

УДК 656.13.072

ДИНАМІКА ЗМІН У СИСТЕМІ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

DYNAMICS OF THE CHANGE IN THE PASSENGER TRANSPORTATION SYSTEM

Віктор Біліченко, Сергій Цимбал, Наталія Біліченко

Вінницький національний технічний університет

Хмельницьке шосе, 95, м.Вінниця, 21021

The system of passenger transportation of the city of Vinnitsa to the introduction of a new network, after its introduction and at the moment, is described. Proposed ways to further improve the city's passenger transportation system.

Формування сучасної маршрутної мережі пасажирського транспорту в українських містах відбувалося на основі, закладеної в радянську епоху, концепції містобудування з пріоритетним розвитком масового пасажирського транспорту, а дублювання маршрутів припускалося лише для підвищення надійності роботи транспорту.

Тенденції розвитку маршрутної мережі пасажирського транспорту за роки незалежності мають спільний характер для всіх українських міст, різниця між ними полягає лише в реалізації цих тенденцій в місцевих умовах конкретного міста. Спільність тенденцій зумовлена проведенням в Україні загальнодержавної політики переведення учасників транспортного процесу на ринкові відносини, приватизацію абсолютної більшості автотранспортних підприємств та фінансової привабливості роботи на міських маршрутах.

До 2012 року наслідки цієї політики були характерні й для міста Вінниці. На той час істотно скоротилися обсяги перевезень пасажирів тролейбусами, трамваями та автобусами у звичайному режимі руху. Практично весь обсяг автобусних перевезень здійснювався автобусами малої пасажиромісткості та мікроавтобусами, які належали різним приватним перевізникам. Значна частина маршрутів в режимі маршрутного таксі дублювали маршрути електротранспорту, що призводило до зменшення пасажиропотоків.

Аналіз стану міських пасажирських перевезень у Вінниці на кінець 2011 року показав, що основними проблемами на той час були:

- недосконалість існуючої маршрутної мережі пасажирського транспорту;
- значне дублювання маршрутів електротранспорту і автобусних маршрутів;
- перевезення абсолютної більшості пасажирів здійснюється автомобільним транспортом в режимі маршрутного таксі і, як наслідок, проблеми з перевезенням пільгових категорій пасажирів;
- нераціональне співвідношення між автобусами різної пасажиромісткості, які обслуговують міські автобусні маршрути;
- недостатня динаміка нарощування кількості автобусів великої та середньої місткості;
- недостатнє оновлення рухомого складу електротранспорту, в першу чергу, тролейбусів;
- зниження безпеки та якості пасажирських перевезень;
- зростання кількості дорожньо-транспортних пригод;
- необхідність вдосконалення системи сформованих економічних відносин на ринку послуг пасажирського транспорту;

- необхідність вдосконалення тарифної політики в галузі пасажирських перевезень;
- поліпшення екологічного стану в місті, зниження рівня забруднення природного довкілля.

За період з 2012 до сьогодні почали розв'язувати ці проблеми, в результаті чого сталися позитивні зміни (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка зміни системи пасажирських перевезень

	Трамвай	Тролейбус	Автобус у звичайному режимі руху	Маршрутне таксі
До реорганізації 23.02.12 р	5 маршрутів 64 одиниці	14 маршрутів 100 одиниць	9 маршрутів 14 одиниць	42 маршрути 439 одиниць
Після реорганізації 23.02.12 р	5 маршрутів 74 одиниці	14 маршрутів 111 одиниць	15 маршрутів 57 одиниці	29 маршрутів 252 одиниці
Станом на 23.02.19 р	6 маршрутів 74 одиниці	16 маршрутів 131 одиниця	17 маршрутів 60 одиниць	28 маршрутів 250 одиниць

Впроваджена у 2012 році маршрутна мережа міста формувалась з урахуванням такого. Оскільки електротранспорт є найбільш екологічним і безпечним, то на напрямках перевезень пасажирів, де є маршрути трамваїв і/або тролейбусів брались до уваги, в першу чергу, їх можливості з урахуванням поповнення рухомого складу: на автобусних маршрутах за наявності достатнього пасажиропотоку передбачалось використання автобусів великої та середньої пасажиромісткості, оскільки це дозволяє зменшити шкідливі викиди в атмосферу та кількість рухомого складу на ВДМ міста. Це, у свою чергу, сприяло зменшенню заторів і аварійності на дорогах. З районів приватної забудови за незначних обсягів перевезень пропонуються підвізні маршрути до маршрутів електротранспорту. Для забезпечення комфортності перевезень пасажирів інтервал руху на маршрутах не повинен перевищувати 12 хв.

Система міського пасажирського транспорту є динамічною та здатною до саморозвитку. Для вдосконалення її функціонування в цілому, потрібно розглядати сукупний вплив чинників різного характеру (технічні, економічні, соціальні, природні), оцінюючи їх роль та значимість за допомогою відповідних кількісних критеріїв.

На сьогоднішній день пасажирський автомобільний транспорт м. Вінниці в цілому задовольняє потреби населення у перевезеннях, однак останнім часом виникло ряд проблем, які потребують системного дослідження та вжиття відповідних заходів щодо забезпечення сталого розвитку галузі.

Впровадження проекту розвитку міської маршрутної мережі передбачають: збільшення обсягу перевезень муніципальним електро- та автотранспортом; підвищення соціальної та економічної ефективності діяльності муніципального транспорту; зменшення кількості автомобільних транспортних засобів