

25 lat Komunikacji Miejskiej w Iławie

Pod koniec lat siedemdziesiątych następował szybki rozwój miasta, powstawały nowe osiedla, ulice i domy. Na obrzeżu miasta powstało osiedle XXX-lecia PRL i Podleśne. Wraz z rozwojem miasta powstawały nowe szkoły i zakłady pracy. Iława licząca około 25 tys. ludności stała się miastem o zwartej zabudowie, ale jednocześnie rozległym ze względu na położenie „Małego Jezioraka” w centrum miasta. Mieszkańcy do zakładów pracy dojeżdżali własnymi i zakładowymi środkami transportu. Były to tzw. przewozy zamknięte do Zakładów Przemysłu Ziemniaczanego, Lokomotywowni, Zakładów Wapienno Piaskowych, Transbudu, POM-u itp. Na sesjach Miejskiej Rady Narodowej coraz częściej Radni wnioskowali o utworzenie zorganizowanej komunikacji miejskiej w Iławie.

Dzisiaj z upływem czasu z notatek prowadzonych przez ówczesnego Z-cę Naczelnika Miasta Iławy Pana Ryszarda Laskowskiego, możemy dowiedzieć się o historii tworzenia komunikacji w naszym mieście. W kwietniu 1981 roku na jednej z sesji MRN dyskusja w całości skupiła się na utworzeniu komunikacji miejskiej. Był to okres gdzie gospodarka była zarządzana systemem nakazowo - rozdzielczym. W związku z powyższym uruchomienie komunikacji możliwe było w oparciu o środki budżetowe wojewody poprzez działające Wojewódzkie Przedsiębiorstwa. Naczelnik Iławy Hieronim Baczewski na sesję MRN zaplanowaną na dzień 09.06.1981 r. poświęconą gospodarce komunalnej zaprosił Dyrektora Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Olsztynie - Pana Madeja. Na sesji radny Bolesław Dzik złożył wniosek o powołanie komunikacji miejskiej w Iławie. Dyrektor Madej wyjaśnił, że nie jest to możliwe do końca 1982 r. z powodu braku środków finansowych. Ponadto Radę poinformował, że wystąpiono z wnioskiem do ministerstwa o bezpośrednie podporządkowanie Terenowego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Naczelnikowi Miasta z późniejszym przekształceniem w PGKiM. Po tym niepowodzeniu, władze miasta nie rezygnowały w poszukiwaniu możliwości uruchomienia komunikacji. Dyrektorem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Olsztynie był Iławianin - Lech Wróbel. Władze miasta postanowiły wykorzystać jego doświadczenie i znajomość zagadnienia. Na 9 grudnia 1981 r. zwołano naradę w Urzędzie Miasta z Jego udziałem oraz Dyrektora TPGKiM Mieczysława Smarzyńskiego, Dyrektora Rejonu Dróg Publicznych Stanisława Jakrzewskiego, przedstawiciela milicji Jerzego Sibilewskiego. Podczas narady szukano rozwiązań uruchomienia komunikacji miejskiej, wytyczono trasy 3 linii:

- 1) ogródki działkowe „Słonecznik - Lokomotywownia” o długości 9,3 km,
- 2) Nowa Wieś - Techmatrans o długości 7,1 km,
- 3) ul. Chodkiewicza - ul. Długa o długości 4,7 km.

Wytyczono również miejsca przyszłych przystanków oraz zaplanowano ilości autobusów na poszczególne linie. Dyskutowano również o cenach biletów, które miał zatwierdzić wojewoda na wniosek MRN, rozważano którym grupom społecznym i zawodowym przyznać przejazdy ulgowe, a którym przejazdy bezpłatne. Ostatecznie na tej naradzie ustalono, że komunikacja miejska będzie funkcjonować w strukturach TPGKiM, a teren pod miejsca parkingowe dla autobusów zostanie przekazany od Polmozbytu. Zapotrzebowanie na tabor do obsługi kursów na liniach planowano na 6 autobusów marki Autosan + 4 rezerwowe, a potrzeby osobowe to: 10 kierowców, 2 mechaników, 2 sprzątaczkę, 1 dyspozytor. W sumie 15 pracowników. Aby zaspokoić wszystkich korzystających z komunikacji zdecydowano o zróżnicowaniu godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy w zakładach. Dyrektor WPKM - Lech Wróbel zadeklarował pomoc w naprawach zespołów do autobusów. Zgodnie z wytycznymi z odbytej narady przygotowania do uruchomienia komunikacji nabrały dużego tempa. W styczniu 1981 roku na kolejnych sesjach i naradach zapadały decyzje odnośnie komunikacji. Ustalono między innymi, że podlegać ona będzie pod WPKM Olsztyn i zostanie sfinansowana dotacją Urzędu Wojewódzkiego oraz budżetu Urzędu Miasta. Zapadła również decyzja odnośnie budowy wiat przystankowych.

Zakłady pracy w pobliżu, których wyznaczone zostały przystanki zobowiązały się wybudować je na podstawie dokumentacji dostarczonej przez Naczelnika Miasta.

Na obradach Prezydium MRN w dniu 12.03.1982 r. zapadła decyzja o przygotowanie wniosku do Wojewódzkiej Rady Narodowej w sprawie utworzenia ZKM w strukturach TPGKiM. Na sesji MRN 02.04.1982 r. V-ce Wojewoda Henryk Baranowski zadeklarował powołanie ZKM w strukturach WPKM jeżeli będzie poprawa w gospodarce paliwowej. Po tych decyzjach zespół ludzi zaangażowanych w tworzenie komunikacji miejskiej w Iławie podjął pod kierunkiem Naczelnika Miasta Hieronima Baczewskiego i jego zastępcy Ryszarda Laskowskiego żmudną pracę poszukiwania w całym kraju autobusów oraz wyposażenia i sprzętu warsztatowego. Po trzech miesiącach pracy z ogromnymi trudnościami 1 lipca 1982 r. uruchomiono dwie linie komunikacji miejskiej w Iławie na trasie Dworzec Iława Miasto - Dworzec Iława Gł. z rozgałęzieniem niektórych kursów w kierunku: osiedle Lipowy Dwór i osiedle Lubawskie. Na sesji MRN w dniu 01.07.1982 r. zapadła ostateczna decyzja o uruchomieniu komunikacji miejskiej w Iławie i wysunięte zostały pierwsze wnioski dotyczące jej funkcjonowania.

Radny Jędrzejewski postulował aby komunikacja była również prowadzona w wolne soboty. Natomiast Radny K. Wiśniewski postulował aby rozważyć uruchomienie komunikacji na osiedle „Ostródzkie”. Radna Kopczyńska podziękowała władzom miasta za uruchomienie komunikacji.

Pierwsze autobusy wyjechały na linie w poniedziałek 5 lipca 1982 r. Był to okres próbny, mający trwać do końca 1982 roku, w którym prowadzono obserwacje przydatności komunikacji, frekwencji itp. W tym czasie autobusy kursowały co 20' od godz. 5³⁰ do 23³⁰. Gazeta Olsztyńska Nr 160 z 17.08.1982 r. odnotowała między innymi, że cała akcja uruchomienia komunikacji miejskiej w Iławie finansowana jest z funduszków miasta. Na ten cel przekazano z budżetu sumę 3 mln 700 tys. złotych. W latach 80-tych, kiedy dyrektorem PGKiM był Pan Zdzisław Pniewski następuje rozwój komunikacji miejskiej i są pozyskiwane nowe autobusy marki Jelcz PR-110.

Zakład Komunikacji Miejskiej w strukturach Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej funkcjonował do 31.05.1993 r. Od 1993 roku następują przeobrażenia gospodarcze w kraju. Rozwija się gospodarka rynkowa. Ulega likwidacji PGKiM. Część zakładów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zostaje sprywatyzowana.

Rada Miejska w Iławie 30 grudnia 1992 roku podejmuje Uchwałę Nr XXXII/159/92 w sprawie podziału Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej i utworzenia Miejskiego Zarządu Gospodarki Lokalami oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej.

Dnia 1 czerwca 1993 roku powstaje zakład budżetowy pod nazwą Zakład Komunikacji Miejskiej w Iławie, który prowadzi działalność w zakresie:

usług przewozowych lokalnego transportu zbiorowego ludności na stałych trasach komunikacyjnych i na zlecenia zamawiającego, utrzymania taboru przewozowego i zapewnienia jego sprawności.

Po oddaniu do użytku wiaduktu nad linią kolejową na ul. Biskupskiej Zarząd Miasta uwzględniając wnioski zespołu ds. aktualizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej uchwałą Nr 93/93 z dnia 7 lipca 1993 roku uchwała wprowadzenie nowych linii komunikacyjnych:

- Nr 1 ul. Długa - Biskupska,
- Nr 2 Dworzec Gł. PKP - Ogrody Lipowy Dwór,
- Nr 3 Dworzec Gł. PKP - Nowa Wieś,
- Nr 4 Dworzec Gł. PKP - Wola Kamińska,
- Nr 5 ul. Długa - ul. Sienkiewicza,
- Nr 6 ul. Długa - Szalkowo,
- Nr 7 Lokomotywownia - Nowa Wieś.

W międzyczasie kolejnymi uchwałami zostają wprowadzone nowe ceny biletów oraz kursy autobusów w niedzielę i święta.

Zakład Komunikacji Miejskiej jako Spółka

Uchwałami Rady Miejskiej w Iławie Nr IX/63/99 z dnia 27.05.1999 r. oraz Nr XV/134/99 z dnia 28.10.1999 r. zostaje zlikwidowany zakład budżetowy i z dniem 1 stycznia 2000 roku utworzona zostaje spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą „Zakład Komunikacji Miejskiej” z siedzibą w Iławie, która kontynuować będzie działalność Zakładu w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Właścicielem Spółki w 100% zostaje Gmina Miejska Iława. Prezesem Zarządu Spółki zostaje Pan Ryszard Zabłotny będący wcześniej kierownikiem Zakładu. Od grudnia 2002 roku do chwili obecnej funkcje prezesa pełni Pan Andrzej Orzechowski. W składzie Rady Nadzorczej następują kolejne zmiany, od maja 2007 roku przewodniczącym RN zostaje Pan Waldemar Kowalski, a członkami Pani Jadwiga Drzystek oraz Anna Groszkowska-Wróbel.

W okresie działalności komunikacji jako spółki dokonano wielu przedsięwzięć:

- zakupiono dwa autobusy:
 - w 2001 r. autobus Jelcz M-120,
 - w 2005 r. autobus Solbus,
- w 2003 roku zgodnie z wymogami ustawy o transporcie drogowym Spółka uzyskała licencję na działalność w zakresie komunikacji publicznej oraz stosowne pozwolenia na świadczenie usług komunikacji regularnej,
- dokonano szeregu remontów głównych nadwozi i silników,
- w 2005 r. po okresie szkoleń załogi i spełnieniu określonych wymogów spółka uzyskała certyfikat zgodności SZJ z normą PN-EN ISO 9001:2001 na świadczenie usług w zakresie publicznego przewozu pasażerskiego,
- w celu podniesienia jakości świadczonych usług wszystkie autobusy zostały wyposażone w świetlne tablice informacyjne oraz kasowniki elektroniczne,
- wewnątrz autobusów zostały zainstalowane świetlne informatory z numerem linii,
- jak przystało na firmę doby internetu ZKM posiada własną witrynę www.zkm.ilawa.pl, na której można znaleźć informacje o taryfie opłat, regulaminie, historii firmy oraz rozkładzie jazdy wg spisu linii, spisu przystanków i spisu ulic,
- sukcesywnie zostają wymieniane wiaty przystankowe starego typu na nowe przeszklone typu „City”,
- Spółka konsekwentnie dba o ochronę środowiska;
 - tabor ZKM jeździ na ekologicznym miejskim oleju napędowym,
 - stosowane wysokiej jakości oleje silnikowe wydłużają przebiegi międzynaprawcze,
 - prowadzona jest segregacja odpadów zgodnie z uzyskanym pozwoleniem,
- aby ograniczyć emisję spalin podczas rozruchu i grzania silników na placu postojowym do wszystkich stanowisk została doprowadzona instalacja sprężonego powietrza,
- kierowcy autobusów wyposażeni są w telefony co umożliwia połączenie z zajezdnią w razie awarii autobusu,
- w styczniu 2007 r. zwiększono ilość uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych ze szczególnym zwróceniem uwagi na osoby niepełnosprawne,
- ZKM to nie tylko codzienne kursy z pasażerami, innym źródłem pozyskiwania dodatkowych dochodów jest świadczenie usług zimowego utrzymania ulic i chodników, świadczeniu usług przewozów okazjonalnych, udostępnianie powierzchni na autobusach i przystankach w celach reklamowych.

Ciekawostki:

- przewozy realizowane są 14-stoma autobusami w tym:
 - 10 marki JELCZ,
 - 3 marki AUTOSAN,
 - 1 marki SOLBUS,
- w ciągu miesiąca ilawianie kupują średnio:
 - 61.240 biletów jednorazowych,
 - 862 bilety miesięczne,
- rocznie przewozimy około 1.300.000 pasażerów,
- w ciągu dnia roboczego autobusy średnio przejeżdżają 1.504 km,
- w soboty 652 km,
- w niedziele 275 km,
- w skali roku autobusy wykonują przebieg około 420.000 wozokm.,
- w komunikacji pracuje 16 kierowców, 2 mechaników i 5 pracowników administracji.

Misją władz samorządowych jest planowanie jakości życia i ruchliwości dla wszystkich mieszkańców poprzez zrównoważony rozwój miasta. W tym celu władze powinny rozwijać zbiorowe środki transportu, które pozwalają na wzrost ruchliwości, przyczyniają się do ożywienia ekonomicznego obszaru, ponieważ nadmierne użytkowanie transportu indywidualnego osiąga szybko swoje granice w zakresie zapotrzebowania na przestrzeń konieczną do przemieszczeń.

Jedynym racjonalnym sposobem pogodzenia aspiracji indywidualnych i woli zbiorowej, jest oferowanie usług transportu publicznego możliwie najwyższej jakości, aby w ten sposób przekonać dużą liczbę mieszkańców do odrzucenia pokusy skorzystania ze środka indywidualnego i wypróbowania, a następnie regularnego użytkowania transportu publicznego.

Ideą ZKM jest świadczenie usług przewozowych możliwie jak najwyższej jakości. Dla nas jakość zaczyna się od bezpieczeństwa i niezawodności, prowadzi poprzez świadczenie usług odpowiadających oczekiwaniom pasażerów i jest kompletna, jeżeli następuje poprawa relacji międzyosobowych, tj. pomiędzy naszymi pracownikami i klientami. Te aspekty jakości nie są konkurencyjne jedne wobec drugich lecz konkurują razem jako jakość postrzegana przez pasażerów.

Niech ta idea stanie się wykładnią i dążeniem w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej przez kolejne 10, 20 czy 50 lat.

Jedno jest pewne pracownicy z determinacją i osobistym zaangażowaniem będą dążyć do utrzymania dobrego wizerunku firmy i urzeczywistniania marzeń naszych Pasażerów.