

НАПРЯМКИ РЕОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ МІСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ГРОМАДСЬКОГО КОРИСТУВАННЯ

Міський автомобільний транспорт громадського користування являється провідним у більшості міст нашої держави. Він передбачає перевезення пасажирів автобусами, тролейбусами і такими новітніми типами транспортних засобів як гібридні автобуси та електробуси. У 2019 році автомобільним транспортом громадського користування було перевезено 2750,6 млн. пас., тобто понад 64,5 % усього обсягу міських пасажирських перевезень, у т.ч. автобусним – 1804,9 млн. пас. і тролейбусним – 945,7 млн. пас. [1]. Разом з тим, у цього виду громадського транспорту дуже багато проблем, які з кожним роком збільшуються і, на нинішній час, якщо й вирішуються, то надто повільно. Наприклад, за статистичним аналізом [2] з вини водіїв автобусів у 2018 році сталася 1144 дорожньо-транспортна пригода (ДТП), у яких загинуло 40 чол. і травмовано 808 чол., а у 2018 році – 1301 ДТП (+ 13,7 %), у яких загинуло 52 чол. (+30 %) та травмовано 748 чол. (-7,4 %).

Загальні заходи з реорганізації системи міських пасажирських перевезень громадським автомобільним транспортом наведені у меморандумі [2]. Деякі з них уже реалізуються у багатьох містах. Проте, проблеми забезпечення безпечності перевезень пасажирів та безпеки дорожнього руху за участю автобусів і тролейбусів все ще потребують прийняття і виконання відповідних рішень.

До найбільш нагальних проблем громадського автомобільного транспорту можна віднести:

- застосування для перевезень пасажирів автобусів і тролейбусів, термін експлуатації яких уже давно сягнув усі допустимі норми, які у розвинутих європейських та інших країнах становлять 7-10 років;
- зайнятість водіїв автобусів і тролейбусів збиранням і, дуже часто, фактично вимаганням коштів за проїзд, що за умови не надто комфортабельних робочих місць призводить до дорожньо-транспортних пригод, кількість яких за останні роки суттєво зросла;
- сприяння утворенню заторів на вузьких двосмугових вулицях з двостороннім рухом, особливо зі збільшенням на маршрутах автобусів великого класу з габаритною довжиною 12,0 м;

- розміщення зупинок безпосередньо у зонах пішохідних переходів – перед зупинками або після них, що однаково небезпечно;

- відсутність підземних переходів на найбільш небезпечних ділянках вулиць, особливо вузьких і магістральних багатьма смугами (більше того, навіть закриття у багатьох містах тих, які існували раніше, у зв'язку з їх антисанітарним станом і відсутністю належного ремонту).

Для вирішення наведених проблем необхідним і вкрай актуальним завданням державних органів влади усіх рівнів являється прийняття і реалізація державних програм з розвитку вітчизняного автобусобудування та комплексної реорганізації системи міського пасажирського транспорту. Концепція державної програми розвитку вітчизняного автобусобудування була запропонована групою авторів ще у 2017 році [3]. Серед першочергових завдань цих програм – заборона перевезень пасажирів транспортними засобами громадського користування, термін експлуатації яких становить більше 10 років та введення електронних квитків з метою звільнення водіїв від збирання коштів за проїзд. Таке рішення, поєднане з ліквідацією системи приватних перевізників, які не мають жодних технічних умов для щоденного перевіряння технічного стану автобусів, сприятиме значному підвищенню безпечності перевезень пасажирів.

Ще одним важливим напрямком забезпечення безпечності дорожнього руху являється формування відповідної інфраструктури міських і приміських маршрутів. У першу чергу це стосується будівництва зупинок поза смугами руху з урахуванням розміщення пішохідних переходів, пересічення вулиць та, при наявності, колій і зупинок трамвайного транспорту. Крім того, такі зупинки поза зонами посадки-висадки пасажирів, повинні бути відгородженими від смуг руху та відповідно освітленими. Не менш важливим являється і узгодження графіків руху автобусів, які обслуговують різні маршрути з метою уникнення їх скупчення на одних і тих же зупинках.

Реалізація пропонованих заходів по наведених напрямках реорганізації системи міських пасажирських перевезень безперечно забезпечить суттєве підвищення як безпечності перевезень пасажирів автомобільним транспортом громадського користування, так і безпечності дорожнього руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Проблеми реорганізації системи міських пасажирських перевезень. Меморандум учасників круглого столу. *Зовнішньоекономічний кур'єр*. Львів: Торгово-промислова палата, 2018. Січень-лютий (№ 1). С. 20–21.
2. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті в Україні за 2018 рік. URL:

http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2019/Analiz_avariynosti_2018.pdf (дата звернення: 17.03.2020).

3. Войтків С. В., Курач Б. В., Нємий С. В. Програма розвитку вітчизняного автобусо-, тролейбусо- та електробусобудування для потреб міських і приміських перевезень пасажирів (концепція). *Автошляховик України*. Київ: 2017. № 3 (251). С. 22–28.