NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.021.02.2015
P.15.069

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@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 Szczecinie.
Kontroler	Sławomir Żudro, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97324 z dnia 15.09.2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Koszalinie[1], ul. Rynek Staromiejski 6-7, 75-007 Koszalin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Jedliński, Prezydent Miasta od 9.12.2010 r. (dowód: akta kontroli str. 3-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości[2] działalność UM w zbadanym zakresie w latach 2013 – 2015 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Powyższą ocenę uzasadnia zapewnienie osobom niepełnosprawnym dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Liczba autobusów niskopodłogowych, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych wzrosła z 81% do 83% ogólnej liczby pojazdów operatora. Kursy wykonywane przez autobusy niskopodłogowe w dni powszednie stanowiły 92%, a w dni świąteczne – 100% ogólnej liczby kursów.
Przystanki komunikacyjne wybudowane w ww. okresie spełniały warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie[3] oraz posiadały rozwiązania techniczne służące zapewnieniu dostępności osobom niepełnosprawnym.
Opinia publiczna była informowana o możliwości zgłaszania uwag oraz informacji o nieprawidłowościach w zakresie dostępności osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego.
Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- braku formalnego powierzenia zadań[4] organizatora publicznego transportu zbiorowego[5] określonych w uptz, merytorycznym komórkom UM i jednostkom organizacyjnym Gminy, co stanowiło naruszenie standardu nr 3, określonego w komunikacie nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych[6], co skutkowało nieobjęciem zadań organizatora procedurami zarządzania ryzykiem, ustalonymi w „Regulaminie organizacji i zasad funkcjonowania kontroli zarządczej

[1] Dalej: UM.
[2] Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.
[3] Dz.U. Nr 43, poz. 430 ze zm., dalej rozporządzenie Ministra TiGM z 2.03.1999 r.
[4] Określonych w art. 15 i art. 43 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r., poz. 1440), dalej: uptz.
[5] Dalej: organizator.
[6] Dz.Urz. Ministerstwa Finansów Nr 15, poz. 84, dalej Komunikat nr 23 Ministra Finansów.

w Urzędzie Miejskim w Koszalinie oraz zasad jej koordynacji w miejskich jednostkach organizacyjnych i instytucjach kultury”[7],

- niewykonywania niektórych zadań organizatora, tj. kontroli nad przestrzeganiem przez operatora zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (art. 43 ust. 1 pkt 3 uptz) oraz analiz realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 43 ust. 1 pkt 5).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zaplanowanie i zorganizowanie publicznego transport zbiorowego w sposób uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

1.1. Zadania organizatora na terenie Gminy Miasto Koszalin[8] w zakresie planowania, organizowania i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym, określonym w uptz, nie zostały formalnie powierzone żadnej jednostce organizacyjnej Gminy, ani komórce organizacyjnej UM.

(dowód: akta kontroli str. 8-21, 54-57)

Prezydent Miasta wyjaśnił: *Ponieważ ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie nakłada obowiązku wyodrębnienia organizacyjnie jednej komórki lub jednostki odpowiedzialnej za realizację zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, dotychczas zadania organizatora pełnione są w ramach zadań należących do kompetencji kilku wydziałów Urzędu Miejskiego, jednostki organizacyjnej Miasta i operatora transportu zbiorowego. Powierzenie tych zadań jednej komórce organizacyjnej lub jednostce wiąże się ze znacznymi zmianami w strukturach organizacyjnych jednostki i zwiększeniem zatrudnienia tym samym generowanie zwiększonych wydatków finansowych z budżetu Miasta (…)*.

(dowód: akta kontroli str. 39)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że zadania organizatora określone w uptz były wykonywane przez:

- Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UM, w zakresie:
  - planowania rozwoju transportu (art. 8 pkt 1 uptz),
  - zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu drogowego poprzez ustalenie standardów dotyczących przystanków (art. 15 ust. 1 pkt. 3, lit. a uptz),
  - ustalania stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina (art. 15 ust. 1 pkt. 5 uptz),
  - określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina oraz warunków korzystania - zadanie wykonywane wspólnie z Zarządem Dróg Miejskich w Koszalinie[9] (art. 15 ust. 1 pkt. 6, uptz),
  - ustalania opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatora (art. 15 ust. 1 pkt. 10 uptz),
  - oceny i kontroli realizacji przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 43 ust. 1 pkt. 2 uptz),

[7] Wprowadzonych zarządzeniem nr 636/2433/10 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 2 września 2010 r.
[8] Dalej: Gmina.
[9] Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Koszalin, dalej: ZDM.

- Wydział Komunikacji UM w zakresie:
  - współpracy przy aktualizacji i zatwierdzaniu rozkładów jazdy (art. 43 ust. 1 pkt 4 i 7 uptz),
- ZDM w zakresie:
  - zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu drogowego w zakresie korzystania przez przewoźników i operatora z przystanków komunikacyjnych (art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. b uptz).

(dowód: akta kontroli str. 23-26, 39-40)

W regulaminie organizacyjnym UM powyższe zadania nie były przypisane wymienionym wydziałom. Również w statucie ZDM nie ujęto zadania w brzmieniu określonym w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. b uptz.

(dowód: akta kontroli str. 9-21, 54-57)

1.2.1. W badanym okresie, funkcję operatora publicznego transportu zbiorowego pełnił Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Koszalinie[10], z którym Gmina Miasto Koszalin 31.12.2007 r. zawarła, na podstawie art. 18a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym[11], umowę ustalającą warunki zwrotu kosztów stosowania ulg za przejazdy wykonywane lokalnym transportem zbiorowym. W § 1 umowy strony oświadczyły, że MZK w ramach działalności gospodarczej wykonuje zadania własne Gminy świadcząc usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. W dniu 8.03.2010 r. sporządzono aneks do umowy, którym do § 1 wprowadzono zapis dotyczący m.in. powierzenia MZK przez Gminę świadczenia usług publicznych w postaci lokalnego transportu zbiorowego na terenie Miasta oraz na terenie gmin, z którymi Gmina podpisała porozumienia komunalne dotyczące wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego[12]. Umowa została zawarta na okres od 1.01.2008 r. do 31.12.2022 r.
Aneksem nr 3 z 11.10.2011 r. do części wstępnej umowy wprowadzono zapis, że zawarto ją z uwzględnieniem postanowień Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2007 r.[13]

(dowód: akta kontroli str. 40, 42-53)

W umowie określono również zadania MZK związane z dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz projektowaniem przebiegu linii komunikacyjnych. Wskazano, że lokalizacje przystanków oraz godziny rozpoczęcia i zakończenia przewozów będą ustalane w zatwierdzonych rozkładach jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 46-47)

Pełnienie funkcji inwestora budowy, przebudowy i remontu dróg miejskich (wraz z przystankami komunikacyjnymi oraz znajdującymi się w ich bezpośrednim sąsiedztwie przejściami dla pieszych) należało do zadań Wydziału Inwestycji UM i ZDM.

(dowód: akta kontroli str. 17, 18, 54-57)

Zamieszczanie rozkładów jazdy, audiowizualnych informacji oraz znaków i słupków przystankowych wraz z oznaczeniami poszczególnych linii należało do zadań MZK.

(dowód: akta kontroli str. 47)

1.2.2. Przygotowanie i prowadzenie postępowań o udzielenie zamówień publicznych dotyczących zakupu pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu zbiorowego należało do zadań MZK.

(dowód: akta kontroli str. 40)

---

[10] Dalej: MZK – jednoosobowa spółka Gminy Miasto Koszalin.
[11] Dz.U. z 2013 r. poz. 1414 ze zm.
[12] Gminy: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno.
[13] Rozporządzenie dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 (Dz.Urz. UE L z 2007 r. Nr 315, str. 1).

1.2.3. W dniu 21.09.2010 r. Prezydent Miasta wydał zarządzenie wprowadzające „Regulamin organizacji i zasad funkcjonowania kontroli zarządczej w Urzędzie Miejskim w Koszalinie oraz zasad jej koordynacji w miejskich jednostkach organizacyjnych i instytucjach kultury".

(dowód: akta kontroli str. 166-173)

Zadania organizatora dotyczące planowania, organizowania i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym, nie zostały objęte procedurami zarządzania ryzykiem określonymi w ww. regulaminie.

(dowód: akta kontroli str. 59, 166-173)

1.3.1 Opinia publiczna była informowana o możliwości zgłaszania uwag oraz informowania o nieprawidłowościach i usprawnieniach w dostępie osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego. Informacje takie były przekazywane:

- przez Pełnomocnika ds. Osób Niepełnosprawnych, w trakcie spotkań organizowanych przy udziale Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych[14] z przedstawicielami organizacji pozarządowych i wykonawcami zadań publicznych (m.in. z ZDM i MZK);
- w ogłoszeniach o podjęciu prac nad „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego"[15]. Ogłoszenia zawierające zaproszenie do konsultacji społecznych były publikowane w gazecie „Głos Koszaliński", na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UM oraz na stronie internetowej www.obywatelski.koszalin.pl. Konsultacje trwały od 12.05 do 3.06.2015 r. W tym okresie tekst planu był wyłożony do publicznego wglądu w siedzibie UM. W celu ułatwienia przesyłania opinii i uwag, opracowany został formularz, który można było przekazywać osobiście, przesyłać pocztą lub kierować drogą elektroniczną na specjalnie przygotowany adres: plantransportowy@um.man.koszalin.pl;
- środowisku osób niepełnosprawnych, którego przedstawiciele zostali zaproszeni do prac nad „Miejskim programem wyrównywania szans osób niepełnosprawnych na lata 2013-2017"[16]. Celem strategicznym tego programu było *stworzenie w Mieście warunków sprzyjających integracji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych, zapobieganie ich społecznej marginalizacji i wykluczeniu społecznemu*, a cele szczegółowe obejmowały m.in. *tworzenie przestrzeni bez barier i takie dostosowanie technologiczne transportu zbiorowego, by służył on osobom z wszystkimi rodzajami niepełnosprawności*.

(dowód: akta kontroli str. 29-30, 32, 78, 79)

1.3.2. W 2014 r. UM zlecił podmiotowi zewnętrznemu badania struktury popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz głównych preferencji komunikacyjnych jej pasażerów. Wyniki badań, którymi objęto również osoby niepełnosprawne, zostały wykorzystane przy opracowywaniu planu transportowego.

(dowód: akta kontroli str. 40, 130-165)

1.4.1. W latach 2013-2015 (I półrocze) do UM nie wpłynęły skargi dotyczące utrudnionego dostępu osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 7)

1.4.2. W sprawie sposobu prowadzenia kontroli i oceny realizacji usług publicznego transportu zbiorowego, Prezydent Miasta wyjaśnił, że działania w tym zakresie

[14] Powołana zarządzeniem nr 135/631/11 Prezydenta Miasta z dnia 15 listopada 2011 r.

[15] Przyjęty uchwałą nr XI/132/2015 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 25 czerwca 2015 r. (Dz. U. Województwa Zachodniopomorskiego z 22.07.2015 r., poz. 2903), dalej: Plan transportowy.

[16] Przyjęty uchwałą XXXIV/512/2013 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 27 czerwca 2013 r.

polegały na analizie corocznych sprawozdań Zarządu MZK, przedkładanych przez Zarząd Spółki na Walne Zgromadzenie Wspólników. Sprawozdania te zawierały informacje dotyczące powierzonego zadania, m.in. liczby i długości obsługiwanych linii komunikacyjnych, ilości wykonanych wozokilometrów i kursów, liczby pojazdów realizujących usługę, rozkładów jazdy i wprowadzonych w nich zmian, form dystrybucji, ilości sprzedanych biletów, ilości i struktury przewiezionych pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 30, 174-212)

Poza analizą materiałów otrzymywanych na Walne Zgromadzenie Wspólników, pracownicy UM nie prowadzili kontroli i oceny realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przez MZK.

(dowód: akta kontroli str. 40)

1.5. W badanym okresie Gmina Miasto Koszalin nie posiadała obowiązującego planu transportowego, opracowanego i uchwalonego na podstawie art. 9-13 uptz. W latach 2007 - 2013 obowiązywał Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalin na lata 2006-2013[17].

(dowód: akta kontroli str. 61-67)

W punkcie 8.6. wymienionego Planu określone zostały następujące warunki techniczne, mające na celu ułatwienie przemieszczania się osobom niepełnosprawnym przy przystankach komunikacji publicznej:

- chodniki, na których znajdują się przystanki i wysepki przystankowe powinny mieć dostateczną szerokość, by osoby oczekujące i przechodzące (pełnosprawne i niepełnosprawne) wzajemnie sobie nie przeszkadzały,
- krawędź peronów powinna być łatwo zauważalna – elementami wyróżniającymi powinny być krawężniki i barwa oraz faktura nawierzchni,
- wysokość peronów powinna pozwalać na łatwe wsiadanie i wysiadanie - wysepki przystanków autobusowych powinny być wyniesione ponad wysokość jezdni o 10-12 cm,
- powierzchnie peronów powinny być równe, czyste i nieśliskie,
- dojście do przystanku powinno być łatwe, należy je utwardzać i odwadniać, a wysepki zaopatrzyć w rampy.

(dowód: akta kontroli str. 66-67)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że *…w ramach działań objętych punktem 8.6 Planu, wszelkie parametry inwestycji z zakresu publicznego transportu zbiorowego (…) były i są weryfikowane przez Wydział Architektury i Urbanistyki przed wydaniem decyzji administracyjnej na nowe inwestycje oraz planowane remonty i modernizacje w tym zakresie*. (dowód: akta kontroli str. 60)

W dniu 14.05.2014 r. Prezydent Miasta powołał Zespół zadaniowy do opracowania planu transportowego dla Miasta Koszalina[18].

(dowód: akta kontroli str. 68)

Plan transportowy został przyjęty przez Radę Miejską uchwałą podjętą 25.06.2015 r., która weszła w życie 6.08.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 69)

W sprawie przyczyn przystąpienia do prac nad planem transportowym dopiero po 3 latach od wejścia w życie uptz, Prezydent Miasta wyjaśnił, że ustalony w art. 11 ust. 1 uptz hierarchiczny tryb opracowywania planów transportowych, nakładał obowiązek uwzględnienia w planie opracowywanym przez Prezydenta - ustaleń planu

[17] Przyjęty uchwałą Nr X/77/2007 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 26 kwietnia 2007 r., dalej: Plan.

[18] Zarządzenie wewnętrzne nr 83/14 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 14 maja 2014 r. w sprawie powołania Zespołu zadaniowego do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – planu transportowego dla Miasta Koszalina.

transportowego opracowanego przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, który został uchwalony 24.06.2014 r. i opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego 11.07.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 60)

W trakcie prac nad planem transportowym przeprowadzono konsultacje społeczne (wymienione w punkcie 1.3.1. niniejszego wystąpienia pokontrolnego), w trakcie których nie wpłynęły uwagi lub wnioski dotyczące potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 78, 79, 95-98)

W planie transportowym uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych w odniesieniu do:

- wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, poprzez uznanie za obowiązkowe minimum:
  - niskiej podłogi na całej długości pojazdu,
  - elektronicznej informacji pasażerskiej wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach oraz głosową informacją zewnętrzną o podjeżdżającym do przystanku pojeździe (w autobusach fabrycznie nowych),
  - wyraźnego oznakowania miejsc siedzących dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej,
  - systemu przyklęku z prawej strony pojazdu oraz platformy uruchamianej przez kierowcę (w autobusach fabrycznie nowych),
  - odpowiedniego miejsca na wózek inwalidzki z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu,
  - wyposażenia przycisków dla pasażerów w opisy w systemie Braille'a,
- dostosowania przystanków poprzez:
  - budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi,
  - likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży (m.in. obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, lokalizacje przystanków jak najbliżej celów podróży, wyrównanie poziomu peronu z poziomem podłogi w autobusach, oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach przystanków i przejść dla pieszych),
  - wyposażanie peronów w siedzące miejsca – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem.

(dowód: akta kontroli str. 80-82)

1.6. Ustalanie rozkładów jazdy należało do zadań realizowanych przez MZK.

(dowód: akta kontroli str. 47)

UM nie współpracował z MZK przy ustalaniu i aktualizacji rozkładów jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 40-41)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że uwzględnianie dostępności transportu publicznego dla potrzeb osób niepełnosprawnych przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy, przydzielanie autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych na poszczególne linie oraz ustalanie częstotliwości kursów autobusów niskopodłogowych jest zadaniem MZK. W dni powszednie 862 kursów na ogólną liczbę 936, tj. 92% jest wykonywanych przez autobusy niskopodłogowe, a w dni świąteczne – 100%. W godzinach szczytu autobusy te kursują z częstotliwością od 7 do 20 minut w zależności od linii. W rozkładach jazdy kursy autobusów niskopodłogowych zostały oznaczone literą „v".

(dowód: akta kontroli str. 40-41)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowości polegające na:

- braku formalnego powierzenia zadań organizatora komórkom i jednostkom organizacyjnym faktycznie realizującym te zadania, co stanowiło naruszenie standardu nr 3 określonego w komunikacie nr 23 Ministra Finansów i skutkowało nieobjęciem zadań organizatora określonych w uptz, procedurami zarządzania ryzykiem określonymi w „Regulaminie organizacji i zasad funkcjonowania kontroli zarządczej w Urzędzie Miejskim w Koszalinie oraz zasad jej koordynacji w miejskich jednostkach organizacyjnych i instytucjach kultury".
- niewykonywaniu w latach 2013-2015 (I półrocze) zadań organizatora z zakresu organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, określonych w art. 43 ust. 1 pkt 3 i 5 uptz, tj.:
  - kontroli nad przestrzeganiem przez operatora zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 uptz,
  - analiz realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 59)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że uptz nie nakłada obowiązku wyodrębnienia organizacyjnego komórki lub jednostki odpowiedzialnej za realizację zadań organizatora, a powierzenie tych zadań jednej komórce lub jednostce wiązałyby się ze znacznymi zmianami w strukturze organizacyjnych i generowałyby zwiększone wydatki budżetu Miasta, w związku z czym, zadania te w latach 2013-2015 były pełnione w ramach zadań należących do kilku wydziałów UM, jednostki organizacyjnej Miasta i operatora. Jednocześnie Prezydent Miasta poinformował, że w związku z wdrożeniem planu transportowego na lata 2015-2025, przewiduje się formalne powierzenie zadań organizatora jednej wyodrębnionej komórce i wykonywanie kontroli w zakresie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 39-40)

W ocenie NIK, brak formalnego powierzenia zadań organizatora, może utrudniać skuteczny monitoring realizacji zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo nieprawidłowości, działania kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

2.1. W badanym okresie UM nie udzielał zamówień publicznych na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 40)

2.2.1. Zawarta z MZK umowa w sprawie powierzenia usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, zobowiązywała do utrzymania taboru w ilości zabezpieczającej realizację świadczonych usług, składającego się z minimum 50% autobusów niskopodłogowych. W umowie nie określono innych postanowień mających na celu uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 42-53)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że od powierzenia MZK usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, do organizatora nie wpływały wnioski, uwagi lub skargi w tym zakresie, co świadczy o wystarczającym spełnianiu przez operatora oczekiwań i wymogów osób niepełnosprawnych. Przy zakupie autobusów MZK stawiało wymóg dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych. Autobusy te były dostosowane dla osób niewidomych, niedowidzących oraz głuchoniemych i posiadały m.in. komunikatory głośnomówiące oraz świetlne napisy informujące o przystankach, czasie przyjazdu i odjazdu. W związku z powyższym, w ocenie Prezydenta Miasta nie było konieczności zawierania aneksu do umowy, z określeniem wymagań dotyczących dostosowania taboru operatora do potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 100-101)

W latach 2013-2015 (I półrocze) Gmina nie posiadała określonych wymogów dotyczących dostosowania pojazdów transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 101)

2.2.2. Plan transportowy nie określał liczby pojazdów przeznaczonych do publicznego transportu zbiorowego, które powinny być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

(dowód: akta kontroli str. 71-94)

Prezes Zarządu MZK poinformował, że na dzień 1.01.2013 r. i 30.06.2015 r. MZK posiadało 53 autobusy. W tym okresie liczba autobusów niskopodłogowych wzrosła z 43 (81%) do 44 (83%). Liczba autobusów niskopodłogowych: posiadających świecące zewnętrzne tablice informacyjne i wewnętrzny system wizualny wzrosła z 43 do 44, posiadających system wewnętrznego nagłośnienia wzrosła z 15 do 19. Natomiast liczba autobusów wyposażonych w nagłośnienie zewnętrzne nie zmieniła się i wynosiła 13.

(dowód: akta kontroli str. 105-106)

2.3. W latach 2013-2015 (I półrocze) Gmina nie nabyła i nie dostarczyła operatorowi pojazdów komunikacji zbiorowej.

(dowód: akta kontroli str. 41)

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.

3. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu faktycznego

3.1. W latach 2013-2015 (I półrocze) nie były określone przez Prezydenta Miasta realizującego zadania organizatora, standardy dotyczące przystanków autobusowych, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3, lit. a) uptz. Wymogi w tym zakresie zostały określone w planie transportowym, który wszedł w życie 6.08.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 81)

3.2. Liczba przystanków komunikacyjnych w okresie od 1.01.2013 r. do 30.06.2015 r. wzrosła z 252 do 285. UM nie posiadał wiedzy o liczbie przystanków spełniających warunki techniczne określone w § 119 ust. 8 i 10 oraz w § 127 ust. 11 rozporządzenia Ministra TiGM z 2.03.1999 r.

(dowód: akta kontroli str. 109-111)

W latach 2013-2015 UM był realizatorem przebudowy 3 przystanków oznaczonych jako:

- Gnieźnieńska/Cmentarz – w ramach inwestycji „Przebudowa pasa drogowego drogi krajowej nr 11 ul. Gnieźnieńska – ścieżka pieszo-rowerowa", wykonanej: 10-11.2013 r. W odniesieniu do przystanku inwestycja objęła przesunięcie i montaż nowej wiaty.
- Zwycięstwa/Waryńskiego – w ramach inwestycji „Przebudowa pasa drogowego ul. Zwycięstwa – Budowa ścieżki rowerowej", zrealizowanej: 05-08.2014 r.,
- Zwycięstwa/Rynek Staromiejski - w ramach inwestycji „Przebudowa Rynku Staromiejskiego" zrealizowanej: 08-10.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 112-121)

Oględziny ww. przystanków i przejść dla pieszych zlokalizowanych przy przystankach, przeprowadzone z udziałem specjalisty w zakresie dostępności infrastruktury komunikacyjnej dla osób niepełnosprawnych[19], wykazały, że:

- spełniały wymogi określone w § 119 ust. 8-10 i § 127 ust. 11 rozporządzenia Ministra TiGM z 2.03.1999 r., tj. krawędzie zatrzymania były dłuższe niż 20 m, skosy wyjazdowe z drogi nie były większe niż 1: 8, wiaty były odsunięte od wewnętrznej krawędzi zatoki, co najmniej o 3 m, przejścia dla pieszych zlokalizowane w pobliżu przystanków posiadały obniżenie do poziomu jezdni o szerokości, co najmniej 4 m,
- były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wiaty z zadaszeniem były odpowiedniej wielkości i pozwalały na bezpieczne ustawienie wózka inwalidzkiego. Wysokość krawędzi przy miejscach zatrzymywania się autobusów pozwalała osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich na bezpieczny wjazd do autobusu. Rozkłady jazdy były czytelne i znajdowały się na odpowiedniej wysokości.

(dowód: akta kontroli str. 122-129)

Ustalone nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

W latach 2013-2015 (I półrocze) Organizator, mimo obowiązku określonego w art. 15 ust. 1 pkt 3, lit. a) uptz, nie określił standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych.

Prezydent Miasta wyjaśnił, że ww. standardy zostały określone w planie transportowym uchwalonym na lata 2015-2025, jako stan pożądany, do jakiego dążyć będzie Miasto Koszalin. Ocena przystanków w zakresie spełnienia standardów, zostanie przeprowadzona w toku realizacji planu transportowego, który jako akt prawa miejscowego obowiązuje od 6.08.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 41)

4. Zapewnienie przeszkolenia pracowników w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym

Opis stanu faktycznego

Pracownicy UM nie byli objęci szkoleniami dotyczącymi niepełnosprawności - nie zajmowali się bezpośrednio podróżnymi.

(dowód: akta kontroli str. 41)

Ustalone nieprawidłowości

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

[19] powołanego na podstawie art. 49 ust. 4 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 2015 r. poz. 1096 ze zm.), dalej ustawa o NIK.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny działalności kontrolowanej jednostki w powyższym zakresie.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagę wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o dostosowanie struktury organizacyjnej UM do realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, określonych w uptz.

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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykonania wniosku

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 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 w pokontrolnego.

Szczecin, dnia 13 listopada 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Kontroler
Sławomir Żudro
główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor

..... *Podpis*

..... *Podpis*