

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
III Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

23-25 квітня 2020 року
м. Київ

ПРОБЛЕМА ТА ОПТИМІЗАЦІЯ ІНТЕНСИВНОСТІ РУХУ ТА ПАСАЖИРОПОТОКУ У М. КИЄВІ

Хомич Максим Валерійович, магістрант¹³

Національний університет біоресурсів і природокористування України

makskhomych@gmail.com

Кожне велике місто має труднощі з розвитком транспортної інфраструктури, великим пасажиропотоком та великою інтенсивністю руху в умовах глобальної урбанізації, маятникової міграції та і в цілому, через велику кількість населення на планеті. Київ не є винятком і навпаки займає «лідерські» позиції у світових рейтингах серед заторів.

Інтенсивність руху транспорту – це кількість транспортних засобів, що проїжджають через переріз ділянки ВДМ за одиницю часу (рік, місяць, добу, годину. На вулично-дорожній мережі міста Києва ми з легкістю можемо виділити також окремі ділянки та зони, де інтенсивність руху транспорту досягає максимальних розмірів, в той час як на інших ділянках в кілька разів менший. Така нерівномірність відображає недоліки планування та розбудови міста, а також розміщення вантажо- і пасажиро-утворюючих місць тяжіння в плані міста та його приміській зоні.

За даними спостережень КМДА на сьогоднішній день у Києві максимальна допустима пропускна здатність за планування перевищена майже у два рази. Щоденно близько 1 000 000 одиниць автомобільного транспорту перевозить близько 1 200 000 пасажирів. Це свідчить про неоптимізовану систему та інфраструктуру загального транспорту, внаслідок чого маємо, що кожен мешканець міста або передмістя дістається до місця роботи власним транспортом. Особливо гостро проблема відчутна на мостах через Дніпро та в центрі міста кудя стікаються майже всі транспортні потоки з лівого берегу.

Так як центр міста будувався досить давно він абсолютно не розраховувався на таку інтенсивність руху, і якщо, лівий берег потенційно може зменшити кількість заторів, через більш сучасне та оптимізоване планування при розбудові, то для центру цей сценарій неможливий. Єдиним раціональним методом для зменшення інтенсивності руху у центрі є план, який нині розробляється у КМДА - це платний в'їзд до центру Києва, високі ціни на паркування та жорстка робота евакуаторів та штрафів для розчищення полоси транспорту загального користування.

З великим пасажиропотоком, навпаки складнощі має лівий берег через відсутність раціонального швидкісного сполучення з правим берегом.

Київський метрополітен так само, як і дороги міста не розрахований на такий пасажиропотік. Щоб покращити ситуацію, потрібно будувати нові станції, а ще краще будувати нові гілки метро або іншого швидкісного

¹³ Науковий керівник – Загурський Олег Миколайович д.е.н., доцент

транспорту загального користування. Тут міська влада має економічне питання, адже будівництво таких складних підземних станцій в нашому місті обходиться у межах від 80 до 100 млн. дол., що є абсолютно нереальною сумою при побудові нової гілки метро. В той самий час побудова, абсолютно нової, наземної станції метрополітену або трамваю обійдеться у 2 – 2.5 рази дешевше. Серед складнощів у такому сценарії буде потреба у будівництві нового моста для швидкісного транспорту загального користування, або риття тунелю під річкою, або ж глобальна реконструкція одного або декількох мостів (транспортний потік у два поверхи).

Отже, прийняття проектних рішень при створенні, реконструкції та реорганізації об'єктів сполучення між берегами та доріг, потребує достовірної інформації щодо величини інтенсивності руху. Для достовірності потрібно покращити та доопрацювати статистичний метод дослідження інтенсивності руху.

Література

1. Автомобільні дороги Частина I. Проектування Частина II. Будівництво ДБН В.2.3-4:2015

2. Державні будівельні норми. Містобудування. Планування та забудова міських та сільських поселень: ДБН 360-92**. – [На заміну ДБН 360-92*; чинний від 2002-04-10]. – К.: Держбуд України, 2002. – 114 с. – (Державні будівельні норми).

3. Коефіцієнти добового приведення інтенсивності руху транспортних потоків на вулично-дорожній мережі міста (на прикладі м. Києва) - <https://bespalov.me/2018/01/12/koefficienty-dobovogo-pryvedennja-intensyvnosti-ruhu-transportnyh-potokiv-na-vulychno-dorozhniy-merezhi-mista-na-prykladi-m-kyjeva/>