

A N A L I Z A

PLANOWANIA

I ORGANIZACJI PRZEWOZÓW ZKM

ZA 1996 ROK

I. ORGANIZACJA RUCHU

Na dzień 31.12.1996 r. układ komunikacyjny Szczecina stanowiło 11 linii tramwajowych łącznej długości 90,00 km oraz linie autobusowe ; 6 pośpiesznych (w tym jedna międzymiastowa) i 35 zwykłych (w tym 4 międzymiastowe i 2 lokalne na terenie miasta Police), których łączna długość wynosi 484,2 km .

TRAKCJA TRAMWAJOWA

W związku z oddaniem do eksploatacji torowiska w Alei Wojska Polskiego 02.01.1996 r przywrócono kursowanie linii tramwajowej nr 1 z Głębokiego przez ul. Wojska Polskiego, pl. Sprzymierzonych, Piłsudskiego, pl. Rodła, Matejki, pl. Hołdu Pruskiego, pl. Żołnierza, Niepodległości, Bramę Portową, 3 Maja i Narutowicza do Potulickiej, o długości 9,40 km . W godzinach po szczycie przewozowym trasa została skrócona z Potulickiej do Zajezdni Pogodno . Obsługę linii przejęła zajezdnia Pogodno pojedynczymi pociągami typu 105N. Częstotliwość kursowania na linii nr 1 wynosi; w szczycie co 12 min, po szczycie co 24 min.

Oddanie torowiska w Alei Wojska Polskiego pozwoliło na wykorzystanie tej trasy do wyjazdów i zjazdów pociągów tramwajowych do i z zajezdni Pogodno. W ten sposób skorygowano trasy dojazdów i zjazdów z linii nr 2, 7 i 12.

Z uwagi na bardzo duże obciążenie w godzinach rannych linii nr 6 wprowadzono dodatkowy kurs o godz. 5.12 z Pomorzań w dni powszednie i soboty robocze z jednoczesnym przesunięciem zmiany służby 6/9.

Na wniosek motorniczych z Zajezdni Pogodno dokonano korekty zjazdów z Gumieniec wydłużając je rano o 5 min, a wieczorem o 2 min .

W związku z wprowadzeniem linii nr 1 na trasę z Głębokiego do Potulickiej na linii nr 9 zmniejszona została ilość taboru z 12 do 6 pociągów jak i częstotliwość kursowania z 6 do 12 min przez cały dzień .

W okresie letnim od 01.07.1996 r. do 02.09.1996 r. obowiązywały letnie rozkłady jazdy na liniach 7, 11 na których wprowadzono zmniejszone do 12 min częstotliwości kursowania w okresach szczytów przewozowych oraz obsługującego je taboru do takiej ilości , jak w okresach międzyszczytowych . Jednocześnie skorygowano rozkład jazdy linii nr 8 z potrzebą zsynchronizowania jej z linią nr 7.

Na okres wakacji dostosowano linię nr 1 do wzmożonego ruchu pasażerskiego o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym (dojazd do kąpielisk). Zwiększona została częstotliwość kursowania do 12 min w ciągu całego dnia i 18 min w godzinach wieczornych oraz wydłużona trasa kursowania z Potulickiej do Głębokiego w ciągu całego dnia. Zwiększono również oferowaną zdolność przewozową na tej linii, kierując do ruchu w dni powszednie tabor przegubowy typu 102N z Zajezdni Niemierzyn , natomiast w dni świąteczne podwójne pociągi 105N z Zajezdni Pogodno.

Rozkład jazdy linii nr 9 zsynchronizowano z rozkładem linii nr 1 zapewniając rytmiczność dojazdów z Głębokiego.

W okresie wakacyjnym zawieszona została linia nr 4 .

Od 01.07.1996 r. nastąpiła także korekta rozkładu linii nr 12. Korekta ta polegała na przyśpieszeniu odjazdu jednym kursem z Niebuszewa i zjazdu z Pomorzań do TW II , aby umożliwić motorniczemu 12/3 wykonanie podmian na linii nr 3.

Z dniem 02.09.1996 r. przywrócono zimową organizację ruchu wracając do jesienno-zimowych rozkładów jazdy na liniach nr 1, 4, 7, 8, 9, 11.

Z uwagi na remont torowiska w ulicy Dworcowej i nowej nastąpiła zmiana trasy linii nr 2 i 3. Od 09.10.1996 r. linia 2 wprowadzona została na trasę Dworzec Niebuszewo - Potulicka z jednoczesnym zwiększeniem ilości obsługującego ją taboru o jeden pociąg . Remont spowodował też zmianę trasy linii nr 3. Została ona skierowana z Zajezdni Niemierzyn do Pomorzań przez ulicę Wyszyńskiego .

Z uwagi na duży zakres prac torowo - sieciowych od 01.07.1996 r. do 30.09.1996 r. nocna komunikacja tramwajowa zastąpiona została komunikacją autobusową. Zastępstwo autobusami linii 4N, 5N i 5N powierzono MZK. Pozostałe tramwajowe linie nocne zastępowały autobusy PPKS. Z dniem 01.10.1996 r. przywrócono kursowanie tramwajów nocnych , zgodnie z rozkładami jazdy i ekspedycją taboru obowiązującą zajezdni przed okresem wakacyjnym . Od 02.12.1996 r. obsługę nocnych linii tramwajowych zlecono ponownie PPKS z rozszerzeniem na pozostałe nocne linie tramwajowe, w związku z brakiem możliwości wykonawczych ze strony MZK (trudności w zapewnieniu ekspedycji taboru zgodnie z rozkładem jazdy).

TRAKCJA AUTOBUSOWA

W roku 1996 konieczne było wprowadzenie wielu zmian w kursowaniu autobusów na istniejącej sieci . Były one wynikiem prowadzonych w wielu miejscach na terenie miasta prac remontowych oraz realizacji wniosków użytkowników komunikacji miejskiej . W celu poprawienia warunków przewozów na linii 61 od 22.01.1996 r. wydłużono czas trwania szczytu popołudniowego przez wprowadzenie dodatkowych 4 kursów z Dworca Głównego i 2 kursów z Podjuch. Poprawka tego rozkładu polegała także na wprowadzeniu wcześniejszych wyjazdów na szczyt popołudniowy do Dworca Głównego, celem zapewnienia punktualności realizacji pierwszych kursów .

Podobnie jak w latach poprzednich dokonano zmian w rozkładach jazdy linii nr 52(Tkacka - Wyspa Pucka) oraz linii 74 (Bezrzecze - Łukasińskiego). Zmiany te podyktowane były dostosowaniem warunków przewozowych do wzmożonego ruchu pasażerskiego do ogrodów działkowych w sezonie działkowym .

Od 01.04.1996 r. na linię 52 skierowany został dodatkowy autobus co zwiększyło częstotliwość kursowania z 40 do 20 minut .

Trasę linii nr 74 wydłużono spod Zakładów Piekarniczych do ogrodów działkowych na końcu ulicy Łukasińskiego z jednoczesnym zmniejszeniem częstotliwości z 20 do 23 minut w szczycie przewozowym i z 40 do 45 po szczycie .

Rozkłady działkowe obowiązywały od 01.04.1996r do 31.10.1996 r.

Na wniosek Stoczni Szczecińskiej S.A. 01.04.1996 r. dokonano poprawki rozkładu jazdy linii nr 60 . Polegała ona na wprowadzeniu dodatkowego kursu z Cukrowej w godzinach rannych .

Od dnia 26. 06.1996 r. została zawieszona linia 109 oraz dodatkowy kurs wykonywany przez rezerwę na linii nr 77. Kursowanie linii 109 i dodatkowego kursu na linii 77 zawieszono zostaje każdego roku na czas ferii zimowych i wakacji .

Na okres wakacji od 01.07.1996 r. na liniach o zmniejszonym zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie wprowadzono następujące zmiany;

- zawieszono kursowanie linii szczytowych pośpiesznych D i E wspomagających linie pośpieszne A i B ,
- wprowadzono ograniczenia na linii autobusowej nr 67 zmniejszając ilość taboru z 10 do 7 autobusów i częstotliwość kursowania z 7 do 10 minut w szczycie ,

- rozkład jazdy linii 69 skorygowano poprzez zdjęcie 1 autobusu szczytowego i zmniejszenie częstotliwości kursowania z 8 minut do 12 przez cały dzień ,
- Zawieszono kursowanie linii nr 68 (Plac Rodła - Kormoranów).

W związku z remontem Mostu Portowego i zamknięciem ruchu kołowego w kierunku centrum opracowano na ten czas specjalną organizację ruchu autobusów . Nastąpiła zmiana trasy autobusów pośpiesznych A , B i C .

Autobusy te kursowały przez Trasę Zamkową i Plac Żołnierza Polskiego. Konieczne było uruchomienie dodatkowego przystanku oraz skorygowanie odległości międzyprzystankowych .

Awaryjna trasa obowiązywała od 17.07.1996 r. do 16.08.1996 r.

Prace na Moście Portowym spowodowały konieczność zmiany trasy na linii nr 52. Zastała ona skrócona z Wyspy Puckiej do Portu Centralnego . Zmiana ta wymusiła zdjęcie 1 autobusu i zmianę częstotliwości kursowania z 20 do 25 min.

Na linii nr 61 prace na moście Portowym zakłóciły normalne dojazdy autobusów z NBA II do Dworca Głównego. Dojazdy odbywały się Trasą Zamkową i Nabrzeżem Wieleckim .

Tą samą trasą skierowano autobusy zastępujące tramwaje oraz nocne linie autobusowe nr 201N i 204N .

Od 18.07.1996 r. rozpoczęto budowę kładki z peronów dworca PKP na ulicy K. Kolumba. Spowodowało to przesunięcie przystanku krańcowego na liniach nr 61 i 75 oraz linii nocnych 201N i 204N z pętli przy ul. Kolumba przed budynek dworca PKP.

Następne zmiany w rozkładach jazdy na liniach nr 53 , 60 , 75 i 75N spowodował remont ulicy Reduty Orzona i ulicy Łukasieńskiego. Od 22.07.1996 r. autobusy tych linii kursowały wykonując objazd ulicą Grota Roweckiego , a przy zamknięciu ulicy Łukasieńskiego dodatkowo autobusy te wykonywały objazd od ulicy Wernyhory ulicą Żołnierską, Somosierry i Grota Roweckiego . Objazdy te odbywały się w ramach obowiązujących rozkładów jazdy jednak ze zmienionymi wskaźnikami uwzględniającymi wydłużenie tras. Taki stan utrzymywał się do 28.08.1996 r.

Zamknięcie ulicy Siedleckiej od 16.08.1996 r. do 30.08.1996 r. wymusiło zmianę trasy poprzez skierowanie objazdem z ul. Wróblewskiego autobusów linii nr 103 i 102 oraz autobusów nocnych 202N i 204N . Objazd odbywał się w ramach obowiązujących rozkładów jazdy ze skorygowanymi odpowiednio wskaźnikami .

Roboty wodociągowe w ulicy Piotra Skargi spowodowały zmianę trasy linii nr 67. Autobusy tej linii kursowały od 08.08.1996 r. do 24.08.1996 r. objazdem przez ulicę Słowackiego i Zaleskiego .

Na wniosek Urzędu Gminny w Policach od 02. 09. 1996 r. zmieniono rozkłady jazdy linii 102 i 103 uwzględniając częściową zmianę trasy . W godzinach 7,00 - 17,30 autobusy kursujące w kierunku Zakładów Chemicznych podjeżdżają obecnie na pętlę przy Szkole Podstawowej nr 4 w Policach (przystanek krańcowy linii 102). Czas przejazdu z Głębokiego do Zakładów Chemicznych w tym czasie został wydłużony o 1 minutę . Częstotliwość kursowania autobusów pozostała bez zmian. Rozkład linii 102 skorygowano w ten sposób, aby umożliwić dojazd uczniom do Prywatnego Liceum (ul. Licealna). Nastąpiło wydłużenie trasy w dwóch rannych kursach..

W wyniku realizacji wniosku pasażerów z dniem 21.10.1996 r. wprowadzono korektę rozkładu jazdy na linii 60 .Nastąpiło dopasowanie rozkładu linii 60 do rozkładu linii nr 61

taki sposób aby pasażerowie linii w kilku wybranych kursach mogli bez dłuższego oczekiwania kontynuować jazdę linią nr 60. Zapewniono przesiadkę na przystanku „Płocka” .

Remont przejazdu kolejowego na ulicy Tczewskiej spowodował wstrzymanie ruchu kołowego w ciągu tej ulicy.

Autobusy linii nr 62 od 23.10.1996 r. do 04.11.1996 r. kursowały częściowo zmienioną trasą . Linia nr 62 kursowała na części stałej trasy tj. Basen Górniczy - Elbląska , (nawrót ulicami Pucka i Elbląska). Kontynuację podróży do Wielgowa zapewniała dodatkowo uruchomiona linia nr 62 B na trasie Słupska - Wielgowo . Obowiązywały specjalne rozkłady jazdy z 20 minutową częstotliwością w szczycie i 34 minutową po szczycie . Linie obsługiwane były w dni powszednie przez 4 autobusy z NBA II . Rozkłady zapewniały pasażerom po przesiadce i pieszym przejściu przejazdu kolejowego kontynuowanie jazdy bez oczekiwania.

II. ORGANIZACJA RUCHU SPECJALNA I AWARYJNA

ORGANIZACJA RUCHU SPECJALNA

Specjalne rozkłady jazdy obowiązywały w czasie Świąt Wielkanocnych , Wszystkich Świętych, Bożego Narodzenia oraz w czasie imprez organizowanych w miejscach publicznych .

W czasie Świąt Wielkanocnych tj. 07 i 08.04.1996 r. obowiązywały specjalne rozkłady jazdy ze znacznie ograniczoną częstotliwością na 9 liniach tramwajowych (1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12) i na 13 liniach autobusowych (A, B, 53, 60, 65, 67, 71, 76, 77, 80, 101, 102, 103, 107). Na liniach nr 51, 52, 54, 55, 56, 57, 59, 61, 62, 63, 64, 66, 69, 73, 74, 75, 76, 79, 80, 111, kursowały wybrane brygady ze zmniejszoną częstotliwością w stosunku do świątecznych rozkładów jazdy.

Podobna organizacja ruchu funkcjonowała w okresie Świąt Bożego Narodzenia .

W dniach 28, 29, 30.06.1996 r. odbyły się uroczyste „Dni Morza 96”. W związku z tym w tych dniach został wstrzymany ruch tramwajowy na ul. Jana z Kolna . linia nr 6 i 6N kursowała na trasie Goćław - Dubois - Plac Hołdu Pruskiego - Brama Portowa - Wyszyńskiego - Pomorzany wg specjalnych rozkładów jazdy . Ponadto opracowano na okres specjalną komunikację nocną . wprowadzono 4 dodatkowe autobusy na linię nr 75N z Dworca Głównego do Krzekowa z 15 minutową częstotliwością . Utworzone zostały także następujące linie specjalne ;

- linia specjalna 1 kursująca na trasie Wyszyńskiego - Zdroje Krzyżówka - Osiedle Słoneczne , obsługiwana 3 autobusami w godzinach 23,30 - 4.00.
- linia specjalna 2 kursująca na trasie Basen Górniczy - Zdroje Krzyżówka - Osiedle Słoneczne obsługiwana jednym autobusem ,
- linia specjalna 3 kursująca na trasie Dworzec Główny PKP - Osiedle Reda, obsługiwana jednym autobusem ,
- linia specjalna 4 kursująca na trasie Basen Górniczy - Przestrzenna - E. Gierczak - A. Krzywoń - Gryfińska - Struga - Osiedle Słoneczne, obsługiwana dwoma autobusami PPKS Szczecin.

W związku ze zmianą czasu z zimowego na letni w nocy z 30 na 31 marca i z letniego na zimowy w nocy z 26 na 27 października uległy korekcie nocne rozkłady tramwajowe i autobusowe komunikacji regularnej oraz rozkłady autobusów służbowych .

Specjalna organizacja przewozów obowiązywała w związku z wzmożonym ruchem pasażerskim w dniach poprzedzających i w dniu Wszystkich Świętych .

Na czas wzmożonych przejazdów pasażerów w rejon cmentarza opracowano specjalną Organizację obsługi komunikacyjnej. Niezależnie od zwiększonej częstotliwości kursowania, zapewniono poprzez wprowadzenie pociągów tramwajowych trójwagony na linię nr 8 zwiększenie zdolności przewozowej stosownie do potrzeb.

Dokonano szeregu zmian rozkładów jazdy i eksploatacji taboru tramwajowego na inne linie , celem ułatwienia MZK realizacji zwiększonej pracy przewozowej (zamiany taboru między zajezdniami). Dokonano uzgodnień wprowadzonych zmian z wyliczeniem wozokilometrów dla poszczególnych zajezdni. Opracowano także organizację specjalną ruchu autobusowego oraz specjalne plany rezerw.

W okresie od 26.10.1996 r. do 01.11.1996 r. funkcjonowało 12 specjalnych autobusowych rozkładów jazdy i 5 rozkładów tramwajowych.

ORGANIZACJA RUCHU AWARYJNA

Konieczność wykonywania niezbędnych remontów, napraw bieżących torowisk, sieci trakcyjnej, awarii sieci ciepłej, wodno - kanalizacyjnej, gazowej i inne wymagało opracowania i wprowadzenia awaryjnej organizacji ruchu. Wykonano w związku z tym 140 awaryjnych rozkładów jazdy wraz z wyliczeniem wskaźników eksploatacyjnych.

III. PLAN WOZOKILOMETRÓW

Począwszy od 1996 r. zmienił się sposób planowania zadań przewozowych.

Plan wozokilometrów prowadzony jest w układzie dynamicznym z wykorzystaniem komputerów.

Całość pracy przewozowej, dla wszystkich linii zaplanowana jest precyzyjnie na każdy dzień roku , z uwzględnieniem podziału na trakcje, zajezdnie i przewoźników.

W przypadku zmian funkcjonowania komunikacji na bieżąco wprowadzane są korekty dotyczące wszelkich zmian wpływających na wykonanie wozokilometrów poszczególnych linii w określonym czasie.

IV. POMIARY RUCHU

W roku 1996 r. wykonane zostały pomiary natężenia ruchu pasażerskiego na wszystkich liniach tramwajowych i autobusowych. Dwukrotnie pomiary wykonano na liniach autobusowych nr 53, 60, 62, 63, 67, 69, 70, 73, 78, 102, 103, trzykrotnie na liniach F, 61, 79 i na linii tramwajowej nr 11. Na liniach : autobusowej nr 107 i tramwajowych nr 1 i 5 pomiary wykonywane były cztero i pięciokrotnie.

Wielokrotne pomiary dotyczyły linii, na których wprowadzane były zmiany rozkładowe, lub zmiany taborowe oraz takich linii, które były przedmiotem kierowanych do komórki wniosków.

Ponadto prowadzone były doraźne, sprawdzające obserwacje na przystankach i węzłach komunikacyjnych.

Wyniki uzyskanych pomiarów służyły do przeprowadzania analiz i były podstawą w podejmowaniu decyzji o sposobie załatwiania wniosków, które kierowane były do komórki ze strony pasażerów, przedsiębiorstw i instytucji, a także przez służby ruchu.

Wyniki pomiarów ruchu opracowywane są komputerowo z wyliczeniem różnorodnych wskaźników eksploatacyjnych.

Inną formą opracowania wyników pomiarów są plansze z graficznym wykresem potoków pasażerskich na sieci komunikacyjnej. Przedstawiają one potoki całodienne oraz szczytowe ranne i popołudniowe, dla trakcji tramwajowej i autobusowej dla Szczecina i Polic.

V. TABLICZKI I INFORMACJA PRZYSTANKOWA

Narastające trudności wykonawcze tablic metalowych (podkładów do informacji przystankowej) ze strony MZK, zmusiło nas do szukania wykonawcy gwarantującego regenerację zniszczonych tablic.

Po skierowaniu zapytania o cenę usług, wybrano najkorzystniejszą ofertę firmy „PRY - FIX ”, z którą zawarto umowę.

Uruchomiono też procedurę przetargową, przetarg został jednak unieważniony z powodu zgłoszenia się tylko jednego wykonawcy. W trybie zamówienia publicznego z wolnej ręki udzielono zamówienia firmie „PRY - FIX ”, z którą podpisano umowę.

Zabezpieczyło to ciągłość wymiany informacji przystankowej, odpowiednią jakość usług, terminowość i wyeliminowało własne koszty transportu.

W 1996 roku wykonano 4.778 tablic z informacją przystankową, na której znajdowały się poszczególne kursy z dnia powszedniego, świątecznego i sobót roboczych oraz czasy przejazdów z poszczególnych przystanków.

Na łączną ilość wykonanych tablic metalowych 2.316 sztuk stanowią wymiany planowe wynikające ze zmiany rozkładów, a 2.462 sztuki to uzupełnienia tablic zniszczonych i skradzionych.

Na przystanki wyposażone w wiaty typu EUROTRADE wykonano 100 wydruków rozkładów jazdy i czasów przejazdów.

Ponadto na zlecenie ZKM Świnoujście wykonano 67 tablic przystankowych z rozkładami jazdy w ramach odpłatnej usługi.

VI. WNIOSKI KIEROWNE DO KOMÓRKI

W roku 1996 przekazano komórce 26 wniosków. 3 wnioski załatwiono pozytywnie, pozostałe negatywnie - wyjaśniająco. Pozytywnie załatwiono uzasadnione wnioski, których realizacja nie wymagała dodatkowych nakładów finansowych, negatywnie - wyjaśniająco wnioski dotyczące np. wydłużenia linii, lub lokalizacji przystanków, na które brak było uzasadnienia.

Sporządziła:
Jolanta Pender

Komentarz [u1]: