



**Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku**

Gdańsk, dnia 23 listopada 2009 r.

**Pan  
Jerzy Dobaczewski  
Dyrektor  
Zarządu Transportu Miejskiego  
w Gdańsku**

LGD-410-29-29-04/2009  
P/09/178

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie *art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.)*, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku przeprowadziła kontrolę w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku (dalej: „ZTM”). Przedmiotem kontroli były działania podejmowane na rzecz usprawnienia systemu transportowego miasta Gdańska w latach 2004–2009 (I półrocze).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 12 października 2009 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie *art. 60 ustawy o NIK*, przekazuje niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania ZTM podejmowane na rzecz usprawnienia systemu transportowego miasta Gdańska w okresie od 1 maja 2005 r., tj. od utworzenia ZTM do 30 czerwca 2009 r., pomimo nieosiągnięcia jednego ze wskaźników, określonych w Programie Operacyjnym „Gdańsk Szerokiej Drogi”.

Powyższa ocena wynika z niżej opisanych ustaleń.

1. Rozwój systemu komunikacji zbiorowej oraz rozwój i modernizacja systemu komunikacyjnego Gdańska stanowiły jedno z celów określonych w dokumentach

strategicznych, obowiązujących w okresie objętym kontrolą, w tym w *Strategii Rozwoju Gdańska do roku 2015*<sup>1</sup>. Osiągnięcie tych celów miało nastąpić m.in. poprzez realizację Programów operacyjnych<sup>2</sup>, a w szczególności 14 Programu Operacyjnego p.n. „Gdańsk Szerokiej Drogi”. Program ten zakładał m.in. wzrost efektywności transportu zbiorowego.<sup>3</sup>

W wymienionych dokumentach strategicznych nie wskazano jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za wykonanie zapisanych w nich przedsięwzięć realizacyjnych.

2. ZTM uczestniczył lub współuczestniczył w przedsięwzięciach realizacyjnych wskazanych w Programie, takich jak programowanie i realizacja kolejnych etapów Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej (dalej „GPKM”), czy też promocja transportu zbiorowego.

Ponadto ZTM był odpowiedzialny za realizację innych zadań na rzecz usprawnienia systemu transportowego Gdańska wynikających bezpośrednio z jego statutu (polegających przede wszystkim na organizacji transportu gminnego), w tym m.in. za: prowadzenie badań rynku usług transportu zbiorowego oraz analizowanie wyników tych badań, planowanie sieci i układu linii transportu zbiorowego, zawieranie umów na świadczenie usług przewozowych i nadzór nad ich realizacją, wnioskowanie do planów inwestycji miejskich oraz rozwoju przestrzennego lokalizacji elementów infrastruktury lokalnego transportu zbiorowego.

- 2.1. W zakresie realizacji GPKM do zadań ZTM, zgodnie z Zarządzeniem Nr 95/06 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 24 stycznia 2006 r., należało: zapewnienie zastępczego miejskiego transportu publicznego na okres realizacji Projektu, badanie wskaźników rezultatu w trakcie i po zakończeniu Projektu oraz przygotowywanie i przekazywanie do koordynatora Projektu informacji o wskaźnikach rezultatu. Ponadto – w przypadku zadania III „Budowa Linii na Chełm” – do ZTM należało przygotowanie i przekazywanie informacji do sprawozdań oraz do raportów bieżących, a – w przypadku zadania IV „Komunikacja zastępcza” – opracowanie założeń i projektu komunikacji zastępczej, oszacowanie kosztów komunikacji

---

<sup>1</sup> Załącznik do uchwały nr XXXIII/1011/04 Rady Miasta Gdańska z dnia 22.12.2004 r. w sprawie przyjęcia programu rozwoju gminy Gdańsk zawartego w dokumencie „Strategia Rozwoju Gdańska do roku 2015”.

<sup>2</sup> W programach tych określono cele strategiczne, korzyści bezpośrednie i przedsięwzięcia realizacyjne oraz wskazano mierzalne rezultaty. W Strategii nie zawarto docelowych wielkości dla ww. mierzalnych rezultatów zaplanowanych przedsięwzięć.

<sup>3</sup> W 14 Programie zawarto m.in. następujące mierzalne rezultaty związane z jego realizacją: wzrost liczby korzystających z transportu zbiorowego oraz wzrost długości torowisk tramwajowych.

zastępczej oraz złożenie wniosku o zabezpieczenie środków w budżecie jednostki oraz inne zadania wymienione w załączniku nr 4 do ww. Zarządzenia.

ZTM realizował zadania dotyczące zapewnienia w okresie wykonywania II etapu GPKM transportu zastępczego, w tym: przygotowywał i organizował przetargi na komunikację zastępczą, podpisywał umowy z wykonawcami, a w oparciu o sporządzane i uaktualniane przez koordynatora GPKM harmonogramy robót uzgadniał lokalizację przystanków. ZKM, szacował koszty planowanej komunikacji zastępczej i przekazywał je do Wydziału Programów Rozwojowych, zatwierdzał również dokumenty rozliczeniowe. Informacje o realizacji zadań ZKM przekazywał każdego roku odpowiednio: do Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku – w sprawozdaniu z wykonania planu jednostki, do Referatu Zamówień Publicznych – w sprawozdaniu o udzielonych zamówieniach. W okresie realizacji II etapu GPKM koszty komunikacji zastępczej wyniosły: w 2006 r. – 2.055.496 zł, w 2007 r. – 5.095.404 zł, a w 2008 r. – 774.411 zł. ZTM prowadził badania wskaźnika rezultatu II etapu GPKM zarówno w trakcie realizacji Projektu, jak i po jego zakończeniu. Wyniki badań z lat 2006-2008 przekazane zostały do Wydziału Programów Rozwojowych w formie elektronicznej. Według wyjaśnienia Dyrektora ZTM badania te będą kontynuowane w latach 2009-2012, tj. w okresie „trwałości projektu”, a po zakończeniu okresu prowadzenia badań zostanie opracowany materiał końcowy o uzyskanych wskaźnikach Projektu. W wyniku zrealizowania ujętej w GPKM inwestycji Budowa Linii na Chełm nastąpił przyrost torowisk tramwajowych o 2,9 km.

- 2.2. ZTM prowadził działania z zakresu promocji transportu zbiorowego. Działania te dotyczyły m.in. uruchomienia tramwaju wodnego, wprowadzenia biletu elektronicznego, promowania komunikacji miejskiej, w szczególności tramwajowej i polegały na przygotowywaniu i rozpowszechnianiu materiałów informacyjnych (ulotek, plakatów, gadżetów promujących komunikację miejską), ogłaszaniu konkursów, a także promocji komunikacji miejskiej w mediach i internecie.
- 2.3. ZTM przeprowadzał, bądź zlecał przeprowadzenie różnego rodzaju badań dotyczących transportu zbiorowego, w tym m.in. dotyczących stanu napelnienia pojazdów wybranych linii, punktualności pojazdów, zasadności istnienia określonej linii, badania opinii mieszkańców na temat funkcjonowania transportu miejskiego. W wyniku analizy danych z tych badań m.in. wprowadzane były korekty rozkładów

jazdy, podejmowane były decyzje o skróceniu lub wydłużeniu linii komunikacyjnych, a także o pozostawieniu lub likwidacji linii komunikacyjnych.

W ZTM nie funkcjonował sformalizowany system zbierania informacji o wykorzystaniu komunikacji zbiorowej, a informacje te zbierano doraźnie. Dyrektor ZTM wyjaśnił, że nie ma potrzeby tworzenia sformalizowanego systemu informacji, a przy określaniu zakresu i częstotliwości badań brane są pod uwagę potrzeby informacyjne i możliwości finansowe ZTM.

2.4. Jednym z zadań ZTM było zawieranie umów z przewoźnikami świadczącymi usługi przewozowe. ZTM, zawierając takie umowy, wprowadzał do nich postanowienia mające na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa pasażerów, m.in. realizowanie przewozów pojazdami spełniającymi określone wymogi (posiadających miejsce na wózki, sprawny środek łączności), a także postanowienia dotyczące kar umownych, w przypadku stwierdzenia uchybień. Ponadto w umowach zawartych z przewoźnikami w 2008 r. (obowiązujących od początku 2009 r.) zobowiązano przewoźników do realizowania przejazdów (od 1.01.2012 r.) pojazdami wyposażonymi w monitoring wnętrza pojazdu oraz elektroniczne wyświetlacze.

ZTM prowadził kontrole realizacji postanowień umów z przewoźnikami, dotyczące jakości świadczonych przez nich usług, takich jak: punktualność kursowania pojazdów, stopień realizacji planowanych kursów, prawidłowość oznakowania pojazdów, czystość zewnętrzna i wewnętrzna pojazdów. W wyniku stwierdzonych w trakcie kontroli uchybień przewoźnicy byli zobowiązani do zapłaty kar umownych: w 2005 r. – 22.967 zł, w 2006 r. – 23.891 zł, w 2007 r. – 15.814 zł i w 2008 r. – 20.409 zł.

Pozytywnie należy ocenić fakt zwiększenia – w przypadku ZKM Sp. z o.o, największego przewoźnika świadczącego usługi przewozowe w mieście Gdańsku – udziału taboru niskopodłogowego, który w przypadku taboru tramwajowego zwiększył się z 6.06% na koniec 2003 r. do 8,49% w 2009 r., a w przypadku taboru autobusowego wzrósł z 36,28% na koniec roku 2003 do 100% w roku 2009.

2.5. Ustalono jednak, że pomimo powyższych działań oraz przeprowadzanych akcji zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej, liczba przewożonych pasażerów w komunikacji tramwajowej i autobusowej zmniejszyła się ze 160 927 w 2006 r. do 151 307 w 2009 (I półrocze).

W ocenie NIK wpływ na zmniejszającą się ilość pasażerów miały m.in.: wzrost liczby samochodów (wskaźnik motoryzacji<sup>4</sup> wzrósł z 474 w roku 2003 do 586 w roku 2008, tj. o 23,6%) oraz zmiana miejsca zamieszkania części mieszkańców Gdańska (zamieszkanie na terenie gmin wiejskich wokół Gdańska). Należy również zauważyć, że ww. dane dotyczą wyłącznie pasażerów korzystających z komunikacji tramwajowej i autobusowej, nie można więc wykluczyć, że liczba pasażerów korzystających z szybkiej kolei miejskiej wzrosła.

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 Gdańsku, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

Do wiadomości:

Delegatura NIK w Warszawie

---

<sup>4</sup> Ilość pojazdów zarejestrowanych ogółem przypadająca na 1.000 mieszkańców