

А.Р. Голубнюк, студ., 5 курс, ААГ-52, Механіко-енергетичний факультет
Науковий керівник – к.т.н., доц. М.П. Скочук
Національний університет водного господарства та природокористування

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІСТІ РІВНЕ

Перевезення пасажирів в м.Рівному забезпечується приватними підприємцями та комунальним підприємством “Рівнеелектроавтотранс”. Послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах надаються суб’єктами підприємницької діяльності як юридичними, так і фізичними особами на автобусних маршрутах у м. Рівному. Якість надання послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах є на недостатньому рівні, та викликає багато нарікань зі сторони мешканців міста на технічний стан транспортних засобів, недотримання перевізниками графіків руху, на малу місткість та некомфортність транспортних засобів, неоголошення водіями автобусів назв зупинок громадського транспорту. У зв’язку з відсутністю відповідальності перевізниками та водіями транспортних засобів нехтуються вимоги з безпеки руху, що призводить до аварійних ситуацій та дорожньо-транспортних пригод.

Найбільш гострими проблемними питаннями є:

- функціонування в місті переобладнаного транспорту з вантажних автомобілів марки Mercedes-Benz на автобуси малого класу;
- вік автобусів, які працюють в режимі маршрутного таксі складає в середньому 10 років;
- порушення правил технічної експлуатації транспортних засобів: в години «пік» перевищуються допустимі норми завантаженості транспортних засобів пасажирами;
- кадрова, яка передбачає професійну підготовку водіїв категорії “D”;
- низький рівень культури обслуговування пасажирів, про що свідчать письмові та усні скарги мешканців міста;
- проблема перевезень пільгових категорій пасажирів в зв’язку з відсутністю механізму відшкодування втрат на їх перевезення та, як наслідок, виникнення конфліктних ситуацій, відмови перевізників від надання пільгового проїзду громадян, які згідно з чинним законодавством мають право на пільги;
- певна кількість перевізників допускає низький рівень трудової дисципліни водіїв (невиконання графіків та схем руху, неоголошення назв автобусних зупинок), що дезорганізує роботу транспорту;
- стан рухомого складу комунального підприємства “Рівнеелектроавтотранс” показує, що він потребує докорінного оновлення як за рахунок придбання і виготовлення нового, так і ремонту та модернізації наявного;
- малогабаритні зупинки, котрі потребують реконструкції та оновлення, а також розвантаження їх за рахунок роз’днання на тролейбусні та автобусні;
- світлофорне господарство тридцятирічного віку, яке не відповідає сьогоденним вимогам і потребує масштабної заміни;
- знакове господарство приблизно на 70% потребує оновлення;
- якість і стан доріг в жахливому стані та потребує капітальних ремонтів;
- неякісне та несвоєчасне надання послуг міським Шляхово-експлуатаційним управлінням, що утруднює роботу пасажирського транспорту і негативно впливає на безпеку руху;
- будівництво розв’зки для розвантаження перехрестя Київська- Данила Галицького- Костромська;
- відміна Дорожнього листа, що погіршило проходження водіями передрейсового медичного та технічного оглядів, яке не дає змоги достовірно визначити тривалість робочої зміни водіїв та контролю передбаченого Законом часу їх роботи;
- недотримання умов міжзмінного зберігання транспортних засобів на спеціалізованих підприємствах, згідно укладених договорів.

На даний час в місті надають послуги з перевезення пасажирів 369 автобусів малого класу марки: I-VAN, Mercedes-Benz, Богдан, Еталон (пасажиромісткість 15-23 місць), які працюють в режимі маршрутного таксі на 35 маршрутах. Також 6 автобусів, що працюють у звичайному режимі руху. “Рівнеелектроавтотранс” обслуговує 9 тролейбусних маршрутів. Інвентарний парк електротранспорту складає 78 тролейбусів (Škoda 9Tr-36 од., Škoda 14Tr-33 од., ЛАЗ-Е183D1-1 од., ЮМЗ-Т1-5 од., ЮМЗ-Т2-3 од.). З них щоденно працює 63 одиниці.

Важливо відмітити, що до 1999-го року в м.Рівному функціонувало Рівненське АТП – 15627, яке забезпечувало обслуговування 18 автобусних маршрутів. Підприємство організовувало щоденний випуск у години “пік” близько 91 автобуса (ЛАЗ, Ікарус) з зміщеним графіком роботи. Комунальне підприємство “Рівнеелектроавтотранс”, на той час, налічувало 56 тролейбусів.

У цілому ситуація не може бути врегульована ринковими механізмами. Громадяни та перевізники мають протилежні цілі: пасажирів бажають пересуватись по місту комфортно і безпечно, а перевізники мають мету в отриманні якомога більшого прибутку. Таким чином, створюються передумови для нехтування безпекою пасажирів. Загальний аналіз ситуації дає змогу стверджувати, що ми маємо справу із так званою неспроможністю ринку. Це означає, що існує потреба в державному регулюванні та прийнятті відповідного регуляторного акта на місцевому рівні.

Нині робота в місті пасажирського транспорту контролюється органами Міської влади за дотриманням договорів “На перевезення пасажирів автомобільним транспортом в м. Рівне на автобусних маршрутах загального користування в режимі маршрутного таксі”. Одночасно з боку держави новоствореною Державтотрансінспекцією. Раніше в місті контроль здійснювався Обласним автоуправлінням Міністерства автомобільного транспорту України.

Аналізуючи стан пасажирських перевезень в місті можливі наступні шляхи вирішення виділених проблем:

1. Формування раціональної маршрутної системи міста Рівне, яка б задовільняла наступні вимоги:

- міські маршрути повинні зв'язувати найкоротшим шляхом пасажиро-утворюючі пункти міста, промислові підприємства, вокзали, ринки, центр міста тощо;

- кількість маршрутів має відповідати потребі пасажирів у безпересадочних сполученнях;

- рівномірна завантаженість маршрутів по всій довжині;

- скоординованість міських маршрутів з приміським сполученням.

2. Під розроблену маршрутну мережу і прогнозовані обсяги перевезень вибрати структуру парку за пасажиромісткістю.

3. Не виключається ідея переведення всіх перевізників в звичайний режим роботи автобусів, але при цьому необхідно перейти до адресної соціальної допомоги пільговим категоріям населення.

4. Впровадження тролейбусів, які можуть їздити і без контактної мережі.

5. Рекомендується встановлення на пасажирський транспорт GPS-систем для покращення контролю і координації їх роботи.

Враховання названих вимог щодо раціоналізації маршрутної системи дозволить:

- оптимізувати кількість пересадок і витрати часу на поїздки;

- шляхом раціонального розподілу транспортних засобів між маршрутами розосередити їх за основними пасажироутворюючими напрямками;

- оптимізувати кількість маршрутів з метою оперативного контролю і управління рухом транспортних засобів;

- ліквідувати ділянки транспортної системи, які дублюються автобусами, тролейбусами та мікроавтобусами;

- підвищити середній коефіцієнт використання місткості з дотриманням належного рівня комфортності.

Оптимізація автобусної мережі дасть змогу охопити транспортним сполученням максимальну кількість мікрорайонів міста та зробить практично всі маршрути привабливими для перевізників.

Враховуючи високу вартість новітніх автобусів та тролейбусів іноземного та вітчизняного виробництва, реальний стан транспортного господарства та наявність значного парку ремонтпридатного рухомого складу, найбільш доцільним буде базування на максимально повному використанні наявного рухомого складу шляхом виконання капітально-відновлювальних ремонтів із застосуванням нових технологій як альтернативи придбання нового рухомого складу.