

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО

ТРАНСПОРТУ М. ВІННИЦІ

У процесах виробничо-соціальних змін економіки України в цілому, її переході до ринкових відносин, значно знизилась обсяги і режими перевезень всіх видів транспорту, особливо міського пасажирського транспорту, рухомий склад якого - автобуси та таксомотори з автопідприємств, було роздержавлено та приватизовано. Це суттєво ускладнило перевезення пасажирів, тому що зникли як автобусні парки, так і в багатьох випадках маршрути міських автобусних перевезень та інфраструктура керування ними. Повна або часткова зупинка, зменшення підприємств з великою кількістю працюючих, до яких у лічені години ранкового „піку” необхідно було доставити тисячі громадян і після закінчення зміни доставити в зворотному напрямку потребували докорінно змінити створювану десятиліттями схему маршрутів автобусних перевезень у м. Вінниця. Це обумовлено виникненням сотень малолюдних та розкиданих у площині міста невеликих підприємств, фірм, офісів, ринків, навчальних закладів, які не були охоплені мережею міського пасажирського транспорту.

Розпорошення автобусів серед великої кількості автовласників, в основному колишніх водіїв та працівників автопідприємств, призвело в подальшому до стихійного відродження деякої частки (найбільш прибуткових та зручних для водіїв) маршрутів автобусної мережі міста. В переважній більшості випадків перевезення пасажирів почало здійснюватись в режимі маршрутного таксі, що дозволило в достатньо короткий термін майже ліквідувати кількісну проблему перевезень пасажирів на головних магістралях міста.

В подальшому з різних причин мережа маршрутів розширювалась, і в даний час вона охоплює практично всю територію міста Вінниця. При цьому якісні показники пасажирських перевезень і визначальні показники якості обслуговування жителів та гостей міста пасажирським транспортом загального користування залишаються на достатньо низькому рівні. Вся „якість” міських маршрутних перевезень, в більшості випадків, зводиться до рівня розуміння її водіями та власниками маршрутів. В основному – це якомога щільніше наповнити свій автобус пасажирами. Змушуючи пасажирів користуватися переобладнаними, в багатьох випадках з морально застарілих моделей та відпрацьованих фізично вантажних автофургонів виробництва країн Європи.

До керування такими транспортними засобами часто допускаються некваліфіковані в справі перевезення пасажирів водії, які в свою чергу отримують відповідні установки на перевезення від, іноді, ще менше кваліфікованих, а часом і зовсім випадкових власників автофірм та приватних перевізників, такі перевізники не гарантують не тільки елементів якості обслуговування на міських маршрутах, а навіть фізичного не ушкодження пасажирів. Гірким підтвердженням сучасної „якості” міських пасажирських перевезень є статистика ДТП, головними фігурантами в яких майже щоденно являються „маршрутки”, що навипередки ганяються за кожним пасажиром.

Під тиском адміністрації міста приватні перевізники вимушені були об'єднатись в асоціацію та поступово замінювати свій рухомий склад на нові автобуси здебільшого марок БОГДАН та ЕТАЛОН пасажиромісткістю 30-40 чол., що дозволило підвищити комфортність перевезень, але загальна кількість маршрутних транспортних засобів та їх доля в транспортному потоці практично не змінилась і складає на більшості автомобільних шляхів міста від 10 до 20 % загальної інтенсивності руху.

Стихийно створена мережа автобусних маршрутів дублює собою маршрути руху трамваїв та тролейбусів, прокладених по автодорогах м. Вінниця, якими одночасно користуються власники індивідуальних легкових автомобілів у міських та приміських поїздках а також чисельні транзитні перевізники, оскільки транспортне кільце навколо Вінниці ще не замкнене з південного заходу. В значній мірі ускладнює ситуацію постійне

збільшення кількості автомобілів у місті Вінниця, яке складає близько 10 тисяч на рік зі стійкою тенденцією до зростання.

Такий стан розвитку пасажирського автотранспорту призвів до того, що в останні роки в години пік на автодорогах міста швидкість руху в „заторах” значно знижується, що дезорганізує не тільки маршрутні автобусні перевезення в місті, але й будь-які інші перевезення в тому числі і рух пожежних, оперативних та автомобілів швидкої медичної допомоги.

Отже, сучасним міським автобусним перевезенням притаманні: стихійне формування мережі маршрутів, “дика” конкуренція, низька якість перевезень, втрата надходжень до бюджету та висока потенційна загроза здоров'ю пасажирів.