

## KARTA OPINII – XL SESJA RM

Załącznik nr 4 do protokołu

XL/13

28.08.2013r.

INFORMACJE	KOMISJA PROBLEMATYKI SPOŁECZNEJ 22.08.2013	KOMISJA OŚWIATY, KULTURY SPORTU I TURYSTYKI 21.08.2013	KOMISJA ROZWOJU GOSPODARCZEGO, BUDŻETU I FINANSÓW 26.08.2013
1. INFORMACJA O FUNKCJONOWANIU ZAKŁADU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE
2. INFORMACJA O STANIE I PERSPEKTYWACH MODERNIZACJI SYSTEMU OŚWIETLENIA ULICZNEGO NA TERENIE MIASTA	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE	POZYTYWNE JEDNOGŁOŚNIE
<b><u>PROJEKTY UCHWAŁ W SPRAWIE</u></b>			
a. ZMIAN W WIELOLETNIEJ PROGNOZIE FINANSOWEJ MIASTA NA LATA 2013-2029	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
b. ZMIAN W BUDŻECIE MIASTA NA 2013 ROK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
c. ZASAD PONOSZENIA ODPLATNOŚCI ZA POBYT W MIESZKANIACH CHRONIONYCH	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
d. PRZEPISÓW PORZĄDKOWYCH ZWIĄZANYCH Z PRZEWOZEM OSÓB I BAGAŻU RĘCZNEGO W GMINNYM REGULARNYM PRZEWOZIE OSÓB NA TERENIE MIASTA IŁAWY AUTOBUSAMI ZAKŁADU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ SP. Z O.O. W IŁAWIE	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
e. ZMIENIAJĄCA UCHWAŁĘ W SPRAWIE NADANIA REGULAMINU ORGANIZACYJNEGO STRAŻY MIEJSKIEJ W IŁAWIE	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
f. ZBYCIA PRAWA WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI POŁOŻONEJ PRZY UL. SOBIESKIEGO	ZAOPINIOWANIE PROJEKTU UCHWAŁY 2 GŁOSAMI „ZA” I 4 GŁOSAMI „WSTRZYMUJĄCYMI SIĘ”	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
g. ZBYCIA PRAWA WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI POŁOŻONEJ PRZY UL. NIEPODLEGŁOŚCI	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
h. ZBYCIA PRAWA WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI POŁOŻONEJ PRZY UL. ODNOWICIELA	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK
i. ZBYCIA PRAWA WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI POŁOŻONYCH PRZY UL. SOSNOWEJ	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK	JEDNOGŁOŚNE PRZYJECIE PROJEKTU UCHWAŁY BEZ POPRAWEK

Załącznik nr <sup>5</sup>..... do protokołu  
Nr <sup>X4/13</sup>..... z dn. <sup>28. 08. 2018 r.</sup>.....

# INFORMACJA

## O FUNKCJONOWANIU ZAKŁADU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ SP. Z O.O. W IŁAWIE

LATA 2000-2012

i

I-VI 2013 r.

## Dane ogólne

Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Ławie, zarejestrowany w Krajowym Rejestrze Sądowym pod Nr KRS 0000082698, działalność gospodarczą jako spółka prawa handlowego prowadzi od 1 stycznia 2000 r. Jest spółką jednoosobową komunalną.

Wszystkie udziały zostały wniesione przez Gminę Miejską Ława. Kapitał założycielski spółki w momencie jej tworzenia – rejestrowania wynosił 428.900,- zł. Był to aport rzeczowy.

Obecnie kapitał spółki wynosi 3.421.000,- zł - w skład którego wchodzi 1.279.000,- zł – aport rzeczowy i 2.142.000,- zł wkłady pieniężne.

Tabela 1

	2000r	2005r	2006r	2007r		2010r	2011r	2012r	I półrocze 2013r
				sierpień	październik				
kapitał podstawowy Spółki	428.900	302.000	550.100	400.000	300.000	240.000	480.000	480.000	240.000
jako kapitał założycielski									
wkład pieniężny na zakup autobusu Solbus									
aport rzeczowy działek gruntowych zabudowanych Nr 476/5, 477/3 ul. Woj. Polskiego									
wkład pieniężny na zakup autobusu Solbus z okazji 25-lecia ZKM									
aport rzeczowy działek gruntowych Nr 476/6, 476/10									
wkład pieniężny na spłatę kredytu inwestycyjnego									
wkład pieniężny na spłatę kredytu inwestycyjnego									
wkład pieniężny na spłatę kredytu inwestycyjnego									
wkład pieniężny na spłatę kredytu inwestycyjnego									

Podstawowym przedmiotem prowadzonej przez Spółkę działalności jest:

- transport lądowy pasażerski miejski i podmiejski ujęty w Polskiej Klasyfikacji Działalności PKD 4931 Z, prowadzony na terenie miasta Ławy - zgodnie z umową z dn. 05.01.2000r. o świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

## Stan i struktura wiekowa taboru autobusowego w ZKM Sp. z o.o.

ZKM Sp. z o.o. w Ławie swoje zadania podstawowe realizuje 14-stoma autobusami:

- JELCZ PR 110 - 6 szt.
- JELCZ 120 M - 2 szt.
- Autosan H9-35 - 3 szt.
- SOLBUS - 3 szt.

Tabela 2

Marka Pojazdu	Rok produkcji	Wiek w latach	Ilość
JELCZ PR 110	1984	29	1
JELCZ PR 110	1985	28	1
JELCZ PR 110	1987	26	3
JELCZ PR 110	1989	24	1
JELCZ 120 M	1996	17	1
JELCZ 120 M	2001	18	1
AUTOSAN H9-35	1984	29	1
AUTOSAN H9-35	1994	19	2
SOLBUS	2005	8	1
SOLBUS	2007	6	1
SOLBUS	2012	1	1

## Informacje dotyczące stanu zatrudnienia

Średnie zatrudnienie w 2012 i I półroczu 2013 roku wynosiło 22,5 etaty:

- zarząd – Prezes - 1 etat
- pracownicy administracji - 4 etaty
- kierowcy - 15 etatów
- mechanicy i obsługa - 2,5 etatu

Wykonywanie działalności gospodarczej w niektórych gałęziach życia gospodarczego podlega określonej prawnej reglamentacji.

Reglamentacja działalności gospodarczej polega na zastosowaniu przez państwo instrumentów prawnych ograniczających samodzielność podmiotów prowadzących działalność gospodarczą.

**Państwo wydaje akty reglamentacyjne jedynie ze względu na interes publiczny w naprawdę ważnych i strategicznych dziedzinach działalności gospodarczej.**

**Jedną z tych dziedzin jest transport drogowy.**

Przewoźnik musi spełnić szereg warunków niezbędnych do uzyskania licencji na transport drogowy.

Ponadto przewozy regularne – a takim jest komunikacja miejska – wymagają uzyskania zezwolenia. Spełnienie w/w wymogów związane jest z ponoszonymi kosztami.

Spółka posiada licencje i zezwolenia przewidziane przepisami ustawy o transporcie drogowym na świadczenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób.

Celem Spółki jest prowadzenie działalności publicznej, a więc nie nastawionej na zysk, ale na stałe zaspokajanie potrzeb wspólnoty w zakresie komunikacji miejskiej zbiorowej.

Komunikacja Miejska świadczona przez Spółkę (posiadającą osobowość prawną) nie należy do sfery budżetowej, ale nie jest też sferą w pełni rynkową. Jej przychody składają się: z wpływów ze sprzedaży biletów i dopłat z tytułu utraconych wpływów za świadczenie usług ulgowych (przejazdy z ulgą 50% i 100%). Ceny biletów i wielkość dopłat ustalane są Uchwałą Rady Miejskiej.

Wiadomo powszechnie, że wpływy ze sprzedaży biletów w komunikacji miejskiej nie pokrywają kosztów jej prowadzenia.

Wysokość cen biletów oraz zakres ulg ze względów społecznych ustalana jest przez organy samorządu z pominięciem rachunku ekonomicznego.

ZKM Sp. z o.o. w Ławie w celu pozyskania środków na pokrycie kosztów z tyt. utraconych wpływów ma zawartą umowę cywilno-prawną z Gminą Miejską Ława.

Na rok 2013 dopłata z Gminy Miejskiej wyniesie **840.000,- zł brutto**.

Z tego **150.000,- zł** Spółka musi przeznaczyć na odsetki od kredytu inwestycyjnego.

**Tabela przedstawia wysokość dopłat z budżetu miasta w latach 2000-2013  
i uzyskany przez Spółkę wynik finansowy**

Tabela 3

Rok	Dopłata (brutto)	Wynik Finansowy	
		Zysk	Strata
2000	210.000		67.202
2001	300.000	58.415	
2002	300.000		52.662
2003	350.000		68.130
2004	300.000		179.067
2005	560.000		49.738
2006	810.260	94.848	
2007	500.000	11.746	
2008	750.000	16.984	
2009	1.000.000	76.239	
2010	716.000		216.133
2011	790.000		461.903
2012	900.000	11.448	
2013 (I-VI)	840.000		78.544

**Obecnie obowiązująca taryfa opłat (wprowadzona od 1 czerwca 2012r.)**

Taryfę oraz wykaz osób uprawnionych do ulgowych i bezpłatnych przejazdów wyznacza Uchwała Rady Miasta Ławy Nr Nr XXI/224/12 z dn. 25.04.2012 r. – kształtuje ona poziom przychodów taryfowych Spółki.

**TEREN MIASTA ŁAWY**

**Bilet jednorazowy:**

Normalny	2,80 zł
Ulgowy (50%)	1,40 zł

**Bilet miesięczny:**

**Sieciowy:**

Normalny	76 zł
Ulgowy	38 zł
Na okaziciela	100 zł

**Dekadowy:**

Normalny	30 zł
Ulgowy	15 zł

**POZA GRANICAMI MIASTA**

**Bilet jednorazowy:**

Normalny	4,40 zł
Ulgowy (50%)	2,20 zł

**Bilet z nadrukiem:**

*"Bilet dwukrotnego kasowania pozamiejski"*

**Bilet miesięczny:**

**Sieciowy:**

Normalny	108 zł
Ulgowy	54 zł

**Dekadowy:**

Normalny	36 zł
Ulgowy	18 zł

W styczniu 2012r. Uchwałą Rady Miejskiej w Ławie wprowadzono zmiany dot. uprawnień do korzystania z bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami komunikacji miejskiej na wszystkich liniach.

## Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów

Na podstawie przepisów szczególnych ustanawiających powszechnie obowiązujące ulgi i zwolnienia za przejazdy środkami zbiorowej komunikacji miejskiej:

## Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów

### Uprawnieni-(dokument uprawniający)

1. Posłowie i Senatorowie RP  
(*legitymacja poselska lub senatorska*)

2. Inwalidzi wojenni i wojskowi  
(*na podstawie książeczki inwalidy  
wojskowego lub wojennego*)

3. Opiekunowie towarzyszący inwalidom wojennym i wojskowym zaliczonym do I grupy inwalidztwa albo o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy oraz niezdolności do samodzielnej egzystencji

### Podstawa prawna

Art. 43 ust.1 ustawy z dnia 9 maja 1996r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz.U. Nr 7 poz. 29 z 2011)

Art. 16 ust. 1 i art. 41 ustawy z dnia 29 maja 1974r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych, wojskowych oraz ich rodzin (Dz.U. z 2010r. Nr 101 poz. 648)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2003r. w sprawie rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia inwalidów wojennych i wojskowych oraz innych osób do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. Nr 134 poz. 1258 z 2003r.)

Przepisy jak w poz. 2 art. 16 ust. 2



Na podstawie przepisów gminnych wydanych na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001r. Nr 142 poz. 1591, z póź. zm.) oraz na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2001r. o cenach (Dz.U. Nr 97 poz. 1050 z 2001r.)

## Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów w ZKM Sp. z o.o. w Łławie

### Podstawa prawna – Uchwała Rady Miejskiej w Łławie

#### Uprawnieni

#### Dokument uprawniający

- |  |  |
|--|--|
| 1. Niewidomi i ociemniali oraz przewodnik lub opiekun towarzyszący im w podróży  | Dokumenty stwierdzające całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji albo znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności w związku z uszkodzeniem narządu wzroku wydanego przez uprawniony organ (oznaczonej symbolem przyczyny niepełnosprawności 04-0) wraz z dokumentem tożsamości wystawiona przez uprawniony organ.                         |
| 2. Niepełnosprawni intelektualnie wraz z opiekunem   | Legitymacja Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym   |
| 3. Dzieci przed ukończeniem 4 lat  | Dokument stwierdzający wiek dziecka  |
| 4. Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia i towarzyszący w podróży opiekun- z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, placówki opiekuńczo-wychowawczej, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, terapii lub opieki zdrowotnej i z powrotem, a opiekunom także podczas podróży po uprawnionego lub po jego odwiezieniu | Na podstawie orzeczenia o niepełnosprawności lub legitymacji wydanych przez Powiatowy Zespół d/s Orzekania o Stopniach Niepełnosprawności (Dz.U. Nr 139 poz. 1328 z 2000r.) wraz z legitymacją: szkolną wg. wzoru MENiS II/182/2 lub MEN-I/51/2, przedszkolną wg. wzoru MENiS III/181/2 lub MEN-I/52/2<br>Opiekun –dokumenty jak wyżej wraz z zaświadczeniem wg. wzoru MI-I/2002 |
| 5. Honorowi Dawcy krwi I i II stopnia  | Legitymacja Zarządu Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża – Zastużony Honorowy Dawca Krwi I i II stopnia   |
| 6. Osoby z niepełnosprawnością narządów ruchu korzystający z wózków inwalidzkich   | Dokumenty stwierdzające niepełnosprawność z powodu stanu narządów ruchu wydane przez uprawniony organ (oznaczonej symbolem przyczyny niepełnosprawności 05R) wraz z dokumentem tożsamości  |
| 7. Osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym oraz przewodnik lub opiekun  | Dokumenty stwierdzające znaczny stopień niepełnosprawności lub niezdolność do samodzielnej egzystencji wydany przez uprawniony organ (ustawa z dn. 27.08.1997r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych - (Dz.U. Nr 214 poz. 1407z roku 2010) wraz z dokumentem tożsamości   |
| 8. Osoby całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji oraz przewodnik lub opiekun  | Legitymacja ZUS  |
| 9. Osoby, które ukończyły 75 lat   | Dokument stwierdzający tożsamość i wiek osoby uprawnionej  |

## Uprawnienia do ulgowych (50%) przejazdów

Na podstawie przepisów szczególnych ustanawiających powszechnie obowiązujące ulgi i zwolnienia za przejazdy środkami zbiorowej komunikacji miejskiej.

### Uprawnieni do ulgowych (50%) przejazdów

#### Uprawnieni- (dokument uprawniający)

1. Studenci  
(Legitymacja studencka)
2. Kombatanci wojenni oraz osoby posiadające równorzędne uprawnienia kombatanckie  
(Legitymacja lub zaświadczenie wydane przez Urząd do Spraw Represjonowanych)

#### Podstawa prawna

Art. 188 ustawy z dnia 27 lipca 2005r. Prawo o Szkolnictwie Wyższym (Dz.U. Nr 164 poz. 1365 z 2005r.)

Art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 26stycznia 1991r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych okresu powojennego (Dz.U. Nr 42 poz. 371 z 2002r).  
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2003r. w sprawie dokumentów poświadczających uprawnienia kombatantów (Dz.U. Nr 134 poz. 1259 z 2003r.)

Na podstawie przepisów gminnych wydanych na podstawie art. 40 ust.1 pkt. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001r. Nr 142 poz. 1591, z póź. zm.)

## Uprawnienia do ulgowych przejazdów(50%) w ZKM Sp. z o.o. w Iławie na podstawie Uchwały Rady Miasta w Iławie

#### Uprawnieni

1. Dzieci od lat 4 do lat 7
2. Uczniowie szkół podstawowych, ponadpodstawowych i policealnych
3. Dzieci i młodzież w wieku szkolnym od 7 do 18 lat nie objęta obowiązkiem szkolnym z powodu choroby i niepełnosprawności
4. Emeryci
5. Osoby, u których ustalono całkowitą lub częściową niezdolność do pracy
6. Osoby z niepełnosprawnością narządów ruchu ze stopniem niepełnosprawności umiarkowanym i lekkim

#### Dokument uprawniający

Dokument stwierdzający wiek dziecka

Legitymacja szkolna

Orzeczenie lub legitymacja stwierdzająca niepełnosprawność dzieci i młodzieży do lat 16, legitymacja lub orzeczenie stwierdzające znaczny stopień niepełnosprawności powyżej 16 lat wystawione przez uprawniony organ – ustawa z dn. 27.08.1997r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianie osób niepełnosprawnych (Dz.U. Nr 214 poz. 1407z roku 2010)

Legitymacja emeryta wydana przez uprawniony organ

Legitymacja rencisty wydana przez ZUS

Dokumenty stwierdzające niepełnosprawność z powodu stanu narządów ruchu wydane przez uprawniony organ (oznaczonej symbolem przyczyny niepełnosprawności 05R) wraz z dokumentem tożsamości

## Dane ekonomiczne

Podwyżka cen biletów w 2012 roku podyktowana była przede wszystkim wzrostem kosztów zakupu oleju napędowego ( w załączeniu tabela nr 7 i wykres nr 7 średnich cen zakupu paliwa w latach 2003-2012).

Wzrost cen biletów jednorazowych wyniósł 21% tzn:

- bilet jednorazowy N z 2,20 zł na 2,80 zł

- bilet jednorazowy U z 1,10 zł na 1,40 zł

Ceny biletów miesięcznych wzrosły o 3% - niski wzrost miał na celu zachęcenie mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej.

Planując podwyżkę cen biletów zakładano wzrost przychodów o 219.000 zł , przy ówczesnej ilości sprzedaży biletów korzystających z przejazdów płatnych, natomiast faktyczny wzrost przychodów z tego tytułu wyniósł tylko 108.027 zł. ( w załączeniu: tabela nr 4 ilość osób korzystających z przejazdów normalnych i ulgowych oraz wykresy nr 1,2,3, tabela nr 5 przychody za sprzedaży biletów w latach 2000-2012 oraz wykresy nr 4,5,6).

Spółka systematycznie prowadzi ilościową kontrolę korzystających z komunikacji miejskiej poprzez badanie frekwencji oraz analizę rejestru wydanych orzeczeń o niepełnosprawności. Wyniki tych kontroli dowodzą o socjalnym charakterze komunikacji miejskiej, czyli o wzroście osób korzystających z przejazdów bezpłatnych na podstawie stosownych uprawnień, wynikających z przepisów szczególnych i przepisów gminnych danych mieszkańcom na podstawie Uchwały Rady Miejskiej w Łławie Nr XVIII/194/12 z dn. 25.01.2012r.

Komunikacja miejska w Łławie nie jest odoosobnionym przykładem świadczącym o jej socjalnym charakterze.

Publiczny transport miejski to realizacja przez Spółkę zadań własnych gminy. Mając na uwadze dobro lokalnego społeczeństwa oraz zrównoważony charakter transportu tj. ekologia, miejsca parkingowe, korki uliczne coraz więcej gmin miejskich decyduje się na wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej.

Jak wspomniano na wstępie środki na realizację transportu pochodzą również z dopłat do utraconych wpływów z tyt. przejazdów ulgowych i bezpłatnych osób uprawnionych do takich przejazdów.

Z analizy danych za I półrocze 2013r. wynika, że wpływy z biletów pokrywają w 42% koszty komunikacji miejskiej. Dopłaty z Urzędu Miasta do utraconych wpływów z tyt. ulg i przejazdów bezpłatnych pokrywają w 20% koszty komunikacji miejskiej. Pozostałe środki na pokrycie kosztów Spółka pozyskuje z dodatkowej działalności (tabela nr 6 przychody i koszty ogółem).

Zapotrzebowanie na w/w dopłaty przekazywane jest do tworzenia budżetu miasta na każdy rok, niestety nigdy nie rekompensują one faktycznie utraconych przychodów z tyt. jazd bezpłatnych i ulgowych.

W 2012 roku zapotrzebowanie wyniosło 1.248.895 zł, Spółka otrzymała z budżetu miasta 900.000 zł, natomiast na 2013r. przy zapotrzebowaniu 1.273.486 zł – planowana dopłata to 840.000 zł.

W ślad za danymi uprawnieniami do korzystania z jazd bezpłatnych i ulgowych powinny pochodzić dopłaty na ich realizację. Podwyżka cen biletów nigdy nie zrekompensuje kosztów realizacji usługi, bo ilu by musiało być pasażerów z odpłatnością 100%, żeby pokryć koszty przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

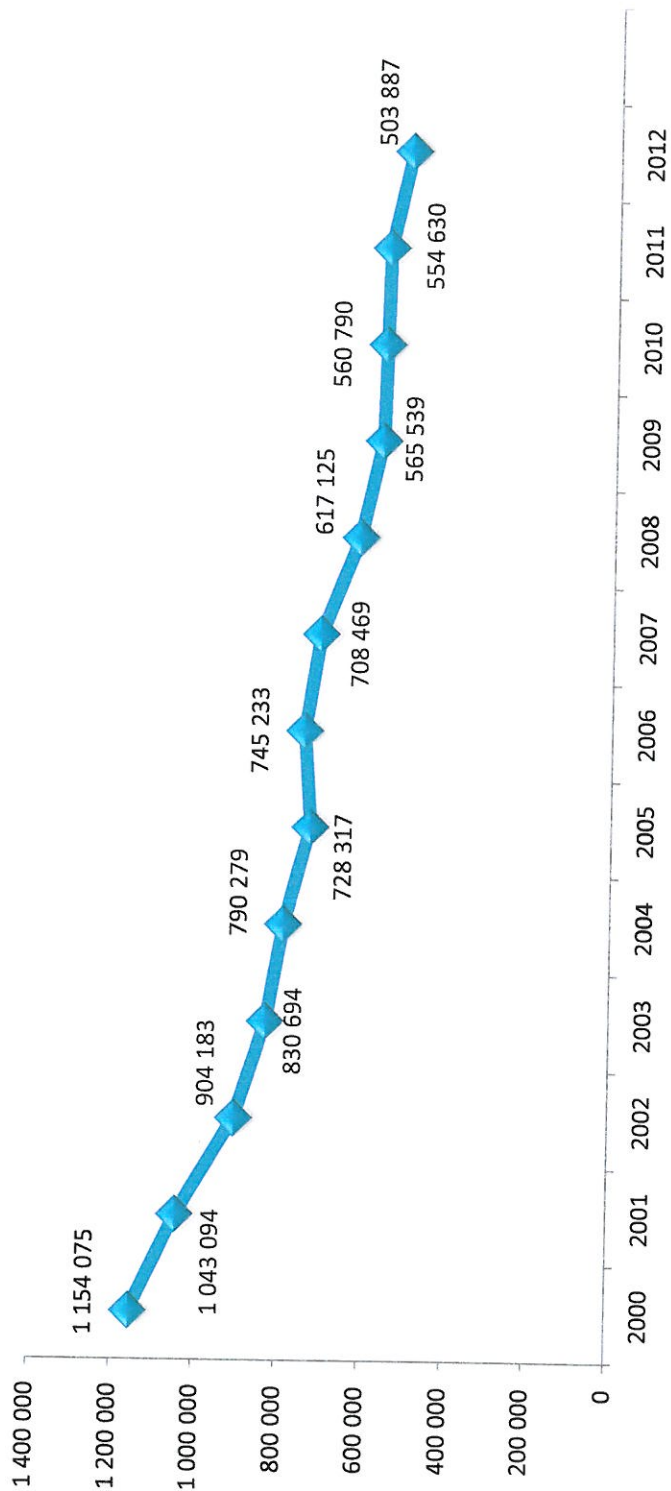
## Ilość osób korzystających z przejazdów normalnych i ulgowych

Tabela 4

Rok	Sprzedaż biletów szt.				
	Ogółem	bilety jednorazowe		bilety miesięczne	
		Ogółem	N U	Ogółem	N U
<b>2000</b>	<b>1.154.075</b>	1.140.395	542.699 597.696	13.680	4.590 9.090
<b>2001</b>	<b>1.043.094</b>	1.030.441	463.812 566.629	12.653	4.164 8.489
<b>2002</b>	<b>904.183</b>	892.690	416.070 476.620	11.493	3.267 8.226
<b>2003</b>	<b>830.694</b>	818.903	358.946 459.957	11.791	3.258 8.533
<b>2004</b>	<b>790.279</b>	779.177	335.328 443.849	11.102	3.051 8.051
<b>2005</b>	<b>728.317</b>	717.855	304.250 413.605	10.462	2.747 7.715
<b>2006</b>	<b>745.233</b>	734.891	316.551 418.340	10.342	2.877 7.465
<b>2007</b>	<b>708.469</b>	698.175	298.694 399.481	10.294	2.791 7.503
<b>2008</b>	<b>617.125</b>	607.894	253.760 354.134	9.231	2.333 6.898
<b>2009</b>	<b>565.539</b>	557.450	235.373 322.077	8.089	1.680 6.409
<b>2010</b>	<b>560.790</b>	553.049	231.108 321.941	7.741	1.586 6.155
<b>2011</b>	<b>554.630</b>	547.769	228.249 319.520	6.861	1.324 5.537
<b>2012</b>	<b>503.887</b>	496.876	191.549 305.327	7.011	1.493 5.518
<b>2013 (I-VI)</b>	<b>227.313</b>	223.469	85.366 138.103	3.844	861 2.983

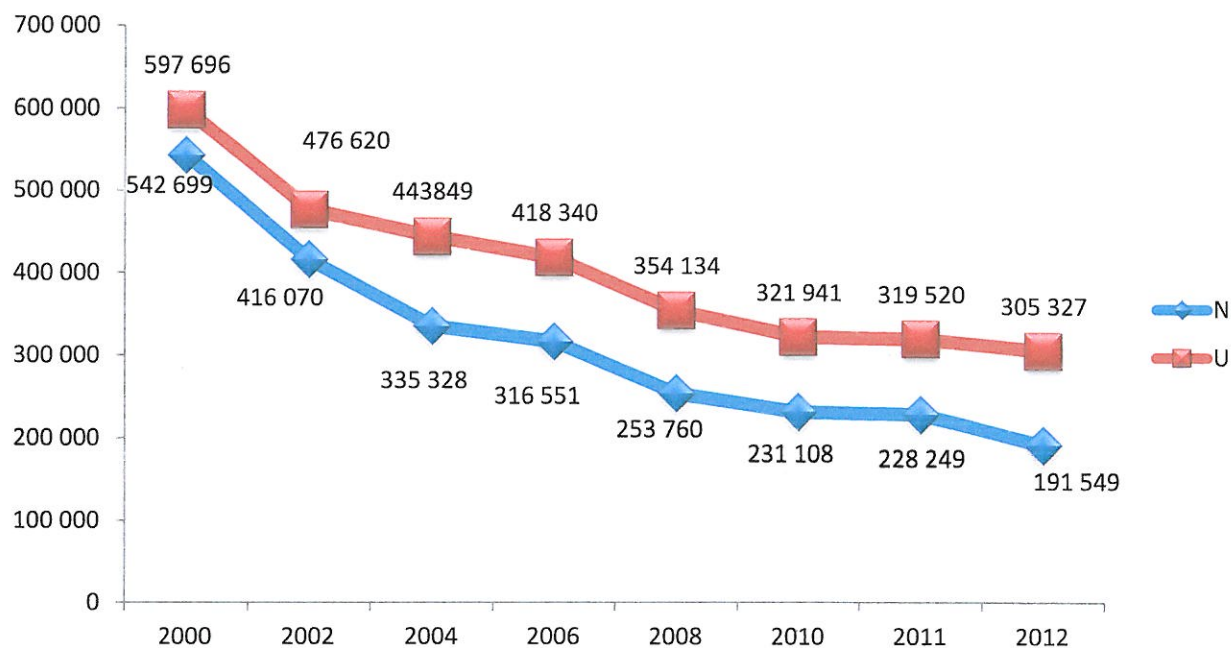
**Sprzedaz biletów ogółem (w sztukach)**

**Wykres 1**



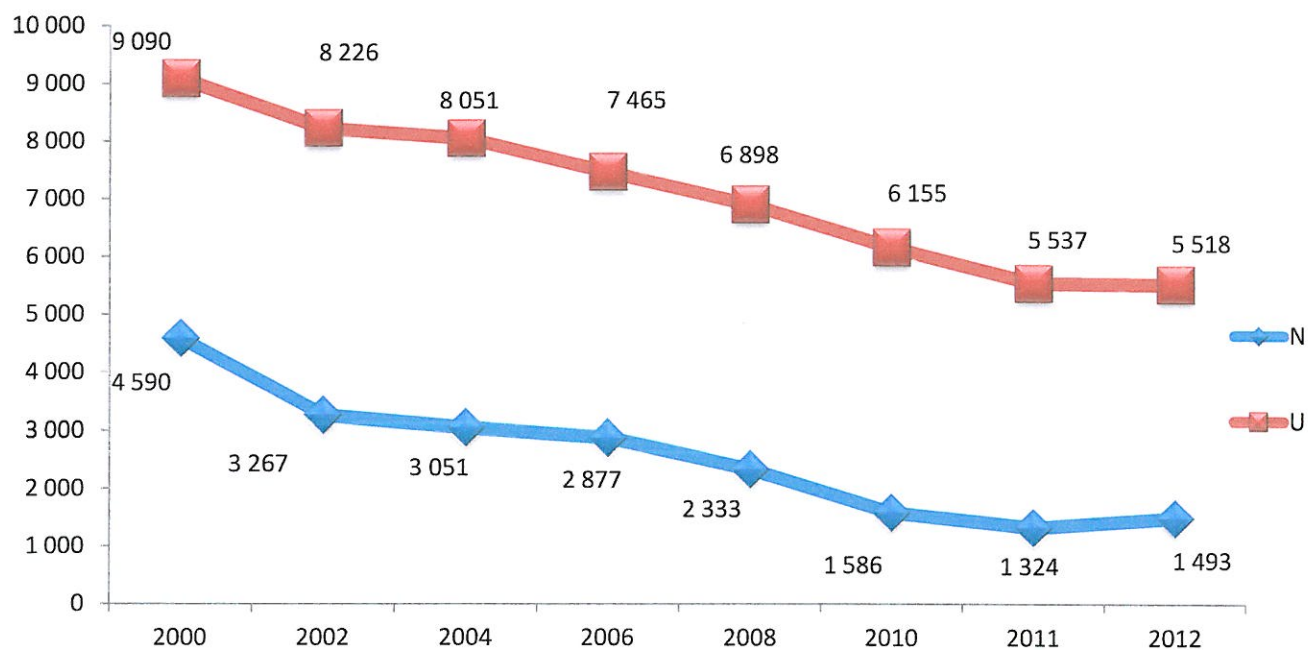
### Bilety jednorazowe (sztuki)

Wykres 2



### Bilety miesięczne (sztuki)

Wykres 3



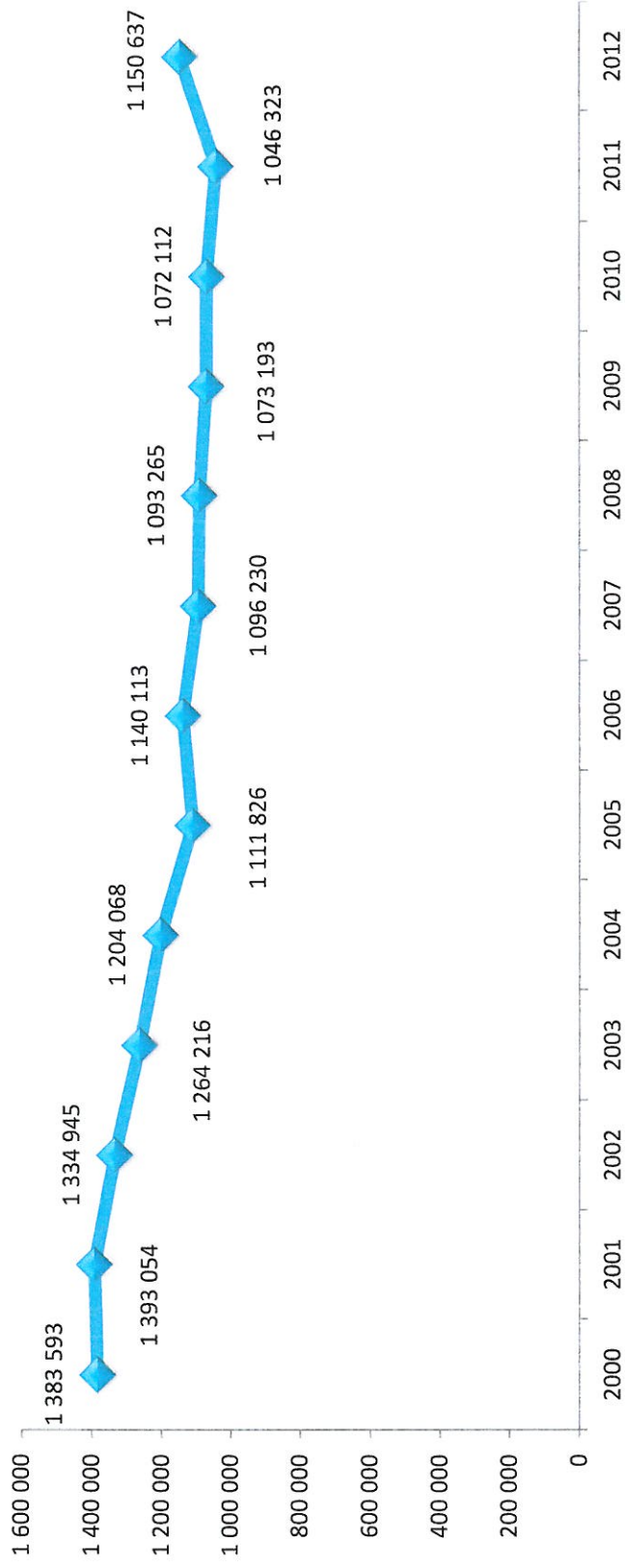
**Przychody ze sprzedaży biletów w latach 2000-2012 i I półrocze 2013 (w zł)**

Tabela 5

Sprzedaż biletów (netto)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	I półrocze 2013
<b>Ogółem</b>	<b>1.383.593</b>	<b>1.393.054</b>	<b>1.334.945</b>	<b>1.264.216</b>	<b>1.204.068</b>	<b>1.111.826</b>	<b>1.140.113</b>	<b>1.096.230</b>	<b>1.093.265</b>	<b>1.073.193</b>	<b>1.072.112</b>	<b>1.046.323</b>	<b>1.150.637</b>	<b>589 644</b>
<b>Jednorazowe</b>	<b>1.026.275</b>	<b>1.019.209</b>	<b>987.425</b>	<b>910.355</b>	<b>866.671</b>	<b>795.909</b>	<b>823.607</b>	<b>784.068</b>	<b>771.795</b>	<b>776.853</b>	<b>793.999</b>	<b>806.313</b>	<b>875.778</b>	<b>433.094</b>
W tym:														
N	642.718	623.496	603.035	550.251	483.893	439.600	457.783	432.817	416.670	422.820	427.114	430.668	444.257	219.347
U	383.557	395.713	384.390	360.104	382.778	356.309	365.824	351.251	355.125	354.033	366.885	375.645	431.521	213.747
<b>Miesięczne</b>	<b>357.318</b>	<b>373.845</b>	<b>347.520</b>	<b>353.861</b>	<b>337.397</b>	<b>315.917</b>	<b>316.506</b>	<b>312.162</b>	<b>321.470</b>	<b>296.340</b>	<b>278.113</b>	<b>240.010</b>	<b>274.859</b>	<b>156.550</b>
W tym:														
N	186.042	184.787	151.690	151.923	142.151	127.945	134.981	130.132	127.830	101.754	96.233	82.752	100.231	58.160
U	171.276	189.058	195.830	201.938	195.246	187.972	181.525	182.030	193.640	194.586	181.880	157.258	174.628	98.390

### Przychody ze sprzedaży biletów ogółem

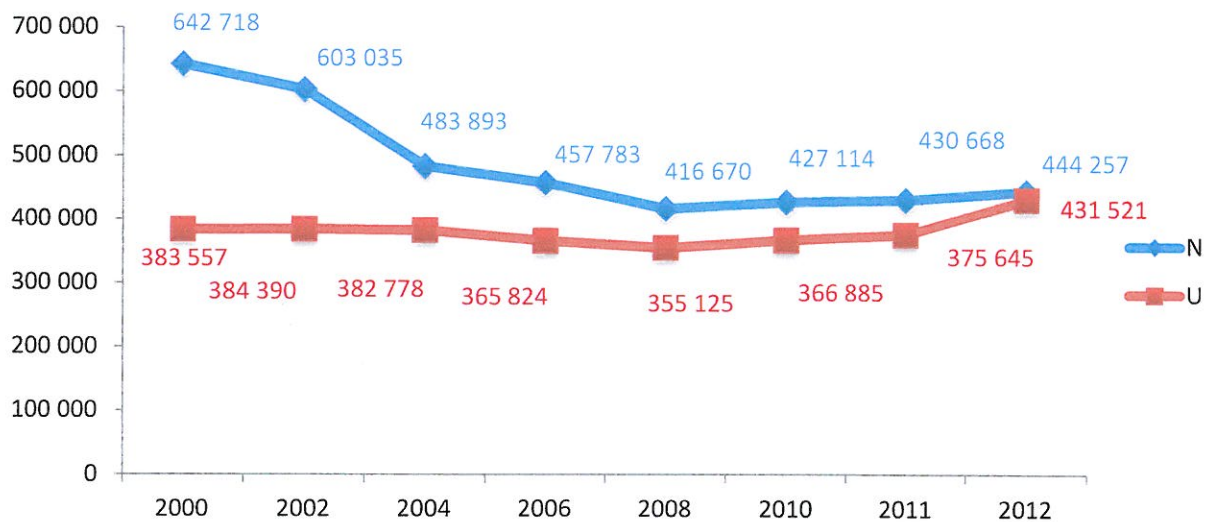
Wykres 4





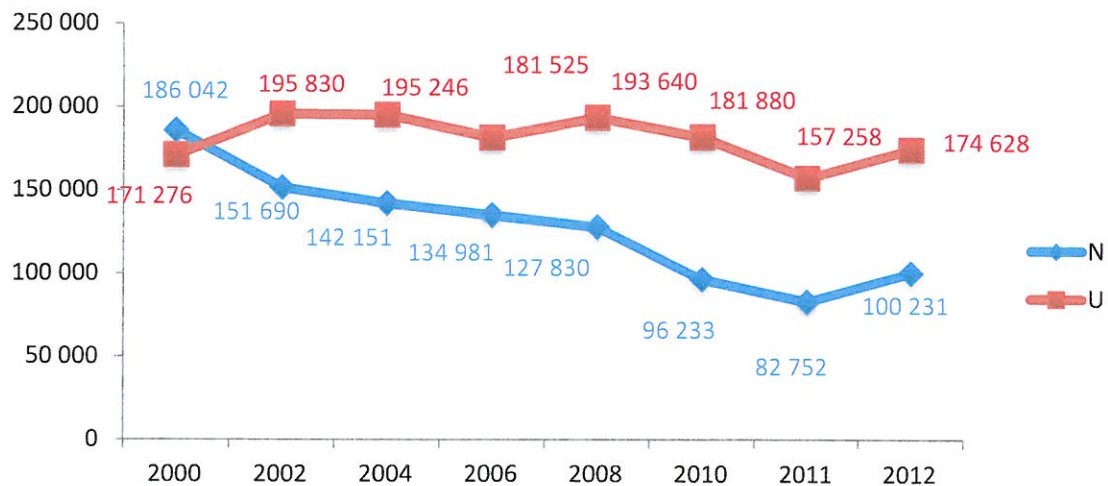
### Przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych

Wykres 5



### Przychody ze sprzedaży biletów miesięcznych

Wykres 6



## Przychody i koszty ogółem

Tabela 6

Wartości (netto)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	I półrocze 2013
Przychody ogółem	1.830.065	2.041.282	2.002.392	1.895.355	1.872.068	2.051.458	2.508.354	2.257.543	2.397.514	2.609.014	2.570.379	2.278.794	2.984.150	1.629.231
w tym:														
-sprzedaż biletów	1.383.593	1.393.054	1.334.945	1.264.216	1.204.068	1.111.826	1.140.113	1.096.230	1.093.265	1.073.193	1.072.112	1.046.323	1.150.637	589.644
-dopłaty z UM	196.262	280.374	280.374	327.103	280.374	523.363	757.252	467.285	700.935	934.577	669.160	731.481	833.333	277.778
-pozostałe	250.210	367.854	387.073	304.036	387.626	416.269	610.989	694.028	603.314	601.244	829.107	500.990	1.000.180	761.809
Koszty ogółem	1.896.009	1.926.529	2.055.054	1.963.485	2.051.134	2.101.197	2.413.505	2.245.796	2.380.530	2.532.775	2.786.512	2.740.697	2.972.702	1.707.775
w tym:														
-działalność podst.	1.805.481	1.729.069	1.782.404	1.836.319	1.871.871	1.891.823	2.147.902	2.055.293	2.187.454	2.277.263	2.459.016	2.408.797	2.623.309	1.417.209
-Akcja Zima	90.528	197.460	272.650	127.166	179.263	209.374	265.603	190.503	193.503	255.512	327.496	331.900	349.393	290.566
% pokrycie kosztów ogółem przychodami ogółem	97%	106%	97%	97%	91%	98%	104%	101%	101%	103%	92%	83%	100%	95%
% pokrycie kosztów działalności podst. sprzedażą biletów	77%	81%	75%	69%	64%	59%	53%	53%	50%	47%	44%	43%	44%	42%
% pokrycie kosztów działalności podst. dopłatą z UM	11%	16%	16%	18%	15%	28%	35%	23%	32%	41%	27%	30%	32%	20%

## Niezrekompensowane kwoty dopłat

Tabela 8

Rok	Dopłata UM netto	Wpływy z biletów U	Utracone wpływy z tyt. jazd bezpł.	- Niezrekompensowane + zrekompensowane dopłaty ulg 50%	Niezrekompensowane dopłaty ulg 100%	Niezrekompensowane dopłaty ulg ogółem
2000	196.262	554.833	550.000	-358.571	-550.000	908.571
2001	280.374	584.771	584.000	-304.397	-584.000	888.397
2002	280.374	580.220	580.000	-299.846	-580.000	879.846
2003	327.103	262.042	562.000	-234.939	-562.000	796.939
2004	280.374	578.024	578.000	-297.650	-578.000	875.650
2005	523.363	544.281	544.000	-20.918	-544.000	564.918
2006	757.252	547.349	547.000,	+547.349	-337.097	337.097
2007	467.285	533.281	933.000	-65.996	-933.000	998.996
2008	700.935	548.765	960.000	+548.170	-807.830	807.830
2009	934.577	548.619	960.000	+548.619	-574.042	574.042
2010	669.160	548.765	960.000	+548.765	-839.605	839.605
2011	731.481	532.903	980.000	+532.903	-781.422	781.422
2012	833.333	606.149	980.000	+606.149	-752.816	758.816
2013	277.778	312.130	480.000	-34.352	-480.000	514.352
I-VI						
<b>Niedoszacowanie dopłat</b>						<b>10.526.481</b>

Ujemny wynik finansowy za I półrocze 2013 r. (78.544,- zł) spowodowany jest malejącymi przychodami własnymi Spółki, szczególnie z tyt. sprzedaży biletów oraz mniejszą dopłatą z budżetu miasta. W analogicznym okresie roku poprzedniego strata wynosiła 9.911,- zł.

Na stratę w tym roku wpłynęła zwiększona liczba wozokilometrów 239.000, spowodowana zmianą organizacji ruchu w wyniku przebudowy (remontu) wiaduktu kolejowego na ul. J.III Sobieskiego, w I półroczu 2012 roku wykonano 211.640 km. Większa liczba kilometrów średnio o 5 000 w miesiącu, to zwiększona ilość paliwa ok. 2 000 litrów miesięcznie, wg. obecnych cen to kwota ok. 10.000,- zł w miesiącu.

Eksploatacja wiekowych autobusów, też generuje wysokie koszty, szczególnie dot. remontów. W I półroczu 2013r. koszty te wyniosły 45.000,- zł. (w tym remont kapitalny 1 silnika 20.000,- zł), za okres 6-mcy 2012 r. wyniosły one 25.850,- zł.

W 2012 roku zakupiono nowy autobus marki SOLBUS za 664.200,- zł (brutto). Na zakup autobusu Spółka otrzymała z budżetu miasta 461.903,- zł (z tyt. pokrycia straty za rok 2011), pozostałą kwotę 202.297,- zł pokryto z własnych środków. Gdyby wymiana taboru następowała sukcesywnie np. 2 nowe autobusy rocznie, to w okresie 5 lat wymienionoby stary tabor na nowy.

Urealnienie dopłat za przejazdy ulgowe i bezpłatne za faktycznie utracone wpływy dałoby możliwość aby Spółka z własnych środków w każdym roku mogła kupić nowy autobus.

Koszt 1 wzkm za I półrocze 2013r. wyniósł 5,93zł wykonując 239.000km- koszty działalności przewozowej wyniosły 1.417.270,- zł, a koszty ogółem to 1.707.775,- zł.

Przychody ogółem (1.629.231,-zł) pokryły koszty ogółem w 95%.

Koszty działalności podstawowej – przewozowej, przychodami z biletów pokryto w 42%, a dopłatą z UM w wysokości 20%.

W 33% pokryto koszty pozostałymi przychodami tj. z reklamy, dzierżawy pomieszczeń dla OSP, z tyt. Akcji Zima.

Strata w wysokości 78.544,- zł, to brak pokrycia kosztów przychodami w wysokości 5%.

Koszty działalności przewozowej powinny być pokryte przychodami ze sprzedaży biletów i dopłatą do utraconych wpływów dojazd ulgowych i bezpłatnych, w takiej wysokości aby pozwoliły na odnowienie starego taboru.

Jak przedstawiono w tabeli nr 8 od roku 2000 do końca I półrocza 2013, niezrekompensowane dopłaty do ulg to kwota 10.526.481,- zł, rocznie to kwota ok. 840.000,- zł.

**Urealnienie dopłat do faktycznie ponoszonych kosztów  
da szansę na realizowanie publicznego transportu miejskiego  
z myślą o zadowoleniu lokalnego społeczeństwa.**



Urząd Miasta Ławy  
W P Ł Y N Ę Ł O  
Data 16.08.2013r.  
Zał. - BMM -  
Podpis *cfw.*

Załącznik nr 6 do protokołu  
Nr X413 z dn. 28.08.2013r.

**INFORMACJA O STANIE I PERSPEKTYWACH  
MODERNIZACJI SYSTEMU OŚWIETLENIA ULICZNEGO  
NA TERENIE MIASTA IŁAWY**

**WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ MIEJSKĄ,  
ŚRODOWISKIEM I MIENIEM KOMUNALNYM  
URZĘDU MIASTA W IŁAWIE  
IŁAWA, SIERPIEŃ, 2013**

## **I. Miejska sieć oświetlenia ulicznego.**

### **1. Charakterystyka i ocena istniejącej sieci oświetlenia ulicznego.**

W granicach administracyjnych miasta Iława jest obecnie około 76 km dróg publicznych. Drogi te dzielą się na: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Drogi publiczne i place są oświetlane z sieci oświetlenia ulicznego. Latarnie oświetlenia ulicznego są zasilane liniami kablowymi ziemnymi i napowietrznymi.

*Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne ( Dz.U. 2012 r., poz. 1059 j.t.)*

*1. Do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, ciepło i paliwa gazowe należy:*

- 1) planowanie i organizacja zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na obszarze gminy;*
- 2) planowanie oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy;*
- 3) finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg publicznych znajdujących się na terenie gminy;*
- 4) planowanie i organizacja działań mających na celu racjonalizację zużycia energii i promocję rozwiązań zmniejszających zużycie energii na obszarze gminy.*

*2. Gmina realizuje zadania, o których mowa w ust. 1, zgodnie z:*

- 1) miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku takiego planu - z kierunkami rozwoju gminy zawartymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.*

Łączna ilość zainstalowanych opraw oświetlających drogi, place oraz ciągi komunikacyjne wynosi około 2.600 sztuk.

Ponad 85% są to oprawy z wysokoprężnymi źródłami światła o dużej sprawności i wydajności. Pozostałe 15% są to oprawy z rtęciowymi źródłami światła. Mają one stosunkowo niską wydajność świetlną, a tym samym niską sprawność i nie spełniają obowiązujących norm oświetleniowych.

Na terenie Iławy występuje różnicowanie techniczne i własnościowe majątku oświetleniowego. Funkcjonuje tu, tzw. „rozwiązanie mieszane”. Istniejące urządzenia oświetleniowe to jest słupy, linie kablowe, punkty świetlne i źródła światła są w części własnością ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. z Sopotu, a w części Gminy Miejskiej Iława.

Na chwilę obecną nie ma sporządzonej i uzgodnionej z ENERGA Oświetlenie aktualnej inwentaryzacji oświetlenia na terenie Iławy. Szacuje się, na podstawie dokonanych modernizacji oświetlenia, a także realizowanych inwestycji drogowych w ostatnich latach, że własnością Gminy Miejskiej Iława jest ok. 90% opraw oświetleniowych, ok. 50% słupów oświetleniowych i ok. 40% linii kablowych.

Ogólna analiza oświetlenia ulic naszego miasta, pomimo corocznych wieloletnich nakładów na modernizację i remonty przedmiotowego oświetlenia wymaga dalszego stałego doinwestowania, albowiem niektóre ciągi uliczne są oświetlane przestarzałymi i powodującymi wiele awarii ziemnymi liniami kablowymi.

Zarówno ze względów technicznych, ekonomicznych jak i społecznych istnieje potrzeba jego szybkiej modernizacji. Tylko kompleksowe rozpatrzenie problemów oświetleniowych może gwarantować podjęcie prawidłowych decyzji inwestycyjnych. Wymaga to wykonania odpowiednich prac programowych, w tym koncepcji rozwoju i modernizacji oświetlenia na terenie naszego miasta.

## **2. Zasilanie urządzeń – dostawa energii elektrycznej.**

Zasilanie sieci oświetleniowej odbywa się z 54 szafek pomiarowo - rozdzielczych usytuowanych na terenie całego miasta. Większa część szafek w ilości 51 szt. jest zamontowana, jako wyniesione układy pomiarowe przy budynkach stacji transformatorowych oraz jako wolnostojące w pasie drogowym, a pozostałe nadal są zamontowane w budynkach stacji trafo.

W każdej szafce jest zabudowany układ pomiarowo – rozdzielczy składający się z licznika i obwodów odbiorczych w ilości zależnej od potrzeb terenowych i przyłączonej mocy.

Koszt energii elektrycznej zużytej na oświetlenie ulic w mieście określany jest na podstawie wskazań liczników wg ceny uzyskanej w drodze przetargu.

W roku bieżącym koszt zakupu i dystrybucji energii elektrycznej szacowany jest na kwotę ok. 850 tys. zł, a koszt usługi oświetleniowej wynosi ok. 185 tys. zł

## **3. Eksploatacja urządzeń oświetlenia elektrycznego.**

Istniejące linie oświetlenia ulicznego budowane były w różnych latach, więc i ich stan techniczny jest bardzo różny. W najgorszym stanie technicznym są najstarsze linie kablowe montowane na słupach zbudowanych na żerdziach typu ŻN-12.

Część lamp posiada wyeksploatowane oprawy z nieprzystosowanym rozsyłem świetlnym do parametrów drogi. Ponadto odstępy między oprawami i ich odległość od krawędzi drogi są nieadekwatne do wymagań, jakie stawia się konstrukcjom wsporczym przy prawidłowo zaprojektowanym oświetleniu.

Przyczyny awarii urządzeń oświetlenia ulicznego można podzielić na naturalne oraz spowodowane czynnikami zewnętrznymi.

Przyczyny naturalne to wyeksploatowanie urządzeń, wady ukryte (fabryczne) zabudowywanych elementów.

Przyczyny zewnętrzne to nasilający się wandalizm i wszelkiego rodzaju roboty ziemne realizowane przez wykonawców uzbrojenia podziemnego oraz wypadki drogowe.

Skutki wandalizmu najbardziej są zauważalne na terenach, gdzie są zabudowane latarnie niskie (parkowe) tj. bulwar Jana Pawła II, ciągi komunikacyjne i ścieżki pieszo-rowerowe nad rzeką Iławką i jeziorem Jeziorak, pomiędzy ul. Sobieskiego, a ul. Królowej Jadwigi, pomiędzy ul. Kopernika, a ul. Sobieskiego. Druga z zewnętrznych przyczyn awarii, głównie linii kablowych, to beztroska niektórych wykonawców robót ziemnych.

Uszkodzenia kabli powstałe w czasie takich robót nie są zgłaszane służbom eksploatującym. Wielokrotnie wykonawcy próbują ukryć te uszkodzenia.

#### ◆ **Utrzymanie bieżące.**

Bieżącą konserwacją i eksploatacją urządzeń oświetlenia ulicznego na terenie Iławy w roku 2013 zajmuje się ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. z Sopotu. Wykonawca został wyłoniony w drodze przeprowadzonego postępowania przetargowego na wykonywanie usługi oświetleniowej oświetlenia ulic, placów i dróg. Umowa obowiązuje do 31 grudnia 2013 roku. Do obowiązków Wykonawcy należy w szczególności utrzymanie punktów świetlnych w należyтым stanie technicznym zapewniającym funkcjonowanie oświetlenia w standardzie zgodnym z obowiązującymi przepisami prawa.

Koszty usługi oświetleniowej ponoszone przez Gminę są iloczynem opłaty ryczałtowej za jeden punkt świetlny i ich ilości. Opłata ryczałtowa za jeden punkt świetlny zgodnie z umową wynosi miesięcznie 5,99 złotych brutto.

W związku z budową nowych układów komunikacyjnych zwiększa się ilość punktów świetlnych, a tym samym koszt energii do oświetlenia ulic oraz koszt eksploatacji przedmiotowego oświetlenia.

#### ◆ **Remonty i modernizacje oświetlenia ulicznego.**

W okresie ostatnich 10 lat została przeprowadzona modernizacja oświetlenia polegająca na wymianie opraw na energooszczędne, co spowodowało spadek zużycia energii średnio o około 30%. Dla przykładu lampa rtęciowa 450W została zastąpiona energooszczędną lampą sodową 150W. Redukcja mocy nie spowodowała pogorszenia iluminacji świetlnej, a nawet ją polepszyła poprzez przyjazną barwę światła. Inne zamiany to lampa rtęciowa 250W na 100W lub 70W. Tego rodzaju zamiany stosowane są na drogach lokalnych i osiedlowych.

Zostały wyniesione ze stacji transformatorowych, będących własnością Energa Operator układy pomiarowe i sterowanie oświetleniem. Modernizacja polegała na zastosowaniu nowoczesnych programatorów sterowania oświetleniem, co spowodowało racjonalne i bardziej precyzyjne zapalanie i gaszenie oświetlenia, a tym samym wymierne korzyści finansowe zużycia energii do oświetlenia ulic.

## **II. Kierunki rozwoju sieci oświetlenia ulicznego – zamierzenia.**

Przyjęto dwa podstawowe kierunki rozwoju sieci oświetlenia ulicznego.



Pierwszy wynikający z bieżących potrzeb lokalnych (**bieżący**) i drugi wynikający z projektów wieloletnich i opracowań studialnych (**perspektywiczny**).

**Kierunek bieżący** - dla tego kierunku sieć oświetlenia ulicznego jest modernizowana poprzez stopniową wymianę słupów, opraw i modernizację punktów sterowania oświetleniem (montaż zegarów astronomicznych). Możliwy jest również montaż nowych opraw oświetleniowych na istniejących słupach po uzgodnieniu warunków z ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. wynikający z bieżących potrzeb lokalnych zgłaszanych przez mieszkańców. Bieżąca konserwacja – czyszczenie kloszy lub w przypadku zniszczenia lub znacznego zmatowienia – ich wymiana.

**Kierunek perspektywiczny** - wynikający z wszelkiego rodzaju planów wieloletnich, perspektywicznych i opracowań studialnych dotyczących budowy nowych dróg i rozwoju układu komunikacyjnego. W tym wypadku budowa urządzeń oświetleniowych uzależniona będzie od budowy danej drogi lub układu komunikacyjnego, których elementem będzie oświetlenie uliczne. Kierunki te są ściśle związane i uzależnione od kierunków rozwoju układu komunikacyjnego.

### **III. Modernizacja oświetlenia ulicznego.**

Niezależnie od działań inwestycyjnych prowadzonych w kierunku rozbudowy istniejących sieci oświetlenia ulicznego planuje się również przedsięwzięcia związane z modernizacją oświetlenia ulicznego w mieście.

Przez modernizację oświetlenia ulicznego należy rozumieć jego przebudowę, lub rozbudowę w zależności od potrzeb, z wykorzystaniem nowoczesnych elementów techniki oświetleniowej. Celem takich działań jest poprawa jakości oświetlenia w mieście, zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych oraz zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

Modernizacja na przyszłość powinna iść w kierunku stosowania nowoczesnych systemów oszczędzania energii w wybranych i możliwych do zastosowania obszarów miasta tj. na osiedlach domków jednorodzinnych i na nowobudowanych obwodach oświetleniowych będących własnością Gminy. Należy także dążyć, by osiągnąć 100% zamontowanych energooszczędnych opraw oświetleniowych na terenie miasta.

### **IV. Podsumowanie i wnioski.**

Rozwój sieci oświetlenia ulicznego jest i będzie realizowany głównie wraz z rozbudową układu komunikacyjnego miasta, po wcześniejszym zabezpieczeniu środków finansowych w budżecie miasta. W pozostałych przypadkach będą to niewielkie działania zaspokajające jedynie potrzeby lokalnych społeczności.

W chwili obecnej wydaje się, że modernizacja jest jedynym sposobem na pogłębiającą się degradację urządzeń oświetlenia elektrycznego z jednoczesnym znacznym obniżeniem kosztów ponoszonych na zakup energii elektrycznej.

KIEROWNIK WYDZIAŁU  
Zarządzania Infrastrukturą Miejską,  
Środowiskiem  
i Mieniem Komunalnym

*mgr Anna Konic*