



**NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI**  
DELEGATURA w OLSZTYNIE  
ul. Artyleryjska 3E tel. 534-94-00

Olsztyn, dnia 5 stycznia 2006 r.

P/05/068  
LOL-410-32-01/05



**Pan**  
**Henryk Słonina**  
**Prezydent Miasta Elbląga**

### **Wystąpienie pokontrolne**

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2001 r. Nr 85, poz. 937 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie skontrolowała Urząd Miejski w Elblągu (Urząd) w zakresie przekształceń organizacyjnych i własnościowych w komunikacji miejskiej m. Elbląga za lata 2004 – 2005 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 20 grudnia 2005 r. oraz omówione na naradzie pokontrolnej w dniu 3 stycznia 2006 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezydentowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia sposób organizacji i zarządzania komunikacją miejską Elbląga oraz wykorzystanie funduszy samorządowych przeznaczanych na jej funkcjonowanie.

Przekształcenia organizacyjno – własnościowe w komunikacji miejskiej dokonano na podstawie stosownych uchwał Rady Miejskiej w Elblągu, podjętych w oparciu o obowiązujące w tym czasie przepisy prawne. Zmiany w tym zakresie zostały rozpoczęte przez władze miasta Elbląga na początku lat dziewięćdziesiątych. I tak, z dniem 31 grudnia 1992 r. zlikwidowano Miejski Zakład Komunikacji, który był monopolistą na miejskim rynku przewozowym, skupiając jednocześnie funkcje organizacyjne, realizacyjne i kontrolne dotyczące komunikacji miejskiej. Na bazie mienia zlikwidowanej jednostki, z dniem 1 stycznia 1993 r. utworzono zakład budżetowy pod nazwą „Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu” (ZKM), który następnie (z dniem 1 maja 1997 r.) przekształcono w jednoosobową spółkę Miasta z ograniczoną odpowiedzialnością. Z dniem 18 marca 1993 r. zawiązano też jednoosobową spółkę Miasta z ograniczoną odpowiedzialnością – „Tramwaje Elbląskie”.

W efekcie powyższych zmian, nastąpiło rozdzielenie funkcji regulatora (organizatora) przewozów, wykonywanej przez ZKM, od funkcji realizatora oraz doprowadziło do powstania konkurencji w przewozach autobusowych. Przyczyniło się to również do poprawy funkcjonowania komunikacji, ponieważ m.in.:

- przewoźników sieci autobusowej wylaniano w drodze przetargów nieograniczonych, stwarzając im stabilne i długookresowe perspektywy świadczenia usług przewozowych, poprzez zawarcie umów na okres 7 lat (za zgodą Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych,
- odciążony został budżet miasta od wydatków na zakupy i remonty autobusów.

W badanym okresie, usługi na liniach autobusowych świadczyło 3 przewoźników (spółki z o. o.), a na liniach tramwajowych przewoźnik komunalny – „Tramwaje Elbląskie”.

W 2004 r., udział przewoźników autobusowych w rynku przewozów komunikacji miejskiej, liczony według wykonanych wozokilometrów wyniósł ogółem 75,2% (21,7%, 25,4% i 28,1%), a liczony według liczby przewiezionych pasażerów stanowił 71,0% (22,4%, 23,1% i 25,5%). Na Tramwaje Elbląskie przypadają odpowiednio 24,8% wozokilometrów oraz 29,0% przewiezionych pasażerów.

Na wysokim poziomie kształtowały się wskaźniki jakości usług przewozowych, tj.:

- wskaźnik punktualności, liczony jako udział kursów mieszczących się w ustalonym przedziale tolerancji w stosunku do rozkładu jazdy, wyniósł 99,85% za 2004 r. oraz 99,86 % za I półrocze 2005 r.,
- wskaźnik regularności (stosunek liczby kursów wykonanych do ogólnej liczby kursów zamieszczonych w rozkładzie jazdy) wyniósł odpowiednio 99,97% i 99,98%.

Wzrósł też poziom zadowolenia użytkowników z funkcjonowania komunikacji miejskiej. Przeprowadzone przez Urząd dwukrotne badania w tym zakresie wykazały, że odsetek ocen dobrych i średnich zwiększył się z 73,3% w 1995 r. do 91,0% w 2003 r., przy zmniejszeniu ocen złych z 19,4% do 2,7%.

Wydatki na komunikację miejską obniżyły się z 13.962 tys. zł w 2003 r. do 8.500 tys. zł w 2004 r. (o 39,1%), a ich udział w wydatkach ogółem budżetu miasta z 4,94% do 2,86%. Największymi wydatkami były dopłaty do kapitału zapasowego ZKM, które stanowiły 72,1% w 2003 r. i 100,0% w 2004 r. wydatków na komunikację. Na dopłaty zgodę wyraziła Rada Miejska w przyjętych uchwałach budżetowych i wynikały one z aktu założycielskiego ZKM oraz art. 177 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.).

Zaznaczyć też należy, że wysokość wydatków na komunikację była szczegółowo analizowana przez Rady Nadzorcze i Zgromadzenia Wspólników ZKM oraz Tramwajów Elbląskich, a także odpowiednie wydziały Urzędu i właściwe komisje stałe Rady Miejskiej. Zakres tych analiz odpowiadał zapisom art. 28 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (j.t. Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1264 ze zm.).

Pozytywnego podkreślenia wymaga opracowanie i uchwalenie w czerwcu 2004 r. przez Radę Miejską „Zintegrowanego programu rozwoju transportu publicznego w Elblągu na lata 2004 – 2013”. W zakresie przewozów autobusowych program ten zakładał m. in., że:

- rozwój połączeń następować będzie pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe i realizacji inwestycji w komunikacji tramwajowej.

- wraz z oddawaniem kolejnych odcinków torowisk tramwajowych do eksploatacji nastąpi korekta tras i rozkładu jazdy pod kątem zapewnienia konkurencyjności komunikacji tramwajowej,
- udział autobusów niskopodłogowych w ruchu osiągnie 50,0% do 2007 r. i 100,0 % do 2013 r.

W odniesieniu do komunikacji tramwajowej, przewidziano natomiast modernizację i budowę układu torowo – sieciowego oraz modernizację i zakup taboru. Na lata 2004-2006 założono m.in. realizację 4 zadań w tym zakresie oraz zakup 6 nowych niskopodłogowych tramwajów.

Ceny na usługi przewozowe komunikacji miejskiej oraz przepisy obowiązujące w środkach komunikacji miejskiej określała każdorazowo Rada Miejska, na podstawie upoważnień wynikających z art. 8 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050 ze zm.) oraz art. 15 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).

Ustalenia kontroli w Spółce „Tramwaje Elbląskie” wykazały m.in. niski jeszcze (mimo pewnej poprawy) stopień wykorzystania posiadanych tramwajów, w związku z czym NIK wniosowała do Prezesa Zarządu tej Spółki o podjęcie działań zmierzających do poprawy wykorzystania tego taboru.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- podjęcie, w ramach nadzoru właścicielskiego działań wspomagających Zarząd Spółki Tramwaje Elbląskie w zakresie uzyskania lepszego stopnia wykorzystania taboru tramwajowego.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Dyrektora, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosku lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust.1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Olsztynie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosku, zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art.62 ust. 2 ustawy o NIK, informację, o której mowa wyżej, proszę przesłać w terminie 14 dni od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

Z poważaniem

DYREKTOR  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli

*Antoni Stupiński*  
Antoni Stupiński