

УДК 629.113
UDC 629.113

В.І. Бодак

Луцький національний технічний університет

ЗАХОДИ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МАРШРУТНИМИ ТАКСІ У м.ЛУЦЬКУ

Подано практичні рекомендації для вдосконалення перевезень маршрутними таксі у м. Луцьку.

Ключові слова: маршрутне таксі, автобус, пасажирські перевезення.

В.И. Бодак

Луцкий национальный технический университет

МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МАРШРУТНЫМИ ТАКСИ В ЛУЦКЕ

Практические рекомендации по совершенствованию перевозок маршрутными такси в. Луцке.

Ключевые слова: маршрутное такси, автобус, пассажирские перевозки.

V.I. Bodak

Lutsk National Technical University

MEASURES TO IMPROVE THE QUALITY OF PASSENGER TRANSPORT BY BUS IN LUTSK

Practical recommendations for improving bus transport in the city. Lutsk.

Keywords: taxi, bus passenge

Маршрутне таксі стало найбільш розповсюдженим видом громадського транспорту в усіх обласних центрах України. Транспортними засобами на лініях є автобуси, що здійснюють перевезення пасажирів на міському або приміському маршруті загального користування за розкладом руху в якому вказано час відправлення з початкової зупинки та прибуття на кінцеву. Причому посадка і висадка відбувається на вимогу пасажирів. В Луцьку посадка та висадка пасажирів здійснюється тільки в чітко визначених місцях, які позначені дорожніми знаками та на зупинках громадського транспорту.

Перші маршрутні таксі у м. Луцьку з'явилися в середині 80-х років. Транспортними засобами були мікроавтобуси ризької автомобільної фабрики РАФ-2203. Власниками цих таксі були державні автотранспортні підприємства. Наприкінці 90-х років в зв'язку з нерентабельністю маршрутні таксі перестають здійснювати пасажирські перевезення. В 1998 році внаслідок малої кількості міських автобусів та тролейбусів мікроавтобуси знову повертаються на лінії м. Луцька. РАФ-2203 мав до 13 пасажирських місць. Це було надзвичайно мало РАФ-2203 замінюють мікроавтобусами Мерседес 207-410 з пасажиромісткістю до 19 місць. В Україну ввозились вантажні мікроавтобуси вставлялись вікна та сидіння і такі транспортні засоби реєструвались як пасажирські. Відстань між сидіннями була некомфортною для проїзду. Сидіння до підлоги кріпились ненадійно. Прохід між сидіннями був вузьким. Пасажиру при виході з мікроавтобуса треба було обов'язково нахилитись для того щоб відкрити двері. В результаті малої пасажиромісткості була потреба в великій кількості таких машин. В Луцьку їх налічувалось біля 280 одиниць. Підвищити якість та комфортабельність перевезень, покращити екологічну ситуацію в місті дала заміна мікроавтобусів Мерседес на автобуси українського виробництва Богдан А091 та А092 (м. Луцьк, м.Черкаси), ЗАЗ I-VAN А07А (м. Запоріжжя) та Еталон БАЗ А079 (м. Бориспіль). Заміну Мерседесів вдалось провести внаслідок проведення конкурсу в 2008 році. Умовою участі в цьому конкурсі було наявність у перевізника автобусів з кількістю місць для сидіння не менше 21. Невдалою спробою повернути у комунальну власність частину маршрутів була закупівля 20 автобусів марки Богдан А069 та А144. Ці автобуси було взято в лізинг. Хоча маршрути 15, 15а, 9, 9а були найкращими в місті підприємство-перевізнак внаслідок великого штату працівників мало збитки.

Через 3 роки Луцьке підприємство електротранспорту відмовилося від маршрутів 9 та 9а. На маршрутах 15 та 15а надто великі автобуси А144 було замінено тролейбусами. На сьогодні маршрутні таксі перевозять близько 70% всіх пасажирів м. Луцька, 20% припадає на міські

тролейбуси. З 2010 по 2016 роки було закуплено в республіці Польща та передано комунальному підприємству ЛПЄ близько 30 тролейбусів, що були у використанні. Міська рада впродовж останніх 5 років заявляла про свої наміри значно збільшити перевезення пасажирів тролейбусами. Це мало покращити екологічну ситуацію в місті та зробити зручнішим проїзд пенсіонерам та малозабезпеченим категоріям населення, як відомо вони їздять тролейбусами безплатно. Витрати на перевезення пільгових категорій повинна повертати держава. В результаті невчасних виплат державою субвенцій перевізнику на підприємстві ЛПЄ невчасно виплачувались заробітні плати та щороку приходили страйки водіїв. Це і вплинуло на сповільнення процесу витіснення з ринку міських перевезень маршрутних таксі. Хоча і нині влада міста заявляє про намір замінити 10 маршрутних таксі на тролейбуси на маршруті 17а, що курсують центральними вулицями міста.

В 2016 році закінчуються договори на здійснення пасажирських перевезень, що укладені між луцькою міською радою та перевізниками терміном на 5 років. Будуть проводитись нові конкурси для визначення кращих перевізників та укладатися нові договори з переможцями в цих конкурсах. Конкурси будуть проводитися на основі умов, які розробляє луцька міська рада. Отже, на даний момент є актуальним питання щодо покращення обслуговування пасажирів зі сторони перевізників, які можуть бути затверджені луцькою міською радою при проведенні конкурсів у 2016 році. Одною з основних умов покращення здійснення перевезень повинно бути здійснення постійного контролю за дотриманням графіків руху. Завдяки цьому відсутнє скупчення пасажирів на зупинках та автобусів на кінцевих пунктах відстою. При цьому пасажир, маючи розклад руху маршрутного таксі, виходить на зупинку в конкретний час і знає що чекати автобус йому не прийдеться. Це особливо важливо коли пасажир користується послугою маршрутного таксі для доїзду до місця роботи.

Одним з основних недоліків при русі маршрутних таксі є недоїзд до кінцевих зупинок, особливо у вечірній час, коли пасажиропотік є незначним. Основною з умов проведення конкурсу повинно бути використання автотранспортних засобів з двигунами, що відповідають стандарту Євро-2, місць для сидіння не менше 21, не менше двох дверей входу та виходу з пневмоприводом. Обов'язковою умовою допуску перевізника до конкурсу повинно бути наявність на маршруті хоча б одного автобуса обладнаного пристроєм для перевезення інвалідів. Луцькою міською радою вже запроваджено систему моніторингу та керування рухом міського транспорту за допомогою системи МАК. За допомогою цієї системи контролюється кількість машин, які виїхали на лінію та реальний інтервал руху між ними. При русі точно по графіку система зображає автобус синім кольором, при випередженні більше як на 3 хвилини - синім кольором, при запізненні більш як 3 хвилини – червоним, причому відхилення від графіка в хвилинах можна побачити по кожному конкретному автобусу. Невстановлені дорожні знаки про зупинки автобусів на всіх маршрутах, не всі зупинки обладнані накриттям від дощу. Для зменшення заторів на дорогах необхідно будувати заїзні площадки для автобусів, що здійснюють посадку або висадку пасажирів на автобусних зупинках. При можливості створювати окрему смугу для руху громадського транспорту, як це робиться у великих містах в європейських державах.

Автор вважає неправильним процес укрупнення підприємств-перевізників оскільки всі необхідні роботи щодо здійснення перевезень та ремонту автотранспорту здійснює власник-тобто дрібний перевізник, а плату за користування оборотним рейсом на маршруті отримує підприємство-власник маршруту. Одною з умов вдосконалення маршрутних перевезень є забезпечення належної професійної кваліфікації управляючого персоналу та проведення необхідної підготовки водіїв, допущених до перевезення пасажирів. Відстій та збереження автобусів у неробочий час повинно здійснюватися на територіях під охороною. Забезпечення належного технічного стану автобусів, планування та облік проведених ремонтів, дотримання положень про робочий час і час відпочинку водіїв – це міри, які приводять до покращення якості перевезень. Вищевказані заходи при їх реалізації дадуть змогу підвищити якість послуг, що надаються перевізниками, а також підвищити безпеку руху на завантажених дорогах міста.