

ЗМІНА ТЕМПУ РУХУ АВТОБУСА ЗА РІЗНОЇ НАПОВНЕНОСТІ САЛОНУ

THE CHANGE OF BUS DRIVER'S MOTION TEMPO FOR VARIOUS SALON FILLING

Максим Афонін, Ростислав Потічко

Національний університет «Львівська політехніка»

м. Львів, вул. Ст. Бандери 12, 79000

The quality of transport services necessarily depends on the driver's actions. In the current conditions of the process of passenger transportation in Lviv, there was a tendency to violate the mode of operation of city buses depending on the passenger traffic.

Ринок автобусних пасажирських перевезень в кожному місті нашої країни є досить специфічним. Основними проблемами, які зустрічаються у цій сфері це якість транспортного обслуговування, неконтрольований обіг коштів, висока конкуренція як між окремими маршрутами, так і між різними видами пасажирського транспорту.

Все це впливає і на умови роботи водіїв автобусів, оскільки вони є головними дійовими особами у самому процесі перевезення і саме вони приймають ключові рішення. В таких умовах, часто виникають порушення встановленого режиму роботи маршруту, оскільки існує гіпотеза, що водії «підлаштовуються» під пасажиропотік для того, щоб отримати більшу кількість прибутку.

Для того, щоб оцінити таке явище, були проведені дослідження на автобусному маршруті №46 м. Львів. Цей маршрут має протяжність приблизно 16-17 км. і проходить різними ділянками ВДМ, де є можливість для водіїв самостійно регулювати швидкісні режими, не підлаштовуючись під загальний потік. Показниками, які беруться до уваги є відносна наповненість салону автобуса (відношення кількості пасажирів до місткості) та темп руху (величина, обернена до швидкості). Варто зауважити, що ці величини записувались лише в процесі руху, не враховуючи зупинок та інших простоїв. Результати досліджень наведені у вигляді наступної залежності.

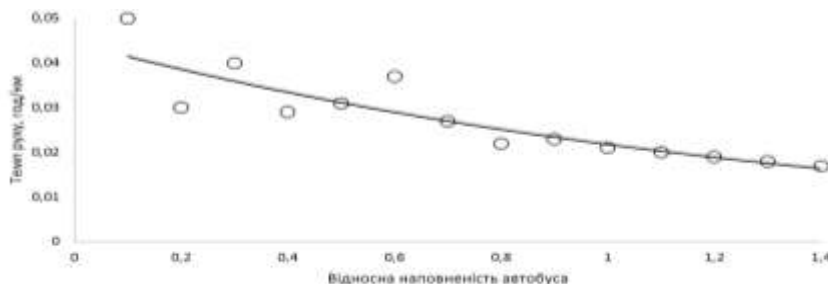


Рис. 1 - Залежність зміни темпу руху від наповненості автобуса

Із отриманої залежності випливає наступне: із збільшенням кількості пасажирів на маршруті в окремому автобусі, водій все менше часу витрачає для подолання одного умовного кілометра шляху. Коли пасажиропотік зростає у розмірі, більшому ніж місткість автобуса за нормою (це часто зустрічається в реальних умовах) темп руху стає більш швидким, і перевищує значення середнього (0,03-0,035 год/км). Також негативне явище спостерігається і при незначній наповненості салону. В такому випадку водій навмисно збільшує час на подолання шляху між зупинками. Це все негативно сказується на загальному режимі роботи маршруту, оскільки за такої поведінки водіїв, інтервали між автобусами набувають нерівномірного характеру.