



Poziom wykorzystania potencjału przewozowego na wybranych liniach tramwajowych i autobusowych.

Tabela 1. Liczba przewiezionych pasażerów w skali tygodnia

Numer linii autobusowej	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
K	4 981	2 872	1 895
129	2 927	1 675	899
111	3 986	2 334	1 297
143	2 035	1 039	551
124	3 830	2 740	1 343
134	4 557	2 465	1 373
126	5 171	2 672	1 804
136	7 697	3 590	2 131
N	8 789	7 844	4 897
141	2 440	1 662	881
700	5 970	3 100	2 037

Tabela 2. Średnie napełnienie pojazdów (liczba pasażerów)

Numer linii autobusowej	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
K	10,2	9,0	6,4
129	5,2	4,4	3,3
111	9,7	8,7	4,7
143	5,4	4,4	3,1
124	10,9	8,1	5,1
134	11,4	6,2	3,6
126	7,8	6,3	4,7
136	13,1	11,3	7,6
N	16,1	16,7	11,0



141	7,6	7,8	4,3
700	7,5	5,1	3,5

W tabelach nr 1 i 2 przedstawiono wyniki badań napełnienia autobusów na liniach: K, N, 111, 124, 126, 129, 134, 136, 141, 143 i 700 (okresowa). Wyniki uzyskano na podstawie danych z systemu zliczania pasażerów, zainstalowanego w wybranych pojazdach. Pojazdy te realizowały zadania na wymienionych liniach, wykonując kursy we wszystkich typach dni (robocze, soboty i niedziele) oraz o wszystkich porach dnia (w godzinach dwóch szczytów przewozowych oraz poza nimi).

Wyniki obliczono zgodnie z poniższymi zasadami:

- korzystano okresowo z danych od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku,
- w tabeli 1 wskazano łączną liczbę pasażerów, którzy skorzystali z danej linii w skali jednego tygodnia, tj. w ciągu 5 dni roboczych, w sobotę i niedzielę,
- w tabeli 2 wskazano średnią liczbę pasażerów w autobusie na wszystkich kursach danej linii, uwzględniając zarówno kursy o bardzo małym zapełnieniu (np. wczesnoporanne lub późnowieczorne), jak i o bardzo dużym obłożeniu (np. w porach szczytów przewozowych),
- uzyskane wartości średniego zapełnienia (średniej liczby pasażerów w pojeździe) są stosunkowo niskie, ponieważ są to wartości średnie ze wszystkich typów i pór dnia oraz z całej trasy przejazdu danej linii, gdzie w porach poza godzinami szczytów komunikacyjnych oraz na końcowych odcinkach tras liczba pasażerów jest mniejsza niż na centralnym odcinku trasy w szczycie przewozowym,
- kursy realizowane były pojazdami 12- i 18-metrowymi, o różnej pojemności (różnej liczbie miejsc ogółem), w związku z tym na podstawie uzyskanych danych ciężko jest porównywać zdolność przewozową,
- pojemność (liczba miejsc ogółem) jest wartością nominalną, deklarowaną przez producenta pojazdu przy uwzględnieniu liczby miejsc siedzących oraz stosownego wskaźnika liczby osób



stojących na metr kwadratowy powierzchni podłogi; jest to wartość praktycznie nieosiągalna w codziennym użytkowaniu.

W rzeczywistości napełnienie pojazdów jest zmienne i zależy od:

- odcinka trasy – najwyższe wartości napełnienia występują zazwyczaj w centrum miasta i spadają w okolicach pętli,
- kierunku jazdy – najwięcej pasażerów podróżuje rano z osiedli mieszkaniowych do centrum miasta i z powrotem po południu, wówczas pojazdy jadące w tzw. przeciwpotoku (tj. rano z centrum na osiedla mieszkaniowe i z powrotem po południu) osiągają niski wskaźnik napełnienia,
- pory i rodzaju dnia – największe wartości występują na ogół w godzinach szczytu komunikacyjnego w dni robocze. Wcześniej rano i późno wieczorem, w szczególności w dni wolne, zapotrzebowanie maleje. Na wskaźnik średniego napełnienia wpływa długość odcinka, w stosunku do całej długości trasy, na którym podróżuje wielu pasażerów. Należy również pamiętać, że możliwości przewozowe linii komunikacyjnej ograniczone są możliwościami przewozowymi na najbardziej obciążonym odcinku trasy. Jeżeli bowiem na środkowym fragmencie trasy liczba miejsc siedzących i stojących zostanie w pojeździe całkowicie wyczerpana, pomimo istnienia wolnych miejsc w autobusie na odcinku początkowym i końcowym, linia nie przewiezie więcej pasażerów i tym samym nie osiągnie większego średniego napełnienia na całym kursie.
- stopień zapełnienia pojazdów mógł być również uwarunkowany ewentualnymi zmianami tras przejazdu i/lub rozkładu jazdy, co ma przełożenie na zmniejszenie albo zwiększenie atrakcyjności poszczególnych linii dla pasażerów.

Ponadto w roku 2021 obowiązywał prawny wymóg ograniczenia liczby osób w pojazdach komunikacji miejskiej z uwagi na pandemię covid-19.