

Войтків С.В.
*к.т.н., Заслужений машинобудівник України,
генеральний конструктор
ТОВ "Науково-технічний центр "Автополіпром"*

КОНЦЕПЦІЯ КОМПЛЕКСНОЇ РЕОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ МІСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Міський пасажирський транспорт є однією із основних складових частин господарства будь-якого міста, оскільки забезпечує транспортний взаємозв'язок усіх його промислових, економічних та спальних районів. Відповідно, система міського громадського транспорту має дуже вагоме соціальне значення для населення і є найважливішою частиною інфраструктури будь-якого міста. З усіх видів міського пасажирського транспорту найбільш застосовуваним є автомобільний транспорт громадського користування, надання послуг якого забезпечується автобусами, тролейбусами та електробусами, які набувають все більшого застосування у багатьох країнах світу. Соціальна значущість міського автомобільного транспорту є незаперечною, оскільки він безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток регіонів і держави загалом.

Автомобільний транспорт громадського користування є найважливішою складовою частиною економіки будь-якої держави й України зокрема, а забезпечення функціонування автобусного та тролейбусного пасажирського транспорту становить невід'ємну частину економічної і соціальної політики будь-якої країни як на загальнодержавному, так і на локальному рівнях.

Зрозуміло, що якісне й ефективне функціонування міського громадського автомобільного транспорту у першу чергу залежить від формування і рівня оптимізації усіх складових загальної системи міських перевезень пасажирів. Ефективність функціонування системи автобусного та тролейбусного транспорту залежить від двох основних взаємопов'язаних підсистем:

- підсистеми автобусних маршрутів та їхньої інфраструктури;
- підсистеми типів автомобільних транспортних засобів загального користування, які застосовуються для перевезень пасажирів на маршрутах.

На якість послуг громадського автомобільного транспорту – зручність користування і комфортабельність перевезень пасажирів – значний й навіть визначальний вплив мають обидві підсистеми.

Концепція комплексної реорганізації системи міських пасажирських перевезень громадським автомобільним транспортом орієнтована на вирішення цілої низки проблем [1], серед яких: нераціональна структура парку автобусів; незадовільний стан дорожнього покриття; відсутність єдиного координаційного центру і деталізованої схеми руху транспорту на маршрутах із зазначенням розкладу руху; надмірне завантаження у пікові періоди та нерегулярність руху у вечірні години; катастрофічна зношеність транспортних засобів; низький

рівень культури обслуговування пасажирів; високий рівень викидів шкідливих речовин у атмосферу тощо.

В основу пропонованої концепції покладені три основні (визначальні) проблеми:

- забезпечення безпечності перевезень пасажирів як під час перебування у транспортному засобі, так і під час процесу посадки-висадки;
- значне підвищення зручності користування транспортом;
- забезпечення простоти користування міським автомобільним громадським транспортом пасажиром із обмеженими можливостями опорно-рухомого апарату (пасажиром у візках).

Наведену групу проблем пасажирського автомобільного транспорту пропонується вирішувати комплексно – разом із проектуванням і організацією виробництва типорозмірного ряду модульно-уніфікованих автобусів нового покоління, спеціально створюваних для реалізації пропонованої концепції.

Основними завданнями реорганізації системи міських пасажирських перевезень автобусним транспортом ми вважаємо:

- оптимізацію системи міських і приміських автобусних маршрутів у комплексі із тролейбусними та трамвайними маршрутами і станціями метрополітенів (за наявності) за умови забезпечення для пасажирів максимальної зручності і мінімізації затрат часу як на очікування автобусів, так і на поїздки до пунктів призначення, особливо найвіддаленіших (обов'язково мають бути передбачені найкоротші магістральні маршрути між різними вокзалами і станціями та центральними частинами районів і мікрорайонів міст);
- формування відповідної сучасної інфраструктури усіх маршрутів (обладнання маршрутів відокремленими від основної смуги руху зупинками-платформами закритого типу; електронними вказівниками маршрутів з усіма зупинками; чіткими і конкретними графіками руху; електронними довідниками маршрутів тощо);
- формування, принаймні у великих містах, зупинок-станцій перетину магістральних і допоміжних маршрутів та станцій приміських маршрутів.

Надзвичайно актуальним завданням є формування оптимальної структури автобусних парків шляхом освоєння серійного виробництва максимально-уніфікованих сучасних конкурентоспроможних економічних міських та приміських автобусів [2] відповідних типорозмірів на засадах:

- оптимізованої пасажировмістимості відповідно до рівнів як пікових, так і середніх величин пасажиро потоків на конкретних маршрутах;
- суттєвого зменшення габаритної довжини (й, відповідно, маси спорядженого автобуса) при однаковій загальній пасажировмістимості;
- створення на основі мінімізації негативного впливу на ширину проходів по пасажирському салону арок коліс керованого та привідного мостів;
- повного відокремлення робочого місця водія із відповідними умовами праці (індивідуальне опалення; індивідуальна система кондиціонування повітря; суттєво зменшений рівень шуму тощо).

Безпечність перевезень пасажирів досягається відділенням водія, його повною ізоляцією від пасажирського салону та системами створення необхідних умов його праці, а також кращою стійкістю руху за рахунок більших розмірів колісних баз пропонованих автобусів відносно аналогів однакової довжини. Обов'язковою вимогою є ліквідація вкрай небезпечної функції водіїв зі збирання сплати пасажирів за проїзд. Значне підвищення зручності користування автобусним транспортом забезпечується змінами у формуванні системи маршрутів, обладнання їх захищеними від негоди зупинками-платформами; входом-виходом з автобусів без будь-яких сходинок (за типом метрополітену), відсутністю арок коліс у пасажирських салонах автобусів й, відповідно, широкими проходами.

Забезпечення зручного і простого користування автобусним транспортом пасажирами з обмеженими опорно-рухомими функціями досягається застосуванням зупинок-платформ, з яких пасажири у візках зможуть самостійно заїжджати у відповідну секцію кузова автобуса, обладнану відповідними засобами фіксації візків, без застосування будь-яких допоміжних засобів (відкидного, висувного або підйомного трапу тощо). У оптимальному випадку система пасажирських автобусних перевезень повинна передбачати на протязі дня декілька фіксованих рейсів для таких пасажирів автобусів з відокремленим водієм двома поперечними штангами-поручнями відсіком навпроти одних із вхідних дверей для вільного в'їзду і розміщення колясок.

Доцільність реалізації пропонованої концепції комплексної реорганізації системи міського громадського автобусного транспорту забезпечується: для підприємств-перевізників – великою економічністю за рахунок значного – удвічі й більше – зменшення обсягів витрат на експлуатацію, технічне обслуговування та поточний ремонт максимально уніфікованого і оптимізованого до реальних пасажиропотоків рухомого складу; для пасажирів – значно вищою безпечністю і значно кращими умовами перевезень, суттєвим скороченням часу при пересуванні до необхідного пункту призначення, можливістю користування чіткими графіками руху автобусів і планування часу прибуття на зупинки-платформи; для пасажирів з обмеженими опорно-рухомими функціями (у візках) – можливістю реального користування громадським автобусним транспортом без сторонньої допомоги й без збільшення часу його перебування на зупинках-платформах.

Список використаних джерел

1. Ільчук В.П., Базиліук А.В., Хоменко І.О. Організаційно-економічні засади реформування міського пасажирського транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 1(1). С. 42-49
2. Войтків С.В., Курач Б.В., Немий С.В. Програма розвитку вітчизняного автобусо-, тролейбусо- та електробусобудування для потреб міських і приміських перевезень пасажирів (концепція). *Автошляховик України*. 2017. № 3 (251). С. 22-28