



ОСОБЕНОСТИ, СПЕЦИФИКА И ПРОБЛЕМИ НА МАСОВИТЕ ГРАДСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

Цветомира Василева
cufka90@abv.bg

ВТУ “Тодор Каблешков”
гр. София, 1574, ул. „Гео Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: *Особености, Специфика, Проблеми, Пътник, Превози, Контрол, Пътнически превози, Пътникопоток*

Резюме: *В статията ще бъдат разгледани особеностите, самата специфика и някои проблеми свързани с масовите градски пътнически превози, както и възможните варианти за тяхното разреждане. Също така ще бъдат представени периодите на пътническия поток.*

В големите градове общественият масов градски пътнически транспорт заема особено място. Предназначението му е да задоволява нуждите от транспорт в условията на взаимно противоречиви изисквания. Например: да се осигурява превоз на големи групи от хора при наличието на малка пропускателна възможност, особено в пиковите периоди на денонощието; да изпълнява социална функция и същевременно да бъде икономически ефективно предприятие и т.н. Характерна особеност е необходимостта да се осигури превоз и в периодите с много малка интензивност на пътническия поток, т.е. превози, които могат да бъдат и икономически неефективни. Същото се отнася и за експлоатацията на линии на градския транспорт, които обслужват райони, които нямат мощни пътнически потоци, но тя осигурява единствена връзка с останалите части на града. Трябва да се отчита и общинската политика, за осигуряване на възможност за придвижване на социално слаби жители на града. Друга съществена страна на организацията на обществения масов градски пътнически транспорт е неговото качество. То има следните аспекти:

- осигурено пространство на пътника в транспортното средство - счита се за добро обслужване, когато всеки пътник има възможност да пътува седнал. Нарушаване на това изискване може да се допусне в някои пикови периоди, но то не трябва да бъде правило. Същевременно това е елемент на безопасност на превоза. Правостоящият пътник винаги е уязвим от контузии при внезапни спирания, маневрирования и т.н. Трябва да се има

предвид, че при намаляване на свободното пространство пътниците стават агресивни (това е присъщо на биологичните видове, независимо от тяхната степен на цивилизация);

- движение на транспортното средство по разписание, т.е. да се знае от пътника в кой момент на спирката ще пристигне транспортно средство - това дава възможност всеки пътник да регулира своето поведение и престоят им по спирките да се намали съществено, особено в периодите на разредено движение;
- осигуряване на добри климатични и хигиенни условия в транспортните средства - това е двустранен процес. От една страна превозвачът трябва да осигури подходящите транспортни средства (с добро отопление, вентилация и т.н.), а от друга пътниците трябва да опазват транспортните средства.

Много съществен момент при разработване на стратегията за реализиране на обществения масов градски пътнически транспорт е правилно да се определи цената на услугата. Тя трябва да осигурява ефективността на превозите при задоволяване на горепосочените изисквания и същевременно да е по възможностите на гражданите, които ползват този транспорт.

При решаването на тази сложна задача се преминава през няколко етапа. На първия се определя мрежата от линии на територията на града. Това се извършва според нуждите от пътувания между отделните райони на града. След това трябва да се определи оптималният вид на обществения градски транспорт. В условията на столицата на този етап могат да се разглеждат следните видове - метрополитенът, трамвайният, тролейбусният, автобусният и микробусният (т.н. "маршрутки") транспорт.

Първите три вида изискват изграждане на скъпа инфраструктура. Имат голяма превозна възможност и се приемат за екологично чисти. Разходът на енергия е относително малък. Изискват дълъг период на експлоатация, за да се възстановят вложените капитални вложения. Основен недостатък е, че при авария се прекъсва обслужването на пътниците.

Последните два вида са относително независими. Могат да променят маршрута си при необходимост. Няма голяма превозна възможност. Силно замърсяват околната среда с вредни емисии. Имат относително голям разход на енергия.

Автобусния, тролейбусния и трамвайния пътнически превоз в столицата се характеризира с относителна стабилност на денонощния пътникопоток, като в делнични (работни) дни той има една стойност, а в празнични (неработни) дни - друга стойност.

Освен това за работното време в денонощието има ясно обособени 7 периода, всеки с различна продължителност и интензивност на пътникопотока:

- I период от 5.00 до 7.00 часа;
- II период от 7.00 до 9.00 часа;
- III период от 9.00 до 11.00 часа;
- IV период от 11.00 до 14.00 часа;
- V период от 14.00 до 16.00 часа;
- VI период от 16.00 до 18.00 часа;

- VII период от 18.00 до 23.00 часа.

Върхови периоди (с най-голяма интензивност на пътничкопотока) са II и VI периоди.

При определяне на графика за движение, съответно на броя на необходимите транспортни средства и обслужващ персонал (водители на транспортните средства, кондуктори), трябва да се спазват следните 2 основни изисквания:

- 1) Да се осигури минимално допустима честота на движение на транспортните средства, т.е. максимална стойност на интервала на движение между две последователни транспортни средства;
- 2) Да се осигури необходимия комфорт на пътуване, което тук обхваща максималната заетост на местата в транспортното средство.

При реализиране на превозния процес за периодите с по-малка интензивност на пътничкопотока, интервалът между транспортните средства може се увеличи, като една част от транспортните средства не се движат през този период, т.е. не всички транспортни средства по дадена линия се използват през целия работен период в денонощието. Това намалява интензивността на тяхното използване, намалява разходът на енергия (гориво), увеличава експлоатационният им живот.

Такава организация на движението обаче налага разпокъсано работно време за част от водачите и на кондукторите, ако последните се използват във всяко превозно средство. Това може да се реализира чрез два подхода - наемане за почасова работа или назначаване на постоянна работа и непълно уплътняване на работното време.

Проблем е контролът за редовността на пътниците, т.е. за плащане на ползваната транспортна услуга. Статистиката показва, че при сегашната организация на контрол около 15 % от пътниците не заплащат услугата (пътуват "гратис") и същевременно е постоянен източник на конфликти. Този проблем трябва да се решава превантивно. Възможни са две основни практики - качване н пътниците само през предната врата и контрол от водача или наличието на кондуктор.

Първият подход изисква отлична организация и специализирани транспортни средства, които позволяват отваряне на вратите от пътниците само "отвътре-навън". При него се удължава престоят на спирките, за да се осъществи контролът по плащането от водача. Това е приложима организация при осигурена ритмичност на движението и не по-маловажно от културата в мисленето на пътниците.

Вторият подход е практически по-лесен за реализация, но той е приложим само при малък брой на правостоящите в транспортното средство.

При тези постановки контролът от страна на превозвачът (общинската фирма) трябва да се прилага спрямо водачите, респективно кондукторите, а не спрямо пътниците.

ЛИТЕРАТУРА

1. Център за градска мобилност www.skgt-bg.com