



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.025.02.2015  
P/15/069

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura we Wrocławiu  
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław  
T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50  
[lwr@nik.gov.pl](mailto:lwr@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli P/15/069 – Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu

Kontroler Renata Kojro, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 96738 z dnia 12 października 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka kontrolowana Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., ul. Domejki 2, 59-220 Legnica (dalej: „MPK” lub „Spółka”).

Kierownik jednostki kontrolowanej Zdzisław Bakinowski, Prezes Zarządu MPK<sup>1</sup> (dalej: „Prezes Zarządu”).

(dowód: akta kontroli str. 5-8)

## II. Ocena kontrolowanej działalności<sup>2</sup>

### Ocena ogólna

MPK, poprzez realizację w Legnicy w okresie objętym kontrolą (lata 2013-2014 i I półrocze 2015 r.) zadań operatora publicznego transportu zbiorowego, zapewniła dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych.

W szczególności Spółka zapewniła obsługę wszystkich linii komunikacyjnych przez pojazdy przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej (niskopodłogowe<sup>3</sup> i niskowejściowe<sup>4</sup>)<sup>5</sup>. Wszystkie użytkowane przez MPK autobusy (100%) zostały wyposażone w wizualny system informacji pasażerskiej<sup>6</sup>, a dwa spośród czterech zakupionych w latach 2014-2015 posiadały również system wewnętrznego nagłośnienia oraz nagłośnienie zewnętrzne<sup>7</sup>.

Wszystkie poddane szczegółowej kontroli przystanki autobusowe zostały wyposażone w oznaczenia numerów linii oraz czytelne tabliczki z rozkładami jazdy, a niektóre także w elektroniczne tablice przystankowe. Wszyscy pracownicy bezpośrednio obsługujący pasażerów odbyli przeszkolenie dotyczące obsługi osób niepełnosprawnych. Spółka posiadała również własną stronę internetową, na której

<sup>1</sup> Od 26 maja 2011 r.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

<sup>3</sup> Autobus niskopodłogowy – autobus, w którym co najmniej 35% powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednych drzwi głównych.

<sup>4</sup> Autobus niskowejściowy – autobus, w którym mniej niż 35% powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednych drzwi głównych.

<sup>5</sup> Wg stanu na dzień 1 stycznia 2014 r. Spółka użytkowała 60 autobusów niskopodłogowych, dwa autobusy niskowejściowe oraz jeden wysokopodłogowy. Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. Spółka użytkowała 62 autobusy niskopodłogowe oraz dwa niskowejściowe.

<sup>6</sup> Tj. tablice wyświetlające m.in. numer i kierunek linii oraz nazwę przystanku.

<sup>7</sup> Tj. informujące m.in. o numerze linii i kierunku kursu.

zamieszczone były informacje o prawach i obowiązkach pasażera, z możliwością ich odczytu przez osoby niedowidzące.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu  
faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą, MPK było operatorem komunikacji miejskiej w Legnicy oraz sąsiedniej gminie Miłkowice<sup>8</sup>, wykonując tym samym zadania własne Gmin Legnica oraz Miłkowice w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego<sup>9</sup>. MPK, w zakresie prowadzonej działalności, zobowiązane było również do realizacji założeń przyjętego uchwałą nr XLI/426/14 Rady Miejskiej w Legnicy z dnia 27 stycznia 2014 r. „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Legnica oraz Gmin, z którymi Gmina Legnica posiada zawarte porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego<sup>10</sup> (dalej: „Plan transportowy”).

MPK świadczył usługi przewozowe na podstawie: [1] umowy o świadczenie usług przewozowych, zawartej w dniu 22 grudnia 1995 r. pomiędzy Gminą Legnica, a Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Legnicy<sup>11</sup> (dalej: „umowa przewozowa”) [2]; - porozumienia międzygminnego<sup>12</sup> [3] oraz dwóch umów<sup>13</sup> zawartych z Gminą Legnica w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*<sup>14</sup> (dalej: „Pzp.”) w zakresie publicznego transportu zbiorowego – regularny przewóz osób na liniach komunikacji miejskiej nr 4 i 8 (dalej: „umowy na obsługę linii 4 i 8”).

(dowód: akta kontroli str. 39-62; 156-222; 223-272; 273-288; 289-363)

Umowa przewozowa regulowała zadania związane z: [1] organizacją oferty przewozowej w oparciu o plan wozokilometrów (uwzględniający środki finansowe Przewoźnika); [2] ustalaniem taryfy opłat za przejazdy; [3] mechanizmami przekazywania i rozliczania dopłat z tytułu wykonywania działalności przewozowej na terenie Gminy Legnica, [4] karami umownymi wynikającymi z niewłaściwej realizacji usług; [5] utrzymaniem środków transportu w należyтым stanie; [6] organizacją informacji pasażerskiej. Z uwagi na zawarcie Umowy przewozowej przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*<sup>15</sup> (dalej: „u.p.t.z.”) nie określono w niej częstotliwości składania przez MPK informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii

<sup>8</sup> Porozumienie międzygminne w sprawie przejęcia przez Gminę Legnica od Gminy Miłkowice zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego z dnia: [1] 27 czerwca 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 18 lipca 2012 r., poz. 2576); [2] 29 lipca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 2 sierpnia 2013 r., poz. 4592); [3] 2 stycznia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 23 stycznia 2014 r., poz. 340); [4] 20 listopada 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 28 listopada 2014 r., poz. 5103).

<sup>9</sup> Art. 7 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.).

<sup>10</sup> Przyjętego uchwałą nr XLI/426/14 Rady Miejskiej w Legnicy z dnia 27 stycznia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 7 lutego 2014 r., poz. 569).

<sup>11</sup> Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Legnicy zostało przekształcone w Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. na mocy aktu przekształcenia z dnia 18 grudnia 1995 r. Gmina Legnica, posiadając 96,3% udziałów tej spółki, jest jednym z jej dwóch właścicieli.

<sup>12</sup> Vide przypis nr 6.

<sup>13</sup> [1] umowa nr IK.15.2014.X z dnia 7 marca 2014 r. na okres od 1 kwietnia 2014 r. do 31 grudnia 2014 r.; [2] umowa nr IK.131.2014.X z dnia 18 listopada 2014 r. na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r.

<sup>14</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.

komunikacyjnej<sup>16</sup>. Umowa ta nie została zaktualizowana w tym zakresie, w związku z czym informacje takie nie były przez MPK przekazywane w badanym okresie Gminie Legnica.

Spółka dokonywała w badanym okresie bieżących pomiarów liczby pasażerów na liniach, co do których były zgłaszane problemy dotyczące przepełnień autobusów, tj. linie nr 3, 18, 23, 26 i 28. Pomiary nie wykazały przekroczenia ilości przewożonych pasażerów ponad normę, która wynosiła 75% pojemności autobusów. Liczenie pasażerów odbywało się na każdym przystanku. Nie odnotowano zgłoszeń o problemach komunikacyjnych od pasażerów poruszających się na wózkach inwalidzkich lub z wózkiem dziecięcym.

*(dowód: akta kontroli str. 223-272; 563-568)*

Dwie umowy na obsługę linii nr 4 i 8 regulowały wymagania w stosunku do środków transportu, warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym dotyczące osób niepełnosprawnych. W umowach tych zobowiązano MPK do wykonywania dwóch pomiarów potoków pasażerskich wraz ze strukturą biletową na obsługiwanych liniach w okresach realizacji zlecenia, bez wymogu wyszczególnienia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Pomiary dotyczące liczby pasażerów na liniach nr 4 i 8 były przeprowadzane po dwa razy w roku 2014 i w roku 2015, tj. w miesiącu lipcu i październiku<sup>17</sup>. Informacje nie obejmowały wskazań odnośnie przewiezionych osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

*(dowód: akta kontroli str. 289-363; 563-568)*

**1.2.** W latach 2013-2015 (I półrocze) MPK nie było kontrolowane w zakresie dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych. W okresie tym wpłynęły natomiast trzy skargi<sup>18</sup> na działalność MPK w zakresie dostępności pojazdów komunikacji miejskiej dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich o napędzie elektrycznym, w tym jedna odnosiła się również do niewłaściwego postępowania personelu, który bezpośrednio zajmował się podróżnymi. Problem poruszony w skargach dotyczył niewyjaśnienia (niedoinformowania) osobom niepełnosprawnym przyczyn braku możliwości przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach o napędzie elektrycznym w niektórych autobusach starszego typu, wyprodukowanych w 1998 r., oznaczonych piktogramami wskazującymi na brak możliwości wykonania przedmiotowego przewozu. Autobusy posiadały rampy, których konstrukcja nie pozwalała na bezpieczne pokonanie progu o wysokości 25 mm przy wjeździe do autobusu przez wózek o napędzie elektrycznym. Zarząd Spółki złożył Komisji Gospodarki Rady Miejskiej w Legnicy, stosowne wyjaśnienia w tej sprawie, przedstawiając jednocześnie potrzebę pilnej wymiany autobusów nieprzystosowanych do przewozu osób na wózkach o napędzie elektrycznym. Natomiast kierowca autobusu, który zachował się niewłaściwie został ukarany karą dyscyplinarną i ponownie przeszkolony w zakresie prawidłowej obsługi osób niepełnosprawnych. Wszystkie skargi zostały uznane za zasadne, a zakupione przez MPK w badanym okresie autobusy umożliwiały już przejazd osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach o napędzie elektrycznym.

*(dowód: akta kontroli str. 11-38)*

<sup>16</sup> Art. 25 ust. 3 pkt 9 u.p.t.z.

<sup>17</sup> W czasie prowadzenia czynności kontrolnych, dane z uzyskanych badań w roku 2015, wykonanych przez zewnętrzną firmę, były w trakcie opracowywania.


<sup>18</sup> Dwie w roku 2013 oraz jedna w roku 2014.

1.3. Spółka w pełnym zakresie odpowiadała za tworzenie i aktualizację rozkładów jazdy oraz wyposażenie przystanków w rozkłady jazdy. Wielkość potrzeb przewozowych została określona na podstawie przeprowadzonych w listopadzie 2012 r. kompleksowych badań potoków pasażerskich w miejskiej komunikacji zbiorowej w Legnicy, których wyniki wykazały, że mieszkańcy Legnicy oraz Gminy Miłkowice wykonują 35 672 podróży pojazdami MPK w ciągu jednego dnia roboczego. Ustalono także, że na terenie Gminy Legnica i Gminy Miłkowice 13,4% ogółu mieszkańców posiadało orzeczenie o niepełnosprawności<sup>19</sup>. Jak wykazała kontrola NIK, preferencje tych osób wobec komunikacji miejskiej, na przestrzeni ostatnich trzech lat<sup>20</sup>, znalazły odzwierciedlenie w dostosowaniu miejskiego taboru autobusowego do ich potrzeb. W latach 2013-2014 autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe, stanowiły kolejno 98,5% i 98,4%, a w I półroczu 2015 r. 100% wszystkich pojazdów, co szczegółowo opisano w pkt III.2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Wszystkie kursy przewidziane w rozkładach jazdy były wykonywane przez autobusy przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Częstotliwość kursów w rozkładach jazdy poszczególnych linii komunikacji miejskiej projektowana była zależnie od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz atrakcyjności produktu. Rozkłady jazdy przewidywały zmienną częstotliwość kursów w dniach roboczych (w roku szkolnym oraz w wakacje) w soboty i niedziele. Spółka tworzyła również rozkład jazdy dla Gminy Miłkowice, z którą zawarte zostało porozumienie międzygminne. Za infrastrukturę przystankową (w tym wiaty, słupki, utrzymanie czystości) odpowiadał natomiast Zarząd Dróg Miejskich. Mimo tego, Spółka monitorowała przebudowę zatok przystankowych, tj. czy w trakcie realizacji zadania na chodnikach przy krawężnikach przystanków wydzielone były tzw. „strefy bezpieczeństwa” (wykonane z materiałów o fakturze chropowatej, innej od nawierzchni).

(dowód: akta kontroli str. 156-222; 438-445)

W dniu 9 listopada 2015 r. przeprowadzono oględziny ośmiu<sup>21</sup> przystanków komunikacyjnych, na których osoba niepełnosprawna (uczestnicząca w oględzinach w charakterze specjalisty) poruszająca się na wózku inwalidzkim, wsiadała do autobusów klasy maxi (nr 232, 233 i 238) i mega (nr 113) oraz siedmiu<sup>22</sup> innych przystanków komunikacyjnych, na których wysiadała ta osoba niepełnosprawna. Wszystkie przystanki były wyposażone w oznaczenia numerów linii oraz czytelne tabliczki z rozkładami jazdy. Dodatkowo na czterech przystankach węzłowych znajdowały się elektroniczne tablice przystankowe (Skarbka – Mickiewicza, Skarbka – Plac Słowiański, Wrocławska – Jordana, II Armii Wojska Polskiego). Odczytanie tablic informacyjnych było możliwe z poziomu, na jakim znajdowała się osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim, z odległości, na jaką wózek inwalidzki pozwalał zbliżyć się do tych tablic.

(dowód: akta kontroli str. 4; 554-560)

1.4. MPK posiadało stronę internetową <http://www.mpk.legnica.pl>. W lewym dolnym rogu strony została umieszczona ikona  Dla niedowidzących, a przy użyciu klawiszy „Ctrl” i „+” (zamiennie kręcąc rolką myszy) można było powiększyć tekst do większego rozmiaru, a powiększenie nie powodowało utraty zawartości lub

<sup>19</sup> Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 ([www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)).

<sup>20</sup> Tj. rok 2013, rok 2014 oraz rok 2015 (I półrocze).

<sup>21</sup> Tj. na przystankach linii nr 3, 6, 11, 15 i 23: Piłsudskiego – Miarki, Wrocławska – Gwiedzna, Sikorskiego – Piłsudskiego, Skarbka-Mickiewicza (szczyt poranny) oraz Chojnowska – Hutników, Iwaszkiewicza - Szpital, Wrocławska – Jordana, Piłsudskiego - Wiadukt (szczyt popołudniowy).

<sup>22</sup> Tj. Piłsudskiego – Koskowicka, Wrocławska – Wielkiej Niedźwiedzicy, Skarbka – Plac Słowiański, Piłsudskiego – Miarki (szczyt poranny) oraz Wrocławska – Neptuna, II Armii Wojska Polskiego, Piłsudskiego – Heweliusza (szczyt popołudniowy).

*Wojcik*

funkcjonalności serwisu. Na stronie internetowej <http://www.mpk.legnica.pl> w zakładce „Dla pasażera”, zawarte były informacje o prawach i obowiązkach pasażera określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (dalej: „rozporządzenie UE dotyczące praw pasażerów”)<sup>23</sup>. Po rozwinięciu menu, dostępne było submenu z następującymi zakładkami: Taryfa opłat, Przejazdy ulgowe, Regulamin przewozów, Opłaty dodatkowe, Wzory biletów i paragonu, Wzory legitymacji, Instrukcja dla osób z wózkiem. Treść informacji zawartych w submenu także była dostępna dla osób niedowidzących. Tekst można było również powiększyć przy użyciu klawiszy „Ctrl” i „+” (lub zamiennie poruszając rolką myszy).

(dowód: akta kontroli str. 419-435)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że strona internetowa Spółki nie została dostosowana do potrzeb osób niesłyszących, ponieważ zamieszczone na niej informacje o prawach pasażerów nie zostały przetłumaczone na język migowy i nie były w tej formie udostępnione. Strona internetowa nie posiadała także ułatwień umożliwiających korzystanie z niej przez osoby ze znaczną niepełnosprawnością wzroku, polegających na możliwości odsłuchania treści wiadomości zamieszczonych na stronie poprzez ich odczytanie przez lektora.

Prezes Zarządu wskazał, że informacje na stronie internetowej zmieniają się dynamicznie, a koszt tego przedsięwzięcia jest znaczny. Prezes Zarządu dodał także, iż systemy komputerowe, na których oparte jest funkcjonowanie większości komputerów domowych zawierają wiele funkcji ułatwiających osobom niedowidzącym korzystanie z Internetu.

(dowód: akta kontroli str. 419-435)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w obszarze zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w sposób niedyskryminujący osób niepełnosprawnych.

## 2. Zapewnienie pojazdów komunikacji miejskiej dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych

Opis stanu  
faktycznego

2.1. Wykonując publiczny transport zbiorowy MPK dysponował:

- w 2013 r.<sup>24</sup> – 68 autobusami, w tym 62 niskopodłogowymi (91,2%), pięcioma autobusami niskowejściowymi (7,3%) oraz jednym autobusem wysokopodłogowym (1,5%);
- w 2014 r.<sup>25</sup> – 63 autobusami, w tym 60 niskopodłogowymi (95,2%), dwoma autobusami niskowejściowymi (3,2%) oraz jednym autobusem wysokopodłogowym<sup>26</sup> (1,6%);
- w 2015 r.<sup>27</sup> – 63 autobusami, w tym 61 niskopodłogowymi (96,8%) oraz dwoma niskowejściowymi (3,2%).

W latach 2013-2015 (I półrocze) autobusy z niską podłogą stanowiły więc odpowiednio: 98,5%, 98,4% oraz 100% taboru. Umowa przewozowa, która została

<sup>23</sup> Dz. Urz. UE L z 2011 r. Nr 55, str. 1.

<sup>24</sup> Wg stanu na dzień 1 stycznia 2013 r.

<sup>25</sup> Wg stanu na dzień 1 stycznia 2014 r.

<sup>26</sup> Autobus był na stanie i wykorzystywany był do obsługi jednej linii nocnej – do dnia 31 lipca 2013 r.

<sup>27</sup> Wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r.

zawarta przed dniem wejścia w życie u.p.t.z., nie zawierała regulacji dotyczących warunków technicznych, jakie powinny spełniać pojazdy uznawane za dostosowane do transportu osób niepełnosprawnych, o których mowa w art. 25 ust. 3 pkt 5 ww. ustawy. Umowa ta nie została zaktualizowana w powyższym zakresie. Jednakże zgodnie z § 2 tej umowy, zakres usług przewozowych określa plan eksploatacyjny, zawierający wykazy autobusów oraz ich przebiegi w wozokilometrach, a także wykaz linii komunikacyjnych i przebieg ich tras, zatwierdzany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, tj. Urząd Miasta w Legnicy.

Zapisy takie przewidywał akt prawa miejscowego, jakim był Plan transportowy. Zgodnie z jego założeniami, ostatecznym efektem działań MPK, wychodząc naprzeciw preferencjom osób niepełnosprawnych, powinno być osiągnięcie, a następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych w skali całego miejskiego taboru autobusowego.

*(dowody: akta kontroli str. 156-222; 223-272; 438-439; 449-451; 563-564)*

**2.2.** Większość<sup>28</sup> użytkowanych przez MPK autobusów była wyposażona w wizualny system informacji pasażerskiej<sup>29</sup>, tj. 67 w 2013 r. (98,5%), 62 w 2014 r. (98,4%) oraz 63 w 2015 r.<sup>30</sup> (100%). System wewnętrznego nagłośnienia oraz nagłośnienie zewnętrzne<sup>31</sup> posiadały dwa autobusy zakupione w latach 2014-2015. Umowa przewozowa nie określała, jaka ilość / procent autobusów powinien być wyposażony w system informacji głosowej oraz system informacji pasażerskiej w formie tablic elektronicznych. Natomiast według założeń Planu transportowego należało dążyć do zwiększenia udziału pojazdów niskopodłogowych wyposażonych w poprawnie działającą wizualno-dźwiękową informację pasażerską. Docelowo całość taboru autobusowego, należącego do MPK, powinna spełniać kryteria pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych.

*(dowód: akta kontroli str. 156-222; 223-272; 449-451; 563-564)*

**2.3.** W latach 2013-2015 (I półrocze) MPK zakupiło<sup>32</sup> cztery autobusy – wszystkie niskopodłogowe. Zakup dwóch autobusów sfinansowano ze środków wniesionych do Spółki przez Gminę Legnica w formie podwyższenia kapitału zakładowego, a pozostałe dwa za środki własne Spółki. W okresie objętym kontrolą MPK otrzymało, także od Gminy Legnica, w użytkowanie sześć autobusów niskopodłogowych do obsługi linii komunikacyjnych nr 4 i 8. Jednocześnie w okresie tym zakończono użytkowanie 14 autobusów, w tym sprzedany został autobus wysokopodłogowy.

*(dowód: akta kontroli str. 449-451; 438-439; 452-453; 454-482)*

Na podstawie przeprowadzonych w dniu 5 listopada 2015 r. oględzin czterech zakupionych przez MPK w latach 2013-2015 (półrocze) autobusów, tj. trzech klasy maxi (nr 232, 233 i 238) oraz jednego klasy mega (nr 113) ustalono, że: [1] wszystkie autobusy posiadały funkcję tzw. „przykłąku” (jednostronnego obniżenia autobusu stroną z drzwiami o 6 cm w dół do krawężnika peronu); [2] wewnątrz autobusu były wydzielone: miejsca z oparciem do mocowania pasem bezpieczeństwa dla osoby na wózku inwalidzkim oraz miejsce dla wózka

<sup>28</sup> Za wyjątkiem autobusu wysokopodłogowego.

<sup>29</sup> Tj. tablice wyświetlające m. in. nr i kierunek linii oraz nazwę przystanku.

<sup>30</sup> Wg stanu na dzień 1 stycznia każdego roku.

<sup>31</sup> Tj. informujące m. in. o numerze linii i kierunku kursu.

<sup>32</sup> W ramach czterech postępowań przetargowych o udzielenie zamówienia sektorowego w trybie przetargu nieograniczonego, prowadzonych na podstawie Zarządzenia nr 17/2008 z dnia 28 listopada 2008 r. Prezesa Zarządu – Dyrektora MPK sp. z o.o. w Legnicy w sprawie wprowadzenia regulaminu przetargu w postępowaniu, w którym nie mają zastosowania przepisy ustawy Pzp oraz powołania Komisji Przetargowej do przeprowadzenia tych postępowań.

dziecięcego, a także miejsca dla osób niepełnosprawnych; [3] podłoga autobusu była płaska na całej długości bez progów poprzecznych z wykładziną antypoślizgową; [4] na oknie obok miejsc specjalnych były naklejone informacje o treści: „Pasażer wymagający obniżenia autobusu podczas wysiadania na przystanku, powinien zgłosić ustnie ten fakt kierowcy lub nacisnąć przycisk oznaczony piktogramem (umiejscowiony pod ogłoszeniem) bezpośrednio przed dojazdem do przystanku docelowego”; [5] wszystkie autobusy posiadały oznakowane zewnętrzne i wewnętrzne przyciski sygnalizacyjne dla osób niepełnosprawnych; [6] wszystkie posiadały audiowizualny system informacyjny, kontrastowe krawędzie podłóg oraz oświetlenie zewnętrzne nad drzwiami pojazdów tzw. oświetlenie drzwi głównych; [7] dwa<sup>33</sup> posiadały nagłośnienie zewnętrzne oraz nagłośnienie wewnętrzne; [8] wszystkie cztery autobusy były przystosowane do wjazdu do autobusu osoby niepełnosprawnej.

(dowód: akta kontroli str. 532-553)

Na podstawie oględzin (przeprowadzonych w dniu 9 listopada 2015 r. z udziałem specjalisty – osoby poruszającej się w na wózku inwalidzkim) dostępności do czterech autobusów zakupionych przez MPK w latach 2013-2015 (I półrocze) w godzinach szczytu komunikacyjnego<sup>34</sup> ustalono, że: [1] kierowcy wszystkich autobusów stosownie do instruktażu stanowiskowego, zaoferowali osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim pomoc w zajęciu miejsca w autobusie oraz zapięciu pasa bezpieczeństwa; [2] ilość osób w autobusach nie była przeszkodą dla swobodnego wjazdu i zajęcia miejsca w autobusie.

(dowód: akta kontroli str. 4; 449-451; 554-560)

**2.4.** W rozkładzie jazdy komunikacji miejskiej Gmina Legnica, jako organizator zbiorowego transportu publicznego, zaplanowała 18 linii autobusowych, w tym jedną do Gminy Miłkowice oraz dwie linie nocne N1 i N2. Na wszystkich liniach dziennych zostały zaplanowane kursy autobusów niskopodłogowych oraz niskowejściowych, za wyjątkiem jednej linii nocnej, którą do dnia 31 lipca 2013 r. obsługiwał autobus wysokopodłogowy. Autobus został wycofany z eksploatacji, a następnie sprzedany, jako pojazd mocno wyeksploatowany i niespełniający standardów.

Kierownik Działu Przewozów MPK wskazał, iż na podstawie relacji kierowców obsługujących tę linię, nie stwierdzono zapotrzebowania na przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Na liniach o podstawowym znaczeniu, tj. nr 15 i 16, częstotliwość kursowania wynosiła od siedmiu do 12 minut w szczycie. Większość linii komunikacji dziennej oraz obie linie nocne kursowała we wszystkie dni tygodnia.

(dowód: akta kontroli str. 156-222; 438-445; 701)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że dwa z czterech zakupionych w badanym okresie autobusów nie zostało wyposażonych w system nagłośnienia zewnętrznego i wewnętrznego. Powyższe wyposażenie autobusów stanowi istotne udogodnienie dla osób z niepełnosprawnością sensoryczną<sup>35</sup>, a jego stosowanie, w ocenie NIK, stanowi dobrą praktykę. Natomiast, w świetle zapisów Planu transportowego, zapowiedzi głosowe kolejnego przystanku autobusowego uznane zostały za jedno z usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego.

<sup>33</sup> Jeden klasy maxi i jeden klasy mega.

<sup>34</sup> Porannego w godzinach między 6.00 do 9.00 oraz popołudniowego od godziny 15.00 do 18.00.

<sup>35</sup> Osoby z niesprawnością sensoryczną, to osoby niewidome i słabowidzące, osoby niesłyszące i słabosłyszące oraz osoby glucho-niewidome.

Kojan

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność MPK w obszarze zapewnienia pojazdów komunikacji miejskiej, dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

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

Opis stanu faktycznego

3.1. W latach 2013-2015 (I półrocze) w MPK zatrudnionych było od 136 do 140 kierowców autobusów, czterech sprzedawców biletów oraz dwóch kierowców przewozu osób niepełnosprawnych mikrobusami. Jednocześnie w podmiocie zewnętrznym, któremu Spółka przekazała prowadzenie kontroli biletów<sup>36</sup>, zatrudniano 13 kontrolerów<sup>37</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 572-573; 598-599; 601-700)

Wszyscy kierowcy oraz sprzedawcy biletów Spółki odbyli przeszkolenia uświadamiające na temat niepełnosprawności, o jakich mowa w art. 16 ust. 1 lit. b rozporządzenia UE dotyczącego praw pasażerów. W 2013 r. kierowcy odbywali samoszkolenie w zakresie obsługi osób z niepełnosprawnością, wykorzystując instrukcję i materiały szkoleniowe przekazane przez dyspozytora. Samoszkolenie obejmowało wiedzę na temat:

- pasażerów z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi, ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiedniego reagowania na takie osoby, w tym umiejętność rozróżniania możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone;
- barier, w obliczu, których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym barier w zakresie postaw, barier środowiskowych, fizycznych i organizacyjnych;
- zadań i potrzeb psa przewodnika;
- reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach;
- umiejętności interpersonalnych oraz metod komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się;
- ostrożnego obsługiwanie się w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu służącego do poruszania się.

Jak wskazał Kierownik Działu Przewozów MPK, przyjęta w 2013 r. forma przeszkolenia kierowców Spółki w przedmiotowym zakresie wynikała z braku możliwości zebrania wszystkich kierowców z uwagi na braki kadrowe w obsłudze dywizji.

W 2015 r. szkolenie z ww. zagadnień połączono z okresowym planowanym szkoleniem z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy (dalej: „BHP”), które odbywają się co trzy lata. Szkolenie przeprowadził specjalista ds. BHP. Uczestnicy tego szkolenia (kierowcy Spółki) potwierdzili podpisem fakt zapoznania się z obowiązującą w MPK instrukcją przewozu osób z niepełnosprawnością, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich. Szkolenie czterech sprzedawców kas biletowych z ww. zakresu przeprowadził Kierownik Działu Przewozów MPK.

<sup>36</sup> Na podstawie dwóch umów zawartych w wyniku przeprowadzonych postępowań przetargowych o udzielenie zamówienia sektorowego w trybie przetargu nieograniczonego, prowadzonych na podstawie Zarządzenia nr 17/2008 z dnia 28 listopada 2008 r. Prezesa Zarządu – Dyrektora MPK sp. z o.o. w Legnicy w sprawie wprowadzenia regulaminu przetargu w postępowaniu, w którym nie mają zastosowania przepisy Pzp oraz powołania Komisji Przetargowej do przeprowadzenia tych postępowań.

<sup>37</sup> Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r.

*Wojciech*

(dowód: akta kontroli str. 572-573; 574; 575-597)

Podmiot, któremu Spółka przekazała prowadzenie kontroli biletów, przeprowadziła szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności w ww. zakresie na podstawie „Wytycznych dotyczących kontroli osób niepełnosprawnych”, które zostały zatwierdzone przez Zarząd MPK.

W ocenie Kierownika Działu Przewozów Spółki, o posiadanej wiedzy kierowców w zakresie obsługi przewozu osób niepełnosprawnych świadczy znikoma ilość skarg złożonych przez pasażerów będących osobami niepełnosprawnymi.

(dowody: akta kontroli str. 572-573; 598-600)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność MPK w obszarze zapewnienia pracownikom szkolenia w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym.

## IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe pozytywne oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 53 ust 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>38</sup> (dalej: „ustawa o NIK”), odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Wrocław, dnia 27 listopada 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu

Kontroler:  
Renata Kojro  
St. inspektor kontroli państwowej

*Renata Kojro*  
podpis

Dyrektor

DYREKTOR  
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli  
we Wrocławiu  
z up.

*Ziemowit Florjowski*  
wicedyrektor

<sup>38</sup> Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.