

**ПУТИ РЕШЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМ
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ НОЧНОГО МАРШРУТНОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В Г. МИНСКЕ**

**WAYS TO SOLVE SOME PROBLEMS IN THE ORGANIZATION
OF NIGHT ROUTE PASSENGER TRANSPORT IN MINSK**

Явлаш Н. С., магистрант, **Капский Д. В.**, д-р техн. наук., проф.,
Семченков С. С., канд. техн. наук,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
N. Yawlash, Graduate Student, D. Kapsky, Doct. of Tech. Scienc., Prof.,
S. Semchenkov, Ph. D. in Eng.,
Belarusian National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

В статье представлены пути решения некоторых проблем, возникающих при организации сети скоростного сообщения маршрутного пассажирского транспорта. Исследование включает анализ текущей ситуации и формирование предложений, направленных на решение выявленных проблем.

The article presents ways to solve some of the problems that arise when organizing a high-speed network of route passenger transport. The study includes an analysis of the current situation and the formation of proposals aimed at solving the identified problems.

Ключевые слова: скоростной маршрутный транспорт, устойчивая мобильность, ночная маршрутная сеть, создание транспортно-пересадочных узлов.

Keywords: high-speed route transport, sustainable mobility, night route network, creation of transport hubs.

ВВЕДЕНИЕ

Разработка вопросов, связанных с организацией скоростного сообщения маршрутного пассажирского транспорта в ночное время, повлекла за собой выявление некоторых проблем, решение которых необходимо для успешной работы ночных маршрутов. К числу данных проблем относятся вопросы интеграции маршрутного пассажир-

ского транспорта в светофорное регулирование, вопросы организации работы в режиме «остановок по требованию», а также вопросы организации пересадочного узла.

ПУТИ РЕШЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ НОЧНОГО МАРШРУТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В Г. МИНСКЕ

Для создания эффективного и комфортного транспортного обслуживания в ночное время, необходимо, чтобы потери времени при движении (ожидание разрешающего сигнала светофора, выполнение остановок на каждом остановочном пункте, даже если на нем при выполнении данного рейса нет необходимости осуществления высадки и посадки пассажиров) были сведены к минимуму.

Вопрос нахождения на светофорных объектах в ожидании разрешающего сигнала решается за счет уже внедряемой сейчас системы приоритизации проезда перекрестков городским пассажирским транспортом. С учетом того, что трассы ночных маршрутов практически не пересекают друг друга (что практически исключает вероятность одновременного подъезда маршрутных транспортных средств к перекресткам с разных направлений), это позволит создать систему, при которой транспортные средства на ночных маршрутах будут идеально интегрированы в «зеленую волну», а останавливаться будут останавливаться только для посадки-высадки пассажиров, а также для межрейсового отстоя на конечных станциях.

Необходимость останавливаться на каждом остановочном пункте обусловлена п. 230 Правил автомобильных перевозок пассажиров. Для исправления данной ситуации необходимо внести изменения в данные правила и допустить возможность транспортным средствам осуществлять перевозку пассажиров с посадкой–высадкой пассажиров на остановочных пунктах в режиме «по требованию»: если на остановочном пункте есть один или несколько пассажиров либо при получении звукового сигнала от пассажиров в салоне (с помощью кнопок «STOP», размещенных в салоне каждого транспортного средства) не позднее чем за 150 и 300 м до прибытия на остановочный пункт в пределах населенного пункта и вне населенного пункта соответственно, водитель должен произвести остановку для посадки и (или) высадки пассажиров на данном остановочном пункте.

Немаловажным вопросом, не позволяющим в полной степени сейчас реализовать систему ночных маршрутов по разработанным выше трассам маршрутов, является отсутствие остановочного пункта для трамваев «Вокзал» при движении в направлении ул. Ульяновской. Отсутствие данной остановки не позволяет в полной степени назвать данную область, на которой предполагается пересадка с одного ночного маршрута на другой, транспортно-пересадочным узлом, так как для пересадку на ночные маршруты № 1 и 7 необходимо осуществлять на о. п. «Ленинградская», расположенный в 500 метрах от о. п. «Кирова» (где происходит высадка пассажиров ночных маршрутов).

С учетом того, что в месте, где нахождение трамвайного о. п. «Вокзал» выглядит логичным с точки зрения организации работы городского пассажирского транспорта, происходит увеличение количества полос для движения транспорта в направлении ул. Московской, оборудование данного остановочного пункта лишь отдалит данное увеличение количества полос примерно на 40 м (которые необходимы для создания платформы для посадки-высадки пассажиров), не повлияв в значительной степени на пропускную способность ул. Бобруйской. Предложения по совершенствованию представлено на рис. 1.

Немаловажным стоит отметить, что в течение долгого времени в XX веке остановочный пункт в указанном месте функционировал (рис. 2), но в определенный момент было принято решение о переносе данного остановочного пункта, негативно повлиявшее на работу ГПТ возле железнодорожного вокзала как для пассажиров, совершающим пересадку с ж/д транспорта от станции «Минск-Пассажирский» на трамвай, так и для пассажиров, совершающим пересадки в зоне ТПУ «Вокзал», а также для пассажиров, которые пользуются трамваем в данном районе города для личных целей (для того, чтобы добраться на работу, к общественным заведениям и т. п.). В процессе реконструкции улицы Бобруйской в 2014 г. данный остановочный пункт также не был сооружен.

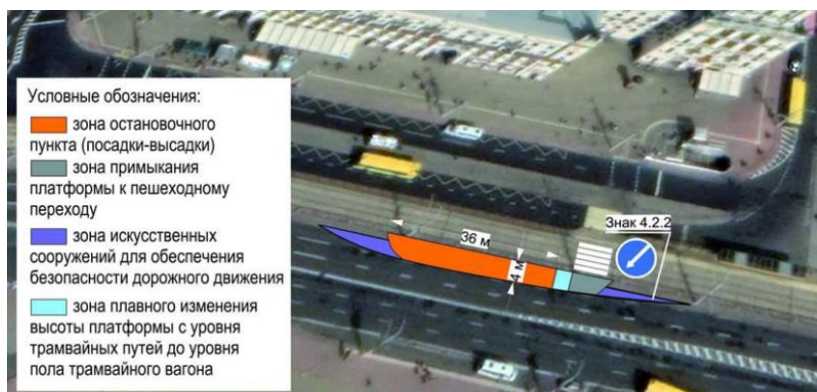


Рисунок 1 – Предложения по совершенствованию о. п. «Вокзал»



Рисунок 2 – Историческая фотография, на которой видно наличие остановочного пункта «Вокзал» для трамваев в направлении ул. Ульяновской

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение можно подчеркнуть, что эффективная организация ночного скоростного пассажирского транспорта требует комплексного подхода к решению выявленных проблем. Интеграция маршрутных

маршрутов в системы светофорного регулирования, разработка оптимальных схем работы в режиме «остановок по требованию» и создание удобных пересадочных узлов являются ключевыми направлениями, обеспечивающими повышение эффективности и привлекательности ночного транспортного сообщения. Реализация этих мер позволит повысить качество обслуживания пассажиров, сократить время поездки и обеспечить безопасную и комфортную перевозку в ночное время, что, в свою очередь, поспособствует развитию городской транспортной системы в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Планирование устойчивой городской мобильности : монография / И. Н. Пугачев, А. О. Лобашов, С. С. Семченков [и др.]. – Хабаровск : ДВГУПС, 2023. – 147 с.
2. Устойчивая городская мобильность: теория и практика развития : учебник / А. О. Лобашов, С. С. Семченков, Е. Н. Кот [и др.]. – Вологда : Инфра-Инженерия, 2023. – 236 с.
3. Semtchenkov, S. Application of the sectoral method to improve the efficiency of route passenger transport / S. Semtchenkov, D. Kapsky // WUT Journal of Transportation Engineering. – 2022. – № 134. – P. 17–33.
4. Kapsky, D. Measures to improve the operation of passenger transport and urban mobility / D. Kapsky, S. Semtchenkov, L. Khmel'nitskaya // Communications – Scientific Letters of the University of Žilina. – 2023. – № 1. – P. 14–25.
5. Капский, Д. В. Подход к решению задачи формирования секторов при организации работы водителей на предприятиях маршрутного пассажирского транспорта на основе псевдодобулевой оптимизации / Д. В. Капский, Д. С. Саражинский, С. С. Семченков // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. В. Промышленность. Прикладные науки. – 2023. – № 1. – С. 77–81.

Представлено 27.08.2025