

USŁUGI PRZEWOZOWE I WARUNKI PRACY
MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO
W SZCZECINIE

Szczecin, czerwiec 1970 r.

S P I S T R E S C I

- I. Usługi komunikacyjne
- II. Zęplęcze techniczne i urządzenia eksploatacyjne
- III. Wyniki ekonomiczne
- IV. Zatrudnienie
- V. Warunki pracy i wypoczynku załogi
- VI. Wnioski zmierzające do usprawnienia komunikacji i poprawy warunków pracy załogi
- VII. Tabele i wykresy

W y k a z

tabel i wykresów

1. Linie tramwajowe - długość, tabor, częstotliwość
2. Linie autobusowe - długość, tabor, częstotliwość
3. Ważniejsze wskaźniki eksploatacyjne
4. Struktura przewozów w latach 1966 - 1969
w trakcji tramwajowej
5. Struktura sprzedaży trakcji tramwajowej
w latach 1966 - 1969
6. Struktura przewozów w latach 1966 - 1969
w trakcji autobusowej
7. Struktura sprzedaży trakcji autobusowej
w latach 1966 - 1969
8. Ilość dni zwolnień i najczęściej występujące
choroby załogi M.F.K.
9. Tabor w ruchu w trakcji tramwajowej
10. Tabor w ruchu w trakcji autobusowej
11. Przewozy pasażerów i wykonane wozokm w trakcji
tramwajowej
13. Wskaźniki jednostkowe w trakcji tramwajowej /koszt,
i wpływ na 1 wozokm/
14. Wskaźniki jednostkowe w trakcji autobusowej /koszt i
wpływ na 1 wozokm/
15. Przemieszczenia międzydzielnicowe
16. Szkic układu komunikacyjnego w 1970 r.
17. Szkic układu komunikacyjnego w 1985 r.

I. Usługi komunikacyjne

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie świadczy usługi przewozowe dwoma trakcjami komunikacji masowej - tramwajowa i autobusowa,

Sieć komunikacyjna tramwajowa tworzy 10 linii o łącznej długości 76,5 km /tabela nr 1/.

Sieć komunikacyjna autobusowa tworzy 18 linii o łącznej długości 196,4 km /tabela nr 2/.

Oprócz wymienionych trakcji przedsiębiorstwo eksploatuje 1 linię mikrobusowa Wielka - Wyspa Pucka o długości 3,4 km.

Poza komunikacja publiczna trakcja autobusowa obsługuje 6 linii pracowniczych zamkniętych; do których między innymi należą: Fabryka Kabli w Załomiu, Zakłady Przemysłu Maszynowego w Płoni, Wiskord w Żydowcach i Zarząd Portu.

Ogółem linie pracownicze obsługuje 21 autobusów.

Trakcja tramwajowa :

Przedsiębiorstwo dysponuje średnio 293 wozami. Miernikiem oceny gospodarki taborem jest wskaźnik jego wykorzystania. Za rok 1969 osiągnięto wskaźnik 87,0 %, podczas gdy w roku 1968 wyniósł on 84,7 %. Osiągnięty poziom wykorzystania taboru jest jednym z najważniejszych w kraju i przekracza normatyw /85,9 %/ ustalony przez resort.

Podniesienie poziomu wykorzystania taboru pozwoliło na zwiększenie jego ilości w godzinach szczytów przewozowych, średnio o 13 jednostek. Codziennie na liniach znajduje się w ruchu 254 wozów. Przedsiębiorstwo eksploatuje aktualnie wozy silnikowe typu N i N4 oraz 8 różnych typów wozów doczepnych. Wozy typu ND i ND4 stanowią 62 % ogólnej ilości wozów doczepnych.

Struktura taka, stwarza dodatkowe trudności techniczno-eksploatacyjne oraz wymaga wzmoczonego wysiłku w podnoszeniu stopnia wykorzystania taboru.

W procesie intensyfikacji gospodarki taborem istotną rolę odegrał wzrost szybkości eksploatacyjnej, dzięki któremu bez zwiększenia ilości taboru mogliśmy rozszerzyć usługi świadczone dla mieszkańców Szczecina.

Wielkości obrazujące zakres świadczonych usług przedstawione są w tabeli nr 3.

Trakcja autobusowa:

Przedsiębiorstwo posiada 153 autobusy silnikowe, w tym 25 przegubowców, a ponadto 20 przyczep /razem 173 jednostki/. Osiągnięty w 1969 r. wskaźnik wykorzystania taboru wynosi 75,3 %, wobec 73,8 % w 1968 r. i był jednym z czynników rozszerzających zakres usług.

Zmniejszenie w 1969 r. planu dostaw nowego taboru przez M.G.K. i brak pełnej lokalizacji napraw kapitalnych autobusów spowodowały uszczuplenie w bieżącym roku ilości wozów w ruchu w stosunku do roku ubiegłego.

W konsekwencji usługi przewozowe świadczy obecnie średnio rocznie 130 wozów t.j. 73 % posiadanego taboru.

Trakcję autobusową w naszym mieście cechuje jedna z najwyższych szybkości eksploatacyjnych, która w roku ubiegłym wyniosła 22,0 km/godz.

Szybkość ta w planie roku bieżącego uległa obniżce, a biorąc pod uwagę bardzo trudne warunki eksploatacyjne w I kwartale jak również skutki minionej zimy, które spowodowały poważne uszkodzenia dróg i ulic - może nie osiągnąć wielkości planowanych.

Zły stan dróg jest jednym z czynników mających poważny wpływ na jakość i zakres świadczonych usług, powoduje znaczną ilość uszkodzeń taboru oraz odbija się niekorzystnie na poziomie kosztów w/w trakcji.

Mimo takich warunków wykluczających w zasadzie kursowanie wozów na niektórych liniach, przedsiębiorstwo utrzymuje komunikację ze względu na brak jakichkolwiek innych połączeń umożliwiających dojazd do pracy.

Szczegółowe wskaźniki obrazuje tabela nr 3.

Mając na względzie ciągle przystosowywanie warunków komunikacyjnych do rosnących potrzeb przedsiębiorstwo czyni to poprzez:

- zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów
- zwiększenie szybkości eksploatacyjnej
- uruchamianie nowych linii
- wydłużanie linii istniejących,

Do ważniejszych usprawnień komunikacyjnych w ostatnich latach należy zaliczyć:

- uruchomienie linii tramwajowej nr 10 Wawrzyniska - Stocznia Warskiego - Stocznia Remontowa
- przedłużenie wraz z pętlą linii nr 9 od ul. Narutowicza do ul. Piekary.
- uruchomienie linii autobusowej nr 67 Witkiewicza - Stocznia Warskiego, która od 2.5.70 r. została przedłużona do Stoczni Remontowej
- uruchomienie linii autobusowej nr 68 z Gocławia do Dw. Głównego
- przedłużenie linii nr 64 z Klucza do Doleszewa
- przedłużenie linii nr 65 do Przęsocina
- uruchomienie linii mikrobusowej do na wyspę Pucką
- uruchomienie linii autobusowej zamkniętej dla Zarządu Portu.

Jednym z istotniejszych problemów wpływających na właściwe zaspokojenie występujących potrzeb przewozowych jest zróżnicowanie godzin rozpoczynania pracy przez poszczególne przedsiębiorstwa i instytucje.

Aktualnie obowiązująca w tym względzie Uchwała Prezydium MRN nie jest w pełni przestrzegana.

Niezależnie od tego są bardzo duże zakłady w których zachodziłaby potrzeba zróżnicowania godzin rozpoczynania pracy przez poszczególne wydziały np. Stocznia im. Warskiego. Prowadzone od dłuższego czasu rozmowy w tej sprawie napotykają na sprzeciwy ze strony w/w. Mimo wprowadzenia dodatkowych linii i dodatkowego taboru w rejon Stoczni, przedsiębiorstwo nasze nie jest w stanie zapewnić dogodnego dojazdu 8 tys. pracowników tego zakładu na godz. 7,00.

Kolejnym problemem wpływającym na odpowiednie warunki przewozowe jest niedostosowanie do nowej funkcji miasta układu komunikacyjnego, uzależniony od istniejących tras i węzłów komunikacyjnych. Przebieg wszystkich linii tramwajowych przez Pl. Żołnierza Polskiego i Bramę Portową jest niekorzystny.

Na przestrzeni ostatnich lat poza przeniesieniem torów z jezdni w torowisko wydzielone na al. 3 Maja nie zaszły w tym względzie żadne zmiany. W roku bieżącym nastąpi zakończenie przebudowy wozła przy Bramie Portowej wraz z przeniesieniem

torów z pl. Niepodległości na torowisko wydzielone, podobne prace wykonuje się na ul. Sikorskiego.

Dla zmniejszenia obciążenia w/w węzłów, usprawnienia komunikacji tramwajowej, likwidacji awarii i zakłóceń w ruchu należy w najbliższym okresie wybudować dodatkowe łuki i rozjazdy na pl. Lenina, skrzyżowaniu pl. Wyzwolenia z M. Buczka, na pl. Kościuszki, wybudować nowe odcinki torów: od pl. Wyzwolenia do Motejki przez Dorysza na 1 Maja, Boh. Warszawy i Krzywoustego oraz przenieść tory z jezdni w torowisko wydzielone na pl. Piastów.

Znaczna ilość wypadków i zderzeń zaistniałych na skrzyżowaniach i torowiskach jest przyczyną dużej ilości zakłóceń w ruchu tramwajowym. Przedsiębiorstwo występuje o przyznanie naszej służbie likwidacji wypadków uprawnień do samodzielnego likwidowania mniejszych wypadków i zderzeń zaistniałych na torach tramwajowych. Przyznanie nam w/w uprawnień skróci do maksimum czas przerw.

Na sprawność komunikacji tramwajowej poważny wpływ mają również przerwy w dopływie prądu do naszych podstacji przez Zakłady Energetyczne.

Łącząc do jak najlepszego podziału taboru na poszczególne trasy komunikacyjne przedsiębiorstwo prowadzi systematyczne badania i pomiary natężenia ruchu.

W oparciu o powyższe pomiary planuje się nowe trasy i połączenia komunikacyjne, podział taboru oraz szczegółowe rozkłady jazdy.

II. Zaplecze techniczne i urządzenia eksploatacyjne

Do zadań przedsiębiorstwa należy również utrzymanie taboru i urządzeń trakcyjnych we właściwej gotowości technicznej. W latach 1962 - 1968 zostały oddane do eksploatacji podstawowe obiekty zaplecza technicznego przy ul. Klonowicza a mianowicie:

- Podstacja trakcyjna
- Centralne Warsztaty Tramwajowe
- Stacja Obsługi Autobusów
- Kotłownia i inne obiekty

Wartość nakładów objętych tytułem inwestycyjnym "Zaplecze techniczne Klonowica" wyniosła ponad 86 mln. zł. Przy czym niezależnie od tej kwoty, nakłady w bieżącym 5-leciu na inne

obiekty i urządzenia trakcyjne ogółem wyniosła 38 mln. zł. Dzięki oddaniu do użytku wspomnianych obiektów nastąpiła poprawa wykonywanych napraw i obsługa, co ma istotne znaczenie dla usług świadczonych na rzecz społeczeństwa. Ponadto nastąpiła poprawa warunków pracy dla ok. 1600 pracowników zatrudnionych w tych obiektach.

Działalność Centralnych Warsztatów umożliwiła w pełni wykonywanie okresowych remontów taboru tramwajowego i w części taboru autobusowego, wraz z produkcją niezbędnych części zamiennych. Przeglądy i naprawy taboru autobusowego wykonuje Stacja Obsługi Autobusów zatrudniająca na 3 zmiany 260 pracowników.

Trzy Stacje Obsługi Tramwajowych znajdujące się na terenie miasta wykonują przeglądy i obsługi taboru tramwajowego. Stacje te zatrudniają na 3 zmiany ponad 200 pracowników. Wszystkie trzy zajezdnie tramwajowe są typu czołowego, niedostosowane do przeglądów i napraw systemem potokowym oraz do przyjęcia nowego taboru przegubowego.

Pośród zatrudnionych w zapleczu można wyodrębnić służby zajmujące się konserwacją, remontami torowisk i sieci trakcyjnej.

W odróżnieniu od prac remontowych sieci trakcyjnej gdzie własne brygady przeprowadzają wszystkie prace łącznie z remontami kapitalnymi we własnym zakresie, remonty kapitalne torów tramwajowych są wykonywane sposobem zleconym przez przedsiębiorstwa specjalistyczne.

Z końcem ubiegłej pięcioletki ustalono, że celem nadrobienia zaległości powstałych w latach poprzednich, należy w okresie 1966-70 poddawać remontowi kapitalnemu corocznie 10 km toru. Faktycznie w okresie 4 ubiegłych lat wykonano jedynie 26,6 km i z każdym następnym rokiem wykonawstwo jest niższe od poprzedniego. Wobec takiej sytuacji następuje dekapitalizacja torowisk, pogłębiona warunkami ostatniej zimy.

Celem zapobieżenia dalszej dewastacji torowisk przedsiębiorstwo zorganizowało w bieżącym roku własną grupę remontów kapitalnych torów, która jednak wobec wielkości potrzeb i prowadzenia intensywnych prac w rejonie Bramy Portowej nie gwarantuje szybkiego nadrobienia zaległości.

Niemniej globalne nakłady na kapitalne remonty taboru i

urządzeń wyniosło w b.5-leciu 209 mln.zł.

Całkowita zaś wartość majątku trwałego przedsiębiorstwa na koniec 1969 r. wyniosła 548.017 tys.złotych.

III. Wyniki ekonomiczne

Dla porównania osiąganych wyników pracy przedsiębiorstwa przedstawiamy je na przestrzeni poszczególnych lat bieżącej pięcioletki:

Treść	1966	1967	1968	1969	Plan 1970 r.
1	2	3	4	5	6
Sprzedaż dz.podstawowej	73.674	106.016	137.030	146.323	148.282
Sprzedaż działalności pomocniczej	19.539	20.476	23.696	25.185	20.085
Sprzedaż ogółem	101.114	136.707	169.313	180.409	176.772
Koszty działalności podstawowej	149.889	161.071	175.488	189.172	188.364
Koszty działalności pomocniczej	20.033	19.024	22.070	23.729	18.924
Koszty ogółem	177.214	192.782	208.304	225.071	219.547
płata budżetowa	83.474	93.050	46.094	53.058	50.000
Zysk bilansowy	7.409	36.114	7.287	8.047	6.725

Z przedstawionych liczb wynika, że sprzedaż osiągnięta w 1969 r. w porównaniu do roku 1966 wzrosła o 78,4 % w tym w działalności podstawowej o 98,6 %.

Zasadniczą przyczyną wysokiej sprzedaży obok wzrostu usług była wprowadzona od 1 lipca 1967 r. nowa taryfa przewozowa. Wprowadzenie podwyżki opłat taryfowych zmniejszyło dopłatę budżetową przeciętnie o 50 % oraz zahamowało w znacznym stopniu wzrost przewozów pasażerskich szczególnie w trakcji tramwajowej.

Niezależnie od ilościowego zmniejszenia przewozów nastąpiły bardzo istotne zmiany w ich strukturze, które w miarę upływu czasu pogłębiają i będą nadal pogłębiać deficytowość komunikacji. Istotne znaczenie ma to zjawisko w warunkach naszego miasta charakteryzującego się niekorzystnym

układem sieci linii tramwajowych.

Większość przejazdów w Szczecinie jest jednokierunkowa z uwagi na usytuowanie dzielnic mieszkalnych i zakładów pracy. W tej sytuacji pasażerowie zaopatrują się w bilety miesięczne z nieograniczoną ilością przejazdów na trasie miejsce zamieszkania - zakład pracy, wykorzystując je również dla przejazdów w celach prywatnych. Wpływa to w istotny sposób na sprzedaż biletów jednorazowych i jest przyczyną, że ilościowo przewozy pasażerskie wzrastają szybciej jak wpływy pieniężne.

Szczegółowe wielkości obrazujące przemieszczenia w strukturze przewozów oraz wielkość uzyskanych wpływów w latach 1966 - 1969 w trakcji tramwajowej przedstawiają załączone tabele nr 4 i 5.

W trakcji autobusowej zmiana opłat taryfowych spowodowała ilościowe zmniejszenie przewozów tylko w roku 1968. W roku 1969 przewozy przekroczyły najwyższy poziom występujący przed podwyżką opłat taryfowych i wykazują dalszą tendencję wzrostu. Na zjawisko to wpływa dojazdowy układ linii autobusowych. Stąd też zarysowana tendencja wzrostu przewozów na podstawie biletów z nieograniczoną ilością przejazdów powoduje niekorzystne skutki ekonomiczne bardziej ujemne jak w trakcji tramwajowej.

Przy stosunkowo wysokiej sprzedaży koszty przedsiębiorstwa wzrosły w działalności podstawowej o 26,2 %.

Dlatego też uzyskane dotychczas relacje między kosztami a sprzedażą należy uznać za prawidłowe.

Na wzrost kosztów składają się:

- wzrost zakresu świadczonych usług
- wprowadzona regulacja płac pracowników
- zwiększona amortyzacja od nowych obiektów
- wzrost cen materiałów i części zamiennych.

Mimo zaistniałych w tym okresie czynników wpływających na wzrost kosztów, koszty jednostkowe w trakcjach tramwajowej i autobusowej w porównaniu do 1966 r. są niższe:

	1966	1969	%
trakcja tramwajowa	5,84 zł.	5,67 zł.	97,1
trakcja autobusowa	7,17 zł.	6,92 zł.	96,5

Koszt jednostkowy w trakcji bagażowej wzrósł o 6,4 % t.j. z 4,05 zł. do 4,31 zł. Zasadniczym powodem tego wzrostu jest ~~techniczne zużycie taboru i konieczność jego~~ dalszej eksploatacji wobec niedostatecznych dostaw nowego taboru. W konsekwencji wskaźnik produktywności wyrażający stosunek wartości sprzedaży do wartości majątku trwałego wzrósł z 0,21 zł. w 1966 r. do 0,33 zł. w 1969 r. t.j. o 57 %. W porównaniu do roku 1966 średnie płace za rok 1969 przedstawia się następująco:

	1966	1969	% wzrostu
ogółem pracownicy umysłowi	32.035	37.720	117,7
ogółem pracownicy fizyczni	25.242	29.965	118,7
z tego w służbie ruchu	26.138	32.775	125,4
- konduktorzy	21.500	22.400	104,2
- motorniczowie	26.700	35.350	132,5
- kierowcy	43.000	54.500	126,6
zoplecze	25.214	27.425	108,8

Jednym z bodźców dla załogi jest fundusz zakładowy. Na przestrzeni ostatnich lat ukształtował się on następująco:

1966 r.	2.600 tys.zł.	na 1 zatrudn.	955 zł.
1967 r.	4.733 "	"	1.621 zł.
1968 r.	4.222 "	"	1.404 zł.
1969 r.	4.578 "	"	1.476 zł.

IV. Zatrudnienie

Wiejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zatrudnia ogółem 3.202 osoby.

Mężczyźni		Kobiety		Ogółem	
fizyczni	umysłowi	fizyczni	umysłowi	fizyczni	umysłowi
1.609	266	1.145	182	2.754	448

Z ogólnej liczby zatrudnionych 41,4 % stanowią kobiety.

Struktura zawodowa załogi wg podstawowych zawodów przedstawia się następująco:

konduktorzy	- 593 osoby
kierowcy	- 369 osób
motorniczowie	- 401 "
pr.zoplecza	- 1.067 "
pozostali	- 772 osoby

Wśród zatrudnionych najliczniejszą grupę stanowią pracownicy o stażu pracy w MPK ponad 5 lat - a mianowicie 60 % zakłogi. Pracownicy o stażu od 5 do 10 i od 10 do 15 lat stanowią po 20 % zakłogi, również 20 % zakłogi stanowią pracownicy zatrudnieni ponad 15 lat.

Resztali pracownicy t.j. 40 % przepracowali w MPK mniej niż 5 lat.

Wg wykształcenia 78 % zakłogi legitymuje się wykształceniem podstawowym a 7 % średnim i wyższym.

Ponadto 15 % zakłogi nie ma pełnego wykształcenia podstawowego.

W większości są to osoby w podeszłym wieku posiadające bardzo długi staż zawodowy. Stąd ilość uzupełniających to wykształcenie jest stosunkowo niska, gdyż wynosi 24 osoby. Wykształcenie średnie uzupełnia 93 osoby, a wykształcenie wyższe 13 osób.

Niezależnie od tego znaczna ilość pracowników podnosi swoje kwalifikacje na różnego rodzaju kursach organizowanych przez przedsiębiorstwo jak również inne powołane do tego celu instytucje.

Do negatywnych zjawisk w pracy przedsiębiorstwa należy zaliczyć problem absencji pracowniczej. Wg prowadzonej przez przedsiębiorstwo ewidencji czasu nieprzepracowanego wielkości te w dniach roboczych przedstawia się następująco:

	1966	1967	1968	1969
Nieobecni nieuspraw.	2.731	3.135	3.695	3.888
" uspraw.	1.711	2.013	2.240	2.527
Razem:	4.442	5.148	5.935	6.415

Z zestawienia powyższego wynika, że w okresie ostatnich 4 lat następuje wyraźny wzrost czasu nieprzepracowanego zarówno z przyczyn usprawiedliwionych jak i nieusprawiedliwionych.

Porównanie tych liczb do stanów zatrudnienia przedstawia się następująco:

W 1966 r. średnio na jednego zatrudnionego wypada 1,58 dnia nieprzepracowanego, a w 1969 r. już 2,11 dnia.

W stosunku do pracowników naruszających normy zawarte w zakładowym regulaminie pracy stosowane są różnego rodzaju sankcje.

Czynnikiem pogłębiającym istniejący stan jest fluktuacja pracowników. W 1969 r. wskaźnik przyjęć wyniósł 28,4 % wobec 27,2 % w 1968 r. a zwolnień odpowiednio 26,5 % i 25,1 %. Wynik z tego, że w 1969 r. przyjęto 835 a zwolniono 782 osoby.

W konsekwencji w 1969 r. niedobór zatrudnienia wynosił średnio 106 osób, w tym pracowników służby ruchu 65 osób. Średnio za 4 miesiące br. brakowało 108 pracowników, w części w służbie ruchu.

Dla zapewnienia sprawności komunikacji przedsiębiorstwo jest zmuszone zatrudniać pracowników w godzinach nadliczbowych stosując zatrudnienie z wolnego oraz przedłużony czas pracy.

W okresie 1966 - 1969 przepracowano następujące ilości godzin nadliczbowych:

	1966	1967	1968	1969
godz.nadl.wynikające z ruchu ciągłego	489.470	477.388	525.339	500.959
godz.nadl.szwaryjne	30.330	22.883	16.040	16.030
Razem	519.800	500.271	541.779	516.989

Ilość godzin nadliczbowych na 1 zatrudnionego przedstawia się następująco:

	1966	1967	1968	1969
godz.nadl.wynikające z ruchu ciągłego	175	163	176	165
godz.nadl.szwaryjne	11	7	5	5
Razem:	186	170	181	170

Pozytywnym zjawiskiem jest zmniejszenie się ilości godzin nadliczbowych w 1969 r. tak ogółem jak i na 1 zatrudnionego. Dla zapewnienia planowego dopływu wykwalifikowanych kadr przedsiębiorstwo prowadzi:

Od 1962 r. Zasadnicza Szkoła Przemysłowa przygotowująca nowe kadry pracowników dla naszego zaplecza w następujących specjalnościach:

- mechanik pojazdów samochodowych
- ślusarz - mechanik
- elektromonter trakcji elektrycznej

V. Warunki pracy i wypoczynku załogi

=====

Warunki pracy załogi przedsiębiorstwa są bardzo zróżnicowane. W zależności od wykonywanych czynności zawodowych można wyróżnić następujące grupy:

- pracownicy służby ruchu
- pracownicy konserwacji torów i sieci
- pracownicy stacji obsługi taboru
- pracownicy warsztatów remontowych taboru

Do mających najbardziej uciążliwe i szkodliwe dla zdrowia warunki pracy zaliczyć należy pracowników służby ruchu t.j. motorniczych, kierowców i konduktorów oraz pracowników konserwacji sieci i torów.

Potrzeby przewozowe mieszkańców powodują konieczność rozpoczęcia pracy przez służbę ruchu w godzinach wczesnonocnych i kończenia jej w godzinach nocnych.

Konieczność zachowania ciągłości ruchu przy 2 zmianach przez 19 godzin na dobę jak również warunki techniczne i zasady organizacyjne służb uniemożliwiają stosowanie dla wszystkich pracowników planowych przerw na spożycie posiłków i zaspokojenie potrzeb fizjologicznych.

Przedsiębiorstwo poczyniło w tym kierunku pewne kroki polegające na stosowaniu podmiotów pracowników przez planowo ustaloną rezerwę. Tę formę stosuje się na 3 liniach tramwajowych.

Podstawowa przeszkoda w rozszerzaniu tego udogodnienia jest brak odpowiedniej ilości pracowników tj. motorniczych i konduktorów, których brak jest dla obsadzenia wozów zgodnie z rozkładem jazdy.

Do objęcia całości sieci tramwajowej tym systemem niezbędne było by dodatkowe zatrudnienie ca. 45 konduktorów i tyleż motorniczych, a za tym i dodatkowy fundusz płac.

Niemniej dotkliwym brakiem jest mała ilość poczekalni z urządzeniami sanitarnymi i socjalnymi. Wprowadznie w ostatnich latach oddano do użytku 2 takie obiekty tj. przy Stoczni Warskiego i Stoczni Remontowej /zbudowane przy wydatnej pomocy w/w zakładów/, a 3 dalsze tj. Kockataja, Potulicka i Pomorzany znajdują się w budowie, to jednak potrzeby w

tym względzie są niewspółmiernie większe.

Głównymi przeszkodami są brak środków inwestycyjnych i wykonawców.

Warunki pracy pracowników konserwacji sieci i torów są szczególnie trudne, ze względu na wykonywanie wszystkich prac na powietrzu, w przeważającej mierze prace te są wykonywane w czasie normalnego ruchu kołowego.

Dla tej grupy pracowników przedsiębiorstwo posiada dwa wozy typu "Drzymały" z wyposażeniem socjalnym.

Spośród grupy pracowników konserwacji taboru szczególnie niekorzystne warunki pracy pod względem wyposażenia i zdrowotności posiadają pracownicy zajezdni Niemierzyn i Golęcín /zajezdnie te zostały zbudowane w latach 1907-10/.

Stąd też pilną koniecznością jest ich modernizacja zarówno pod kątem zapewnienia odpowiednich warunków pracy jak też i wyposażenia socjalnego oraz zagwarantowania obsługi nowoczesnego taboru który będziemy otrzymywali od 1971 r.

W sprawach tych przedsiębiorstwo boryka się z poważnymi trudnościami mimo iż środki finansowe są częściowo zabezpieczone to jednak przygotowanie dokumentacji technicznej i sama realizacja tych zamierzeń pozostaje nadal kwestią całkowicie niezakończoną,

Diametralnie różne warunki posiadają pracownicy warsztatów remontowo-produkcyjnych. Centralne Warsztaty mieszczą się w nowoczesnym obiekcie odpowiadającym normom fabrycznym.

Konsekwencją opisanych wyżej warunków pracy jest stosunkowo duża zachorowalność załogi 1967-58, 296 dni; 1968-60, 216 dni; 1969-61 - 501 dni.

Do chorób będących skutkiem warunków pracy zaliczamy następujące choroby:

- ostre zapalenie górnych dróg oddechowych
- grypa
- zapalenie stawów i kręgosłupa
- choroby skóry
- gruźlica

Szczegółowy wykaz wg przyczyn i ilości dni zwolnień na przestrzeni 3 ostatnich lat obrazuje tabela nr 8.

Z warunków pracy wynika nasilenie wypadkowości przy pracy.

W okresie 3 ostatnich lat zarejestrowano następujące ilości wypadków przy pracy: 1967 - 107; 1968 - 94, 1969 - 92, w tym 1 śmiertelny w 1967 r.

Jak z powyższego wynika ilość wypadków ulega zmniejszeniu, obniżył się również wskaźnik ciężkości wypadków.

W przedsiębiorstwie istnieje Zakładowa i Wydziałowa Komisja Powypadkowa w skład której wchodzi członkowie przeszkoleni na kursach specjalistycznych.

Należy zaznaczyć, że na ogólną ilość zaistniałych wypadków 45 % ma miejsce wśród pracowników służby ruchu wynikłych na skutek zderzeń i upadków w czasie nagłego hamowania pojazdów.

Na zapleczu technicznym głównym powodem powstawania wypadków jest niepełne przestrzeganie obowiązujących przepisów BHP. Niemniej na podkreślenie zasługuje fakt niepowtarzalności urazów. Ilość dni zwolnień od pracy z tytułu wypadków przedstawia się następująco:

1967 - 2.450; 1968 - 2.443; 1969 - 2.351.

Ilustracją wpływu warunków atmosferycznych na wykonywaną pracę może być I kwartał roku bieżącego w którym to zaistniało w stosunku do I kwartału 1969 r. /22/więcej wypadków o 7, z tego 6 w służbie ruchu.

Zwiększona ilość wypadków spowodowana była gołoledzią i trudnymi warunkami drogowymi.

Dla przeciwdziałania skutkom niekorzystnych warunków pracy przedsiębiorstwo wydatkuje corocznie poważne kwoty.

W planach kompleksowej poprawy warunków bhp bierze się pod uwagę wyniki okresowych przeglądów stanowisk pracy a szczególnie te które wymagają zwiększonego wysiłku fizycznego. Przez instalowanie urządzeń: przenośnych, podnośnych i modernizację istniejących dąży się do zmechanizowania czynności wykonywanych ręcznie.

Wysokość nakładów na BHP wzrosła w 1969 r. o 61 % w stosunku do 1968 r. tj. 5.161 tys. złotych.

Nabieżący rok na ten cel zaplanowano 5.329 tys. zł.

Poważny wkład w działalność przedsiębiorstwa wnosi załoga poprzez ruch socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

W ruchu tym bierze udział 75 % załogi, a mianowicie we współzawodnictwie międzybrygadowym udział bierze 93 brygady

pracowników stacji ruchu i stacji obsługi taboru.

Ogółem istnieje 55 brygad pracy socjalistycznej, z czego 24 posiada złote odznaki BPS, 198 osób zdobyło tytuły "Przodowników Socjalistycznej Pracy" w tym 29 "Zasłużonego Przodownika Socjalistycznej Pracy".

Złote odznaki BPS - 25 lecia PRL posiada 261 pracowników a srebrne 38 pracowników.

Na współzawodnictwie krajowym za 1969 r. przedsiębiorstwo uzyskało II miejsce zdobywając sztandar przechodni Ministra Gospodarki Komunalnej i Przewodniczącego Zarządu Głównego n/związku.

Istotne miejsce w rozwoju myśli technicznej zajmuje ruch wynalazczości pracowniczej.

Zo-wyniki uzyskane w ostatnich latach Klub Techniki i Racjonalizacji uzyskał wiele wyróżnień na szczeblu krajowym i wojewódzkim.

Do urzędzeń służących realizacji funkcji socjalnych przedsiębiorstwa należą:

- Żłobek tygodniowy zapewniający opiekę dla 55 dzieci matek pracujących w ruchu ciągłym. Żłobek należy do najlepszych w województwie.

Przedszkole posiada 4 oddziały w których opieka objętych jest 140 dzieci. Przedszkole posiada dobre warunki lokalowe i wyposażenie.

Tak żłobek jak i przedszkole mieszczą się w obiektach willowych, z odpowiednio zagospodarowanym otoczeniem.

Niezależnie od tego przedsiębiorstwo posiada obiekt kolonijny nad jeziorem w m.Krzyńki pow.Myślibórz.

Koloniami możemy objąć jedynie 500 dzieci, a zapotrzebowanie jest znacznie większe.

Do dyspozycji pracowników utrzymujemy odbudowany przy spółdzielni zakłogi dom wczasowy w Swinoujściu. W ciągu sezonu w wczasów może skorzystać maksymalnie 350 osób w ramach wczasów rodzinnych. Ze względu na dogodne połączenie ilość miejsc jest niewystarczająca i w najbliższych latach zachodzi pilna konieczność powiększenia ilości miejsc.

Dla potrzeb zakłogi uruchomiono również stołówkę oraz bufet z gorącymi posiłkami.

Praca kulturalna rozwija się w przedsiębiorstwie poprzez

bibliotekę, klub zakładowy i radiowęzeł.

Na podkreślenie zasługuje fakt uruchomienia w końcu 1969 r. własnej pracowni psychotechnicznej. Pracownia objęła badaniami przede wszystkim pracowników służby ruchu a mianowicie: kierowców, motorniczych i konduktorów. Działalność jej pozwala dokładniej określać przydatność danego pracownika lub kandydata na w/w stanowisko do danego zawodu, a tym samym zapobiega powstawaniu wypadków przy pracy i wypadków drogowych podnosząc bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Podobnym celom służy działalność przemysłowej służby zdrowia.

W przyzakładowej przychodni lekarskiej istnieją następujące gabinety: internistyczny, ginekologiczny, okulistyczny i stomatologiczny, laboratorium oraz gabinety zabiegowy i punkt sanitarny itp.

W 1968 r. przychodnia udzieliła 33.871 porad, zaś w 1969 r. 48.407 porad. Przy przychodni działają Rada i Komisja Zdrowia zajmujące się analiza absencji chorobowej, opracowywaniem wniosków zapobiegawczych i orzekanie o przeniesieniu poszczególnych osób do lepszej pracy.

VI. W n i o s k i

1. Maksymalne przyspieszenie zakończenia przebudowy ul. Gdńskiej i skierowanie ruchu tramwajowego do pętli dla usprawnienia komunikacji w tym rejonie.
2. Uruchomienie nowych połączeń autobusowych:
 - Zdroje - Płonie - Wielgowo
 - Klucz - Gryfino /od Doleszewa do Gryfino/
 - Tanowo - Police
 - Glinki - Police
 - Police - Jasienica
3. Pełna realizacja zaplanowanych na bieżącą i przyszłą pięcioletkę dostaw odpowiedniego do naszych warunków taboru autobusowego.
4. Dla zagwarantowania właściwych obsługa i eliminacji bardzo dużej ilości pustych przebiegów jak najszybsze rozpoczęcie budowy Stacji Obsługi Autobusów w Zdrojach. Na przewidywanych wyliczeń koszt tej inwestycji uległby amortyzacji w ciągu 5 lat po oddaniu jej do eksploatacji.

5. Wybudowanie połączenia tramwajowego z Niebuszewa
Do Stoczni poprzez ul. 1 Maja dla likwidacji przejazdów nieracjonalnych na trasie Niebuszewo - Pl. Żołnierza - Stocznia.
6. Wybudowanie pętli tramwajowej na Gocławiu dla usprawnienia komunikacji i poprawy bardzo trudnych warunków służby ruchu.
7. Nadrobienie zaległości i bieżące zabezpieczenie wykonawstwa w zakresie remontów kapitałnych torów.
8. W celu poprawienia regularności i punktualności kursowania tramwajów i autobusów przyspieszyć starania o założenie do końca br. własnej sieci telefonicznej wraz z centralą dyspozytorską jak również rozbudowę łączności radiotelefonicznej.
9. Mając na względzie poprawę bezpieczeństwa ruchu kontynuowanie modernizacji taboru tramwajowego.
10. Poprawa kultury pracy służby ruchu, kultury jazdy oraz wyglądu zewnętrznego.
11. Wybudowanie do 1975 r. - 12 poczekalni z urządzeniami socjalnymi i sanitarnymi.
12. Objąć ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej motorniczych tramwajowych na równi z kierowcami.
Jak dotychczas PZU nie wyraża zgody tłumacząc się brakiem przepisów w tym względzie.
13. Z uwagi na trudną i specyficzną pracę kierowców i motorniczych należałoby tym grupom zawodowym zmniejszyć granicę wieku emerytalnego dla kobiet do 55 lat a dla mężczyzn do 60 lat.
14. Dość często zdarza się, że kierowca lub motorniczy traci zdolność do wykonywania swego zawodu na skutek utraty zdolności fizycznych lub psychicznych. Pracownik taki skierowany do innej pracy otrzymuje często od 30 do 50% poprzednich zarobków. W podobnych przypadkach ZUS winien przyznawać rentę wyrównawczą jak to ma miejsce w PKP.
15. Dla lepszego wykorzystania zdolności produkcyjnej stołówki oraz umożliwienia nabywania posiłków znacznie większej ilości pracowników zachodzi konieczność obniżenia ceny posiłku. Wiąże się to z przyznaniem

dotatkowej dotacji na działalność pozaooperacyjną dla w/w placówki.

16. Zapewnienie pracownikom zatrudnionym w trudnych warunkach atmosferycznych posiłków regeneracyjnych w okresie zimowym. Działalność ta mogłaby być oparta o istniejącą stołówkę.

Realizacja tego zamierzenia wiąże się z dodatkowymi kosztami w zakresie pokrywania częściowej lub całkowitej odpłatności.

Źródła finansowania tej działalności nie zostały dotychczas sprecyzowane.

17. Wobec wzrastającej liczby zatrudnionych i konieczności poprawy stanu zdrowotnego załogi zachodzi potrzeba adaptacji istniejących pomieszczeń Przychodni Lekarskiej celem rozszerzenia zakresu usług jak również dodatkowego wyposażenia w sprzęt.

18. Dla zapewnienia załodze odpowiednich warunków wypoczynku należy rozbudować ośrodek czasów rodzinnych w Swinoujściu do 300 miejsc w jednym turnusie.

19. Należy przystąpić do utworzenia ośrodka wypoczynku po pracy w pobliżu Szczecina. Problem ten jest szczególnie uzasadniony w specyfice naszego przedsiębiorstwa gdzie codziennie część załogi pracującej w ruchu ciągłym ma dzień wolny od pracy i mogłaby korzystać z w/w ośrodka.

Linie tramwajowe
długość, tabor, częstotliwość

Linia	Długość [km]	Trasa linii	Ilość taboru		Częstotliwość	
			w szczy cie	po szczy cie	w szczy cie	po szczy cie
1	9,8	Głębokie-Stocznia im. A. Warskiego	12+12	7+7	6	10-11
2	3,7	Dw. Niebuszewo-ul. Wielka	10+10	4	3-4	10
3	8,8	Las Arkoński-Pomorzany	13+13	10+10	5-6	7
4	9,1	Pomorzany-ul. Frysztacka	14+15	12+13	5-6	7
5	9,9	Krzekowo-ul. Ludowa	16+16	8+8	5	9-10
6	8,1	Gocków-ul. Wielka	13+13	9+9	5	8
7	5,9	Krzekowo-ul. Wielka	10+10	6+6	5	9-10
8	5,1	Gumieńce-ul. Wielka	10+10	6+6	3-4	7-8
9	8,7	Głębokie-ul. Potulicka /petla/	11+11	6+6	6	10-11
10	7,4	ul. Ludowa-ul. Wawrzyniaka	7+7	5+5	8-9	12
D	x		6+5	-	x	x
N	x			10	x	x

Linie mikrobusowa
długość, tabor, częstotliwość

Linia	Długość [km]	Trasa linii	Ilość taboru		Częstotliwość	
			w szczy cie	po szczy cie	w szczy cie	po szczy cie
MB	3,4	Wielka - Okrętowa	3	1	10	30

Linie autobusowe
długość, tabor, częstotliwość

Lp. linii	Długość linii	Trasa linii	Ilość taboru			Częstotliwość	
			w szczy- cie		po szczy- cie	w szczy- cie	po szczy- cie
			S	P	S		
51	5,4	ul. Kołkatoja-Osowo	2	-	1	15	40
52	12,7	Gocław-Police Osiedle	5	-	5	14	14
53	8,6	Głębokie-Tanowo	2	-	1	20	45
54	13,0	ul. Wielka-Kijewo	6	-	3	11-12	25
55	14,7	ul. Tkacka-Żydowce	7	-	5	11	16
56	11,8	ul. Tkacka-Dabie Osiedle	9	6	5	7	13
57	6,7	ul. Kołkatoja-Warszewo	6	-	3	7	16
58	10,6	Stocznia-ul. Kościelna	6	-	3	9	16
59	3,3	Krzekowo-Bezrzecze	1	-	1	30	40
60	12,2	Stocznia-Mieszka I	7	-	4	10	17
61	19,7	Pl. Kościuszki-Klucz	5	5	3	17	28
62	19,6	ul. Wielka-Wielgowo	5	-	3	20	32
63	9,7	ul. Kołkatoja-Glinki	4	-	2	13	25-30
64	17,2	Dabie Os.-Doleszewo	3	-	3	30	30
65	6,7	Zaj. Golecin-Frzesocin	1	-	-	50	-
66	9,6	Br. Port.-ul. Jaśminowa	4	4	-	13	-
67	7,3	ul. W. Stwosze-Stocznia	6	-	3	8-9	17
68	9,2	Dw. Główny-Gocław	4	-	-	14	-
		Linie prac. zamknięte	21	-	-	-	-
		Noce	-	-	4	-	-

Tabela Nr 3

Ważniejsze wskaźniki eksploatacyjne

Wyszczególnienie	Wyk. 1968	1 9 6 9 r.		Plan 1970
		Plan	Wykon.	
1	2	3	4	5
Trakcja tramwajowa				
Tabor w inwentarzu	281	292	293	292
Współcz.got.techn.	91,5	89,4	91,5	89,0
Tabor w ruchu szczyt ranny	238	248	255	249
Współcz.wykorzystania	84,7	85,0	87,0	85,3
Wozo-km w tys.km	17.405	17.250	17.672	17.400
Wozo-godz.w tys.	1.215,5	1.206,3	1.231,7	1.208,3
Szybkość ekspl.km/godz.	14,3	14,3	14,3	14,4
Trakcja autobusowa				
Tabor w inwentarzu	168	174	170	178
Współcz.got.techn.	78,0	77,6	78,8	75,3
Tabor w ruchu szczyt ranny	124	131	128	130
Współcz.wykorzystania	73,8	75,3	75,3	73,0
Wozo-km w tys.	11.330	11.700	11.550	11.525,0
Wozo-godz.w tys.	518,3	542,4	524,6	527,6
Szybkość ekspl.km/godz.	21,9	21,6	22,0	21,5
Trakcja bieżniowa				
Tabor w inwentarzu	63	58	57	64
Współcz.got.techn.	84,1	81,0	82,5	82,8
Tabor w ruchu	52	47	47	53
Współcz.wykorzystania	82,5	81,0	82,5	82,8
Wozo-km w tys.km	1.763	1.600	1.950	1.920
Trakcja mikrobusowa				
Tabor w inwentarzu	2	3	3	4
Współcz.got.techn.	100,0	83,0	66,7	75,0
Tabor w ruchu	2	2	2	3
Współcz.wykorzystania	100,0	66,7	66,7	75
Wozo-km tys.km	108	120	130	150

Struktura przewozów w latach 1966-1969
w trakcji tramwajowej

w tys.osób

Wyszczególnienie	Lata			%
	1966	1968	1969	$\frac{1969}{1966}$
1	2	3	4	5
1. Liczba przewiezionych pasażerów A + B	135.487	106.846	109.605	80,9
z tego za biletami ^A normalnymi	61.771	51.684	53.107	86,0
z tego 1. jednorazowymi	60.938	51.279	52.710	86,5
2. miesięcznymi z nieogr. ilością przejez.	833	405	397	47,7
B. ulgowymi	73.716	55.162	56.498	76,6
z tego 1. jednorazowymi	21.402	17.300	19.073	89,1
2. miesięcznymi	52.314	37.862	37.425	71,5
z pozycji 2 przypada na bilety				
- a. z nieograniczoną ilością przejazdów	4.496	12.214	14.339	31,9,0
- b. z ograniczoną ilością przejazdów	47.818	25.648	23.086	48,3
z tego:				
na 1 linie	7.263	13.309	13.317	183,4
na 2 linie	20.768	5.417	4.504	21,7
mieszane	19.787	6.922	5.265	26,6
% udziału w przewozach ogółem pasażerów za biletami				
1. normalnymi /A do 1/	45,0	48,4	48,5	
2. ulgowymi /B do 1/	54,4	51,6	51,5	
3. struktura przejazdów ulgowych- % korzystających z biletów jednorazowych	15,8	16,2	17,4	
z biletów jednorazowych mies. z nieogr. ilością przejez.	3,3	11,4	13,1	
z bil. 1 liniowych	5,4	12,4	12,1	
" 2 liniowych	15,3	5,1	4,1	
" mieszanych	14,6	6,5	4,3	

Tabela Nr 5

Struktura sprzedaży trakcji tramwajowej
w latach 1966 - 1969

w tys.zł.

źródło wpływów	l a t a			%
	1966	1968	1969	1969 1966
1	2	3	4	5
1. Sprzedaż ogółem A+B+C	40.710	77.628	80.117	196,8
z tego za prz wozy:				
A. normalne	30.613	51.7973	53.265	174,0
z tego: 1. za bil.jednoraz	30.247	51.379	52.855	174,7
2. za bil.miesięczne z nieogr.ilością przejazdów	366	418	410	112,0
B. ulgowe	9.107	24.954	25.836	283,7
z tego: 1 za bil.jednoraz.	3.937	8.649	9.536	242,2
2 za bil.miesięczne	5.170	16.305	16.300	315,3
Z poz.2 przychody na bilety=				
a.z nieogr.ilością przejazdów	845	5.123	6.099	721,8
b.z ogr.ilością przejazdów	4.325	11.182	10.201	235,9
z tego:				
za 1 linie	1.230	6.397	6.401	520,4
2 linie	1.758	2.084	1.732	98,5
mieszane	1.337	2.701	2.068	154,7
C. różne wpływy	990	877	1.016	102,6
Z % udziału w przewozach ogółem pasażerów za biletami				
1. normalnymi /A do 1/	75,2	66,7	66,5	
2. ulgowymi /B do 1/	22,4	32,2	32,2	
3. Struktura przejazdów ulgowych - % korzystających				
z biletów jednorazowych	9,7	11,1	11,9	
- mies.z nieogr.il.przej.	2,1	6,6	7,6	
bil.1 liniowych	3,0	8,3	8,0	
" 2 liniowych	4,3	2,7	2,1	
" mieszanych	3,3	3,5	2,6	

Tabela Nr 6

Struktura przewozów w latach 1966 - 1969
w trakcji autobusowej

w tys. osób

Wyszczególnienie	L a t a			% 1969 1966
	1966	1968	1969	
1	2	3	4	5
1. Liczba przewiezionych pasażerów /A+B+C	37.552	34.061	39.189	104,4
z tego za biletami				
A. normalnymi	12.837	12.665	13.383	104,3
z tego:				
1. jednorazowymi	12.797	12.630	13.349	104,3
2. mies.z nieogranicz. ilością przejazdów	40	35	34	85,0
B. ulgowymi	24.715	20.192	22.123	89,5
z tego: 1. jednorazowymi	4.123	1.170	981	23,8
2. miesięcznymi	20.592	19.022	21.142	102,7
Z poz.2 przypada na bilety:				
a. z nieogr. ilością przejazdów	x	6.220	8.471	x
b. z ograniczoną ilością przejazdów	20.592	12.802	12.668	61,5
z tego 1 liniowe	3.792	7.049	7.204	190,0
2 liniowe	4.289	914	1.102	25,7
mieszane	12.511	4.839	4.362	34,9
C. Przewozn. linie zamknięte	x	1.204	3.683	x
% udziału w przewozach ogółem pasażerów za biletami				
1. normalnymi /A do 1/	34,2	37,2	34,1	
2. ulgowymi /B do 1/	65,8	59,3	56,5	
3. struktura przejazdów ulg. % korzystających z biletów jednorazowych	11,0	3,4	2,5	
z bil. mies.z nieogr.il. przejazdów	x	18,3	21,6	
z bil. 1 liniowych	10,1	20,7	18,4	
z bil. 2 liniowych	11,4	2,7	2,8	
z bil. mieszanych	33,3	14,2	11,2	

Struktura sprzedaży trakcji autobusowej
w latach 1966 - 1969

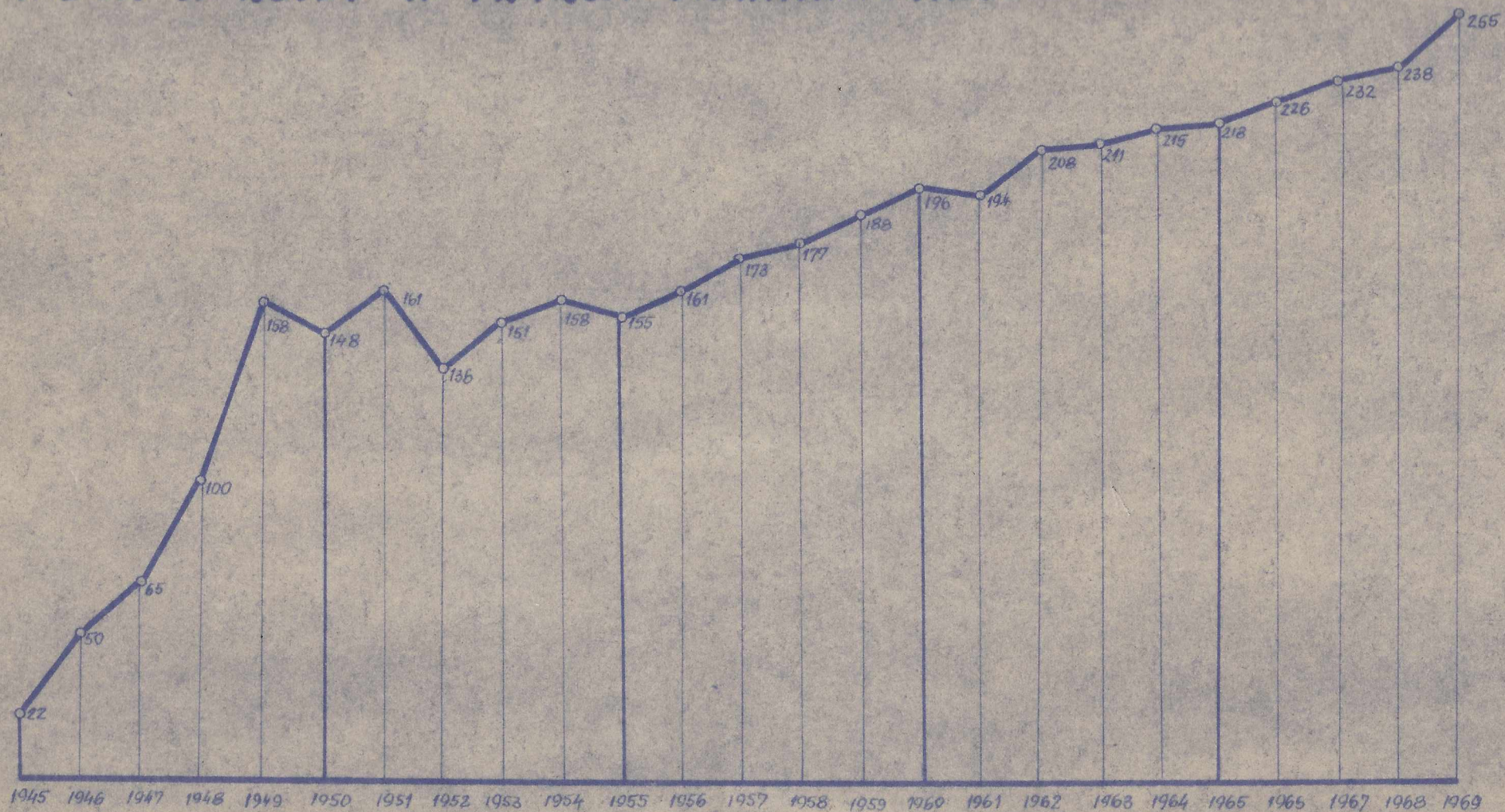
w tys.zł.

Źródła wpływów	L a t a			%
	1966	1968	1969	$\frac{1969}{1966}$
1	2	3	4	5
1. Sprzedaż ogółem A+B+C	24.152	49.441	54.995	227,7
z tego za przewozy				
A. normalne	17.098	31.962	33.612	196,6
z tego:				
1. za bil. jednorazowe	17.074	31.902	33.562	196,6
2. za bilety mies.z nieogranicz.ilością przejazdów	24	54	50	208,3
B. ulgowe	3.834	11.190	11.928	311,1
z tego:				
1. za bilety jednoraz.	1.976	1.730	1.352	68,4
2. za bilety mies.	1.858	9.460	10.576	569,2
Z poz.2 przypada na bilety:				
a/ z nieograniczoną ilością przejazdów	x	2.804	3.993	x
b/ z ograniczoną ilością przejazdów	1.858	6.656	6.583	354,3
z tego:				
na 1 linie	642	4.065	4.157	647,5
2 linie	363	440	530	146,0
mieszane	853	2.151	1.896	222,3
C. pozostałe wpływy	3.220	6.289	9.455	293,6
w tym:				
1. proc.linie zamknięte	3.195	4.216	7.427	232,5
2. wynajem wycieczk.		2.060	1.899	x
2 % udziału w przewozach ogółem pasażerów za biletami				
1. normalnymi /A do 1/	70,8	64,7	61,1	
2. ulgowymi /B do 1/	15,9	22,6	21,7	
3. Struktura przejez.ulg. % korzystających z bil.jednorazowych	8,2	3,5	2,5	
" mies.z nieogr.il.przej.	x	5,7	7,3	
" 1 liniowych	2,7	8,2	7,5	
" w liniowych	1,5	0,9	1,0	
" mieszanych	3,5	4,3	3,4	

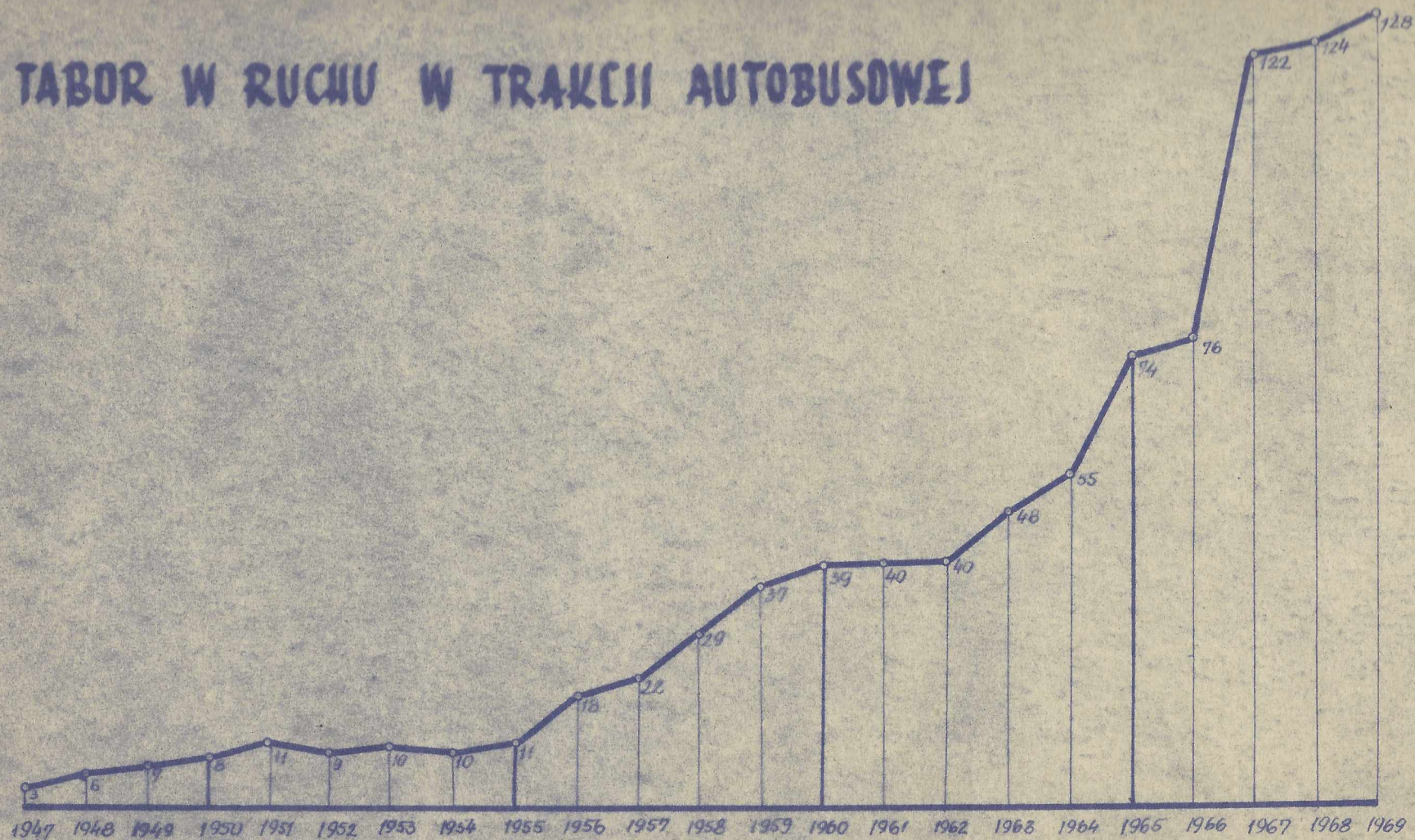
Ilość dni zwolnień i najczęściej występujące choroby wśród załogi M.P.K.

L. p.	Przyczyny zwolnień-nazwa choroby	Ilość dni zwolnień		
		1967	1968	1969
I	Ogółem ilość dni niezdolności do pracy w tym:	58.296	60.216	61.501
1	Opieka nad chorym	6.446	6.386	6.421
2	Porody-okres przed i po porodzie oraz choroby ciąży	7.730	7.352	8.086
3	Wypadki i urazy nieokreślone jako zawodowe	6.187	7.230	9.676
4	Ostre zapalenie górnych dróg oddechowych /bez anginy/	4.013	5.959	5.884
5	Gruźlica	3.380	3.270	1.718
6	Zapalenie stawów i kręgosłupa, gościec	3.108	3.399	3.084
7	Choroby wątroby, dróg żółciowych oraz inne układu traw.	2.889	2.681	2.244
8	Choroby nerwow.	2.499	3.080	2.093
9	Choroby wrzodowe żołądka, dwunastnicy i jelit	1.988	1.632	1.323
10	Choroby tętnic, żył i układu krążenia	1.754	1.672	744
11	Choroby skóry	1.740	1.927	2.313
12	Choroby kobiece	1.693	1.853	1.973
13	Grypa	1.639	340	4.930
14	Wypadki i urazy zawodowe	2.030	2.443	1.478
II	Ogólna liczba osób objętych opieką przychod.	3.162	3.241	3.685
1	z tego:			
	a/ mężczyźni	1.925	2.011	2.331
	b/ kobiety	1.237	1.230	1.354
2	Ilość dni niezdolności do pracy na 1-go objętego opieką przychodni /poz. I:II/	18,4	18,6	16,7
3	Ilość dni niezdolności do pracy 1-ej kobiety z powodu porodów i chorób kobiecych poz. 7 : III/	16,2	6,0	6,0
	b/z powodu opieki nad chorymi /poz. 1 : ii B/	5,2	5,2	4,7

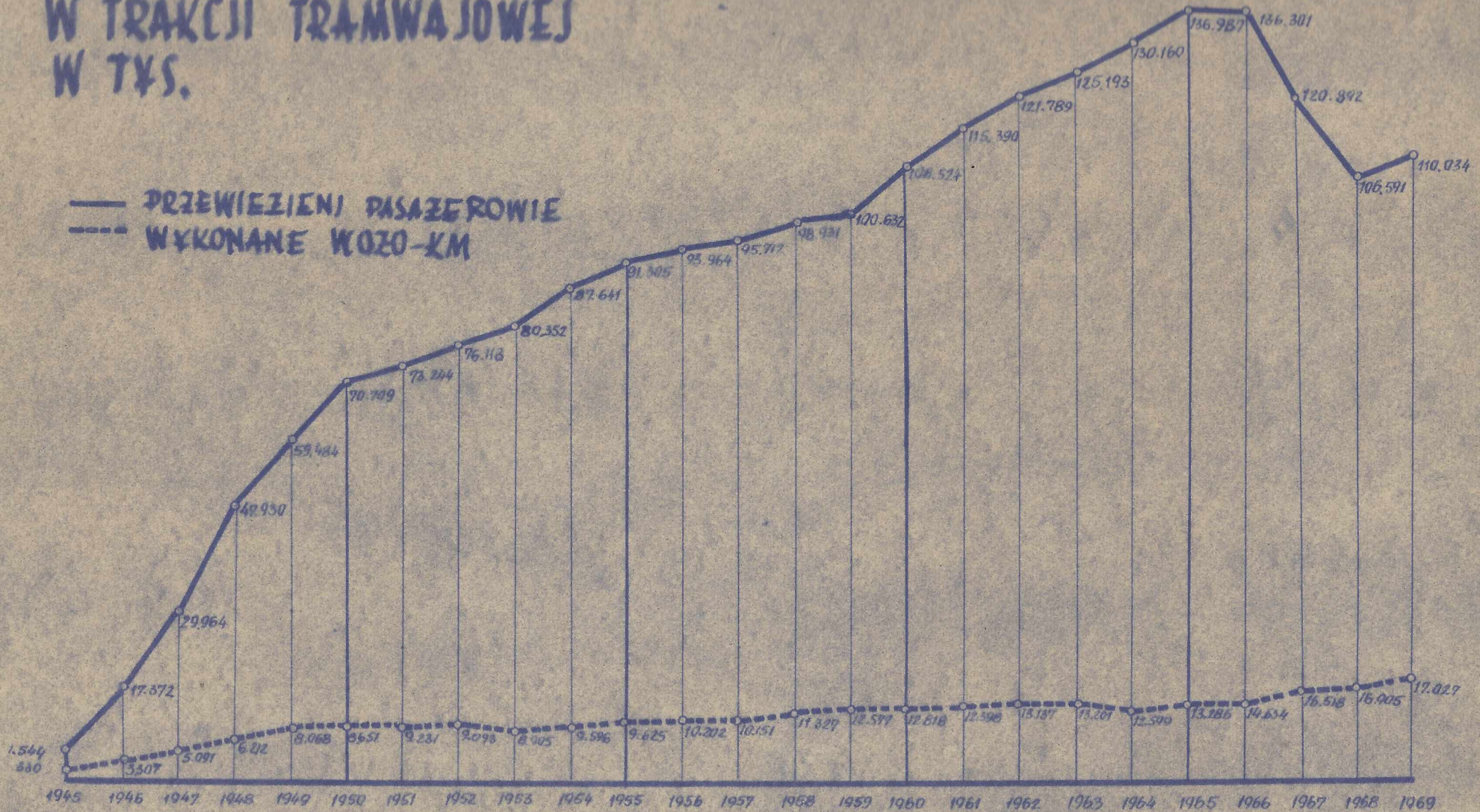
TABOR W RUCHU W TRAKCJI TRAMWAJOWEJ



TABOR W RUCHU W TRAKCJI AUTOBUSOWEJ

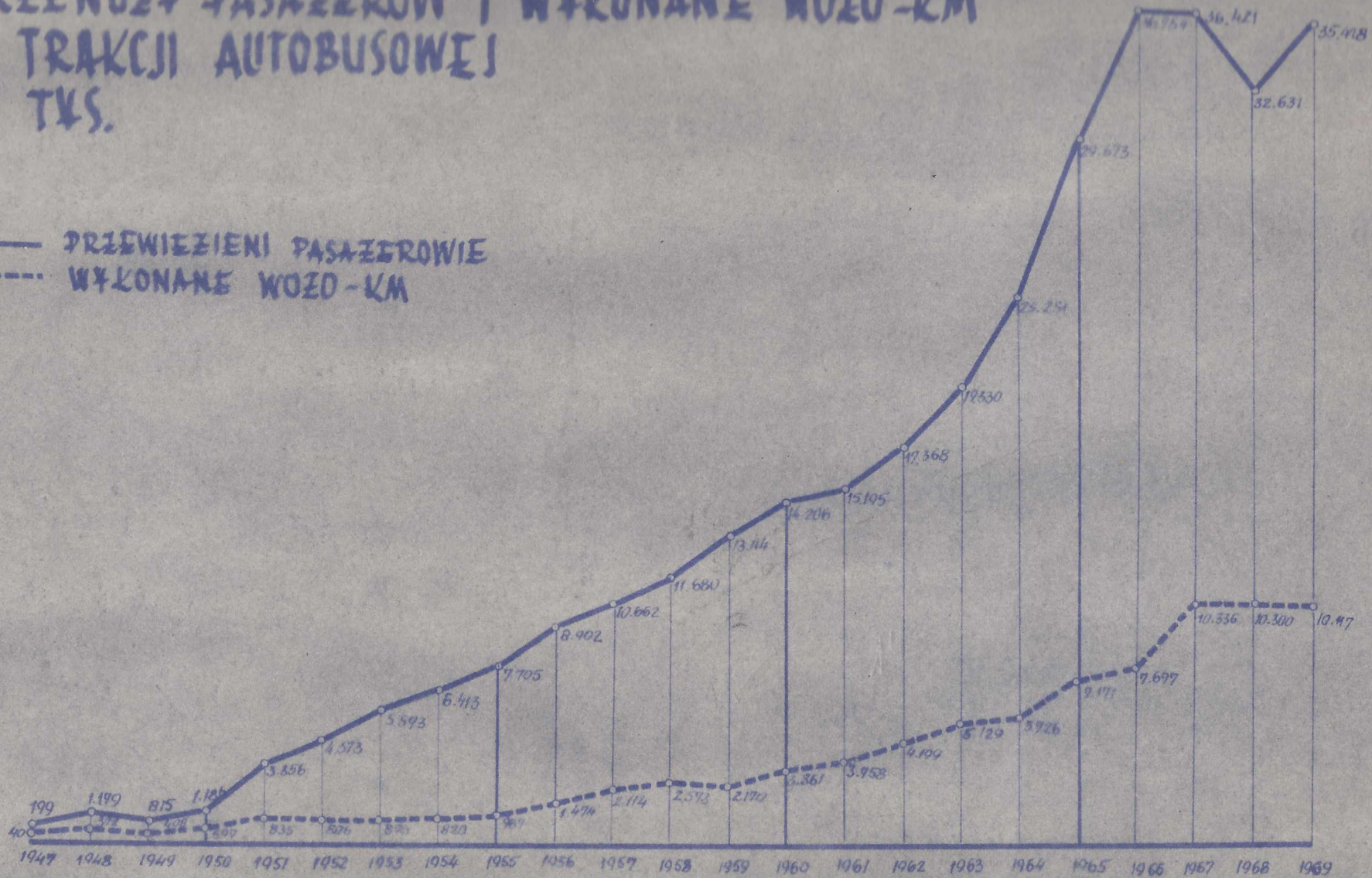


PRZEWOZY PASAZERÓW I WYKONANIE WOZO-KM W TRAKCJI TRAMWAJOWEJ W TYS.

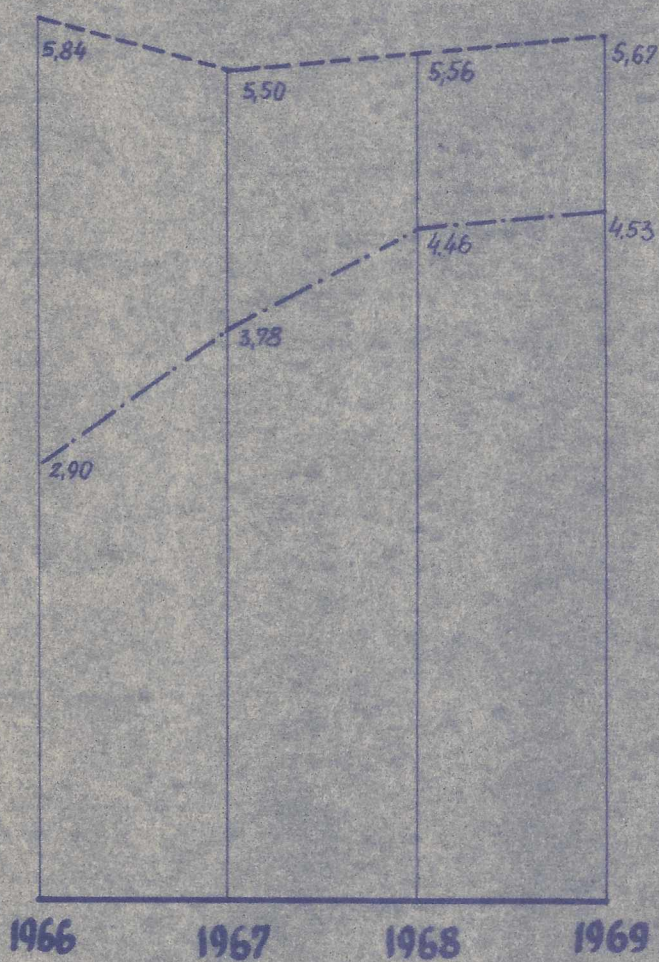


PRZEWOZY PASAŻERÓW I WYKONANE WOZO-KM W TRAKCJI AUTOBUSOWEJ W TYS.

— PRZEWIEZIENI PASAŻEROWIE
- - - WYKONANE WOZO-KM

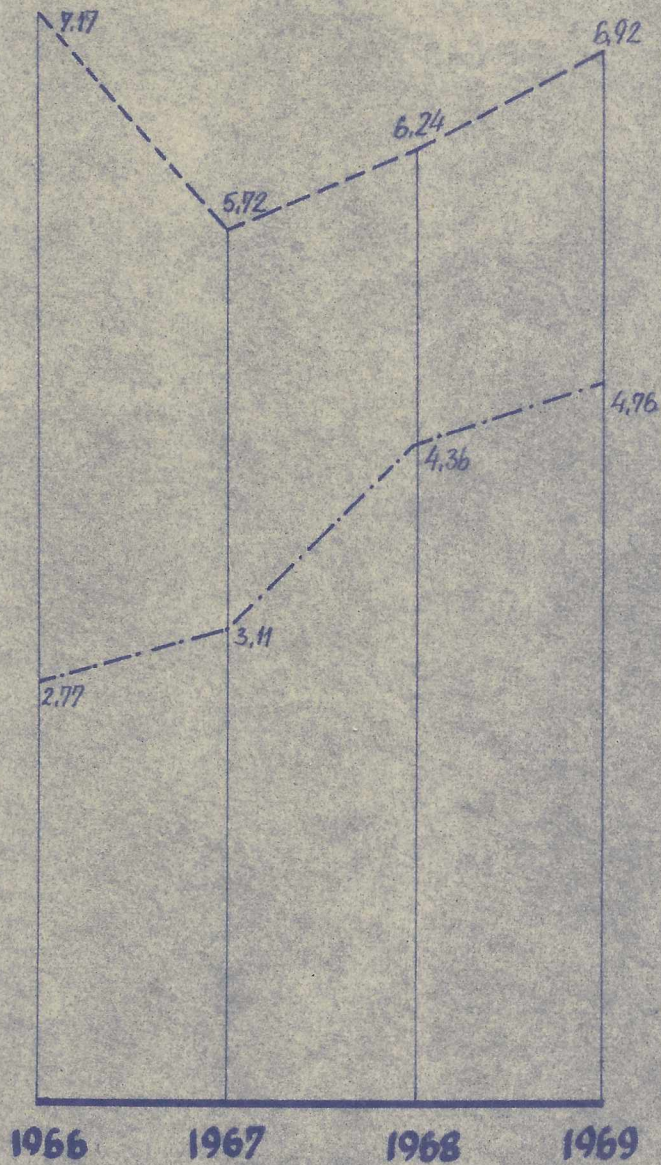


WSKAŹNIKI JEDNOSTKOWE W TRAKCJI TRAMWAJOWEJ



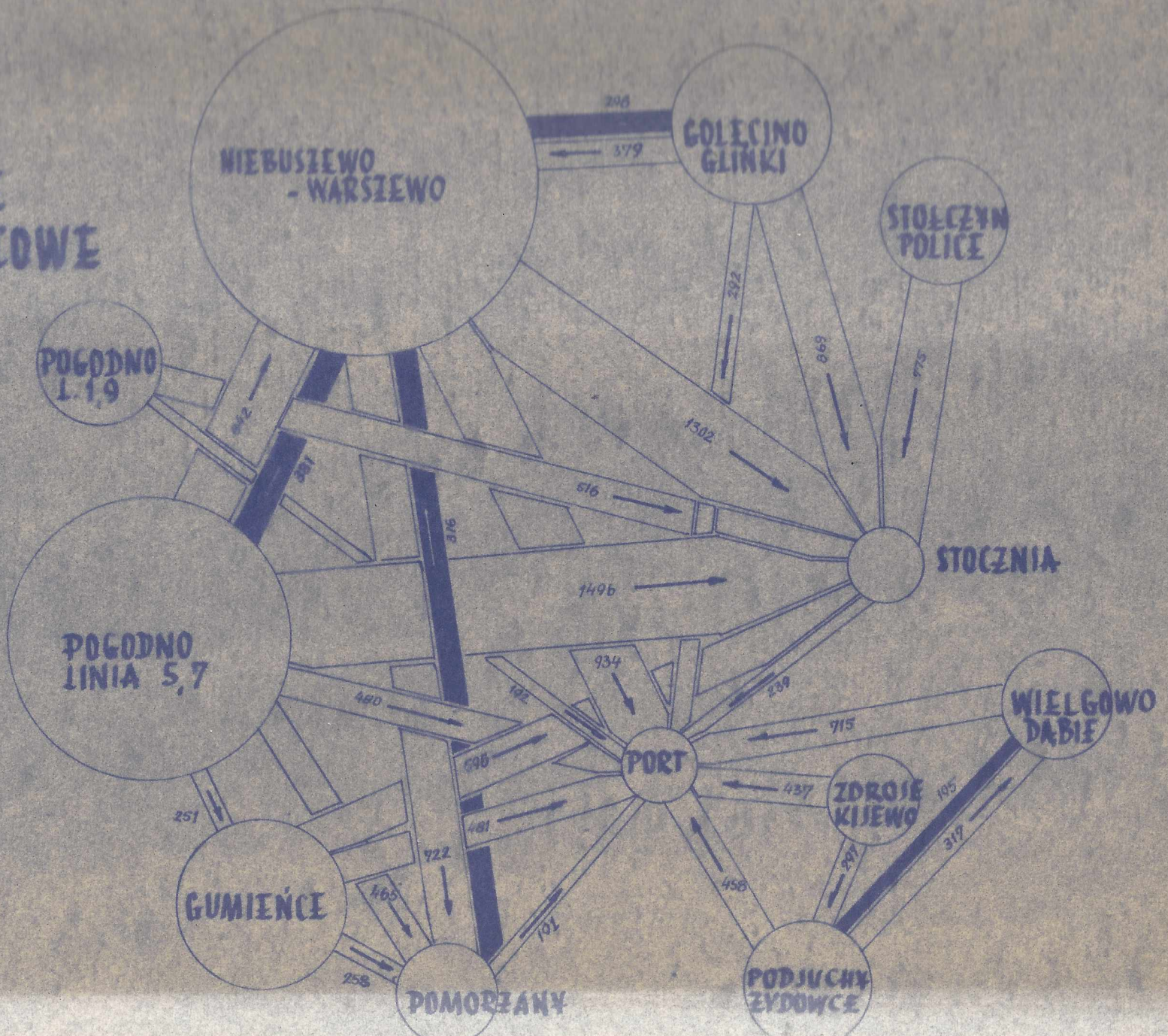
--- KOSZT 1 WOZO-KM W ZŁ.
-.- WPŁYW NA 1 WOZO-KM W ZŁ.

WSKAŹNIKI JEDNOSTKOWE W TRAKCJI AUTOBUSOWEJ



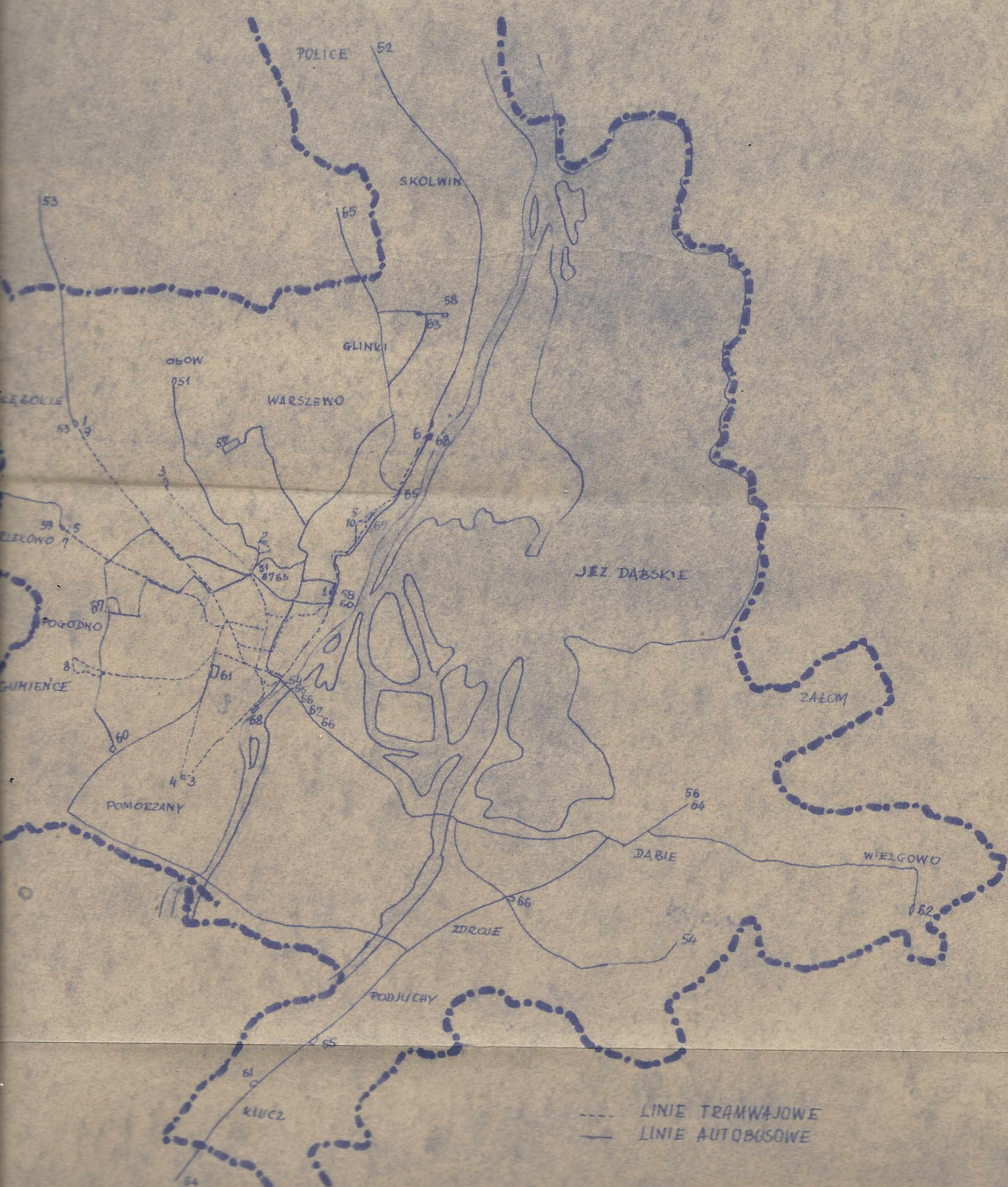
----- KOSZT 1 WOZO-KM W ZŁ.
- · - · - WPŁYW NA 1 WOZO-KM W ZŁ.

**GŁÓWNE RELACJE
MIĘDZYDZIELNICOWE
W/C KART
MIESIĘCZNYCH**



SZKIC DRZĄDO RUMONIKALFJNEGO

W 1970 R.



KIC UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO 1985 R.

