

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
ЭЛЕКТРОБУСОВ НА КОНЕЧНЫХ СТАНЦИЯХ
МАРШРУТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Студентка гр. 101141-16 Романовская Н.Е.

Научный руководитель – ст. преп. Семченков С.С.

В 2017 году в Минске была начата эксплуатация электробусов. На сегодняшний день для перевозки пассажиров этим видом транспорта используются сочленённые электробусы АКСМ-Е433 “VITOVТ MAX ELECTRO” (трехосный сочлененный низковольтный электробус, который оборудован системой накопителей электроэнергии на базе суперконденсаторов, с запасом хода 12,5 км и быстрой зарядкой в течение 8–9 мин. с использованием пантографа на конечных остановочных пунктах для подключения к источнику зарядного тока), а также 12-метровые электробусы АКСМ-Е321 (введены в эксплуатацию в 2019 году), построенные на базе троллейбуса АКСМ-321. В связи с тем, что электробусы используются для перевозки пассажиров наравне с другими видами транспорта, особенности и периодичность его зарядки вызывает объективную необходимость к формированию специфических требований по безопасности движения электробусов на конечных станциях маршрутного пассажирского транспорта. В качестве объекта обследования организации движения была выбрана конечная станция «Веснянка», которая обслуживает маршрут электробуса №1в «Веснянка – Вокзал».

В результате исследования было установлено, что время подзарядки электробусов модели АКСМ-Е433 составляет не менее 8 минут, а расписанием движения заложена стоянка равная 9 минутам, поэтому запаса времени на станции у электробусов нет.

Для безопасной и бесперебойной работы, необходимо обеспечить беспрепятственный доступ к посту зарядки. Для этого предлагается внести изменения в схему движения транспортных средств. Дополнительно предложено предусмотреть маршрут движения для электробусов, которые подзарядились и у них ещё остаётся время стоянки, для освобождения пункта зарядки другому электробусу.