

УДК 711

Оценка качества обслуживания населения городским общественным пассажирским транспортом

Ф.Г. Глик

Рассматриваются основополагающие, по мнению автора, показатели, позволяющие оценить степень обслуживания населения города общественным пассажирским транспортом

We consider fundamental indicators, in the author's opinion, that allow to estimate the maintenance level by city public passenger transport for the city population

На основе анализа нормативных документов и технической литературы считаю необходимым для оценки качества транспортного обслуживания населения средствами ГОТ рассматривать критерии двух порядков. Критерии первого порядка должны быть установлены в количественном выражении и сопоставлены с аналогичными показателями, сложившимися в городах такой же группы по градостроительной классификации. Соизмерение величин показателей должно проводиться по существующему положению, базовому либо нормативному уровню развития систем ГОПТ.

К первой группе критериев следует отнести:

- наполнение подвижного состава, работающего на линии, в час «пик» и в среднем за сутки;
- пересадочность пассажиров на каждом виде ГОПТ и между видами (величина и удобство совершения пересадки);
- непрямолинейность совершения сообщений на маршрутах;
- сетевые и маршрутные интервалы движения подвижного состава;
- дифференциация маршрутов по степени удобства пользования ими по времени ожидания;
- расстояния между остановочными пунктами ГОПТ и дальность подхода к ним;
- степень охвата населения и территории города маршрутами ГОПТ в соответствии с нормативами доступности;
- общая и удельная (в расчете на одного жителя) предоставленная вместимость подвижного состава, работающего на линии;

– средняя дальность поездки пассажиров на каждом маршруте, на каждом виде ГОРТ и в целом по сети ГОПТ;

– затраты времени на поездки с трудовыми целями по отдельным районам и в целом по городу с использованием ГОПТ и дифференциацией по составляющим процесса поездки (подход, ожидание, поездка в подвижном составе, пересадка, подход к месту назначения).

Следует отметить, что приведенный перечень можно считать основополагающим, но далеко не полным и что два последних показателя являются определяющими в работе ГОПТ; средняя дальность поездки во многом предопределяет тарифную политику и соотнобразуется с эксплуатационными показателями; затраты времени – основной показатель качества транспортного обслуживания населения.

Ко второй группе оценочных критериев можно отнести систему организационно-технических, управленческих, информационных и других технологических процессов. Основными из них видятся, на мой взгляд, следующими:

- оперативное управление движением ГОПТ;
- выделение специальных полос на проезжей части улиц для приоритетного движения ГОТ;
- введение новых и проведение необходимой корректировки действующих маршрутов ГОТ, а также размещение остановочных пунктов с привязкой к пешеходным переходам через проезжую часть;
- надлежащее оборудование остановочных пунктов в соответствии с установленными требованиями (расписание движения транспорта, укрытие от непогоды для ожидающих пассажиров и пр.);
- соблюдение расписания движения подвижного состава на маршрутах;
- создание удобных условий оплаты за проезд;
- предоставление пассажирам наружной и внутри подвижного состава необходимой информации;
- установление обоснованных тарифов за проезд;
- регулярное контрольное обследование величины и направленности пассажиропотоков на отдельных участках транспортной сети в районах интенсивного строительства и реконструкции, а также у станций скоростного рельсового транспорта;
- при составлении расписания движения троллейбусов и автобусов на маршрутах учитывать, по возможности, равномерность сетевых интервалов движения подвижного состава на отдельных, слабо

загруженных, участках транспортной сети. К ним следует отнести такие, за которыми закреплены 2–3 маршрута с большим интервалом движения транспорта (15–20 минут и более).

Как показывает отечественная и зарубежная практика в системе показателей качества транспортного обслуживания населения главным показателем являются затраты времени, на что и надо ориентироваться при оценке функционирования и совершенствования работы городского общественного пассажирского транспорта города. Именно затраты времени влияют на приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта.

Поступила 15 декабря 2017 г.

УДК 711

Характер пространственно-временных передвижений населения Минска с трудовыми целями

Ф.Г. Глик

Рассматривается характер пространственно-временных передвижений населения города Минска с трудовыми целями.

Considers the nature of the spatial-temporal movement with labor purposes of the Minsk city population.

Трудовая маятниковая миграция в транспортном отношении характеризуется своей величиной и направленностью. По направленности она рассматривается как прямая (к Минску) и обратная (из Минска за его пределы).

Маятниковые мигранты занимают в целом примерно 6 % всех мест приложения труда и учебы (без учащихся школ) Минска. Их сосредоточение, главным образом, на магистральных улицах города радиального направления, создает существенные дополнительные нагрузки на городской пассажирский транспорт. В свою очередь, это требует взвешенного отношения к размещению конечных и промежуточных пунктов пригородного транспорта на территории города.

Прямая трудовая маятниковая миграция (72 тыс. чел.) носит ярко выраженный центростремительный характер (в Минск), ее доля со-