



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA DS. KOMUNALNYCH

Płock, dnia ²⁴ 24 maja 2012 roku

BNW 0003.9.2012.

Do: WOP-I-RO.0003.582.2012.MK

**Szanowna Pani,
Wioletta Kulpa
Radna
Rady Miasta Płocka**

Szanowna Pani,

W odpowiedzi na interpelację BRM.0003.582.2012 złożoną między Sesjami Rady Miasta Płocka w dniu 10 maja 2012 roku, dotyczącą działań KM Płock Sp. z o. o. w zakresie walki z tzw. gapowiczami, w oparciu o informacje przedstawione przez Zarząd Spółki Komunikacja Miejska – Płock Sp. z o. o., udzielam wyjaśnień według kolejności pytań postawionych w interpelacji:

- 1. Jeśli co roku władze spółki narzekają na spadek sprzedaży biletów, to czy działania, które będą utrudniać korzystanie z komunikacji publicznej uczciwym pasażerom wpłyną na poprawę tej sprzedaży? Działania Spółki powinny być nakierowane na poprawę komfortu jazdy, a nie wprowadzanie nakazów utrudniających wsiadanie tylko przednimi drzwiami i likwidowanie trasy linii ulica Sienkiewicza.*

W 2011 roku przeprowadzone zostały przez firmę Public Transport Consulting Marcin Gromadzki kompleksowe badania, które dostarczyły informacji o wielkości i strukturze popytu na usługi komunikacji publicznej na terenie miasta Płocka i gmin sąsiednich. Malejące zapotrzebowanie na usługi przewozowe w Płocku oraz na terenie gmin sąsiednich, szczególnie po godzinie 19.00 było argumentem dla podjęcia przez Spółkę prób przeciwdziałania korzystaniu przez osoby nieuprawnione z nieodpłatnych przejazdów. Powyższe było też podstawą podjętej przez Zarząd Spółki decyzji o wprowadzeniu zasady wsiadania do autobusów pierwszymi drzwiami oraz okazywania kierowcy biletu na przejazd. Według stanowiska Zarządu Spółki metoda taka stosowana jest z powodzeniem przez wiele miast polskich, czego przykładem mogą być działania prowadzone przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, między innymi akcja prowadzona pod hasłem „Nie wstydź się! Pokaż bilet!”. Wprowadzona zasada wsiadania pierwszymi drzwiami i kontroli biletów przez kierowców ma na celu:

- ograniczenie liczby osób korzystających z bezpłatnych przejazdów w sposób nieuprawniony,
- zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie możliwości wejścia do autobusu osobom nietrzeźwym, zachowującym się agresywnie,
- stworzenie możliwości wyegzekwowania należności za przejazd od wszystkich pasażerów.

2. *Jaką pewnośc ma Pan Prezes, że pasażer wsiadający przednimi drzwiami i pokazujący kierowcy bilet faktycznie później go skasuje?*

Zarząd Spółki podejmując decyzję dotyczącą wsiadania pasażerów przednimi drzwiami i pokazywania biletu kierowcy nie kierował się argumentem, że pokazany kierowcy bilet zostanie skasowany i nie posiada pewnośc co do właściwego zachowania pasażera. Celem wprowadzenia powyższego było szczególnie stworzenie możliwości wyegzekwowania należności za przejazd od wszystkich pasażerów.

3. *Jak Pan Prezes wyobraża sobie wsiadanie osób przednimi drzwiami do autobusu z wózkami dziecięcymi, podobnie osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich?*

i

4. *Załóżmy, że na przystanku będą osoby oczekujące na autobus i te które będą chciały z niego wysiąść, to czy w tym przypadku gdy osoba zechce wsiąść innymi drzwiami niż przednie kierowca będzie podejmował interwencję?*

Z uwagi na zbieżność zagadnień wskazanych w pytaniach interpelacji oznaczonych numerami 3 i 4 wyjaśniam, co następuje:

Wprowadzenie oraz funkcjonowanie systemu przy stosowaniu zasad wskazanych w postawionych pytaniach uzależnione jest od możliwości technologicznych oraz od aktualnej sytuacji przewozowej. Autobusy komunikacji miejskiej aktualnie eksploatowane nie są przystosowane do wprowadzania wózków dziecięcych czy też inwalidzkich przednimi drzwiami co oznacza, iż tego rodzaju przewozy nie mogą być i nie zostaną objęte nowym systemem. Rozwiązaniem dla tej kwestii będzie odpowiednie oznaczenie, które pozwoli na określenie kierunków ruchu w pojazdach, jak niżej:

- wchodzenie do pojazdu pierwszymi drzwiami,
- wychodzenie z pojazdu drzwiami środkowymi,
- oznaczenie drzwi środkowych jako miejsce wprowadzania wózków dziecięcych i inwalidzkich.

Według stanowiska Zarządu Spółki w przypadku gdy na przystanku oczekuje duża grupa pasażerów lub zapełnienie autobusu jest zbyt duże, zasady wskazane w przytoczonych pytaniach nie będą egzekwowane lecz udostępnione zostaną wszystkie drzwi pojazdu. Zarząd Spółki zapewnia, że intencją nie jest utrudnianie korzystania z usług lecz piętnowanie oraz eliminowanie zachowań nieuczciwych znajdujących skutki finansowe w budżetach Miasta oraz Spółki.

5. *W ubiegłym roku według zapewnień Zarządu Spółki miały odbyć się konsultacje z mieszkańcami Płocka na temat nowej organizacji linii autobusowych (system przesiadkowy), niestety prace zostały opóźnione. Konsultacje zgodnie z informacją, którą uzyskałam podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Komunalnej miały zostać przeprowadzone w miesiącu kwietniu, nie wiem czy miały szeroki zasięg, że o nich po prostu nie słyszałam? Proszę o informację jak będzie wyglądała nowa propozycja organizacji linii autobusowych w mieście Płocku oraz kiedy zostaną przeprowadzone konsultacje z mieszkańcami, które zapewne można byłoby poszerzyć o propozycję Pana Prezesa odnośnie walki z „gapowiczami”?*

W miesiącach październik, listopad 2011 roku przeprowadzone zostały badania marketingowe, którymi objęto wszystkie ówczśnie funkcjonujące linie autobusowe komunikacji miejskiej na terenie miasta i gmin sąsiednich. Przesłanką dla przeprowadzenia wskazanych badań było między innymi opracowanie „Planu działań Komunikacji Miejskiej – Płock Sp. z o. o. na lata 2011 – 2014”, zakładającego całkowitą

reorganizację oferty przewozowej płockiej komunikacji miejskiej. Ze względu na innowacyjność zakładanych w opracowaniu zmian w układzie tras linii oraz częstotliwości kursowania pojazdów, Zarząd Spółki mając na uwadze ewentualną ich weryfikację, zdecydował o przeprowadzeniu badań empirycznych.

Informacje z badań marketingowych zostały wykorzystane dla dokonania analizy sytuacji rynkowej płockiej komunikacji miejskiej w kontekście wielkości i struktury popytu, co stanowiło podstawę opracowania „Koncepcji optymalizacji eksploatacyjnej płockiej komunikacji miejskiej”. Weryfikowała ona przedstawiony Radzie Miasta Płocka, w czerwcu ubiegłego roku plan nowego systemu komunikacyjnego. Proponowany w koncepcji układ linii autobusowych, utworzony został w oparciu o istotne informacje dla przewoźników jak: bezpośredniość przejazdu, punktualność, dostępność i częstotliwość, uzyskane od pasażerów w drodze wymiany informacji w formie: ankiet, dyskusji na stronie internetowej Spółki oraz dyskusji na organizowanych przez Spółkę spotkaniach. Znaczącym argumentem dla opracowania nowej siatki połączeń komunikacyjnych wraz z pełną synchronizacją rozkładów jazdy w całej sieci była wykazana w badaniach niesatysfakcjonująca liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Płocku.

Proponowane nowe trasy oraz synchronizacja rozkładów jazdy linii tworzą system komunikacji zbiorowej w Płocku, który będzie gwarantował dla mieszkańców miasta:

- bezpośredni przejazd docelowy w większości rozwiązań,
- zachowanie częstotliwości kursowania autobusów,
- poprawę dostępności do dowolnej liczby autobusowej w połączeniach bezpośrednich oraz połączeniach z przesiadką poprzez nową taryfę przewozową wprowadzającą między innymi bilet sieciowy.

Optymalizacja systemu uwzględnia wykorzystanie taboru w poszczególnych porach dnia w stopniu odpowiadającym faktycznemu zapotrzebowaniu na przewóz osób w Płocku, co pozwoli na ograniczenie kosztów funkcjonowania Spółki jako przewoźnika publicznego transportu zbiorowego.

Zarząd Spółki poinformował, iż aktualnie przygotowywany jest program promocyjno - informacyjny nowego systemu komunikacji publicznej w zakresie niezbędnym do zaprezentowania zainteresowanym. Wskazał również na spowodowaną pracami remontowymi dwóch głównych ulic śródmiejskich: ulicy Sienkiewicza i ulicy Kolegialnej, potrzebę zmiany terminu wdrożenia systemu z dnia 01 lipca br. na dzień 30 września br.

6. *Komunikacja Miejska wydatkowała 50.000 złotych i Urząd Miasta Płocka kolejne 50.000 złotych na nowy plan marketingowy opłacalności linii autobusowych w mieście Płocku wykonany przez firmę z miejscowości Reda. Proszę o informację co wynika z tego planu, za który mieszkańcy Płocka zapłacili 100.000 złotych?*

Istotne zasady Koncepcji zostały zaprezentowane w wyjaśnieniach dotyczących pytania oznaczonego numerem 5. Szczegółowe informacje w przedmiotowym zakresie zostaną zaprezentowane w przygotowywanym programie promocyjno - informacyjnym nowego systemu komunikacji publicznej, który zostanie opracowany i zaprezentowany przed wdrożeniem systemu.

Otrzymują:

1. Adresat
2. BRM
3. WOP
4. BNW aa.

Sporządziła: K. Wiśniewska, dnia 23.05.2012, nr tel. (24) 367 15 17

URZĄD MIASTA PŁOCKA

Wydział Organizacji i Pracy
Oddział Organizacji Zespołów Pracy

Referat Organizacji Zespołów Pracy

Wpłynęło dnia 24.05.2012

L.dz. podpis

Z poważaniem

ZASTĘPCA PREZYDENTA

MIASTA PŁOCKA

Krzysztof Buczkowski

URZĄD MIASTA PŁOCKA

Biuro Obsługi Rady Miasta
09-400 Płock, Stary Rynek 1

24.05.2012 Bill