

Założeniem sieci, która powstała na bazie pomysłów moich i kolegów-miłośników komunikacji, było wprowadzenie regularności kursów, synchronizacji linii na wspólnych odcinkach trasy i równomiernemu rozłożeniu linii, aby można było przesiadać się pomiędzy prostopadłymi relacjami w centrum Siedlec.

## PROPONOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Linia	Proponowana zmiana	Uwagi
1	Likwidacja linii	Linia 1 ma obecnie tylko jeden i to skrócony kurs w dni robocze i dwa kursy w soboty i niedziele, ponadto jej trasa pokrywa się z kilkoma innymi liniami, przez co może być ona zastąpiona przez te linie.
2	Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę: <b>COLLEGIUM MAZOVIA</b> – Sokołowska – Wojskowa – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – 3-go Maja – Partyzantów – Garwolińska – (wybrane kursy do przystanku <b>LEŚNA</b> przez: Leśna – Kalinowa) – <b>ŻELKÓW-KOLONIA</b> – <b>ŻELKÓW</b>	Celem wydłużenia linii do pętli <b>Collegium Mazovia</b> jest lepsze skomunikowanie północnych obszarów miasta. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. Część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętli <b>Leśna</b> . Rozkład linii 2 byłby zsynchronizowany z rozkładami linii 8, 10 i 17 na wspólnym odcinku trasy.
3	Skierowanie linii na nową trasę w obu kierunkach: <b>LEŚNA</b> – Kalinowa – Leśna – Garwolińska – Unitów Podlaskich – Romanówka – Garwolińska – Partyzantów – 3-go Maja – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – Rynkowa – Czerwonego Krzyża – Jagiełły (z powrotem: Jagiełły – 11-go Listopada – Rynkowa) – Chrobrego – Graniczna – Mireckiego – Dąbrowskiego – Poniatowskiego – Bema – Kazimierzowska – Jana Pawła II – <b>STADION MIEJSKI</b>	Obecnie linia 3 zaczyna i kończy kurs na tej samej pętli, objeżdżając na okrężnej trasie przez całe miasto. Okrężna trasa wydłuża znacznie podróż i ogranicza możliwość powrotu do miejsca początku podróży (jest to możliwe jedynie na zdublowanym przez linię 4 odcinku trasy). Skierowanie linii 3 na nową krótszą dwukierunkową trasę częściowo pokrywającą się z dawnym przebiegiem poprawiłoby zarówno częstotliwość, jak i umożliwiło pasażerom podróżowanie w obu kierunkach na całej długości trasy. Linia kursowałaby co 15 minut w dni robocze (jak obecnie) i co 20 (30) minut w weekendy. Na przystanku <b>Dworzec PKP</b> rozkłady linii 3 byłyby zsynchronizowane z rozkładami linii 4 i 25.
4	Skierowanie linii na nową trasę w obu kierunkach: <b>KURPIOWSKA</b> – Kraszewskiego – Mazurska (z powrotem: Mazurska – Kurpiowska) – Monte Cassino – Warszawska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Floriańska – Brzeska – Wyszyńskiego – Kazimierzowska – Prusa – Poniatowskiego – Jana Pawła II – <b>STADION MIEJSKI</b>	Z linią 4 jest taki sam problem jak z linią 3 – długa, okrężna trasa przez całe miasto pokrywająca się z linią 3 kursującą w przeciwnym kierunku tylko jednokierunkowym odcinkiem – przykładowo żeby wrócić z ul. Wyszyńskiego na Kurpiowską, trzeba objechać północne obszary miasta, co znacznie wydłuża podróż. Powód skierowania linii 4 na nową krótszą dwukierunkową trasę jest ten sam jak w przypadku z linią 3 - poprawa częstotliwość i umożliwienie pasażerom podróżowanie w obu kierunkach na całej długości trasy. Linia kursowałaby co 15 minut w dni robocze (jak obecnie) i co 20 (30) minut w weekendy. Na przystanku <b>Dworzec PKP</b> rozkłady linii 4 byłyby zsynchronizowane z rozkładami linii 3 i 25.
5	Likwidacja linii	Linia 5 dubluje się obecnie praktycznie na całej trasie z linią 15 – kursy na trasie <b>Dworzec PKP – Golice</b> przejęłaby linia 15.
6	Likwidacja linii	Linia 6 wykonuje obecnie zaledwie dwa kursy w weekendy – kursy na trasie <b>Dworzec PKP – Osiny</b> przejęłaby linia 16.
7	Likwidacja linii	Linia 7 zostałaaby połączona częściowo z linią 10 i 17 na trasach według I wariantu lub całkowicie z linią 10 na trasie według II wariantu.
8	Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę: <b>COLLEGIUM MAZOVIA</b> – Sokołowska – Wojskowa – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – 3-go Maja – Partyzantów – Artyleryjska – Domanicka – (wybrane kursy do przystanku <b>SEKUŁA</b> ) – <b>RAKOWIEC</b> – <b>WOŁYŃCE</b>	Celem wydłużenia linii do pętli <b>Collegium Mazovia</b> jest lepsze skomunikowanie północnych obszarów miasta. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. Część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętli <b>Sekuła</b> . Rozkład linii 8 byłby zsynchronizowany z rozkładami linii 2, 10 i 17 na wspólnym odcinku trasy.
9	Likwidacja linii	Obecnie linia 9 kursuje na długiej, okrężnej trasie <b>Dworzec PKP – Dworzec PKP</b> , jadąc m. in. ulicami Składową, Południową, Floriańską, Poniatowskiego, Chrobrego i Sokołowską. Nie ma swojego odpowiednika kursującego w przeciwnym kierunku. Ponadto kursy linii zostały bardzo okrojone – w dni robocze tylko do trzech porannych kursów, przez co jest to połączenie nieatrakcyjne dla pasażerów. Linia 9 może być więc zlikwidowana i zastąpiona przez inne linie pokrywające się z nią fragmentami trasy.

10	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <u>WARIANT I</u>  <b>GRABIANÓW-PĘTLA</b> – GRABIANÓW – GRABIANÓW-KOLONIA – Łukowska – (wybrane kursy z przystanku <b>POŁUDNIOWA</b>) – Południowa – Grabianowska – Składowa – Łukowska – Torowa – Floriańska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – (wybrane kursy do przystanku <b>COLLEGIUM MAZOVIA</b>) – STRZAŁA – <b>CHODÓW</b></p> <p><u>WARIANT II</u>  <b>ZACHOJNIAK</b> – BIAŁKI – GRABIANÓW – (wybrane kursy przez przystanek <b>GRABIANÓW-PĘTLA</b>) – GRABIANÓW-KOLONIA – Łukowska – (wybrane kursy z przystanku <b>POŁUDNIOWA</b>) – Łukowska – Torowa – Floriańska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – (wybrane kursy do przystanku <b>COLLEGIUM MAZOVIA</b>) – STRZAŁA – <b>CHODÓW</b></p>	<p>I wariant trasy linii 10 zakłada częściowe połączenie z linią 7 na odcinku <b>Grabianów-Pętla – Dworzec PKP</b> z dodatkowym przejazdem ulicami Południową, Grabianowską i Składową w celu lepszego skomunikowania osiedla Żwirowa-Południowa. II wariant trasy linii 10 zakłada całkowite połączenie z linią 7 – wówczas zajazdy na przystanek <b>Grabianów-Pętla</b> odbywałyby się wybranymi kursami, a także kursy prosto ulicą Łukowską. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. W obu wariantach trasy część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętlach <b>Collegium Mazovia i Południowa</b>. Rozkład linii 10 byłby zsynchronizowany z rozkładami linii 2, 8 i 17 na wspólnym odcinku trasy.</p>
11	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Linia 11 została połączona z linią 12, która wybranymi kursami wyjeżdżałaby z miasta do podmiejskich miejscowości obsługiwanych przez linię 11.</p>
12	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-PĘTLA</b> – Piaski Zamiejskie – Daszyńskiego – Warszawska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Floriańska – Brzeska – Ujrzanowska – <b>TERESPOLSKA</b> (wybrane kursy: Terespolska – <b>ZPP AUTO</b>; UJRZANÓW – BORKI-WYRKI – <b>ŚWIERCZE</b>; UJRZANÓW – BORKI-WYRKI – <b>ŚWIERCZE</b> – ŁUGI-RĘTKI – CHROMNA – ZDANY – <b>ZBUCZYN</b>; UJRZANÓW – BORKI-WYRKI – <b>ŚWIERCZE</b> – ŁUGI-RĘTKI – LIPINY – ŁUGI WIELKIE – TARCZE – CIELEMĘC – CZURYŁY – CHOJA – RZAŻEW – <b>BZÓW</b>)</p>	<p>Celem wydłużenia linii 12 do ulicy Terespolskiej jest lepsze skomunikowanie całej ulicy Brzeskiej przez cały tydzień. W dni robocze w godzinach szczytu linia 12 docierałaby do pętli <b>ZPP Auto</b>, przejmując pasażerów zlikwidowanych linii szczytowych. Część kursów linii 12 wybiegałaby poza miasto i docierała do miejscowości Świercze, Bzów i Zbuczyn – za linie 11 i 21. W przypadku, kiedy linia 15 kursowałaby na trasie według I wariantu: <b>Roskosz – Pruszyń</b>, linia 12 kursowałaby co 30 minut w dni robocze i co 40-60 minut w weekendy; w przypadku, kiedy linia 15 kursowałaby na trasie według II wariantu: <b>Piaski Zamiejskie-Pętla – Pruszyń</b>, linia 12 kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy, a jej rozkład byłby zsynchronizowany z rozkładem linii 15 na wspólnym odcinku trasy. Ponadto rozkład linii 12 byłby zsynchronizowany z rozkładem linii 17 kursującej na trasie według II wariantu: <b>TERESPOLSKA (ZPP AUTO) – Suchożebry</b>. Poza tym rozkład linii 12 byłby także zsynchronizowany z rozkładem linii 18.</p>
13	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Linia 13 została połączona z linią 18, która wybranymi kursami wyjeżdżałaby z miasta do podmiejskich miejscowości obsługiwanych przez linię 13.</p>
14	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <b>KURPIOWSKA</b> – Kraszewskiego – Partyzantów – 3-go Maja – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Starowiejska – <b>STARA WIEŚ</b> – (wybrane kursy: Kasztanowa – Janowska – STOK LACKI – PRUSZYŃ-PIEŃKI – PRUSZYŃ – <b>WYCZÓŁKI</b>; Kasztanowa – Janowska – STOK LACKI – PRUSZYŃ-PIEŃKI – PRUSZYŃ – <b>WYCZÓŁKI</b> – LEŚNICZÓWKA – KRZYMOSZE – WIELGORZ – <b>RADZIKÓW-STOPKI</b>)</p>	<p>Modyfikacja trasy linii 14 polegałaby na wydłużeniu linii do pętli <b>Kurpiowska</b> oraz skrócenie części kursów do pętli <b>Stara Wieś</b>. Pozostałe kursy wybiegałyby poza miasto i docierały do miejscowości Wyczółki i Radzików-Stopki. Rozkład linii 14 byłby zsynchronizowany z rozkładem linii 16 na wspólnym odcinku trasy. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy.</p>
15	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <u>WARIANT I</u>  <b>ROSKOSZ</b> – Unitów Podlaskich – Romanówka – Garwolińska – Partyzantów – 3-go Maja – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Floriańska – Brzeska – Wyszyńskiego – Kazimierzowska – (wybrane kursy do przystanku <b>STADION MIEJSKI</b> przez: Jana Pawła II) – ŻABOKLIKI – GOLICE – (wybrane kursy do przystanku <b>GOLICE</b>) – BŁOGOSZCZ – PRUSZYNEK – <b>PRUSZYŃ</b></p> <p><u>WARIANT II</u>  <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-PĘTLA</b> – Piaski Zamiejskie – Daszyńskiego – Warszawska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Floriańska – Brzeska – Wyszyńskiego – Kazimierzowska – (wybrane kursy do przystanku <b>STADION MIEJSKI</b> przez: Jana Pawła II) – ŻABOKLIKI – GOLICE – (wybrane kursy do przystanku <b>GOLICE</b>) – BŁOGOSZCZ – PRUSZYNEK – <b>PRUSZYŃ</b></p>	<p>I wariant trasy linii 15 zakłada wydłużenie linii do pętli <b>Roskosz</b> i synchronizację rozkładów z rozkładami linii 2 i 8 na wspólnym odcinku trasy. Linia 15 kursowałaby wówczas co 30 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. II wariant trasy linii 15 zakłada wydłużenie linii do pętli <b>Piaski Zamiejskie-Pętla</b> i synchronizację rozkładów z rozkładami linii 12 oraz 18 na wspólnym odcinku trasy. Linia 15 kursowałaby wówczas co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. Ponadto część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętli <b>Stadion Miejski</b>.</p>
16	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <b>LEŚNA</b> – Kalinowa – Leśna – Unitów Podlaskich – Żeglarska – Pescantina – Kaszubska – Mazurska – Kurpiowska – Kraszewskiego – Partyzantów – 3-go Maja – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Starowiejska – Janowska – Kasztanowa – <b>STARA WIEŚ</b> (wybrane kursy: Starowiejska – <b>TERESPOLSKA</b>; Kasztanowa – Janowska – STOK LACKI – PUSTKI – GRUBALE – <b>OSINY</b>; Kasztanowa – Janowska – STOK LACKI – PUSTKI – GRUBALE – <b>OSINY</b> – GRUBALE – TARCZE – CIELEMĘC – <b>CZURYŁY</b>; Kasztanowa – Janowska – STOK LACKI – PUSTKI – GRUBALE – TARCZE – CIELEMĘC – <b>CZURYŁY</b>)</p>	<p>Modyfikacja trasy linii 16 polegałaby na wydłużeniu linii do pętli przy ulicy Kalinowej, skierowanie przez ulice Żeglarską, Pescantiną i Kaszubską, Janowską we wszystkich kursach oraz skrócenie poza godzinami szczytu do pętli <b>Stara Wieś</b>. W godzinach szczytu linia 16 dojeżdżałaby do pętli <b>TERESPOLSKA</b>. Część kursów linii 16 wybiegałaby poza miasto i docierała do miejscowości Osiny i Czuryły – za linie 6 i 26. Rozkład linii 16 byłby zsynchronizowany z rozkładem linii 14 na wspólnym odcinku trasy. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy.</p>

17	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <u>WARIANT I</u>  <b>ZACHOJNIAK</b> – BIAŁKI – GRABIANÓW – GRABIANÓW-KOLONIA – Łukowska – (wybrane kursy z przystanku <b>POŁUDNIOWA</b>) – Południowa – Grabianowska – Składowa – Łukowska – Torowa – Floriańska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – STRZAŁA – STRZAŁKA – PURZEC – BORKI SIEDLECKIE – PRZYGODY – <b>SUCHOŻEBRY</b></p> <p><u>WARIANT II</u>  (wybrane kursy: <b>ZPP AUTO</b>) – TERESPOLSKA – Ujżanowska – Brzeska – Floriańska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – STRZAŁA – STRZAŁKA – PURZEC – BORKI SIEDLECKIE – PRZYGODY – <b>SUCHOŻEBRY</b></p>	<p>I wariant trasy linii 17 zakłada częściowe połączenie z linią 7 na odcinku <b>Zachojniak – Dworzec PKP</b> (bez zajazdów przez przystanek <b>Grabianów-Pętla</b>) z dodatkowym przejazdem ulicami Południową, Grabianowską i Składową w celu lepszego skomunikowania osiedla Żwirowa-Południowa. W I wariantu trasy część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętlach <b>Collegium Mazovia</b> i <b>Południowa</b>. II wariant trasy linii 17 zakłada skierowanie linii do ulicy Terespolskiej w celu lepszego skomunikowania ulicy Brzeskiej i północnych obszarów miasta przez cały tydzień. Część kursów kończyłaby się w granicach miasta na pętli <b>Collegium Mazovia</b>. Linia kursowałaby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. Rozkład linii 17 byłby zsynchronizowany z rozkładami linii 2, 8 i 10 na wspólnym odcinku trasy, a na trasie według II wariantu także z linią 12.</p>
18	<p>Skierowanie linii na nową wydłużoną trasę:  <b>STARA WIEŚ</b> – Kasztanowa – Janowska – Starowiejska – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Warszawska – Daszyńskiego – Przymiarki – <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b> (wybrane kursy: Przymiarki – Daszyńskiego – Warszawska – <b>NOWE IGANIE</b> – <b>NOWE OPOLE</b> – <b>STARE OPOLE</b> – <b>NOWE OPOLE-SEMINARIUM</b> – <b>STARE OPOLE</b> – <b>GRĘZÓW</b> – <b>STARE OPOLE</b> – <b>NOWE OPOLE</b> – <b>OSTRÓWEK</b> – <b>WYŁAZY</b> – <b>NIWISKI</b>)</p>	<p>Modyfikacja trasy linii 18 polegałaby na wycofaniu linii z ul. Starzyńskiego i przekierowaniu ulicami Janowską i Kasztanową do pętli <b>Stara Wieś</b> w celu lepszego skomunikowania wschodnich rejonów miasta i cmentarza przy ul. Janowskiej. Część kursów linii 18 wybiegałaby poza miasto i docierała do miejscowości Gręzów i Niwiski – za linie 13, 19, 30 i 43. Rozkład linii 18 byłby zsynchronizowany z rozkładem linii 12 (oraz 15 kursującej na trasie według wariantu II). Linia kursowałaby co 30 minut w dni robocze oraz co 40-60 minut w weekendy.</p>
19	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Linia 19 została by połączona z linią 18, która wybranymi kursami wyjeżdżałaby z miasta do podmiejskich miejscowości obsługiwanych przez linię 19.</p>
20	<p>Uruchomienie linii na trasie:  <b>PLAŻOWA</b> – Poznańska (z powrotem: Warszawska – Plażowa) – Warszawska – Piłsudskiego – Kościuszki (z powrotem: Świrskiego – Orzeszkowej – Piłsudskiego) – Konarskiego – Poniatowskiego – Jana Pawła II – <b>STADION MIEJSKI</b></p>	<p>Linia 20 byłaby zupełnie nową linią. Kursowałaby wyłącznie w weekendy w okresie 1.05-31.09, łącząc na najkrótszej trasie siedlecki zalew, Galerię Siedlce, park miejski oraz park wodny i stadion miejski. Linia kursowałaby co 30 minut w godzinach 8.00-18.00.</p>
21	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Linia 21 została by połączona z linią 12, która wybranymi kursami wyjeżdżałaby z miasta do podmiejskich miejscowości obsługiwanych przez linię 21.</p>
22	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Linia ta może być zlikwidowana i zastąpiona przez inne linie pokrywające się z nią fragmentami trasy.</p>
23	<p>Likwidacja linii</p>	<p>Połączenie obsługiwane przez linię 23 zostało by przejęte przez linię 14 i 16.</p>
24	<p>Skierowanie linii na nową trasę:  <u>WARIANT I</u>  <b>CHROBREGO</b> – Graniczna – Mieszka I – Sokołowska (z powrotem: Sokołowska – Jagiełły) – Żytnia – Nowy Świat – Piaskowa – Spokojna – Tetmajera – Szkolna – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – <b>DWORZEC PKP</b></p> <p><u>podwariant A wariantu I</u>  <b>CHROBREGO</b> – ... – Tetmajera – Cmentarna – 10-go Lutego – Piłsudskiego – ... – <b>DWORZEC PKP</b></p> <p><u>WARIANT II</u>  <b>CHROBREGO</b> – Graniczna – Mieszka I – Sokołowska (z powrotem: Sokołowska – Jagiełły) – Żytnia – Nowy Świat – Piaskowa – Spokojna – Tetmajera – Szkolna – Piłsudskiego – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – 3-go Maja – Partyzantów – Zbrojna – Składowa – Grabianowska – <b>POŁUDNIOWA</b></p> <p><u>podwariant A wariantu II</u>  <b>CHROBREGO</b> – ... – Tetmajera – Cmentarna – 10-go Lutego – Piłsudskiego – ... – <b>POŁUDNIOWA</b></p>	<p>Obecnie linia 24 ma zaledwie kilka kursów w dni robocze okrężną trasą z Grabianowa do zajezdni MPK przez ulice Składową i Piłsudskiego. Linia nie cieszy się wielką popularnością. Linia na tej trasie może zostać zlikwidowana. Nadałem ten numer nowej linii na trasie wiodącej z ulicy Chrobrego ulicami Sokołowską, Żytnią, Nowy Świat, Piaskową i Spokojną. Taka linia spełniłaby postulaty mieszkańców osiedla Nowy Świat oraz bloków mieszkalnych przy ul. Spokojnej (także Pan Prezes wspominał o utworzeniu takiej linii). I wariant zakłada trasę <b>Chrobrego – Dworzec PKP</b>. II wariant zakłada trasę wydłużoną <b>Chrobrego – Południowa</b> przez ulice Zbrojną, Składową, Grabianowską i Południową w celu skomunikowania osiedli znajdujących się przy tych ulicach z centrum miasta (wówczas nie docierałyby tam linie 10 i 17). Podwariant A zakłada przeprowadzenie trasy ulicami Cmentarną i 10-go Lutego zamiast Szkolną w celu lepszego skomunikowania osiedli znajdujących się przy tych ulicach. Linia kursowałaby zależnie od zapotrzebowania co 30 (60) minut w dni robocze i co 60 (80) minut w weekendy.</p>
25	<p>Skierowanie linii na nową trasę:  <b>ROSKOSZ</b> – Unitów Podlaskich – Romanówka – Garwolińska – Monte Cassino – Mazurska – Kurpiowska – Kraszewskiego – Partyzantów – 3-go Maja – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Piłsudskiego – Kościuszki (z powrotem: Świrskiego – Orzeszkowej – Piłsudskiego) – Konarskiego – Prusa – Kazmierzowska – Bema – Poniatowskiego – Dąbrowskiego – Mireckiego (wybrane kursy: Broniewskiego – pl. Wolności – Broniewskiego) – Mieszka I – Sokołowska – Jagiełły – <b>CHROBREGO</b> (z powrotem: Graniczna)</p>	<p>Obecnie linia 25 kursuje na długiej trasie z placu Wolności do Grabianowa i ma bardzo niską częstotliwość kursów, przez co jest to nieatrakcyjne połączenie dla pasażerów. Po modyfikacji trasy, włączeniu do niej elementów trasy linii 35 i zwiększeniu liczby kursów może powstać obiecujące połączenie wspomagające linie 3 i 4. Proponowana linia 25 na nowej trasie kursowałaby na trasie <b>Chrobrego – Roskosz</b>, dublując się na fragmentach trasy z liniami 3 i 4. Ponadto zapewniałaby najszybsze połączenie ulic Bema, Prusa i Konarskiego z centrum miasta i osiedlami położonymi w południowo-zachodniej części miasta. Linia kursowałaby co 15 minut w dni robocze i co 20 (30) minut w weekendy. Na przystanku <b>Dworzec PKP</b> rozkłady linii 25 byłyby zsynchronizowane z rozkładami linii 3 i 4.</p>

26	Likwidacja linii	Linia 26 została by połączona z linią 16, która wybranymi kursami wyjeżdżałaby z miasta do podsiedleckich miejscowości obsługiwanych przez linię 26.
27	Skierowanie linii na nową trasę: <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b> – Przymiarki – Daszyńskiego – Warszawska – Plażowa – Poznańska – Warszawska (z powrotem: Warszawska – Daszyńskiego) – Piłsudskiego – 10-go Lutego – Popiełuszki – Rynkowa – Rynkowa – Czerwonego Krzyża – Jagiełły (z powrotem: Jagiełły – 11-go Listopada – Rynkowa) – Chrobrego – Graniczna – Mireckiego – Dąbrowskiego – Poniatowskiego – Bema – Kazimierzowska – Starowiejska – Janowska – Kasztanowa – <b>STARA WIEŚ</b>	Modyfikacja trasy linii 27 polegałaby na wycofaniu linii z ul. Prusa i przekierowaniu jej na ulice Jagiełły, Chrobrego, Dąbrowskiego i Poniatowskiego. Taka zmiana trasy spełniłaby postulaty mieszkańców Osiedla Tysiąclecia, a zwłaszcza III etapu, odnośnie bezpośredniego połączenia z cmentarzem przy ulicy Janowskiej. Ponadto linia połączyłaby wspomniane osiedle z największymi ogródkami działkowymi w Siedlcach. W okresie 1.05-31.09 dodatkowe kursy weekendowe zapewniałyby połączenie z zalewem. Poza tym okresem linia mogłaby kursować wyłącznie w dni robocze.
28	Korekta trasy: <b>LEŚNA</b> – Kalinowa – Leśna – Garwolińska – Unitów Podlaskich – Żeglarska – Pescantina – Kaszubska – Mazurska – Kurpiowska – Mazurska (z powrotem: Kraszewskiego – Kurpiowska – Mazurska) – Kraszewskiego – Okrężna – Monte Cassino – Warszawska (z powrotem: Warszawska – Plażowa – Poznańska – Warszawska) – Daszyńskiego – Przymiarki – <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b>	Jedyna modyfikacja obecnej trasy linii to zajazdy na pętlę <b>Kurpiowska</b> także w kierunku pętli <b>Piaski Zamiejskie-Ogrody</b> . Jednakże rozkład linii należałoby ułożyć od nowa – zlikwidować nierentowne kursy wożące „powietrze”, a być może wprowadzić kursy weekendowe w okresie 1.05-31.09, które zapewniłyby bezpośredni dojazd mieszkańcom osiedli Roskosz i Warszawska do największych ogródków działkowych w Siedlcach.
30	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 30 przejęłyby linie 12, (17) i 18.
31	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 31 przejęłyby linie 12, (17) i 16.
32	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 32 w całości przejęłaby linia 17 kursująca na trasie według II wariantu, natomiast w przypadku I wariantu trasy linii 17 połączenia obsługiwane przez linię 32 przejmują linie 12 i 2, 8, 10 oraz 17.
33	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 33 w całości przejęłaby linia 12.
35	Likwidacja linii	Obecnie linia 35 kursuje w godzinach szczytu z ulicy Leśnej do Sokołowskiej, przejeżdżając po drodze przez osiedla Roskosz, Warszawska, Żwirowa-Południowa i Nowe Siedlce. Długa trasa i niska częstotliwość kursów zniechęcają do korzystania z tej linii. Linię 35 częściowo (na osiedlach Roskosz, Warszawska i Nowe Siedlce) mogłaby zastąpić linia 25 na nowej, bardziej atrakcyjnej trasie, natomiast na osiedlu Żwirowa-Południowa - linie 10 i 17 kursujące na trasie według I wariantu lub linia 24 kursująca na trasie według II wariantu.
38	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 38 w całości przejęłaby linia 17 - na II wariantcie trasy, natomiast w przypadku I wariantu trasy linii 17 połączenia obsługiwane przez linię 38 przejmują linie 12 i 17.
42	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 42 w całości przejęłaby linia 2.
43	Likwidacja linii	Połączenie obsługiwane przez linię 43 przejęłyby linie 18 i 2, 8, 10 oraz 17.
LN1	<b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b> – Przymiarki – Daszyńskiego – Warszawska – Monte Cassino – Garwolińska – Romanówka – Unitów Podlaskich – Garwolińska – Monte Cassino – Mazurska – Kurpiowska – Kraszewskiego – Partyzantów – 3-go Maja – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – Wojskowa – Sokołowska – Rynkowa – Czerwonego Krzyża – Jagiełły – Chrobrego – Graniczna – Mireckiego – Dąbrowskiego – Poniatowskiego – Bema – Kazimierzowska – Wyszyńskiego – Brzeska – Floriańska – Piłsudskiego – Warszawska – Daszyńskiego – Przymiarki – <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b>	Linia LN1 byłaby zupełnie nową linią – linią nocną. Kursowałaby na okrężnej jednokierunkowej trasie <b>Piaski Zamiejskie-Ogrody – Piaski Zamiejskie-Ogrody</b> , przejeżdżając przez największe osiedla i inne ważne punkty miasta. Wprowadzenie komunikacji nocnej spełniłoby postulaty mieszkańców oczekujących od miasta zapewnienia im tańszej alternatywy wobec poruszania się po mieście nocą taksówkami i prywatnymi samochodami. Na początku linia nocna mogłaby kursować w okresie od 1.05 do 31.09 w nocy z piątku na soboty i soboty na niedziele.
LN2	<b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b> – Przymiarki – Daszyńskiego – Warszawska – Piłsudskiego – Floriańska – Brzeska – Wyszyńskiego – Kazimierzowska – Prusa – Poniatowskiego – Dąbrowskiego – Mireckiego – Graniczna – Chrobrego – Jagiełły – 11-go Listopada – Rynkowa – Sokołowska – Wojskowa – Armii Krajowej – Pl. Zdanowskiego – Armii Krajowej – 3-go Maja – Partyzantów – Kraszewskiego – Kurpiowska – Mazurska – Monte Cassino – Garwolińska – Romanówka – Unitów Podlaskich – Garwolińska – Monte Cassino – Warszawska – Daszyńskiego – Przymiarki – <b>PIASKI ZAMIEJSKIE-OGRODY</b>	Linia LN2 byłaby zupełnie nową linią – linią nocną. Kursowałaby na okrężnej jednokierunkowej trasie <b>Piaski Zamiejskie-Ogrody – Piaski Zamiejskie-Ogrody</b> , pokrywałaby się trasą z linią LN1, jednak kursowałaby w przeciwnym kierunku.

Taki układ komunikacyjny zakładałby utworzenie nowych pętli:

**Terespolska** – rejon skrzyżowania Ujranowskiej i Terespolskiej;

**Stara Wieś** – rejon skrzyżowania Kasztanowej i Starowiejskiej;

**Południowa** – rejon skrzyżowania Południowej i Łukowskiej.

Pozostałe pętle (niektóre nazwałem po swojemu):

**Roskosz** – obecnie Unitów Podlaskich/Szkoła;

**Kurpiowska**;

**Piaski Zamiejskie-Pętla**;

**Piaski Zamiejskie-Ogrody** – obecnie Działki (kiedy na tej pętli zostanie zrobiona normalna nawierzchnia?);

**Collegium Mazovia** – obecnie Sokołowska pętla;

**Stadion Miejski** – obecnie Park Wodny;

**ZPP Auto** – obecnie Terespolska Sucharskiego;

**Leśna** – obecnie Kalinowa Leśna (choć na wyświetlaczach dojeżdżającej tam linii 28 jest „Leśna”);

**Chrobrego** – przystanek znajdujący się po wschodniej stronie ul. Chrobrego;

**Sekuła** – obecnie Domanicka pętla.

Sieć komunikacyjna MPK składałaby się z 18 linii. Wzorem komunikacji miejskiej z Białej Podlaskiej prawie wszystkie linie robiłyby zajazdy kieszeniowe na przystanek **Dworzec PKP**, który razem z zespołem przystankowym **Centrum** (przystanki w rejonie skrzyżowania ulic Piłsudskiego, Armii Krajowej i Wojskowej) byłby głównym punktem przesiadkowym (co ważne – „drzwi w drzwi”) pomiędzy prostopadłe przecinającymi się relacjami autobusowymi, a także na kolej. Przystanek ten byłby zlokalizowany na pl. Zdanowskiego po stronie budynku dworca PKP (w miejscu obecnego parkingu) na całej długości, aby mogło tam jednocześnie stawać kilka autobusów. Pętla oraz przystanek po drugiej stronie pl. Zdanowskiego zostałyby zlikwidowane. Wszystkie 18 linii podzieliłem (może niezbyt precyzyjnie) na 5 kategorii: linie priorytetowe, linie podstawowe północ-południe, linie podstawowe wschód-zachód, linie uzupełniające oraz linie indywidualne.

Linie priorytetowe miałyby najwyższą częstotliwość kursowania ze wszystkich linii. Należące do tej grupy linie 3, 4 i 25 kursowałyby z częstotliwością co 15 minut w dni robocze i co 20 (30) minut w weekendy. Jak już wspominałem przy opisie poszczególnych linii, ich rozkłady byłyby zsynchronizowane na przystanku **Dworzec PKP**, z którego odjeżdżałyby co 5 minut w dni robocze i co 7,5 (10) minut w weekendy.

Linie podstawowe północ-południe zapewniałyby połączenie północy, centrum i południa miasta, a także podmiejskich miejscowości w wybranych kursach. Wszystkie linie kursowałyby co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy. Linie tworzyłyby pary - 2 i 8 oraz 10 i 17. Obie pary na wspólnych odcinkach trasy kursowałyby w równych 30-minutowych odstępach (co 40-60 minut w weekendy), natomiast na wspólnym dla wszystkich linii odcinku trasy (czyli od PKP do Sokołowskiej) kursy odbywałyby się co 15 minut (co 20-30 minut w weekendy). Linia 17 na trasie według II wariantu wersją trasy byłaby zsynchronizowana z linią 12 na ulicach Brzeskiej, Ujrzanowskiej i Terespolskiej – obie kursowałyby w równych 30-minutowych odstępach. Ponadto do linii podstawowych północ-południe zaliczałyby się linia 15 na trasie według I wariantu kursująca co 30 minut (40-60 minut w weekendy) – na wspólnym odcinku z liniami 2 i 8 wszystkie wykonywałyby kursy co 15 minut (20-30 minut w weekendy).

Linie podstawowe wschód-zachód zapewniałyby połączenie wschodu, centrum i zachodu miasta, a także podmiejskich miejscowości w wybranych kursach. Należałyby do nich linie 12 i 15 na trasie według II wariantu kursujące co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy oraz linia 18 kursująca co 30 minut w dni robocze oraz co 40-60 minut w weekendy, a w wersji bez 15-stki należałyby do nich linie 12 i 18 kursujące co 30 minut w dni robocze oraz co 40-60 minut w weekendy. Synchronizacja tych linii ze sobą dawałaby na wspólnym odcinku trasy (ulice Daszyńskiego, Warszawska i Piłsudskiego) równy takt co 15 minut w dni robocze i co 20-30 minut w weekendy. Do linii podstawowych wschód-zachód zaliczałyby się także linie 14 i 16 kursujące co 60 minut w dni robocze i co 80-120 minut w weekendy – obie linie byłyby zsynchronizowane ze sobą i na wspólnym odcinku trasy kursowałyby w takcie co 30 minut w dni robocze i co 40-60 minut w weekendy. Ponadto w 2. wersji linia 12 byłaby zsynchronizowana z linią 17 na ulicach Brzeskiej, Ujrzanowskiej i Terespolskiej – obie kursowałyby w równych 30-minutowych odstępach.

Linie uzupełniające – jak sama nazwa wskazuje – uzupełniałyby sieć komunikacyjną. Do tej kategorii należałyby linie 24 i 27 – linia 24 jako łącząca z centrum miasta obszary położone na północny zachód od centrum, do których dotychczas nie docierała komunikacja miejska (na trasie według II wariantu linia 24 zapewniałaby także połączenie z centrum południowym obszarem miasta), a linia 27 jako bezpośrednie połączenie wschodu i zachodu miasta z jego północnymi rejonami.

Ostatnia kategoria - linie indywidualne - to linie, które nie muszą kursować regularnie, a ich rozkład jest dopasowany do realizowanych przez nie zadań. Należałyby do nich linie 20, 28, LN1 i LN2. Linia 20 kursowałaby wyłącznie w weekendy od 1.05 do 31.09 co 30 minut – jej zadaniem byłby dowóz pasażerów nad zalew, do Galerii Siedlce, parku miejskiego i aquaparku. Linia 28 kursowałaby w dni nauki szkolnej i dodatkowo od 1.05 do 31.09 – w weekendy – jej zadaniem poza dowozem uczniów do szkół byłby także dowóz działkowiczów na ogródki działkowe przy ul. Przymiarki. Linie LN1 i LN2 byłyby liniami nocnymi kursującymi na okrężnych, jednokierunkowych trasach w przeciwnych do siebie kierunkach.

.....