

УДК 656.13.05

Стенина Наталья Александровна, доцент, к.т.н.
(КузГТУ, г. Кемерово)

Дубровский Кирилл Владимирович, магистр АПмоз-161
(КузГТУ, г. Кемерово)

Столярова Анастасия Павловна, студент, УКб-161
(КузГТУ, г. Кемерово)

Stenina Natalia Alexandrovna, docent, candidate of engineering sciences
(KuzSTU», Kemerovo)

Dubrovskiy Kirill Vladimirovich, master APmоз-161
(KuzSTU», Kemerovo)

Stolyarova Anastasya Pavlovna, student UKb-161
(KuzSTU», Kemerovo)

УЛУЧШЕНИЕ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ МАРШРУТНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КЕМЕРОВО

IMPROVEMENT OF THE WORKING AND REST TIME OF DRIVERS OF ROUTE OF TRANSPORTATION IN THE CITY OF KEMEROVO

Автомобиль, водитель и дорога представляют собой части объективно существующего единого целого – системы водитель – автомобиль – дорога – среда (ВАДС).

Водитель занимает особое место в системе ВАДС.

Главная задача водителя – управления автомобилем и контроль за его работой. Тенденция развития автомобилей таковы, что физический труд по управлению ими становится всё меньше, а на первое место выдвигаются повышенные требования к восприятию, мышления, управления воздействиям, к надёжности профессиональной деятельности водителя в условиях высокой нервно-эмоциональной напряжённости.

При работе водителя возникают отказы, в том числе предельно опасные – ДТП, угрожающие самому существованию водителя, автомобиля, окружающих людей [1].

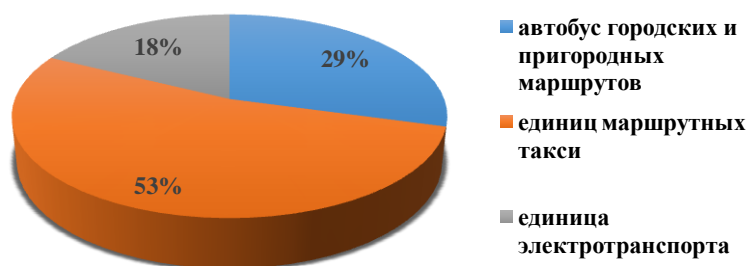


Рисунок 1 – Транспортная сеть г. Кемерово

Транспортная сеть города Кемерово состоит из 74 городских автобусных маршрутов (в т.ч. 9 – сезонных), 72 – пригородных (в т.ч. 33 – сезонных), 58 – таксомоторных маршрутов (в т.ч. 2 – сезонных), 5 – трамвайных и 9 троллейбусных маршрутов (рис.1). Ежедневно на улицы города Кемерово выходит 686 транспортных единиц.

Пассажирские перевозки выполняют в городе Кемерово следующие предприятия:

1. ОАО «Кемеровская транспортная компания»,
2. ОАО «Кемеровское ПАТП №1»,
3. АО «Кемеровская электротранспортная компания»,
4. ГП КО «Кемеровская автоколонна № 1237»,
5. ООО «Сибтехсервис-1»,
6. ООО «ТК» Автолайн»,
7. ООО «СибплодТранс»,
8. ООО «ТК» Автоколонна № 1962»,
9. ООО «Кемеровоэлектротранс»,
10. Некоммерческое партнерство «Сибирская Компания Автомобильного Транспорта» (НП СКАТ);
11. Некоммерческое партнерство «Ассоциация Работников Индивидуального Автомобильного транспорта» (НП АРИАТ)
12. Индивидуальные предприниматели: Большанин О.Н., Панфилов Д.К., Кошелев С.И. [2]

Как сообщает городское управление единого заказчика транспортных услуг (УЕЗТУ) города Кемерово, столица Кузбасса оказалась в числе городов, лидирующих в стране по покрытию общественным транспортом, согласно данным исследования компании 2ГИС, занимающейся составлением электронных карт городов России. Кемерово занимает четвертое место, уступив только Норильску, Стерлитамаку и Белгороду и обгоняет все города Сибири [3].

Как сообщили в пресс-службе 2ГИС, специалисты компании рассмотрели местоположение жилых домов в наиболее крупных городах страны и подсчитали, какой процент из них находится в зоне пешей доступности от ближайшей остановки общественного транспорта (500 м). По итогам этого исследования Кемерово занимает 4-е место, уступив только Норильску, Стерлитамаку и Белгороду и обогнав все города Сибири. В Кемерово, по данным 2ГИС, из 2 991 жилого дома 2 936 находятся в зоне покрытия общественным транспортом, процент покрытия составляет 98,16 % – сообщает УЕЗТУ Кемерово. Жаль, что исследователи оценивали только количество, а не качество предоставляемых услуг. Проблема качества предоставления транспортных услуг составляет определенный интерес.

Более подробно остановимся на графике работы водителя. Время работы водителя состоит из следующих периодов:

- а) время управления автомобилем;
- б) время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;
- в) подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках – для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;
- г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию (предрейсового) и после возвращения с линии (послерейсового), а также время следования от рабочего места до места проведения медицинского осмотра и обратно;
- д) время стоянки в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;
- е) время простоев не по вине водителя;
- ж) время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей обслуживаемого автомобиля, не требующих разборки механизмов, а также выполнения регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;
- з) время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;
- и) время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух и более водителей;
- к) время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Существуют специальные перерывы для отдыха, которые включены во время работы водителя. Они предоставляются водителям, осуществляющим междугородные перевозки. Длительность перерыва составляет 15 минут. Первый перерыв назначается через 4 часа непрерывного управления автомобилем. Следующие перерывы назначаются через каждые 2 часа. При этом если время перерыва совпадает со временем обеда, то перерыв не предоставляется.

Например, 8 часовой рабочий день водителя должен выглядеть следующим образом (табл.1).

Таблица 1

Действие водителя	Фактическое время	Рабочее время
Предрейсовый медицинский осмотр	15 мин	15 мин
Управление автомобилем	4 часа	4 часа
Обед	30 мин	30 мин
Управление автомобилем	2 часа	2 часа
Специальный перерыв для отдыха	15 мин	15 мин
Управление автомобилем	1 час 30 мин.	1 час 30 мин
Итого	8 часов 30 мин	8 часов

Проанализировав данные из табл. 1 и нормативные документы по организации труда и отдыха водителей, приходим к выводу, что нигде не сказано как и в каких условиях должен отдыхать водитель. Из этого следует, что чаще всего водители чаще всего маршрутного транспорта отдыхают в полностью не оборудованных для этого условиях, что вряд ли может привести к нормальному отдыху и восстановления сил для дальнейшей работы и безопасности пассажиров во время перевозки. Необходимо внести предложение об оборудовании конечных остановочных павильонов следующими объектами:

- 1) Пунктом питания;
- 2) Санитарным узлом;
- 3) Медицинским пунктом.

Данный небольшой перечень поможет водителям восстановить силы и быть менее подверженным усталости.

Список литературы

1. Ротенберг Р.В. Основы надежности системы Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда / Р.В. Ротенберг // М.: Машиностроение, 1986. – С. 216.
2. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.kemerovo.ru/?page=351>
3. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://regnum.ru/news/autonews/1642223.html>
4. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://base.garant.ru/187478/>