować zagrożenie nie wywiązywania się przez MZK z wykonania przedmiotowego obowiązku.

W kontroli ustalono, że w latach 2013 - 2015 na 10 liniach o kluczowym znaczeniu wskutek ich przebiegu z jednego końca na drugi koniec miasta przez jego centrum, kursowało 12 autobusów niskopodłogowych marki Otokar, z częstotliwością od 17 do 81 minut, w łącznej liczbie od 6 do 60 kursów. Wynikało to z warunku dofinansowania zakupu tych autobusów środkami Unii Europejskiej. Kursy te wykonywane były w warunkach gdy autobusy te miały 5 letni okres eksploatacji, a ich awaryjność w przeliczeniu na 1 autobus

⁷ Dz. U. z 2012 r., poz. 451.

w okresie 2013 – 2015 sięgnęła 118 dni. Pozostałe 5 autobusów niskopodłogowych w okresie objętym kontrolą wykonywało natomiast kursy na różnych liniach, bez stałego przydziału. W ich skład wchodziły 2 siedemnastoletnie autobusy marki Mercedes 0405NG, z awaryjnością 268 dni w przeliczeniu na 1 autobus w okresie 2013 - 2015, a także 1 autobus Solaris Urbino 12 - użytkowany 3 lata; z awaryjnością w latach 2014 i 2015 r. wynoszącą łącznie 37 dni oraz 2 autobusy Solaris Urbino 10; z awaryjnością w 2015 r. wynoszącą 11 dni w przeliczeniu na 1 autobus.

W kontroli stwierdzono, że wiek oraz stosunkowo mała liczba awarii autobusów Solaris Urbino, jak również obsługa w latach objętych kontrolą 10 linii z zastosowaniem 12 autobusów marki Otocar, w związku z wymaganiami unijnymi, wskazuje możliwość ustalenia stałych linii z kursami autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i dokonania stosownych zapisów w rozkładach jazdy. ZKM nie ustanowił jednak rozwiązań logistycznych w kierunku zorganizowania stałych linii z takimi autobusami i nie występował do organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie do rozkładów jazdy wskazań w tym zakresie, w ramach obowiązku współpracy, przypisanego mu w par. 1 ust. 4 aneksu do umowy wykonawczej.

Zwrócenia uwagi wymaga przy tym, że zakaz dyskryminacji kogokolwiek i z jakiegokolwiek przyczyny⁸ w odniesieniu do osób niepełnosprawnych szczegółowo określony został m. in. w art. 21 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej⁹, a także w art. 5 ust. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.¹⁰ Zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a tej Konwencji, aby umożliwić osobom niepełnosprawnym niezależne życie i pełny udział we wszystkich jego sferach, strony Konwencji mają podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do m. in. środowiska fizycznego i środków transportu, informacji i komunikacji, a także innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosuje się między innymi do transportu.

/dowód: akta kontroli str.4- 160, 167- 189, 214- 233, 271- 273/

Ustalone
nieprawidłowości

Nie zapewniono również na stronie operatora, informacji dotyczących praw pasażerów wymaganych w ww. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011, w tym dostosowanej do potrzeb osoby niesłyszącej. Zaniechanie to wynikało, wg wyjaśnienia Prezesa Zarządu MZK- Alicji Chuchra, z obawy niewypełnienia tych praw przez MZK.

/dowód: akta kontroli str.4- 160, 167- 189, 214- 233, 271- 273/

Ocena cząstkowa

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

⁸ Por. art. 32 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, ze zm.) oraz art. 14 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności sporządzonej w Rzymie dnia 4 listopada 1950 r., zmienionej następnie Protokołami nr 3, 5 i 8 oraz uzupełnionej Protokołem nr 2 (Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284, ze zm.).

⁹ Dz. Urz. UE C z 2007 r. Nr 303, str. 1 ze zm. Zgodnie z art. 6 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/30 ze zm.) Karta praw podstawowych Unii Europejskiej ma taką samą moc prawną jak Traktaty.

¹⁰ Konwencja ta została podpisana w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej 20 marca 2007 r., projekt ustawy w sprawie ratyfikacji wpłynął do Sejmu RP 27 kwietnia 2012 r., zgodę na ratyfikację Sejm RP wyraził 15 czerwca 2012 r. Konwencja ratyfikowana została 6 września 2012 r.

2. Ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Opis stanu faktycznego

W MZK brak było założeń wskazujących wymaganą liczbę i warunki techniczne autobusów przystosowanych do transportu osób niepełnosprawnych. Nie zakładano również wskaźników udziału pojazdów dostosowanych i wykonujących transport zbiorowy na rzecz osób niepełnosprawnych. Danych w tym zakresie nie zawierają zarówno umowa wykonawcza, zawarta pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego oraz plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Przemysła.

Wg stanu na dzień 30 września 2015 r. MZK dysponowało taborem złożonym z 42 autobusów, z czego 25 autobusów (59,5 %) to autobusy wysokopodłogowe, nie kwalifikujące się do przewozu osób niepełnosprawnych ruchowo, natomiast pozostałe 17 autobusów (40,5 %) to niskopodłogowe, traktowane jako dostosowane do transportu tych osób.

Na 17 autobusów niskopodłogowych, 12 to autobusy marki Otokar wersji Vectio – wiek 5 letni, po 2 autobusy marki Mercedes, wersji 0405NG – wiek 17 letni i marki Solaris wersji Urbino 10 – wiek 2 letni oraz 1 autobus marki Solaris, wersji Urbino 12 – wiek 3 letni.

Wzrastał udział przebiegu autobusów niskopodłogowych w rozkładowym łącznym przebiegu wszystkich autobusów. Łączny przebieg autobusów MZK wynosił w 2013 r. - 1.966.846 km, z czego niskopodłogowych – 757.124 km (38,5 %), w 2014 r. – 1.970.630 km, z czego niskopodłogowych 841.688 km (42,7 %), zaś w okresie 3 kwartałów 2015 r. – 982.845 km, z czego niskopodłogowych 487.427 km (49,6 %).

Na stan ten przyczynił się wzrost liczby autobusów niskopodłogowych z 14 w 2013 r. do 15 autobusów w 2014 r. oraz do 17 autobusów w I połowie 2015 r.

Zakupu dokonano w trybie zamówienia sektorowego, na podstawie umowy nr 40/M/13 na dostawę 1 autobusu komunikacji miejskiej Solaris, wersji Urbino 12, zawartej 20 grudnia 2013 r. oraz umowy nr 31/M/2014 na dostawę 2 autobusów komunikacji miejskiej Solaris, wersji Urbino 10, zawartej 19 sierpnia 2014 r.

Podczas oględzin autobusów niskopodłogowych kursujących w godzinach szczytu komunikacyjnego stwierdzono udzielanie przez kierowcę pomocy osobie niepełnosprawnej poprzez rozkładanie pochylni i przy przemieszczaniu się tej osoby na pokład autobusu, zajmowaniu miejsca w autobusie, a także zapinaniu pasa bezpieczeństwa.

/dowód: akta kontroli str. 150- 158, 165, 235- 273/

Ustalone nieprawidłowości

Żaden z eksploatowanych przez MZK autobusów nie spełniał wymagań pozwalających na łatwiejszy dostęp pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, przewidzianych w przepisach dotyczących homologacji pojazdów. Na 17 autobusów niskopodłogowych, uznawanych jako przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych 12 autobusów zakupiła Gmina Miejska Przemysł za 8.180.832 zł przy współfinansowaniu środkami z budżetu Unii Europejskiej, wynoszącymi 4.896.000 zł zaś pozostałe 5 autobusów zakupił MZK ze środków własnych, za 3.001.835 zł.

Żaden z 17 niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej, uznawanych jako dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych nie spełniał wszystkich wymagań stosowanych do pojazdów pozwalających na łatwiejszy dostęp pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się. I tak, w żadnym z tych autobusów nie było miejsca dla psa przewodnika, w autobusach marki Otokar i Mercedes nie zapewniono powierzchni przewidzianej dla wózka inwalidzkiego, w autobusach Mercedes nie zapewniono przestrzeni dla wózków inwalidzkich wyposażonej w urządzenia podtrzymujące, brakowało również oparcia dla wózków inwalidzkich z wymiarami znormalizowanymi.

W żadnym z autobusów uznawanych jako dostosowane do przewożenia osób niepełnosprawnych, nie zapewniono - w ramach dobrych praktyk - nagłośnienia

zewnątrznego pojazdu, informującego o numerze i kierunku kursu, wewnętrznego nagłośnienia pojazdu informującego o numerze linii, kierunku jazdy, aktualnym i następnym przystanku, brak było pochylni wysuwanych automatycznie i urządzeń załadowniczych. W autobusach Solaris – Urbino 10, Otokar i Mercedes brakowało urządzeń komunikacyjnych sygnalizujących kierowcy zamiar wsiadania i wysiadania osoby niepełnosprawnej, z oznakowaniem w alfabecie Braille’a. W autobusach Solaris - Urbino 12, Otokar i Mercedes brak było, w odróżniających się kolorach, siedzeń specjalnych dla osób niepełnosprawnych i o zmniejszonej zdolności poruszania się. W autobusach Otokar i Mercedes brakowało wewnętrznego systemu wizualnego oraz oświetlenia zewnętrznego nad drzwiami. W autobusie Otokar brak było pochylni rozkładanej przez kierowcę natomiast w Mercedesie z trudnością uruchomiono pochylnię wjazdową, której wymiary oraz brak umocowania stabilizacyjnego ograniczały manewr wjazdu wózkiem z osobą niepełnosprawną do autobusu. Utrudniony był wjazd wózkiem z osobą niepełnosprawną w godzinach szczytu komunikacyjnego wskutek dużej liczby pasażerów.

Wg Najwyższej Izby Kontroli stosowane w komunikacji miejskiej autobusy MZK nie w pełni dostosowane zostały do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym niepełnosprawnych sensorycznie. Słabe dostosowanie pojazdów publicznego transportu zbiorowego, w tym co wymaga szczególnego podkreślenia, nie oznakowanie w rozkładach jazdy kursów autobusami dostosowanymi do potrzeb tych osób, chociażby w pewnym stopniu, skutkowało w ograniczaniu tych osób w dostępie do istotnych dziedzin życia, takich jak: leczenie, rehabilitacja, nauka, praca, korzystanie z placówek handlowo-usługowych na terenie Przemysła. Występowanie w wykonywanym transporcie zbiorowym barier do niezależnego życia i pełnego udziału we wszystkich jego sferach stoi w sprzeczności zarówno z art. 32 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, jak również z przepisami art. 21 *Karty praw podstawowych Unii Europejskiej* oraz art. 9 ust. 1 lit. a, w związku z art. 5 ust. 2 *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych*.

/dowód: akta kontroli str. 171- 182, 190- 213, 271- 273/

Ocena cząstkowa

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

3. Zapewnienie przeszkolenia pracowników MZK w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym.

Ustalone
nieprawidłowości

MZK nie zapewnił przeszkolenia pracowników wykonujących obowiązki w zakresie obsługi pasażerów pod kątem świadomości problemów osób niepełnosprawnych. Zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 szkolenie to dotyczy personelu zajmującego się bezpośrednio podróżnymi, a procedury szkolenia ustanawia przewoźnik w zakresie niepełnosprawności.¹¹

W złożonym wyjaśnieniu Prezes Zarządu MZK – Alicja Chuchra podała, że przyczyną było nie zaplanowanie środków finansowych na szkolenie w tym zakresie. Zadeklarowała przy tym, że szkolenie to zostanie przeprowadzone w 2016 r.

/dowód: akta kontroli str. 161, 163, 218 – 227, 271- 273/

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki, w zbadanym zakresie.

¹¹ Dz. Urz. UE.L z 2015 r. Nr 153

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹², wnosi o:

1. Rozważenie zorganizowania stałych linii i kursów z autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych, inicjując wprowadzenie wskazań w tym zakresie do rozkładów jazdy przez organizatora.

2. Zamieszczenie na stronie internetowej MZK informacji dotyczących praw pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych, z dostosowaniem jej do potrzeb osób niesłyszących. .

3. Przeszkolenie pracowników wykonujących obowiązki w zakresie obsługi pasażerów pod kątem świadomości problemów osób niepełnosprawnych.

4. Dostosowywanie istotnych warunków zamówienia na pojazdy komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym niesprawnych sensorycznie.

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 Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie, 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.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontroler

Dyrektor

Marian Skrabalak
Główny specjalista kontroli państwowej

Wiesław Motyka

.....
Podpis

.....
podpis

¹² Dz. U. z 2015 r., poz.1096

