

Максимальна довжина черги має аналогічну тенденцію росту, як і середня довжина черги.

У подальшому визначатимуться втрати часу на нерегульованих перехрестях залежно від способу організації поворотного руху, зміни інтенсивності руху пішоходів та місця розміщення пішохідних переходів відносно перехрестя і зупинок міського громадського транспорту. Результати таких досліджень будуть важливими під час обґрунтування доцільності введення світлофорного регулювання, облаштування каналізації руху, а також під час розроблення проектів з реконструкції проїзної частини.

УДК 656.13

НОВИЙ ПІДХІД В ОЦІНЦІ ОБСЯГІВ РУХУ В УКРАЇНІ

A NEW APPROACH IN EVALUATION THE TRAFFIC VOLUME IN UKRAINE

Ройко Юрій, Давосир Владислав, Євчук Юрій
*Національний університет «Львівська політехніка»,
вул. Степана Бандери, 12, м. Львів, 79013*

Topical question is staying the determination of existing and forecasting traffic volumes which is one of the main criteria of planning the development of city road networks and out-of-town roads. This traffic volume can be expressed through the motorization level and also the amount of fuel realization. Also the important task is establishment of mutual connection between traffic volumes and the level of traffic safety on transport networks.

На сьогодні зростання інтенсивності руху, особливо в містах, пов'язують із збільшенням кількості легкових автомобілів та розвитком ринку транспортних послуг. Показником, який оцінює приріст легкових автомобілів є рівень автомобілізації – кількість приватних легкових автомобілів на 1000 мешканців. Як правило цей показник використовується для великих територіальних комплексів (великі міста, агломерації тощо) та для країн в цілому. Важливо зазначити, що населення розподілене територіями районів, областей та по країні нерівномірно. Загальною світовою тенденцією є збільшення розмірів міст. Так, у 1970 році в містах проживало лише 30% світового населення, на 2006 рік цей показник зріс до 50%, а до 2040 року він сягне 70%. Подібний перерозподіл населення спостерігається і в Україні. Виходячи з цього, можна висунути гіпотезу, що різке зростання рівня автомобілізації не завжди означає такий же ріст інтенсивності руху у містах, а лише збільшення показника урбанізації. До того ж, бути власником легкового автомобіля зовсім не означає користуватись ним щоденно. За такої умови показник рівня автомобілізації знову ж таки не є переконливим аргументом для оцінки зміни обсягів руху. На нашу думку, кращим індикатором, який може свідчити про зміну величини переміщень є обсяг продажу палива, виходячи з припущення «більше використовую палива – більше їжджу». Такі статистичні дані було отримано у Державній службі статистики України та проілюстровано на рис.1.



Рис. 1. Обсяг продажу палива в Україні у 2012 – 2018 роках (* – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій)

Видно, що обсяги продажу бензину через АЗС зменшуються практично на 200 тис. т. починаючи з 2015 року зі сталим трендом, обсяги продажу дизельного палива мають меншу тенденцію спадання, а продажі газу збільшуються за даними двох останніх років. Ґрунтуючись на цих трендах, можна припустити, що інтенсивність автомобільного руху в Україні зменшується. Однак, виходячи з проблемами із заторами у містах, вона просто перерозподіляється разом із перерозподілом населення, яке тяжіє до міста. Маємо також звернути увагу на таку тенденцію, як покращення якісного стану автомобільного парку, оскільки збільшилась кількість нових транспортних засобів закордонних виробників, які споживають відносно невелику кількість палива і у міських, і позаміських їздових циклах.

На сьогодні в Україні рівень автомобілізації становить близько 210 авт./1000 жителів. Для порівняння у Європі нижче за Україну такий показник є у Молдови (160), Грузії (159), Албанії (136) та Вірменії (134), а найближчий вищий показник у Сербії (243) та Чорногорії (311). З країн ЄС найнижчий показник у Румунії (346). Маючи такий відносно низький, як для Європи, показник рівня автомобілізації і такі проблеми із транспортними потоками, можна послатися на недостатній рівень розвитку та якісний стан міських вулиць та позаміських доріг.

Зазначені у цій роботі результати досліджень є важливим індикатором для проведення моніторингу рівня розвитку транспортної мережі, а встановлені тенденції – підґрунтям для прогнозування стану транспортної системи як в країні загалом, так і в окремих її регіонах і містах.

Подальші дослідження будуть спрямовані на визначення кількості зареєстрованих приватних транспортних засобів в окремих містах та агломераціях; докладнішої класифікації ДТП за регіональним принципом, причиною та місцем скоєння; визначення структури транспортних потоків, зокрема складу парків вантажного та пасажирського автомобільного транспорту, міського громадського транспорту та щільності транспортних мереж; чисельності населення. Отримані результати будуть початковими даними про закономірності переміщення мешканців міст та регіонів для визначення моделюванням і прогнозуванням обсягів руху, рівня завантаження проїзних частин, якості транспортного обслуговування та стану транспортної системи.