



Oferta iławskiego ZKM - do przebudowy. Zakład przewiezie tysiące nowych pasażerów, albo miasto zwróci dotację? RELACJA, ZDJĘCIA

data aktualizacji: 2020.06.30



To nie mają być kosmetyczne zmiany. Mowa raczej o radykalnej przebudowie oferty Zakładu Komunikacji Miejskiej w Iławie tak, by miejska spółka była w stanie sprostać ambitnemu celowi i przewieźć rocznie 1,43 mln pasażerów, więcej o prawie... 30%, niż ma to miejsce obecnie.

Przyszło niewiele osób, ale za to były to osoby nieprzypadkowe, żywo zainteresowane omawianą tematyką. Za nami zorganizowane w poniedziałek, 29 czerwca spotkanie konsultacyjne w sprawie reformy oferty przewozowej Zakładu Komunikacji Miejskiej w Iławie. Cel numer jeden: uczynić ZKM przyjaźniejszym pasażerowi, by liczbę tych pasażerów radykalnie zwiększyć, czego wymagają od Iławy zapisy projektu unijnego, w ramach którego miasto pozyskało dużą dotację na utworzenie węzła integrującego transport miejski.

Burmistrz Iławy Dawid Kopaczewski, radni Ewa Jackowska, Michał Młotek i Dariusz Rozborski, radny byłej kadencji Jerzy Sochacki, dziennikarze i kilkoro mieszkańców, którzy zgłosili postulaty dotyczące optymalnej ich zdaniem organizacji transportu publicznego w Iławie - to lista obecności podczas spotkania. Rozpoczęło się ono późnym popołudniem w iławskim amfiteatrze, od krótkiego

wystąpienia burmistrza.

- Moglibyśmy te zmiany opracować w urzędzie, przy biurku, ale wolimy porozmawiać, zebrać opinie mieszkańców - wprowadził Kopaczewski, następnie przekazując głos gościom z Trójmiasta.

Marcin Gromadzki z Public Transport Consulting przedstawił, w obszernej prezentacji, której fragmenty są dostępne w załącznikach, założenia koncepcji przebudowy oferty ławskiego ZKM.

- Powstała ona na podstawie przeprowadzonego jesienią ubiegłego roku badania marketingowego ZKM - mówił Gromadzki. **- Korzystaliśmy z pomocy ankietatorów, których zadaniem było m.in. liczenie pasażerów w poszczególnych autobusach. Przy okazji zebrali wiele uwag i spostrzeżeń -** dodał.

Co proponują autorzy opracowania, którzy przedstawili się jako pasjonaci transportu publicznego, którzy tę pasję połączyli z wykonywaną na co dzień działalnością konsultingową?

To nowy przebieg tras autobusowych, rozdzielenie obsługi obszarów miejskich i podmiejskich - obsługiwane ich odrębnymi liniami, czy ustanowienie w dni powszednie (w godzinach 6:30 - 16:15) stałej, 30-minutowej częstotliwości kursowania autobusów na wszystkich liniach (pasażerowie nie muszą wtedy pamiętać, czy za każdym razem sprawdzać rozkładu). Co więcej, zgodnie z zaprezentowanym raportem, pod znakiem zapytania powinno stanąć dalsze funkcjonowanie linii do osady Smolniki.

- Ze względu na znikomy popyt i angażowanie autobusów w najcenniejszych dla miasta godzinach obsługa powinna zostać uzależniona od pokrywania jej kosztów w całości z budżetu gminnego [gminy wiejskiej Ława - przyp. red.] - uważają autorzy opracowania.

Przedstawiona koncepcja nie zakłada wjazdu miejskich autobusów na **osiedle Gajerek**, o czym wcześniej była czasem mowa w publicznej debacie na ten temat.

- Mamy tutaj do czynienia ze zbyt trudnym układem

drogowym. Tutaj trzeba się trzymać głównej drogi - informował Marcin Gromadzki.

Inaczej przedstawia się sprawa z **osiedlem Piastowskim/Ostródzkim**, choć i tutaj nie brakuje trudności. Zaprezentowany projekt zakłada, że - po pokonaniu trasy przez osiedle - **autobus wjedzie na ul. Ostródzką (DK16) z ul. Gospodarskiej**. Miałby wtedy - wjeżdżając na ruchliwą krajówkę, skręcać w lewo. Autorzy opracowania przyznali, że zdają sobie sprawę, że nie jest to rozwiązanie idealne, ale pozwala osiągnąć ważny cel w postaci przybliżenia komunikacji publicznej mieszkańcom osiedla. Ponadto, jak tłumaczyli, pod względem bezpieczeństwa lepiej, jeśli pasażer pokona drogę krajową na pokładzie wielotonowego autobusu, niż gdyby miał przez nią przechodzić jako pieszy. Protestował przeciwko takiemu przebiegowi trasy m.in. radny Dariusz Rozborski, a były radny Jerzy Sochacki zaproponował **alternatywę w postaci ul. Chrobrego i Ziemowita**, co spotkało się z zainteresowaniem. Padła propozycja dalszych prac, być może kolejnego spotkania konsultacyjnego w terenie, w sprawie przebiegu trasy autobusu przez Piastowskie.

Inny ciekawy wątek dyskusji to stawiane przez ZKM **ambitne cele dotyczące wzrostu liczby przewożonych pasażerów**. Otóż, projekt, w ramach którego miasto pozyskało wielomilionową dotację na stworzenie węzła transportu publicznego, zakłada osiągnięcie od 2021 roku wzrostu popytu na usługi ZKM o 10%: z 1,3 do 1,43 mln pasażerów.

Problem w tym, że - jak wynika z opracowania Public Transport Consulting - aktualna liczba przewożonych pasażerów nie wynosi 1,3 mln, lecz jest o 196 tys. osób mniejsza. W tej sytuacji do zakładanej liczby 1,43 mln brakuje 326 tys. i mowa jest o wzroście nie na poziomie 10, lecz aż 30%. Co, jeśli - pomimo zmian - nie uda się tego osiągnąć? Iławie grozi konieczność zwrotu dotacji, jeśli urząd marszałkowski zleci kontrolę i wykryje rozbieżności pomiędzy deklaracjami a rzeczywistością.

Prezes Zakładu Komunikacji Miejskiej w Iławie Roman Smoliński przyznał co prawda, że nie wiadomo, czy i jak ten wskaźnik w ogóle będzie kontrolowany. Jak mówił, jest też opcja, by wystąpić do urzędu marszałkowskiego o złagodzenie wymogu. Niezależnie od tego radni chcieliby promować wśród mieszkańców korzystanie z transportu miejskiego. Na razie, co także wynika z przeprowadzonych badań, **chętniej chodzimy po Iławie pieszo, albo jeździmy rowerami**.

~~galeriaspc~~5444~~

~~galeriaspc~~5445~~

Źródło:

<https://www.infoilawa.pl/aktualnosci/item/61439-oferta-ilawskiego-zkm-do-przebudowy-zaklad-przewiezienia-tysiacych-pasazerow-albo-miasto-zwroci-dotacje-relacja-zdjecia>