

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ М. ДНІПРО

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто проблеми виробничої системи пасажирських перевезень м. Дніпро та перспективи розвитку. Розроблені пропозиції по вдосконаленню пасажирських перевезень в м. Дніпро.

Ключові слова: виробнича система, пасажирські перевезення, маршрутна мережа.

Abstract

The problems of the production system of passenger traffic in the city Dnipro and prospects. Suggestions to improve passenger transport in the city Dnipro.

Keywords: production system, passenger transport, route network.

Вступ

Основним завданням кожного виду транспорту є задоволення потреб держави та населення в різних видах перевезень. До головних характеристик транспортного процесу входять: якість, собівартість, вартість та швидкість перевезень. Такі ж вимоги в повній мірі стосуються і до міських автобусних перевезень [1-3]. Пасажирський транспорт задовольняє різноманітні потреби населення в пересуванні, відіграє значну роль у житті мешканців міста. Якість перевезень впливає на психологічний та фізичний стан людей, продуктивність їх праці, відпочинок. Виходячи з цього, удосконалення організації автобусних перевезень має важливе народногосподарське та соціальне значення.

Результати дослідження

Сьогодні у місті Дніпро перевезення пасажирів здійснюється:

а) міським електротранспортом:

– 14 трамвайних маршрутів (загальна довжина 172 км);

– 17 тролейбусних маршрутів (довжина контактної мережі 550 км ;

б) автобусами:

– 132 маршрути в звичайному режимі руху та в режимі маршрутного таксі (загальна довжина понад 3000 км);

в) метрополітеном – 1 лінія (довжина 7,9 км; 6 станцій).

Щоденно на маршрути громадського транспорту виходять:

- 200 трамвайних вагонів (загальний парк вагонів складає 260 одиниць);

- 95 тролейбусів (загальний парк 130 машин);

- 1718 автобусів великої, середньої та малої пасажиромісткості.

При розвинутій мережі трамвайних колій та тролейбусних контактних ліній низька ефективність міського електротранспорту м. Дніпро що є наслідком технічного і морального старіння парку трамвайних вагонів і тролейбусів, його скороченням через відсутність достатнього оновлення, погіршення технічного стану трамвайних колій. А також нераціональної організації роботи деяких служб КП «Дніпропетровський електротранспорт» та значне дублювання маршрутів електротранспорту автобусними маршрутами.

Містом у 2010 - 2013 роках в Німеччині було придбано 78 трамвайних вагонів, що були у експлуатації, але з врахуванням списання старих вагонів більш ранніх років виготовлення, це не вирішило проблему розширення трамвайного парку.

У 2015-2016 роках містом було придбано 11 нових тролейбусів МАЗ-ЮМЗ. До кінця 2017 року

планується придбати ще 8 таких тролейбусів та 2 тролейбуси з автономним ходом, але при роботі діючої маршрутної мережі це покриває додаткову потребу в тролейбусах лише на 11%. Через малу чисельність тролейбусного парку та велику територію міста тролейбусів майже не видно на міських вулицях.

Керівництвом міста з метою забезпечення привабливості міського електротранспорту вартість проїзду в трамваях і тролейбусах утримується на рівні 1,5 грн., що значно нижче ніж у автобусах і маршрутних таксі, де вартість проїзду складає 5-6 грн. Але в умовах постійного підвищення вартості електроенергії, запчастин, витратних матеріалів, та підвищення рівня мінімальної заробітної плати такий низький тариф суттєво погіршує економічний стан підприємства міського електротранспорту та негативно впливає на технічний стан його інфраструктури.

Протягом останніх п'яти років в міському бюджеті кошти для проведення ремонту трамвайних колій не передбачались.

В місті створена розвинута мережа автобусних маршрутів загального користування, значна частина яких невиправдано дублює маршрути міського електротранспорту. Як показує досвід ці маршрути створювались стихійно під тиском громади. Кількість рухомого складу на цих маршрутах явно завищена, про що свідчить велика кількість автобусів в містах відстою на кінцевих зупинках.

У 2013 році в місті Дніпро була спроба проведення вивчення попиту населення на пасажирські перевезення (обстеження пасажиропотоків), але воно було проведено не в повному обсязі, а саме вивчено лише один оберт одного транспортного засобу на маршруті, що не дозволяє об'єктивно оцінити пасажиропотік на маршрутах в цілому, завантаження перегонів та пасажирообіг зупинок. На основі таких даних неможливо провести розрахунки та розробити рекомендації з вдосконалення організації перевезення пасажирів у місті. Для вирішення цієї задачі необхідно провести вивчення попиту населення на перевезення по кожному маршруту як електротранспорту так і автомобільного пасажирського міського транспорту провести необхідні розрахунки їх аналіз та на цій основі розробити відповідні рекомендації.

Мають місце факти роботи приватних автобусних перевізників без укладання відповідних договорів із міською радою на маршрутах, яких немає в маршрутній мережі міста, та які вони самі собі вигадали. Сьогодні в місті працюють таких чотири автобусних маршрути, які також дублюють електротранспорт.

Висновки

З метою удосконалення пасажирських перевезень в м. Дніпро пропонується:

1. Провести обстеження пасажиропотоків на усіх маршрутах громадського пасажирського транспорту міста, для чого у відповідності чинному законодавству залучити організацію, яка має досвід у виконанні цього комплексу робіт.
2. На підставі отриманих результатів розробити проект нової мережі маршрутів міського пасажирського транспорту, при цьому повністю ліквідувати невиправдане дублювання маршрутів міського електротранспорту приватними автобусними перевізниками.
3. Скласти план впровадження нової маршрутної мережі громадського пасажирського транспорту міста, в якому передбачити підготовчі заходи (затвердження нової маршрутної мережі, інформування мешканців міста та інш.), заходи початку роботи нової маршрутної мережі (припинення роботи існуючих маршрутів, початок роботи нових маршрутів) та заходи контролю за її роботою (моніторинг роботи нової мережі, аналіз скарг і пропозицій від мешканців міста, коригування кількості та типу рухомого складу, коригування шляху проходження маршрутів, контроль та вжиття заходів по недопущенню роботи нелегальних автомобільних перевізників у місті).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник /В.У. Ренкин, П. Клафи, С. Халберт и др.; перевод с англ. – М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
2. Антошвили М.Е., Либерман С.Ю., Спиринов И.В. Оптимизация городских автобусных перевозок. - М.: Транспорт, 1985.- 102 с.
3. Артемьев С.П. Автомобильные перевозки пассажиров. – М.: Высшая школа, 1972.

Біліченко Віктор Вікторович – д-р техн. наук, професор, завідувач кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: bilichenko_v@mail.ru;

Цимбал Сергій Володимирович, – канд. техн. наук, доцент кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;

Bilichenko Victor V. – Dr. Sc. , Professor, Head of car and transport management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: bilichenko_v@mail.ru;

Tsymbal Sergiy V. – Ph.D., Associate Professor of cars and transport management, Vinnitsia National Technical University, Vinnitsia, e-mail: tsymbal_s_v@ukr.net;