

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Міський пасажирський транспорт є одним з важливих чинників, що забезпечують життєздатність міста, ефективність і нормальне функціонування, об'єднуючи розрізнені частини міста в єдиний складний організм. Пасажирський транспорт є важливою складовою частиною виробничої інфраструктури міста. Його стійке й ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації і підйому економіки міста, структурної перебудови, забезпечення цілісності, поліпшення умов і рівня життя населення [3].

За даними Міністерства інфраструктури України, за останній звітний рік у міському сполученні було перевезено 5407 млн. пасажирів з яких: автомобільним транспортом (автобуси) 2575 млн. (47.6%); тролейбусами 1300 млн.(24%); трамваями 757 млн.(14%); метрополітеном 775 млн (14.4%) [6].

Особливістю міських перевезень є прагнення до індивідуальних поїздок, через що попит на громадський транспорт поступово зменшується. Система сучасного міського громадського транспорту має значні недоліки, притаманні кожному місту України, а саме:

- невідповідність транспортної мережі потребам міста;
- нестійкий графік роботи транспорту та відсутність деталізованої схеми руху транспорту на маршруті з зазначенням розкладу руху;
- низька культура обслуговування пасажирів;
- незадовільний технологічний стан рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури міста;
- низький рівень комфорту в громадському пасажирському транспорті;
- високий рівень викидів шкідливих речовин в атмосферу [2].

Серед варіантів покращення транспортної мережі міста можна виокремити запровадження кампанії “Покращимо транспортну мережу нашого міста разом!”, яка матиме на меті збір інформації у пересічних жителів міста і водіїв маршрутних транспортних засобі про можливості покращення і зміни транспортної системи. Все що потрібно – це фото/відео з описом проблеми та пропозицією покращення, яке можна розмістити на розробленій спеціально для цього онлайн платформі.

Одною з причин нестійкого графіку руху громадського транспорту може бути проблема заторів на дорогах. В країнах ЄС існує практика запровадження так званих “smart traffic lights”, що являють собою мережу розумних світлофорів, які власноруч приймають рішення стосовно того включати зелене світло чи червоне і на скільки. Проблемні дороги поділені на відрізки, на кожному з яких встановленні комп'ютери з камерами та радарми, що наглядають за рухом авто в реальному часі. Сигнали, які поступають, обробляються комп'ютерами. які в свою чергу обмінюються інформацією між собою по всій дорозі, вирішуючи, скільки разів і як довго потрібно включати сигнали світлофорів, відштовхуючись

від інтенсивності руху. Це все робиться для того, щоб запобігти дорожнім заторам [8, 9].

Також, існують відокремлені смуги для громадського транспорту. Ці смуги позначені відповідним дорожнім знаком і відокремлені дорожньою розміткою. Це дозволить зробити графік громадського транспорту стабільнішим і передбачуванішим [10].

Для удосконалення графіку руху можна використовувати в кожному транспорті GPS, який би контролював положення маршруток і акумулював цю інформацію на спеціально встановлених табло на кожній зупинці, яка би автоматично оновлювалася щось кілька хвилин. Проте все ще виникає проблема з недотриманням графіку самими водіями. Часто вони нехтують графіком і їздять на власний розсуд. Ситуацію можна покращити шляхом встановлення відеокамер і в салоні кожного автомобіля, і на зупинках, які би фіксували час, коли прибуває кожен маршрутний засіб. За недотримання графіку можна встановлювати певні штрафи, які би стимулювали водіїв дотримуватися його. Штрафи повинні бути не мінімальних розмірів, тому що не буде ніякої стимуляції, а повинні бути значними, для того щоб водії сприймали це серйозно і сумлінно дотримуватися правил. Окрім того, камери на зупинках будуть стежити за цілісністю інформативних табло з розкладом. Тому, що ми всі розуміємо, що наші громадяни не ставляться з повагою до суспільного майна.

Стосовно низької культури обслуговування пасажирів, то можна запровадити сервісний центр, який би наглядав за дотриманням культури обслуговування шляхом збору відгуків від пасажирів. Також, пасажирів могли би дзвонити на гарячу лінію за телефоном, який можна було би знайти в салоні громадського транспорту. Цей сервісний центр не тільки би слідкував за культурною поведінкою водіїв, а й влаштував би курси ввічливості для них, щоб навчити як контролювати свої емоції і не піддаватися провокаціям на робочому місці [7].

Низький рівень комфорту, високий рівень викидів шкідливих речовин в атмосферу є прямо пропорційно залежними від технічного стану рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури міста. Але як заставити приватних власників оновлювати застарілі автівки? Нещодавно Кабінет міністрів України затвердив революційну для країни реформу автобусних перевезень. Серед нововведень: зобов'язали перевізників оновлювати автопарк, виводити на лінії транспорт для перевезення осіб з інвалідністю, спрощена процедура подання документів і поступовий перехід на електронну систему конкурсів. Вона направлена на покращення безпеки та якості перевезень, створення належних умов для людей з інвалідністю [1,5].

Підсумовуючи все вище сказане, можна зазначити, що існуючий статус і система управління в галузі громадського транспорту, її збитковість, невизначеність джерел фінансування оновлення рухомого складу і розвитку транспортної мережі — головні причини кризового становища міського транспорту.

Список використаних джерел:

1. В УКРАЇНІ СТАРТУВАЛА КАРДИНАЛЬНА РЕФОРМА АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ГОЛОВНІ НОВОВВЕДЕННЯ. URL:

<https://prm.ua/v-ukrayini-startovala-kardinalna-reforma-avtobusnih-perevezen-golovni-novovvedennya>

2. Ільчук В. П. Організаційно-економічні засади реформування міського пасажирського транспорту / В. П. Ільчук, А. В. Базиліук, І. О. Хоменко // Проблеми і перспективи економіки та управління. - 2015. - № 1. - С. 42-49. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/prpu_2015_1_8

3. Мороз О. Закордонний досвід організації транспортного обслуговування населення в містах / О. Мороз // Економічний аналіз. - 2013. - Т. 12(1). - С. 222 -225 . - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12\(1\)_46](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2013_12(1)_46)

4. ПОКРАЩИМО ТРАНСПОРТНУ МЕРЕЖУ ЛЬВОВА РАЗОМ! URL: http://tvoemisto.tv/news/pokrashchymo_transportnu_merezhu_lvova_razom_54812.html

5. Реформа автобусних перевезень: коли завершиться ера жовтих "Богданів". URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/02/21/634304/>

6. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pogaluzi-avtomobilnogo-transportu.html>

7. A Politeness Course For City Bus Drivers. URL: <https://www.nytimes.com/1997/03/09/nyregion/a-politeness-course-for-city-bus-drivers.html>

8. A New Smart Technology will Help Cities Drastically Reduce their Traffic Congestion. URL: <https://www.pastemagazine.com/articles/2017/04/a-new-smart-technology-will-help-cities-drasticall.html>

9. Networked Traffic Lights Could Save Time, Fuel, and Lives. URL: <https://www.treehugger.com/cars/networked-traffic-lights-could-save-time-fuel-and-lives.html>

10. 5 TRANSPORTATION CHALLENGES IN URBAN AREAS. URL: <https://www.nationalexpresstransit.com/blog/5-transportation-challenges-in-urban-areas>