

ТРАНСПОРТНАЯ УСТАЛОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ – СОЦИАЛЬНЫЙ ФАКТОР ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Транспортная подвижность населения определяется числом поездок на транспорте на одного жителя города в год. Для областных городов Республики Беларусь величина эта составляет от 400 до 500 поездок. Это означает, что в среднем три раза в два дня каждый среднестатистический горожанин пользуется трамваем, троллейбусом, автобусом или метро, т. е. потребляет транспортную услугу, а значит, имеет и все неприятности, на которые городской пассажирский транспорт обрекает своего пассажира.

Социальный аспект транспортной усталости населения выражается в задании для пассажиров эстетических, комфортных, санитарно-гигиенических и экологических условий.

Комфортность поездки большинство специалистов определяют как наполняемость салона или как величину, обратную наполняемости. Вообще, комфортность определяется еще конструктивными и планировочными качествами пассажирского салона, условиями дорожного движения, а также квалификацией водителей.

Часто применяемый при общей оценке качества показатель культура обслуживания понимается как определенный характер взаимодействия обслуживающего персонала и пассажиров, степень выполнения установленных этических и эстетических норм, требований максимальных удобств для пассажира. Это один из критериев качества, трудно поддающийся количественной оценке.

К социальному аспекту транспортной усталости отнесем также потери времени населения в связи с поездками трудового и культурно-бытового назначения. Эти потери времени вызваны:

- неудобным расположением промышленных зон города, культурно-бытовых объектов и жилых застроек;
- нерациональностью планировки транспортных линий;
- использованием многих видов транспорта, излишними пересадками;
- большими интервалами в движении общественного транспорта;
- отказами подвижного состава и т. д.

Экспертным путем на основе изучения использования внерабочего времени было установлено, что стоимость одного часа внерабочего времени составляет от 35 до 45 % стоимости рабочего времени. Оценкой затраченного времени на поездку являются суммарные затраты времени на передвижение в транспортном средстве, подхода к остановочному пункту, ожидания транспортного средства (Ваксман С.А. Взаимосвязь подвижности населения городов и характеризующих их параметров // Материалы VI международной девятой екатеринбургской науч.-практ. конф. Екатеринбург, 2000).

Немаловажное значение в транспортной усталости пассажиров имеют большие интервалы движения транспорта, которые характеризуют невысокую надежность функционирования транспортного предприятия.

Установлено, что пассажир, ожидающий транспортное средство, имеет повышенное визуальное восприятие динамики движения всех подвижных единиц на конкретном участке дороги, и остро переживает отсутствие транспорта «своего» маршрута, чему способствует еще и расписание движения со слишком приблизительной информацией об интервалах движения (*Варелопуло Г.А.* Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. М., 1990).

Негативно отражаются на качестве обслуживания пассажиров отказы и старение подвижного состава всех видов пассажирского транспорта. Использование подвижного состава осуществляется с огромными перегрузками, что ведет к преждевременному его износу.

Неравномерность движения транспорта на маршрутах, продолжительная транспортная качка, сильный шум на уровне 50 децибел и выше, масса высоковольтного электрооборудования и сопутствующее ему электромагнитное поле, духота и пыль летом, холод зимой, психологические нагрузки из-за давки и ругани в переполненных салонах – все эти факторы приводят к ухудшению самочувствия, нервозности, дискомфорту, апатии и усталости, снижению работоспособности пассажиров.

По данным психологов большая транспортная усталость снижает работоспособность на 7–12 %. Кроме того, медики предупреждают о наличии в общественном транспорте в десятки раз выше нормальной концентрации всевозможных микробов, бактерий и палочек.

Обычное для наших городов чрезмерное наполнение пассажирских салонов на транспорте – весьма серьезный социальный фактор, определяющий стрессовые состояния, повышенную транспортную усталость, распространение заболеваний в период эпидемий и т. д.

Таким образом, основными требованиями, предъявляемыми к городскому пассажирскому транспорту для снижения транспортной усталости являются:

- удобная для пассажира организация взаимодействия транспортных потоков на маршруте движения, в первую очередь, за счет оптимального сопряжения различных видов транспорта при осуществлении смешанных перевозок;

- высокое качество и комплексный характер услуг (повышенная скорость, регулярность, безопасность и бесперебойность движения) и, как следствие, прогнозируемость времени поездки при высоком уровне сопутствующего сервиса);

- широкое применение новых способов организации и управления транспортными потоками, основанных на современных методах логистики, моделирования и оптимизации транспортных потоков, маркетинга, информационных технологий.