



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
111	5787	2950	1852
132	10746	4450	2722
119	8966	6113	4409
106	9646	7517	5784
108	810	338	223
122	11121	8635	5108
129	4053	3242	2502
121	4962	2715	1729
143	2338	1160	786
715 (kursuje jedynie w dni robocze)	1013	0	0

Tabela 2. Średnie napełnienie pojazdów (liczba pasażerów).

Numer linii autobusowej	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
111	14,4	11,2	7,4
132	19,4	13,6	10,2
119	17,1	12,3	9,4
106	22,3	19,3	15,7
108	6,6	4,9	4,3
122	15,8	16,3	10,1
129	10,7	8,7	7,3
121	16,9	15,5	11,2
143	5,4	4,2	3,5
715 (kursuje jedynie w dni robocze)	9,1	0	0

W tabelach nr 1 i 2 przedstawiono wynik badań napełnienia autobusów na liniach autobusowych, odpowiednio: 111, 132, 119, 106, 108, 122, 129, 121, 143 (nowo utworzona linia), 715 (linia unikatowa wzmocnienie dla linii 115). 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 2019 roku,
- w tabeli wskazano wartości średnie dla całego kursu,



- w obliczeniach pominięto kursy dojazdowe z i do zajezdni, gdyż nie mają one przełożenia na wypełnienie 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. 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 napełnienia na całym kursie.