

Nowy układ komunikacyjny dla miasta Płocka i gmin ościennych

obowiązujący od 30 września 2012 r.

Wstęp

Wyniki prowadzonych w różnych miastach badań hierarchizacji postulatów przewozowych wskazują, że najważniejszymi postulatami są:

- bezpośredniość,
- punktualność,
- dostępność,
- częstotliwość.

Punktualność i częstotliwość determinują czas oczekiwania, który jako składnik czasu podróży ma największą wartość w ocenie pasażerów komunikacji miejskiej. Bezpośredniość połączeń pozwala na uniknięcie konieczności przesiadania się i związanej z tym utraty czasu. Z kolei dostępność przestrzenna komunikacji miejskiej determinuje czas dojścia do przystanku, także stanowiący istotny składnik czasu podróży.

Dość wysoką rangę w badaniach hierarchizacji postulatów przewozowych prezentuje także koszt, wyprzedzając stosunkowo mniej istotne postulaty wygody i prędkości podróży.

Dążąc do spełnienia najważniejszych postulatów przewozowych w możliwie największym stopniu, przy konstrukcji optymalnego układu tras komunikacji miejskiej przyjęto, że w obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji miejskiej, powinno się zapewnić relatywnie wysoką i rytmiczną częstotliwość kursowania pojazdów. Zamierzono także utrzymywanie rozbudowanej sieci połączeń bezpośrednich, łączących najważniejsze źródła i cele ruchu na obsługiwanym obszarze. Pasażerowie komunikacji miejskiej z reguły akceptują wydłużenia tras linii (i w konsekwencji – czasu przejazdu), o ile służą one objęciu bezpośrednimi połączeniami najbardziej pożądanym przez nich relacji.

Przy projektowaniu nowego układu tras linii, zgodnie z założeniami „Planu Działania KM – Płock Sp. z o.o. na lata 2011 – 2014”, zdecydowano się na rozdzielenie funkcjonalne segmentu linii dedykowanych obsłudze miasta od segmentu linii podmiejskich. Dla linii podmiejskich wyznaczono zbiorczą pętlę na skraju centrum Płocka – dworzec autobusowy u zbiegu al. Jachowicza i ul. Obrońców Westerplatte. W rezultacie, część zadań związanych z obsługą komunikacyjną miasta Płocka, realizowanych obecnie przez linie podmiejskie, w nowym układzie komunikacyjnym powierzona jest wyłącznie połączeniom miejskim, w tym nowoprojektowanym.

Niesatysfakcjonująca – w świetle wyników badań marketingowych – liczba pasażerów KM – Płock Sp. z o.o. stanowiła asumpt do opracowania zupełnie nowej siatki połączeń komunikacji miejskiej. W procesie optymalizowania oferty przewozowej najważniejszym elementem była konieczność pełnej synchronizacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacyjnej. Polega ona na odejściu od opracowywania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej. W rozkładzie jazdy opartym na tzw. częstotliwości modułowej tj. funkcjonowaniu sieci komunikacyjnej w danym przedziale czasowym z identyczną częstotliwością, odjazdy pojazdów poszczególnych linii z przystanków krańcowych są wynikiem zależności odjazdów na wspólnie obsługiwanym ciągach

komunikacyjnych. W rezultacie, rozkłady jazdy zostały ułożone jak gdyby od środka trasy, a nie poprzez wyznaczanie kolejnych odjazdów z przystanków początkowych.

Warunkiem uzyskania efektu synchronizacji rozkładów w skali całej sieci komunikacyjnej było:

- skupienie tras wszystkich linii obsługujących wspólnie dany kierunek w wiązki o jednolitym przebiegu przez obszary generujące największy popyt;
- przeprowadzenie kategoryzacji linii, czyli przyporządkowania każdej z linii do jednej z kategorii względem obowiązującej w danej porze częstotliwości modułowej.

W procesie kategoryzacji linii kierowano się następującymi zasadami wyróżniania w sieci komunikacyjnej czterech kategorii połączeń:

- linie priorytetowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością podwojoną w stosunku do modułowej;
- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą częstotliwości modułowej;
- linie uzupełniające (III kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością będącą wielokrotnością częstotliwości modułowej, najczęściej dwukrotnie niższą od modułowej;
- linie zindywidualizowane (IV kategorii) – funkcjonujące w pewnym sensie autonomicznie, z częstotliwościami zależnymi od specyfiki popytu na ich usługi.

W trakcie badań marketingowych w płockiej komunikacji miejskiej, ich uczestnikom zgłaszano liczne wnioski, kierowane pod adresem oferty przewozowej. Powtarzające się postulaty i uwagi dotyczyły:

- wyeliminowania długich przerw po odjeździe „stad” pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ten sam kierunek;
- zintensyfikowania obsługi ścisłego centrum Płocka – proponowano zwiększenie liczby połączeń największych dzielnic ze Starym Miastem (ciąg ulic Kwiatka – Kolegialna, a z powrotem ul. Sienkiewicza);
- zintegrowania przystanków autobusów różnych linii, obsługujących wspólnie dany kierunek; najczęściej wymieniano kierunki do Radziwia (niektóre linie z przystankami przy ul. Kwiatka, inne przy al. Jachowicza) i do Cmentarza Komunalnego;
- poprawy obsługi rejonu ul. Mickiewicza na Os. Kochanowskiego, poprzez powiązanie tej ulicy połączeniami komunikacji miejskiej ze Starym Miastem, Szpitalem i Podolszycami;
- wprowadzenia przystanków przy al. Jachowicza, na wysokości skrzyżowania z ul. Bielską, dla wszystkich linii podmiejskich zaczynających swoje trasy na dworcu autobusowym; jako przykład dobrego rozwiązania wskazywano linię 12, której wszystkie kursy w kierunku Gminy Słupno obejmowały przystanek „Jachowicza Bielska”;
- zapewnienia szybkiego (bez wszystkich przystanków) połączenia Podolszyc z Orlenem – szczególnie w godzinach porannych dojazdów do pracy i powrotów z niej w porze popołudniowego szczytu przewozowego;
- wycofania części kursów (linii) z rejonu przemysłowego Kostrogaj i zapewnienia dzięki temu lepszej obsługi pobliskiego Os. Łukasiewicza;
- udostępnienia pasażerom przynajmniej niektórych kursów dojazdowych i zjazdowych;
- wprowadzenia nieograniczonej sprzedaży biletów w pojazdach – bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Na podstawie szczegółowej analizy wyników badań zapełnienia pojazdów, przeprowadzono podział wszystkich linii komunikacyjnych płockiej komunikacji miejskiej na cztery kategorie (wg

podanej powyżej metody), w zależności od obowiązującej na nich częstotliwości kursowania pojazdów, względem częstotliwości modułowej.

Przedziały czasowe obowiązywania określonej częstotliwości modułowej – obowiązującej na liniach priorytetowych, podstawowych i uzupełniających KM – Płock Sp. z o.o. – wraz z jej wartościami dla poszczególnych rodzajów dni, przedstawiono w poniższej tabeli.

Przedział godzinowy	Częstotliwość modułowa w zależności od kategorii linii [min]								
	Dzień powszedni			Sobota			Niedziela		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
4.30-6.30	20	40	80	40	80	-	-	80	-
6.30-8.00	15	30	60	30	60	-	40	80	-
8.00-10.30	20	40				60 /120	30	60	60 /120
10.30-14.00	20	40							
14.00-16.30	15	30							
16.30-18.30	20	40	60	30	60	-	30	60	-
18.30-21.00	30	60	60						
21.00-23.00			-						

Zaprojektowany i przygotowany do wdrożenia system obsługi komunikacyjnej Płocka liniami autobusowymi tworzy **37 skategoryzowanych linii komunikacyjnych**. Biorąc pod uwagę kryterium zastosowanej częstotliwości kursowania pojazdów, wśród linii tworzących nową sieć komunikacyjną, można wyróżnić:

- trzy linie priorytetowe – 3, 19, 22;
- dziewięć linii podstawowych – siedem typowo miejskich: 0, 2, 7, 10, 14, 20, 26 i dwie wahadłowe: 35 i A;
- trzy linie uzupełniające – 4, 15 i 24;
- dwadzieścia dwie linie zindywidualizowane, w tym:
 - szesnaście linii podmiejskich: 1, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 16, 17, 18, 21, 23, 25, 27, 28 i 30;
 - jedna linia dodatkowa: 13;

- cztery linie wahadłowe: 31, 32, 33 i 37;
- jedna linia nocna – N1.

Charakterystyka nowego układu komunikacyjnego

- **Linie: 1, 6, 9, 19, 22, 33, 35 i 37** - w trasach linii żadnych zmian nie wprowadzono.
- **Linie: 29, 34, 100 i 102** - zlikwidowano
- **Linia 101** - przenieumerowano na **N1**,
- **Linie: 0, 14 i A** - utworzono nowe,
- **Linie: 4, 10, 13 i 15** - uruchomiono na zupełnie nowych trasach.
- **Linie: 1, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 21, 23, 25, 27, 28**, rozpoczynających swoje trasy z dworca autobusowego przy al. Jachowicza wprowadzono nowe przystanki „Jachowicza Bielska”:
 - przed skrzyżowaniem z ul. Bielską (po północnej stronie al. Jachowicza) – dla pojazdów zmierzających w kierunku al. Kobylińskiego i ul. Bielskiej – na północ;
 - za skrzyżowaniem z ul. Bielską (po południowej stronie al. Jachowicza) – dla pojazdów zmierzających w kierunku al. Piłsudskiego i dla pojazdów zmierzających w kierunku dworca autobusowego od strony al. Kobylińskiego, z obydwu stron ul. Bielskiej.
- **Linia 0** - trasa nowej linii prowadzić będzie ze szpitala na Winiarach przez osiedla Skarpa i Dobrzyńska – ulicami: Dobrzyńską, Mościckiego, Miodową i Tysiąclecia do ul. Bielskiej, którą autobusy linii 0 dotrą do centrum, skąd po pokonaniu ulic Kwiatka i Kolegialnej, aleją Kilińskiego i ul. Dworcową dojadą do dworca kolejowego. Powrót z dworca do szpitala nastąpi przez Os. Kochanowskiego – ul. Mickiewicza i dalej ulicami: Tysiąclecia, Miodową i Gałczyńskiego. Linie 0 zaplanowano jako jednokierunkową, a jej przeciwbieżną trasę stanowić będzie linia 10. Zadaniem obydwu tych linii jest poprawa skomunikowania Os. Kochanowskiego i dworca kolejowego ze Starym Miastem, osiedlami: Tysiąclecia, Skarpa i Dobrzyńska oraz ze szpitalem, a także wzmocnienie najlepiej wykorzystanego odcinka linii 19.
- **Linia 2** - rozpocząć się będzie przy szpitalu na Winiarach, skąd do centrum prowadzić będzie identycznie, jak trasa linii 0. Od ul. Kolegialnej autobusy linii 2 pojadą al. Kilińskiego i ul. Mostową do Radziwa, na którym ulicami: Portową, Popłacińską, Kolejową, Cichą i Dobrzykowską dojadą do przystanku Tokary. Wybrane kursy przedłużone zostaną do Podolszyc przez Most Solidarności, al. Jana Pawła II i ul. Czwartaków. Połączenie Radziwa z Podolszycami przez „nowy most” usprawni i znacznie skróci podróż z tej dzielnicy do centrów handlowych na Podolszycach, a także zapewni dodatkowe połączenie prawobrzeżnej części Płocka do ogródków działkowych. Powrót z Radziwa do centrum Płocka także odbędzie się ulicami Popłacińską (po uprzedniej zmianie organizacji ruchu na skrzyżowaniu z ul. Kolejową) i Portową, którymi poprowadzone zostaną również trasy pozostałych linii miejskich obsługujących tę dzielnicę. W kierunku do szpitala autobusy linii 2 przejadą przez centrum ul. Sienkiewicza, a następnie ulicami: Bielską, Tysiąclecia, Miodową i Gałczyńskiego. Linia 2 w koordynacji rozkładów jazdy uzupełniana będzie linią 7 i 13 –linie te zapewnią wysoką częstotliwość kursów na wspólnym odcinku swoich tras. Kursy do Jordanowa realizowane będą tylko w ramach linii 21.

- **Linia 3** - wyniki badań zapelnienia autobusów linii 3 zilustrowały bardzo duże dysproporcje w jej wykorzystaniu: potoki pasażerskie uzasadniające nawet eksploatację autobusów przegubowych na odcinku od Podolszc do al. Jachowicza (przystanki w rejonie ul. Bielskiej) i bardzo słabe wykorzystanie pojazdów – poza wąskimi szczytami przewozowymi – na dalszym odcinku jej trasy do Kostrogaju. W związku z powyższym, zaproponowano wycofanie linii 3 z ul. Przemysłowej i przedłużenie jej trasy od ul. Gwardii Ludowej do szpitala Winiary – przez osiedla Łukasiewicza i Skarpa (ulicami: Batalionów Chłopskich i Gałczyńskiego). Rozwiązanie to umożliwi zachowanie przez linię 3 priorytetowego charakteru, zapewniając w miarę równomierne jej wykorzystanie na całym odcinku nowej trasy.
- **Linia 4** - zaprojektowano jako jedno z połączeń dedykowanych obsłudze Cmentarza Komunalnego. Specyficzna struktura klientów linii obsługujących nekropole, charakteryzująca się bardzo wysokim udziałem osób w podeszłym wieku, zwolnionych (ze względu na wiek) z obowiązku ponoszenia opłat lub mających prawo do ulg (jako emeryci bądź renciści), umożliwia wydłużenie drogi przejazdu na tych liniach, przy pełnej akceptacji ich pasażerów. Z tej przyczyny w nowej trasie linii 4 zawarto dotychczasowe trasy linii 15 i 29, projektując trasę linii 4 z Cmentarza Komunalnego do Borowiczek przez Kostrogaj (ulice Wiadukt i Kostrogaj), osiedla: Łukasiewicza, Dobrzyńska i Skarpa (ulice: Gwardii Ludowej, Batalionów Chłopskich, Gałczyńskiego, Dobrzyńska i al. Kobylińskiego), centrum (ulice Kwiatka i Kolegialna, z powrotem – ul. Sienkiewicza), Os. Wyszogrodzka, Grabówkę i Ośnicę.
- **Linia 5** - na linii podmiejskiej 5 zlikwidowano bardzo słabo wykorzystany objazd osiedli Dworcowa i Kochanowskiego, kierując ją do Os. Skarpa najkrótszą trasą – al. Kobylińskiego i ul. Dobrzyńską (identycznie z powrotem). Ponadto, dla obydwu kierunków wprowadzono zajazd na pętlę w Starej Białej.
- **Linia 7** - na odcinku z Kostrogaju do centrum skierowano przez osiedla Łukasiewicza i Tysiąclecia – ulicami: Gwardii Ludowej, 7 Czerwca 1991 r., Łukasiewicza, Tysiąclecia i Bielską, zastępując wycofaną stamtąd linię 2. Ponadto, trasę linii 7 skorygowano na Radziwiu, identycznie jak linii 2, prowadząc ją w obydwie strony ulicami Portową i Popłacińską. Dla kierunku do centrum Płocka – dla wszystkich kursów – wprowadzono również zajazd na przystanek przy ul. Cichej.
- **Linia 8** - pozostawiono tylko kursy podmiejskie (jej miejski odcinek przejęła linia 2), skracając w związku z tym jej trasę do dworca autobusowego przy al. Jachowicza. Konieczność dowiezienia dzieci z miejscowości w Gminie Nowy Duninów do szkoły przy ul. Cichej na Radziwiu przesądziła o pozostawieniu linii 8 – jako jedynej – na odcinku ul. Kolejowej, pomiędzy ul. Popłacińską a rondem inż. Lajourdie.
- **Linia 10** –połączenie jednokierunkowe, przeciwbieżne w stosunku do linii 0. Trasa tej linii prowadzić będzie ze szpitala na Winiarach przez osiedla Skarpa i Dobrzyńska – ulicami: Dobrzyńską, Mościckiego, Miodową i Tysiąclecia do ul. Bielskiej, a następnie przez Os. Kochanowskiego – ul. Mickiewicza – do dworca kolejowego. Powrót z dworca do szpitala nastąpi ul. Dworcową i al. Kilińskiego do centrum, skąd po pokonaniu ulic Sienkiewicza i Bielskiej, autobusy linii 10 pojadą ulicami: Tysiąclecia, Miodową i Gałczyńskiego. Wraz z linią 0, zadaniem linii 10 jest poprawa skomunikowania Os. Kochanowskiego i dworca kolejowego ze Starym Miastem, osiedlami: Tysiąclecia, Skarpa i Dobrzyńska ze szpitalem Winiary oraz wzmocnienie fragmentu trasy linii 19.
- **Linia 11** - trasę linii 11 jako podmiejskiej – skrócono do dworca autobusowego przy al. Jachowicza (wprowadzając w zamian na ul. Południową inne połączenia).
- **Linia 13** - dotychczasową linię 10 połączono z linią 13, zmieniając ją w połączenie całoroczne – w relacji z dworca autobusowego przez centrum (ulice: Kwiatka i Kolegialna,

z powrotem – ul. Sienkiewicza) do ul. Cichej na Radziwiu (w obydwie strony ulicami Portową i Popłacińską), z wybranymi kursami przedłużonymi do szkoły przy ul. Kutnowskiej, a w wakacje – do Grabiny.

- **Linia 14** - nową linię 14 zaprojektowano na trasie z Podolszyc, ulicami: al. Armii Krajowej, Wyszogrodzką, al. Piłsudskiego i ul. Chopina do dworca kolejowego, a następnie przez Os. Kochanowskiego (ul. Mickiewicza) do ul. Obrońców Westerplatte i dalej alejami Jachowicza i Kobylińskiego przez Os. Skarpa do szpitala na Winiarach. Zadaniem tej projektowanej linii jest szybkie połączenie dworca kolejowego ze szpitalem i z Podolszycami, szpitala z Podolszycami oraz skomunikowanie Os. Mickiewicza z Podolszycami.
- **Linia 15** - trasa linii prowadzić będzie z ul. Boryszewskiej do centrum ulicami: Otolińską, Targową i Bielską, skąd dalej ulicami Kwiatka i Kolegialną (z powrotem Sienkiewicza) do Os. Wyszogrodzka i przez Grabówkę, a następnie ul. ks. Niedzielaka (obok Cmentarza Starego) i ul. Mazura do pętli na Podolszycach. Linia 15 uzupełni na Grabówce i Cholerce linię 4, zastępując zlikwidowaną linię 29 oraz wycofaną z Cholerki linię 11.
- **Linia 16** - linię podmiejską 16 skierowano do Os. Skarpa najkrótszą trasą – alejami Jachowicza i Kobylińskiego, integrując w ten sposób jej trasę do ul. Zglenickiego z trasami linii 5 i 11, obsługującymi wraz z nią miejscowości Biała i Stara Biała.
- **Linie podmiejskie 17 i 18** - Trasy linii podmiejskich 17 i 18 skrócono do dworca autobusowego przy al. Jachowicza.
- **Linia 19** - nie przewidziano zmian w trasie przejazdu, ale założono konieczność jej obsługi do godziny 18 wyłącznie taborem przegubowym.
- **Linia 20** - nierównomierne wykorzystanie dość intensywnie kursujących autobusów linii 20, stanowiło przesłankę zmiany jej trasy. Autobusy tej linii dość dobrze były wykorzystane na odcinku od Os. Łukasiewicza do centrum, umiarkowanie od centrum do ul. Lachmana i bardzo słabo do i z Boryszewa. Z tego powodu zaproponowano przedłużenie linii 20 od ul. Lachmana do Podolszyc, od ul. Chopina do pętli na Podolszycach identyczną trasą, jak linii 26 (tj. dwukierunkowo przez Podolszyce Północ, dalej ul. Czwartaków do al. Jana Pawła II i przez Podolszyce Południe do ul. Mazura). Założono, że linie 20 i 26, obydwie w kategorii linii podstawowych, zapewnią łącznie częstotliwość linii priorytetowej na wspólnym, bardzo długim odcinku ich tras. Trasę linii 20 wycofano ponadto z jednokierunkowego zajazdu (w kierunku do Podolszyc) na ul. 4. Pułku Strzelców Konnych (jest to pewna zaszłość – nieuzasadniona w sytuacji zlokalizowania poprzedniego przystanku – przy ul. Kolegialnej – w pobliżu skrzyżowania z al. Kilińskiego).
- **Linia 21** - trasę linii 21 – jako podmiejskiej – skrócono do dworca autobusowego przy al. Jachowicza. Jednocześnie – w celu jej zintegrowania z liniami 2 i 7 – na Radziwiu w obydwie strony wytyczono ją ulicami Portową i Popłacińską.
- **Linia 23** - analogicznie skrócono do al. Jachowicza trasę linii 23, którą na ul. Lachmana zastąpiła linia 26. Od dworca autobusowego do Os. Skarpa trasę tej linii podmiejskiej wyznaczono najkrótszą trasą – alejami Jachowicza i Kobylińskiego.
- **Linia 24** - nowa trasa linii 24 na znaczącym jej fragmencie uzupełnia trasę drugiej linii obsługującej Cmentarz Komunalny, tj. linii 4. Z Cmentarza Komunalnego wyznaczono ją jak dotychczas do ul. Przemysłowej, a następnie przez osiedla: Łukasiewicza, Dobrzyńska i Skarpa (ulicami: Gwardii Ludowej, Batalionów Chłopskich, Gałczyńskiego, Dobrzyńską, al. Kobylińskiego, Nowowiejskiego) do centrum (ulice Kwiatka i Kolegialna, z powrotem – ul. Sienkiewicza), skąd dalej al. Kilińskiego do al. Piłsudskiego i po dotychczasowej trasie do pętli na Podolszycach.

- **Linia 26** - w celu zintegrowania trasy linii 26 z trasą linii 20, dla linii 26 wprowadzono w obydwu kierunkach zajazd na ul. Lachmana oraz skierowano ją do centrum (w kierunku do Podolszyc ulicami Kwiatka i Kolegialną, z powrotem – ul. Sienkiewicza). Na wspólnym z linią 20 odcinku trasy linii 26 uzyskano w ten sposób bardzo wysoką częstotliwość kursowania autobusów.
- **Linia 30** - trasę linii podmiejskiej 30 skrócono do dworca autobusowego przy al. Jachowicza kierując ją alejami Jachowicza i al. Piłsudskiego i dalej z przejazdem przez al. Jana Pawła II do ul. Wyszogrodzkiej i Harcerskiej.
- **Linia 31** - dość słabe przeciętne wykorzystanie linii wahadłowych stanowiło silną przesłankę racjonalizacji ich tras i liczby realizowanych kursów. Dla linii 31 – ze względu na brak popytu na jej odcinku od szpitala do Os. Skarpa – zaproponowano skrócenie trasy do tego osiedla, skąd do Orlenu poprowadzono ją ul. Dobrzyńską, al. Kobylińskiego oraz dalej ulicami: Bielską, Gwardii Ludowej, 7 Czerwca 1991 r. i Łukasiewicza, na których linia 31 zastąpiła zlikwidowaną linię 34. Wydłużenie trasy linii 31 nie wpłynie znacząco na czas przejazdu z Os. Skarpa do Orlenu. W trasie linii wahadłowej 31 uwzględniono również zajazdy do bramy XI i do Adler Polska Sp. z o.o. u przy ul. Długiej.
- **Linia 32** - trasę linii 32 – w zastępstwie likwidowanej linii wahadłowej 34 – przedłużono z dworca kolejowego do ul. Lachmana. Objęto nią również Os. Dobrzyńska, kierując autobusy tej linii w obydwu kierunkach ulicami Miodową i Gałczyńskiego.
- **Linia 35** - przy okazji zmian tras linii wahadłowych zaproponowano ich uporządkowanie w rejonie PKN Orlen. Linię 35 o największej liczbie kursów wydłużono wszystkimi kursami do bramy I przy ul. Chemików.
- **Linia 44** - na bazie nowej całorocznej linii 14 wyodrębniono linię sezonową 44. Wybrane kursy linii 14 w okresie letnich wakacji szkolnych zastępowane będą kursami linii 44 o identycznej trasie jak linia 14 na odcinku od Podolszyc do szpitala, a dalej poprowadzone ulicami: Szpitalną, Sobótka, Rybaki, Mostową, al. Kilińskiego, Wyszogrodzką i Południową do pętli na Cholerce. Dzięki temu rozwiązaniu, przy zaangażowaniu dodatkowo tylko jednego autobusu, większość osiedli charakteryzujących się intensywną zabudową, zyska atrakcyjne połączenie z Kąpieliskiem Miejskim w Sobótce (kursy realizowane będą co 60-80 min).
- **Linia A** - uzupełnienie oferty zwykłych linii dziennych w płockiej komunikacji miejskiej, stanowi linia pospieszna A, łącząca Podolszyc z Bramą I Orlenu, trasą identyczną jak linia 35, ale z ograniczoną liczbą przystanków pośrednich poza Podolszycami. Dla linii A pomiędzy Orlenem, a przystankami u zbiegu ulic Wyszogrodzkiej i Szarych Szeregów, wyznaczono w obydwu kierunkach tylko dwa przystanki pośrednie: Jachowicza / Bielska i Piłsudskiego – Cotex. Na linii A założono obowiązywanie taryfy, jak na liniach zwykłych, plus dodatkowo – jako formę promocji komunikacji miejskiej w dojazdach do pracy w PKN Orlen – bezpłatne przejazdy dla osób posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny samochodu osobowego.
- **Linia 100 i 102** - z powodu znikomego wykorzystania, założono likwidację tych linii nocnych.
- **Linia N1** - w stosunku do najlepiej wykorzystanej linii nocnej 101_zaproponowano – zgodnie z obecnym trendem krajowym i europejskim – zmianę jej oznaczenia na N1 i pewną modyfikację trasy. Z zajezdni na Kostrogaju trasa linii N1 prowadzić będzie przez osiedla: Łukasiewicza, Dobrzyńska do Os. Skarpa (ulicami: Gwardii Ludowej, Batalionów Chłopskich i Gałczyńskiego), skąd dalej ulicami: Dobrzyńską, Mościckiego, Miodową, Tysiąclecia i Bielską do centrum. Na kolejnym odcinku swojej trasy linia N1 będzie miała identyczny przebieg jak dzisiejsza linia 101 – aż do al. Jana Pawła II, po której pokonaniu

autobusy linii N1 zakończą bieg na pętli w Podolszycach (a nie – jak obecnie – w Borowiczkach).

- **Linie: 12, 25, 27, 28, 30** - trasy linii obsługujących Gminę Słupno, poprowadzone zostaną przez Podolszyce Południe aleją Jana Pawła II, uzupełniając ofertę przewozową na tym odcinku do lub z centrum miasta.

Zaprezentowany nowy układ komunikacyjny KM – Płock Sp. z o.o., co do zasady planowania tras linii i koordynowania ich rozkładów jazdy oraz przyjętych częstotliwości kursowania pojazdów, nie różni się od założeń przedstawionych w *„Propozycji rozwoju komunikacji publicznej w Płocku”*, przedstawionego Radzie Miasta Płocka w czerwcu ub. roku. Opracowana we własnym zakresie przez KM – Płock Sp. z o.o., propozycja nie bazowała jednak na wynikach kompleksowych badań marketingowych, w związku z czym zaproponowane wcześniej rozwiązania w dużej mierze wynikały z intuicji projektantów, wspartej dyskusjami panelowymi z pracownikami Działu Przewozów Spółki, w tym z kierowcami. Niniejsze opracowanie jest ewaluacją tej koncepcji, opartą o drobiazgową analizę wyników badań wielkości popytu, przeprowadzonych jesienią 2011 r. na wszystkich liniach płockiej komunikacji miejskiej oraz badań jego struktury i obliczeń przychodowości kursów, przeprowadzonych w segmencie linii podmiejskich. Właśnie z uwzględnienia wyników tych badań występują różnice w stosunku do pierwotnej wersji koncepcji.

W przedstawionym Państwu nowym schemacie zaproponowano, z uwagi na dążenie do uzyskania większej akceptacji społecznej wprowadzanych zmian, pozostawienie dotychczasowej numeracji linii, jedynie z niezbędnymi jej modyfikacjami. W trakcie dalszych prac przedwdrożeńowych zakłada się także zmianę nazewnictwa przystanków autobusowych w sieci komunikacyjnej.

W rezultacie wdrożenia od dnia 30 września 2012 r. nowego układu komunikacyjnego, funkcjonowanie wszystkich linii KM – Płock Sp. z o.o. oparte będzie na wspólnej częstotliwości modułowej, co w naszej opinii wpłynie znacząco na poprawę standardu obsługi najważniejszych ciągów komunikacyjnych miasta. Wyniki badań marketingowych wykazały bowiem bardzo duże dysproporcje w zapelnieniach pojazdów realizujących kolejne kursy danej linii w tym samym kierunku. Zjawisko to jest wynikiem odmiennych częstotliwości kursowania pojazdów różnych linii obsługujących wspólnie dany kierunek w obecnym układzie komunikacyjnym z powodu braku synchronizacji ich rozkładów jazdy.

Po prezentacji nowego układu komunikacyjnego na Sesji Rady Miasta Płocka w dniu 26 czerwca 2012 r., a także uchwalenia nowej taryfy przewozowej, która stanowi jego integralną część, Spółka przystąpiła do procesu realizacji tak ważnego dla wszystkich mieszkańców naszego miasta przedsięwzięcia. Przygotowany został szczegółowy harmonogram wdrożenia nowego układu komunikacyjnego dla Gminy Miasta Płock i gmin ościennych, gwarantujący bezproblemowe wdrożenie systemu z dniem 30 września 2012 r. Opracowane zostały szczegółowe rozkłady jazdy wszystkich linii autobusowych po zmianie, które wkrótce zostaną zaprezentowane Państwu na naszej stronie internetowej.

Uchwalenie przez Radę Miasta Płocka nowej taryfy przewozowej pozwoliło nam już teraz rozpocząć proces wdrażania nowego układu komunikacyjnego. Z dniem 1 sierpnia 2012 r. – jak wcześniej informowaliśmy na naszej stronie internetowej - wprowadzone zostaną zmiany na liniach 31, 32, 33, należących do grupy linii zindywidualizowanych oraz jednej linii podstawowej 35, wraz z likwidacją linii 34. Zmiany te w pełni uwzględniają założenia projektowe, obowiązujące dla nowego układu komunikacyjnego.

Jak wspomniano już wcześniej na kompleksowość nowego systemu komunikacji publicznej składa się również taryfa przewozowa. Zgodnie z Uchwałą Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012r. od 1 sierpnia br. zacznie obowiązywać nowa taryfa przewozowa, a wraz z nią nowe strefy taryfowe na obszarze objętym przewozowymi środkami lokalnego transportu zbiorowego świadczonymi przez Komunikację Miejską Płock Sp. z o.o. Została również rozszerzona lista osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych oraz ulgowych. Zmianie uległy również przepisy porządkowe dla gminnego transportu zbiorowego.

Nowa taryfa opłat została usystematyzowana i przyporządkowana do poszczególnych przystanków w określonych strefach taryfowych, a zmianę granic stref przewozowych ustalono w taki sposób, aby były tożsame z granicami administracyjnymi gmin.

Zgodnie z nową taryfą przewozową od 1 sierpnia br. **normalny** bilet jednorazowy w **strefie A** uprawniający do jednego przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania kosztować będzie **2,80 zł**, natomiast ulgowy - **1,40 zł**. Ponadto na liniach miejskich przez całą dobę pasażerowie będą mogli zakupić bilet u kierowcy, w postaci pięcio - odcinkowego karnetu, w cenie **7,00 zł**, w którym jeden odcinek uprawnia do przejazdu ulgowego, dwa odcinki uprawniają do przejazdu normalnego od momentu skasowania. Nowością w Płocku jest bilet **60 – minutowy** w cenie **3,40 zł normalny, 1,70 zł - ulgowy**, który uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów do 60 minut od momentu skasowania (obowiązujący w strefie A), natomiast w strefie B, obowiązywać będzie **bilet 90 – minutowy, strefa B** w cenie **7,40 zł normalny, ulgowy - 3,70 zł, strefa C - 9,80 zł normalny, ulgowy - 4,90 zł**. Wprowadzenie biletów czasowych umożliwi pasażerom łatwe korzystanie z całego systemu komunikacyjnego.

Zmiana taryfy wprowadza również rezygnację z biletów okresowych na jedną linię i zastąpienie ich biletem na wszystkie linie w określonej strefie przewozowej. **Od 1 sierpnia fundamentem nowej taryfy przewozowej będzie bilet okresowy sieciowy, umożliwiający pasażerom korzystanie z wszystkich zalet, na które pozwoli nowy układ komunikacyjny w postaci zsynchronizowanych linii komunikacyjnych.** Bilet sieciowy obowiązywać będzie na wszystkich liniach w granicach administracyjnych miasta - cena biletu sieciowego jest niższa od dotychczas sprzedawanego biletu okresowego, i kształtuje się następująco: w **strefie A** (30 dniowego) wynosi **72,00 zł normalny, ulgowy - 36,00 zł**. W **strefie B** cena biletu długookresowego (30 – dniowego) uprawniającego do przejazdu na wszystkich liniach dziennych wynosi **130,00 zł normalny, ulgowy - 65,00 zł**, w **strefie C** cena biletu **normalnego 180,00 zł, ulgowego - 90,00 zł**.

Uchwała Rady Miasta Płocka wprowadza nowy bilet jednorazowy ważny w **strefie G** – obowiązujący podczas przejazdów w granicach administracyjnych jednej gminy, uprawniający do jednego przejazdu, jednym środkiem środka transportu od momentu skasowania, cena biletu **normalnego 4,40 zł, ulgowego - 2,20 zł**.

Uchwała wprowadza również nowe zasady podróżowania liniami nocnymi. Zniesiona została taryfa nocna, za korzystanie z tych linii będzie obowiązywać opłata według stawki dziennej. Ponadto opłacie nie będzie podlegać przewożenie bagażu, zwierząt, wózków, z których korzystają dzieci do lat 4 oraz wózków inwalidzkich, z których korzysta osoba niepełnosprawna.

Dla posiadaczy „Płockiej Karty Familijnej 3+” przy zakupie biletu długookresowego imiennego, elektronicznego, 30-dniowego, uprawniającego do przejazdów w strefie A obowiązywać będzie 50% ulgi w stosunku do ceny normalnego długookresowego biletu – zniżka obejmować będzie dorosłych członków rodzin, natomiast 75% ulgi w stosunku do ceny biletu normalnego długookresowego przewidziano dla członków rodzin - dzieci do 18 roku życia lub 25 roku życia w przypadku, gdy dziecko się uczy lub studiuje.

W nowym układzie komunikacyjnym zostanie wprowadzona m.in. specjalna, pospieszna linia **A**, której trasa przebiegać będzie: Podolszyce Południe - Armii Krajowej – Wyszogrodzka - Piłsudskiego - Jachowicza - Kobylińskiego – Łukasiewicza - Orlen Brama II – Łukasiewicza –

Chemików - Orlen Brama I. Autobus linii A zatrzymywać się będzie na wszystkich przystankach na Podolszyczach, Piłsudskiego Cotex, Jachowicza Bielska, Orlen Brama II i Orlen Brama I. Uchwała Rady Miasta na czas od 30 września do 30 listopada br. właścicielom lub współwłaścicielom pojazdów osobowych posiadającym w czasie przejazdu ważny dowód rejestracyjny umożliwia bezpłatne korzystanie z przejazdów tą linią. Przywilej ten od 1 grudnia br. na stałe obowiązywać będzie we wszystkie piątki.

Nowa taryfa przewozowa nie będzie jednak łaskawa dla podróżujących bez ważnego biletu. Pasażer jadący na „gapę” będzie się musiał liczyć z uiszczeniem opłaty dodatkowej stanowiącej 100-krotność ceny biletu jednorazowego, normalnego, obowiązującego w strefie A, czyli **280 zł**, natomiast za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu obowiązywać będzie opłata dodatkowa w wysokości 40-krotności ceny biletu jednorazowego, normalnego, obowiązującego w strefie A, co jest równoważne **112 zł**.

TARYFA PRZEWOZOWA OBOWIĄZUJĄCA OD 1 SIERPNIA 2012 ROKU

Rodzaje biletów i opłat w zł brutto (podatek VAT 8 %)

BILETY OBOWIĄZUJĄCE WYŁĄCZNIE W STREFIE A		
Przejazd w obszarze wyznaczonym przez granice administracyjne Gminy - Miasto Płock.		
Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy [50%]
I. Bilety jednorazowe /na okaziciela/ (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach)		
1. Bilet jednorazowy uprawniający do jednego przejazdu jednym kursem środka transportu od momentu skasowania	2,80	1,40
2. Karnet 11-przejazdowy uprawniający do 11 pojedynczych przejazdów środkami transportu od momentu skasowania (każdego odcinka)	28,00	14,00
3. Karnet 5-odcinkowy (dostępny u kierowcy autobusu) jeden odcinek uprawnia do przejazdu ulgowego, dwa odcinki uprawniają do przejazdu normalnego od momentu skasowania	-	7,00
II. Bilety krótkookresowe /na okaziciela/ (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach)		
1. Bilet 24-godzinny (dostępny także u kierowcy autobusu) uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 h od momentu skasowania	8,40	4,20
2. Bilet 60-minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 60 minut od momentu skasowania.	3,40	1,70
III. Bilety długookresowe /imienne/ elektroniczne (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach)		
1. Bilet 15-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 piętnastego dnia terminu ważności	40,00	20,00
2. Bilet 30-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności	72,00	36,00

3. Bilet 90-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności	190,00	95,00
4. Bilet 30-dniowy ważny od poniedziałku do piątku uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności	60,00	30,00

BILET OBOWIĄZUJĄCY WYŁĄCZNIE W STREFIE G		
Przejazd wyłącznie w granicach administracyjnych jednej z obsługiwanych gmin (Bielsk, Brudzeń Duży, Gąbin, Gozdowo, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno, Stara Biała) z wyłączeniem obszaru wyznaczonego przez granice administracyjne Gminy – Miasto Płock (strefa A)		
Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy [50%]
IV. Bilet jednoprzejazdowy /na okaziciela/ (uprawniający do przejazdu na liniach dziennych)		
1. Bilet jednoprzejazdowy uprawniający do jednego przejazdu jednym kursem środka transportu od momentu skasowania	4,40	2,20

BILETY OBOWIĄZUJĄCE W STREFIE B		
Przejazd w obszarze wyznaczonym przez granice administracyjne dwóch bezpośrednio sąsiadujących gmin.		
Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy [50%]
V. Bilety jednoprzejazdowe /na okaziciela/ (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet jednoprzejazdowy uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania	6,00	3,00
VI. Bilety krótkookresowe /na okaziciela/ (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet 90-minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 90 minut od momentu skasowania	7,40	3,70
VII. Bilety długookresowe /imienne/ elektroniczne (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet 15-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 piętnastego dnia terminu ważności	74,00	37,00
2. Bilet 30-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności	130,00	65,00
3. Bilet 90-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności	340,00	170,00

BILETY OBOWIĄZUJĄCE W STREFIE C		
Przejazd w obszarze wyznaczonym przez granice administracyjne trzech i więcej sąsiadujących ze sobą gmin.		
Rodzaj biletu	Normalny	Ulgowy [50%]
VIII. Bilety jednoprzejazdowe /na okaziciela/ (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet jednoprzejazdowy uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania	8,00	4,00
IX. Bilety krótkookresowe /na okaziciela/(uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet 90-minutowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 90 minut od momentu skasowania.	9,80	4,90
X. Bilety długookresowe /imienne/ elektroniczne (uprawniające do przejazdu na wszystkich liniach dziennych)		
1. Bilet 15-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 piętnastego dnia terminu.	100,00	50,00
2. Bilet 30-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności.	180,00	90,00
3. Bilet 90-dniowy uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności.	470,00	235,00

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr 398/XXV/2012 Rady Miasta Płocka z dnia 26 czerwca 2012 roku określający sposób ustalania wysokości opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej.

I. Opłaty dodatkowe:	Sposób określenia opłaty dodatkowej
1. Opłata dodatkowa za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu (biletu)	Stanowi 100–krotność ceny biletu jednoprzejazdowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie A
2. Opłata dodatkowa za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu.	Stanowi 40–krotność ceny biletu jednoprzejazdowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie A.
3. Opłata dodatkowa za naruszenie przepisów o przewozie rzeczy i zwierząt w szczególności za zabranie ze sobą do środka transportu rzeczy wyłączonych z przewozu albo rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych bez zachowania tych warunków.	Stanowi 20–krotność ceny biletu jednoprzejazdowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie A.
4. Opłata dodatkowa za spowodowanie przez podróżnego zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny	Stanowi 150–krotność ceny biletu jednoprzejazdowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie A.
5. Opłaty dodatkowe wymienione w punkcie 1, 2 i 3 uiszczone u kontrolera w autobusie lub w ciągu 7 dni liczonych od daty wystawienia wezwania do zapłaty w kasie firmy wystawiającej wezwanie.	Obniża się odpowiednio o 30%

Schemat z nazwami przystanków obowiązującymi od 30.09.2012r.



Mamy nadzieję, że zaprezentowane zmiany w systemie komunikacyjnym, w połączeniu z zakupem nowego taboru autobusowego a także systemem sprzedaży biletów w automatach biletowych, zamontowanych w każdym pojeździe, zapewnią wysoką jakość obsługi przewozowej naszych pasażerów i spotkają się z Państwa uznaniem.