

УДК 621.9

АНАЛИЗ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ОБЩЕСТВЕННОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА Г. МОГИЛЕВА

О. В. ГОЛУШКОВА, А. М. ГОЛУШКОВ

Белорусско-Российский университет

Могилев, Беларусь

Общественный транспорт г. Могилева представлен маршрутными автобусами и электробусами, троллейбусами и троллейбусами с автономным ходом, маршрутными автомобилями перевозчиков частной формы собственности. За последние 5 лет в г. Могилеве появились новые жилые микрорайоны (Спутник-2, Казимировка, Солнечный-2), что повлияло на формирование новых маршрутов и открытие новых остановочных пунктов.

В настоящее время в Могилеве организовано движение общественного пассажирского транспорта по 44 автобусным маршрутам, 6 маршрутам троллейбусов и 2 новым, открытым в 2023 г., маршрутам троллейбусов с автономным ходом, которые связали новую застройку микрорайона Казимировка с районом железнодорожного переезда по ул. Первомайской, а также по 21 маршруту маршрутными автомобилями перевозчиков частной формы собственности.

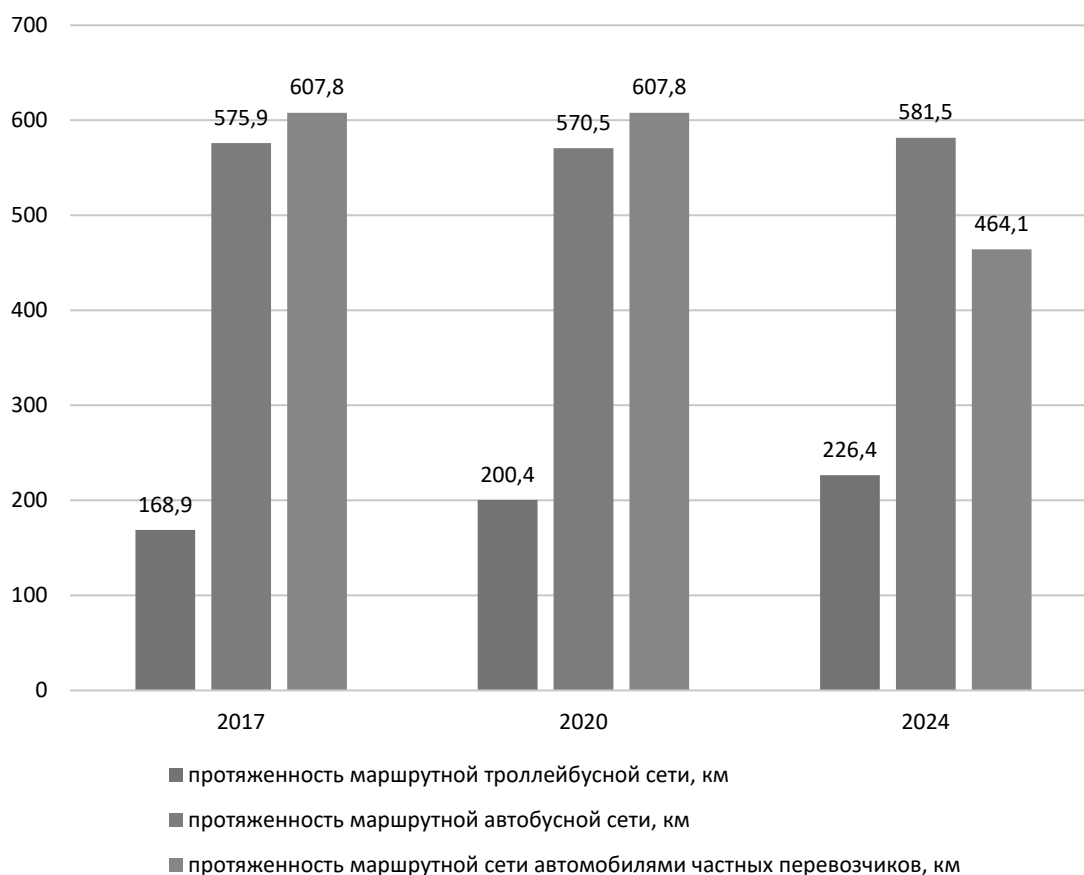


Рис. 1. Изменение протяженности маршрутных сетей общественного транспорта (в километрах) в г. Могилеве по годам

Из рис. 1 видим, что протяженность городской маршрутной сети государственных перевозчиков увеличилась, а значит, увеличился транспортный поток и возросла их взаимозависимость, увеличился пассажиропоток на остановках общественного транспорта. Маршрутная сеть Могилева на конец 2024 г. насчитывает 320 остановок общественного транспорта.

Следует отметить, что за последние 2 года на улицах общегородского значения выполнены реконструкция проспекта Димитрова и улицы Крупской, текущий ремонт по ул. Первомайской, в результате чего все требования по безопасности дорожного движения и состояния разметки, остановочных пунктов соблюдены [1]. В Могилеве значительное количество улиц районного значения, соединяющих жилые и промышленные районы, состояние которых требует ремонта.

Согласно современным требованиям, все места остановок общественного городского транспорта должны быть снабжены остановочными пунктами, которые должны иметь уширение на дороге в виде кармана или дополнительной, специально выделенной полосы.

Проанализируем наличие и состояние остановочных пунктов на возможность их безопасной эксплуатации. В результате получили следующее:

- 15 % остановочных пунктов не имеют карманов на дороге и не обеспечивают безопасную эксплуатацию;
- 13,1 % остановочных пунктов не имеют остановочных павильонов;
- 27 % остановочных пунктов от общего количества ОП имеют неудовлетворительное состояние дорожного покрытия остановочной площадки.

Обустройство большинства остановочных павильонов находится в неудовлетворительном состоянии – оценивалось наличие задних и боковых стеновых ограждений, их сплошность, наличие указателей о расписании движения транспорта, контейнеров для мусора и скамеек для сидения пассажиров.

Таким образом, предлагается сначала привести в надлежащее состояние составную часть маршрутной сети – остановочные пункты – путем доведения их состояния до требований нормативных правовых актов. При этом, учитывая требования времени, следует обеспечить не только безопасность, но и комфортное пребывание пассажиров на остановочном пункте. Сегодня комфорт может быть достигнут при наличии электронного табло, отражающего движение транспорта по маршруту, устройства для зарядки мобильных устройств, системы видеонаблюдения, освещения остановочных павильонов с датчиками движения и устройств для подогрева/охлаждения закрытых павильонов, речевых аппаратов для физически ослабленных лиц, тактильных полос.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Планировка и застройка населенных пунктов: СП 3.01.03–2020. – М-во архитектуры и стр-ва Респ. Беларусь. – Минск, 2023. – 63 с.