



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
128	16 837	8 792	6 771
105	2 455	1 285	868
148	8 653	Brak danych	Brak danych
104	1 846	871	681
103	5 372	3 198	2 137
144	9 305	5 736	5 366
107	5 203	3 231	2 190
136	7 337	4 129	2 217
115	3 934	Brak danych	Brak danych
109 i 609 (łącznie)	1 745	1 292	1 021
121	2 419	1 533	1 245
131	2 859	1 950	1 377
124	4 625	2 936	1 578
134	5 436	2 889	1 832
715	811	Brak danych	Brak danych
102	5 886	2 892	2 078
144	8 764	5 742	4 314
744	184	187	99
701	4 906	3 123	1 705
N	8 305	7 446	4 357
602	772	171	172
607	271	Brak danych	Brak danych

Tabela 2. Średnie napełnienie pojazdów (liczba pasażerów).

Numer linii autobusowej	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
128	20,8	21,6	18,7
105	9,1	5,3	3,4
148	19,6	Brak danych	Brak danych
104	6,7	6,7	5,6
103	13,8	13,8	11,9
144	11,3	8,7	8,8
107	9,1	8,9	6,8
136	11,7	11,7	7,4
115	7,9	Brak danych	Brak danych
109 i 609 (łącznie)	5,3	5,7	4,7
121	8,6	9,7	8,0
131	8,4	8,5	5,9
124	13,3	8,8	6,2
134	13,1	7,7	5,1
715	3,3	Brak danych	Brak danych
102	11,6	11,3	9,0
144	11,7	8,8	7,1



Numer linii autobusowej	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
744	0,8	1,0	0,5
701	7,2	6,3	3,7
N	14,9	15,4	9,9
602	6,4	9,3	7,8
607	7,7	Brak danych	Brak danych

W tabelach nr 1 i 2 przedstawiono wynik badań napełnienia autobusów na liniach autobusowych, odpowiednio: 128, 105, 148, 104, 103, 144, 107, 136, 115, 109-609 (łącznie), 121, 131, 124, 134, 715, 102, 144, 744 (nowo utworzona), 701 (okresowa), N, 602, 607. Wyniki uzyskano na podstawie danych z systemu (szacowanie za pomocą funkcji oprogramowania Dilax) zliczającego pasażerów, zainstalowanego w wybranych pojazdach. Pojazdy te realizowały zadania na wymienionych liniach, wykonując kursy we wszystkich typach dni (roboczy, soboty i niedziele) oraz o wszystkich porach dnia (w godzinach dwóch szczytów komunikacyjnych i poza nimi).

Wyniki obliczono zgodnie z poniższymi zasadami:

- korzystano okresowo z danych z terminu od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku,
- w tabeli wskazano wartości średnie dla całego kursu,
- w obliczeniach pominięto kursy dojazdowe z i do zajezdni, gdyż nie mają one przełożenia na zapełnienie pojazdów na trasie podstawowej,
- kursy realizowane były autobusami 12- i 18-metrowymi o różnej pojemności (różnej liczbie miejsc ogółem). W związku z tym na podstawie uzyskanych wartości procentowych 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,
- obliczono również średnią liczbę pasażerów w pojeździe jako najbardziej bezpośredni parametr określający napełnienie. Uzyskane wyniki są stosunkowo niskie, ponieważ są to wartości średnie. Potwierdzają jednak nieprzekraczanie wymogów prawnych związanych z napełnieniem odnosząc się do okresu pandemii COVID19.

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 popołudniu, wówczas pojazdy jadące w tak zwanym przeciw potoku (to jest: rano z centrum na osiedla mieszkaniowe i z powrotem popołudniu) 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 długości całej 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 napelnienia na całym kursie.

- Okres 2020 roku warunkował prawny wymóg dostosowania ilości taboru dla realizacji zadań przewozowych na poziomie do 30% napelnienia z uwagi na pandemię COVID19.