

## **ЗВІТ**

**Комплексне дослідження ринку пасажирських перевезень загального користування та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області за напрямками м. Дніпро – м. Підгородне – м. Новомосковськ – смт Гвардійське – с. Орлівщина – смт Черкаське; м. Дніпро – м. Павлоград – м. Першотравенськ – м. Петропавлівка – смт Межова”  
(ДК 021:2015 код 79310000-0 Послуги з проведення ринкових досліджень)**

Етап 4. Рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області.

Дніпро  
2017

**Звіт з четвертого етапу роботи:** Рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області.

**Виконавець:** ТОВ «Українська інвестиційно-консалтингова компанія»

Директор \_\_\_\_\_ І.Г. Седельников

## ВСТУП

Заходи облдержадміністрації, як організатора перевезень, спрямовані на оновлення рухомого складу, заміну маломісних автобусів, переобладнаних з вантажних транспортних засобів на комфортні автобуси більшої місткості. Це дало можливість дещо покращити ситуацію та підвищити якість і безпеку перевезень пасажирів.

Встановлено, що сфера послуг громадського транспорту не відповідає сучасним вимогам як у технічному, так і в організаційному плані через економічну кризу: знизилась темпи оновлення транспортних засобів; на маршрутах області ще працює багато зношених транспортних засобів та переобладнаних з вантажних автобусів з низьким рівнем комфортності; не всі водії мають відповідну підготовку для обслуговування пасажирів.

Поряд з розвитком дорожньої мережі області, мають місце і випадки відмови перевізників від обслуговування окремих приміських маршрутів через їх низьку рентабельність та незадовільний стан дорожнього покриття.

Крім того, проблемним питанням залишається компенсація втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат.

Дослідження ринку пасажирських перевезень загального користування та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області за напрямками м. Дніпро – м. Підгородне – м. Новомосковськ – смт Гвардійське – с. Орлівщина – смт Черкаське; м. Дніпро – м. Павлоград – м. Першотравенськ – м. Петропавлівка – смт Межова” було проведено для коригування існуючої мережі. Однак у технічному завданні не були включені маршрути у напрямку м. Новомосковську (до с. Солений Ліман; №263, №264 через с. Піщанку), у павлоградському напрямку (до м. Тернівка), що не дало змогу оцінити пасажиропотік комплексно відповідно до кожного напрямку.

Аналіз маршрутної мережі приміських та міжміських пасажирських перевезень у визначених напрямках надав змогу визначити, що переважна більшість маршрутів дублює один одного.

Кінцеві зупинки приміських та міжміських маршрутів у м. Дніпро, окрім АВЦ „Дніпро”, не узгоджені з виконкомом Дніпровською міською ради, не мають необхідної інформації та інфраструктури для зручності пасажирів.

Проведення попередніх конкурсів на пасажирські перевезення за напрямками м. Дніпро – м. Підгородне – м. Новомосковськ – смт Гвардійське – с. Орлівщина – смт Черкаське; м. Дніпро – м. Павлоград – м. Першотравенськ – м. Петропавлівка – смт Межова” призвело до дублювання номерів маршрутів, подрібнення графіків руху, поділ прямого та зворотного напрямку руху автобусів на окремі об’єкти конкурсу.

Враховуючи особливості проведення конкурсів на пасажирські перевезення на приміських та міжміських маршрутах необхідно створення нової маршрутної мережі, яка задовольняла попит населення, відповідала нормативним документам та мала необхідний базу для подальшого розвитку.

Мережа приміських, та міжміських внутрішньообласних маршрутів повинна забезпечити зв’язок між районними центрами, містами та смт, а також зв’язок районних центрів з обласним центром. Таким чином, загальна мережа внутрішньообласних автобусних маршрутів повинна забезпечити перевезення за схемою: сільський населений пункт –райцентр – обласний центр.

## 1. СТРАТЕГІЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

Для упорядження існуючої маршрутної мережі, а також для задоволення попиту населення на пасажирські перевозки приміськими та міжміськими маршрутами за визначеними напрямками пропонується перенести кінцеві зупинки на обладнану та атестовану автостанцію АВЦ «Дніпро».

Для розвантаження правобережної частини міста Дніпро рекомендується відкриття АС «Лівий берег», яка повинна мати посадкові майданчики, павільйони та будівлю автостанції, майданчики для розвороту та короткострокової стоянки автобусів та буде розташована на лівобережній частині міста. Розташування нової автостанції повинно бути погоджено з виконком Дніпровської міської ради. У цьому випадку АС «Лівий берег» буде мати законне право бути початковими і кінцевим пунктом приміських автобусних маршрутів.

Рекомендуємо декілька варіантів розташування нової АС «Лівий берег»:

- 1) місце паркування автомобілів біля ТЦ „Вавілон”, де є транспортна розв’язка - віадук для сполучення з пр. Слобожанським. У цьому випадку можливе використання даної автостанції також і для напрямку руху автобусів на м. Синельникове;
- 2) центральна частина Слобожанського проспекту біля транспортної розв’язки між вулицями Столетова та Каштановою;
- 3) кінець Слобожанського проспекту в районі вулиці Совхозній. Перевагою цього варіанту є розвантаження лівобережної частини міста Дніпро. Недоліком є труднощі з розвертання транспортних засобів для зворотнього напрямку руху через Слобожанський проспект.

Окрім цього необхідно використовувати для руху за маршрутами всі доступні мости через річку Дніпро, особливо Кайдацький. Це стосується напрямків м. Дніпро – м. Новомосковськ, та м. Дніпро – м. Павлоград.

## 2. ОБҐРУНТУВАННЯ НОВОЇ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ

Правильний вибір маршрутів прямування автобусів робить вирішальний вплив на загальну величину *часу населення на пересування і ефективність використання рухомого складу*.

При виборі і обґрунтуванні маршрутів керувалися такими *вимогами*:

- Основні пункти транспортного навантаження і масового скупчення пасажирів зв'язуються між собою за найкоротшим напрямками.
- Маршрути повинні забезпечувати безпересадочні поїздки пасажирів за основними напрямками слідування.
- Маршрути приміських і міжміських повідомлень повинні забезпечувати зручність пересадки пасажирам на транспортні засоби міських повідомлень у м. Дніпро та м. Новомосковську.
- Протяжність автобусних маршрутів визначали з урахуванням рівномірного наповнення транспортних засобів по всій протяжності в різні періоди доби.

*Маршрут великої протяжності повинен мати такі переваги:*

- Забезпечувати безпересадкове сполучення між периферійними пунктами Дніпропетровської області.
- Не вимагає організації кінцевих пунктів.
- Забезпечує більш високу експлуатаційну швидкість за рахунок зменшення часу простою на кінцевих пунктах.

*Короткий маршрут повинен мати такі переваги:*

- Полегшує досягнення більш рівномірного завантаження автобусів на всьому протязі маршруту.
- Забезпечує більш високу регулярність руху.

Оптимальний перегін приміських маршрутів повинен складати 800-1200 метрів.

## 2.1 Обґрунтування змін на існуючій маршрутній мережі

*Маршрут № 204 скасовуємо м. Дніпро (АВЦ) – м. Новомосковськ (АС).*

Маршрут № 739 м. Дніпро (АВЦ) – м. Новомосковськ (АС) рекомендується об'єднати з маршрутом № 204. Пасажиропотік маршрутів №204 та №739 м. Дніпро (АВЦ) – м. Новомосковськ (АС) рекомендується поєднати в новий маршрут №739, так як недоцільно подрібнювати маршрут на окремі графіки. Це збільшує собівартість перевезень. Рух транспортних засобів по м. Дніпро необхідно здійснювати через Кайдацький міст - Донецьке шосе – м. Підгороднє. У цьому випадку зменшується навантаження на шляхи в центрі міста та інші мости.

Для маршруту № 205 до м. Новомосковськ (АС) доцільно об'єднати графіки руху та призначити кінцеву зупинку у м. Дніпро – АС «Лівий берег». Для доставки пасажирів на цю автостанцію рекомендовано призначити додаткові рейси міського електротранспорту та міських автобусів у час „пік”.

У напрямку смт Черкаське, с. Гвардійське рекомендовано збільшити кількість графіків руху, поєднавши пасажиропотік маршрутів № 10223 та №10195 у новий маршрут № 10233 м. Дніпро (АВЦ) – с. Гвардійське, через смт Черкаське.

Маршрут №213 скасовуємо у зв'язку з відсутністю в м. Новомосковську біля ЦРБ обладнаної кінцевої зупинки. Пасажири звідти мають змогу доїжджати маршрутами № 722, та №719 до кінцевої зупинки м. Новомосковськ (АС), а далі з пересадкою до м. Дніпро на маршрутах № 739, №205, № 10233 та інших.

Для Маршруту №740 рекомендовано призначити кінцеву зупинку у м. Дніпро – АС «Лівий берег» збільшивши кількість графіків та оборотних рейсів, задовольнивши попит військовослужбовців для поїздок до військових частин у смт. Черкаське, с. Гвардійське через с. Орловщина.

Маршрут № 208 рекомендовано перенести кінцеву зупинку у м. Дніпро на АС «Лівий берег». З АВЦ Дніпро до с. Орловщина можна доїхати маршрутом № 10233.

Кінцеві зупинки маршрутів № 235, 237, 242 рекомендовано перенести на нову автостанцію м. Дніпро - АС «Лівий берег».

*Маршрут № 235* рекомендовано перенести кінцеву зупинку у м. Дніпро на АС «Лівий берег» з-за малого пасажиропотоку. У цьому випадку зменшиться інтервал руху транспортних засобів з 60 хв. до 45 хв. З нової автостанції пасажирів мають змогу доїхати до центра м. Дніпро та АВЦ „Дніпро” на громадському транспорті з Слобожанського проспекту.

*Маршрут №239* рекомендовано до поєднання з маршрутом №243. Маршрут №239 м Дніпро - м. Підгороднє (Дачі) не виконується перевізником, тому його рекомендовано скасувати. Пасажири користуються маршрутом №243 м Дніпро - м. Підгороднє (Дачі).

Рекомендуємо рух за маршрутом № 236 м. Дніпро (АВЦ) – м. Підгороднє (вул. Польова) та №243 м. Дніпро (АВЦ) - м. Підгороднє (Дачі) здійснювати через Кайдакський міст – Донецьке шосе – вул. Совхозну. У цьому випадку мешканці м. Підгороднє зможуть без пересадок доїжджати до районного ради та районної лікарні Дніпропетровського району.

*Маршрут №238 м. Дніпро – м. Підгороднє (Підстанція) за вимогою громадськості м. Підгороднє* рекомендовано подовжити до с. Перемога з довжиною маршруту 23,5 км. Рух автобусів доцільно здійснювати через Амурський міст.

*Маршрут №259* рекомендовано до скасування. Маршрут №259 м. Дніпро (вул. Глінки) – м. Підгороднє (вул. Крайня) не виконується згідно паспорту маршруту № 570, який затверджено Дніпропетровською ОДА 19.06.2013р. Мікроавтобус Mercedes-Benz (АЕ 2119 НИ) щоденно виконує рейси за маршрутом м. Дніпро (вул. Глінки) – м. Дніпро (пр. Слобожанський): 2 рейси зранку до вул. Калинова; 2 рейси в день до вул. Совхозна; 2 рейси надвечір до вул. Калинова, що підтверджено даними GPS



моніторингу. Пасажири користуються маршрутом №237 до м. Підгороднє (вул. Крайня). Необхідно зазначити, що у паспорті № 900 цього маршруту (№237), який затверджено Дніпропетровською ОДА 15.05.2017р., вказана кінцева зупинка м. Дніпро (Річковий вокзал). Замість цього перевізник користується кінцевою зупинкою м. Дніпро (пл. Старомостова). Автобуси перевізника маршруту №237 не обладнані GPS – датчиками.

*Маршрут №260* до м. Підгороднє (вул. Польова через вул. Комсомольська) *рекомендовано перенести* на кінцеву зупинку у м. Дніпро - АС «Лівий берег». Пасажири, які користувались маршрутом №236, будуть мати змогу доїхати до Слобожанського проспекту на нову автостанцію. У цьому випадку необхідно збільшити кількість графіків руху та оборотних рейсів.

*Маршрут № 11229* *рекомендується поєднати з маршрутом №11019* м. Дніпро - м Павлоград з призначення кінцевої зупинки у м. Дніпро (АС «Лівий берег») та м. Павлоград (АС «Орбіта»). В існуючій маршрутній мережі перевізником не виконується 14 графіків руху, в наслідок чого пасажири їздять стоячи у час «пік». Рекомендується поєднати графіки руху збільшивши кількість транспортних засобів у час «пік» та призначення кінцевої зупинки у м. Дніпро АС «Лівий берег».

На Маршруті № 11139 м. Дніпро (АВЦ) – м. Павлоград (АС - вул.Садовніченко) рух транспортних засобів по м. Дніпро необхідно здійснювати через Кайдацький міст - Донецьке шосе – м. Підгороднє. У цьому випадку зменшується навантаження на шляхи в центрі міста та інші мости.

*Маршрут №10045* *рекомендовано до скасування*. Маршрут №10045 м. Дніпро (АВЦ) – м. Першотравенськ (1 оборотний рейс) виконується автобусами з маршруту №11139 м. Дніпро (Новий центр) – м. Павлоград. Автобуси не обладнані GPS – датчиками. Більшість пасажирів користується маршрутами №10037, №10077 м. Дніпро (АВЦ) – м. Першотравенськ, на яких автобуси виконують 10 оборотних рейсів на добу.

*Поєднання маршрутів №10037 та №10077.* Рекомендується поєднати графіки руху маршрутів №10037 та №10077 м. Дніпро (АВЦ) – м. Першотравенськ для формування цілісного маршруту №10037 м. Дніпро (АВЦ) – м. Першотравенськ (АС), який буде налічувати 10 графіків руху, включаючи пасажиропотік маршруту №10045. Додатково рекомендується призначити 1 оборотний рейс для здійснення перевезень у будні дні.

Маршрут № 11209 м. Дніпро (АВЦ) – смт Межова *рекомендовано до скасування.* Цей маршрут перевізником не виконується. Це пов'язано з тим, що маршрут руху автобусу пролягає вздовж лінії залізниці (м. Синельникове – с. Васильківка – с. Чаплине). Попит на пасажирські перевезення існує тільки на маршруті № 10087 м. Дніпро (АВЦ) – смт Межова (через м. Павлоград), де рекомендується збільшення оборотних рейсів.

Рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області на 2017-2018 р. наведені в таблицях 1 та 2.

## **2.2 Опис варіантів застосування протягом доби кількох класів автобусів в години “пік” та між “пік”**

Рекомендовано використовувати на приміських маршрутах автобусів I-го та II-го класів, та III класів. Дана гнучкість використання рухомого складу дозволить застосовувати автобуси I-го класу в години «пік», а автобуси II-го та III класу у «міжпіковий» період, що дозволить у повному обсязі задовольнити потреби користувачів громадського транспорту у досліджуваних напрямках та покращити комфортність їх поїздок. Рекомендації щодо варіантів застосування протягом доби кількох класів автобусів в години “пік” та між “пік” наведені в табл. 1 та 2.

Зазначимо, що відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 № 285 «Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху», рекомендовані автобуси місткістю понад 22 пасажирів, крім водія, трьох класів:

- клас I: автобуси, призначені для перевезення сидячих і стоячих пасажирів, конструкція яких дає змогу пасажирам безперешкодно переміщуватись по салону;
- клас II: автобуси, призначені для перевезення головним чином сидячих пасажирів, а також стоячих пасажирів у проході проміж рядами та (або) на площадці для стоячих пасажирів, розмір якої не перевищує 1,5 кв.м.
- клас III: автобуси, призначені для перевезення виключно сидячих пасажирів.

Рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області на 2017-2018 роки наведені в табл. 1 та 2.

Таблиця 1 – Схема оптимізованої маршрутної мережі для формування об'єктів конкурсу на 2017р.

№	Номер маршруту	Рекомендована початкова та кінцева зупинка маршруту*		Кількість графиків руху/оборотних рейсів	Довжина маршруту в прямому/зворотному напрямках, км	Пасажиromісткість, місць, не менше	Вимоги до рухомого складу у час «Пік» (клас)	Вимоги до рухомого складу у час між «Пік» (клас)
1	205	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Новомосковськ (АС-1)	17/119	25,2	42	II	II, III
2	10233**	м. Дніпро (АВЦ)	с. Гвардійське ч/з смт Черкаське	5/20	60	30	II	II, III
3	208	с. Орлівщина	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	1/5	38,3	42	I	I, II, III
4	740	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	с. Гвардійське ч/з смт Черкаське	6/30	47	30	I	I, II, III
5	235	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (Насосна станція)	2/9	14,3	42	I	I, II, III
6	236**	м. Дніпро (АВЦ)	м. Підгородне (вул. Польова)	7/40	27,0	42	I	I, II, III
7	237	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (вул. Крайня)	3/15	13,5	42	I	I, II, III
8	238***	м. Дніпро (АВЦ)	С. Перемога ч/з м. Підгородне (Підстанція)	4/28	23,5	42	I	I, II, III
9	242	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (дачі Кільчень)	4/20	13,9	42	I	I, II, III
10	243***	м. Дніпро (АВЦ)	м. Підгородне (дачі Кільчень)	3/16,5	23,4	42	I	I, II, III
11	10037***	м. Першотравенськ (АС)	м. Дніпро (АВЦ)	7/11	132	22	II	II, III
12	10087***	смт Межова (АС)	м. Дніпро (АВЦ)	1/2	179	22	II	II, III
13	10025***	м. Петропавлівка ч/з м. Першотравенськ	Дніпро (АВЦ)	6/6	149	22	II	II, III

\*АС «Лівий берег» - рекомендовано перенесення кінцевих зупинок на автостанцію на лівобережній частині м. Дніпро

\*\* рух через Кайдацький міст

\*\*\*рух через Амурський міст

Таблиця 2 - Схема оптимізованої маршрутної мережі для формування об'єктів конкурсу на 2018 рік

№	Номер маршруту	Рекомендована початкова та кінцева зупинка маршруту*		Кількість графиків руху/оборотних рейсів	Довжина маршруту в прямому/зворотному напрямках, км	Пасажирамисткість, місць, не менше	Вимоги до рухомого складу у час «Пік» (клас)	Вимоги до рухомого складу у час між «Пік» (клас)
1	739	м. Дніпро (АВЦ)	м. Новомосковськ (АС-1)	11/68	35,8	30	II	II, III
2	719	м. Новомосковськ (АС)	смт Черкаське	10/50	23,2	22	I	I, II, III
3	729	м. Новомосковськ (АС)	с. Орлівщина	4/36	15,3	22	I	I, II, III
4	722	м. Новомосковськ (АС)	смт Гвардійське	2/13	15,2	22	I	I, II, III
5	262	м. Дніпро (АВЦ)	м. Новомосковськ (АС) через с. Олександрівка, с. Соколово, с. Піщанка	2/7	53,2	22	II	II, III
6	244	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (Підстанція)	12/50	13,0	42	I	I, II, III
7	245	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (Підстанція, вул. Зарічна, вул. Комсомольська)	2/14	13,0	22	I	I, II, III
8	260	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Підгородне (вул. Комсомольська, вул. Польова)	4/36	14,2	42	I	I, II, III
9	11139**	м. Дніпро (АВЦ)	м. Павлоград (АС)	6/24	87,5	22	II	II, III
10	11019	м. Дніпро (АС «Лівий берег»*)	м. Павлоград (АС Орбіта)	24/115	79,6	22	II	II, III
11	11749	м. Павлоград (АС)	м. Першотравенськ (АС)	5/19	51	22	II	II, III

\*АС «Лівий берег» - рекомендовано перенесення кінцевих зупинок на автостанцію на лівобережній частині м. Дніпро

\*\* рух через Кайдацький міст

### **2.3 Річний обсяг перевезень за кожним маршрутом**

Для запропонованих нами маршрутів розраховано річні обсяги перевезень у розрізі прямих та зворотніх напрямків (таблиця 3).

Основним джерелом для даного розрахунку слугували дані щодо середньодобових обсягів перевезень у будні та вихідні дні досліджуваних нами маршрутів. Разом з тим, в основу розрахунків річних обсягів перевезень було покладено виробничий календар на 2018 рік.

Також слід зазначити, що, оскільки дослідження транспортних маршрутів відповідно до технічного завдання відбувалось влітку (липень-серпень), було застосовано поправочні коефіцієнти, визначені експертним шляхом, для приведення пасажиропотоків літнього періоду до пасажиропотоків осіннього, зимового та весняного періодів.

В результаті розрахунків річних обсягів перевезень пасажирів запропонованими маршрутами було визначено, що у прямому напрямку загальний обсяг становитиме 6737889 осіб, а у зворотньому планується дещо більший – 6743771 осіб. В цілому за рік планується забезпечити перевезення близько 13,5 млн. пасажирів.

Незначна різниця у розрахованих обсягах перевезень пасажирів у прямому та зворотньому напрямках (5882 особи) пояснюється наступними чинниками:

- фактично досліджувалась не замкнута транспортна система – дослідження охоплювало лише визначений перелік маршрутів та не враховувало перевезення пасажирів іншими видами транспорту (залізниця, приватний автомобільний транспорт) та маршрутними автобусами, маршрути, яких не були охоплені технічним завданням;
- оскільки дослідження проводилось влітку (час відпусток та відпочинку у курортній зоні «Орловщина»), і охоплювало в середньому три дні тижня, можливим є розрив у обсягах пасажирів, які їхали на/з відпочинок(ку). Пасажири, які їхали на відпочинок могли повертатися з нього не вдень приїзду, або навіть не в той самий тиждень.

Таблиця 3 - Річні обсяги перевезень

№	Номер маршруту	Рекомендована початкова та кінцева зупинка маршруту		Всього		Всього
				Прямий	Зворотний	
1	2	3		4	5	6
1	739	м. Дніпро (АВЦ)	м. Новомосковськ (АС)	507375	459543	<b>966918</b>
2	205	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Новомосковськ (АС-1)	1292325	1452713	<b>2745038</b>
3	10233	м. Дніпро (АВЦ)	С. Гвардейське ч/з смт Черкаське	308043	308043	<b>616086</b>
4	740	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	с. Гвардійське ч/з смт Черкаське	225039	246653	<b>471692</b>
5	208	с. Орлівщина	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	61996	67443	<b>129439</b>
6	235	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (Насосна станція)	104731	135486	<b>240217</b>
7	236	м. Дніпро (АВЦ)	м. Підгородне (вул. Польова)	336437	346689	<b>683126</b>
8	237	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (вул. Крайня)	236162	232262	<b>468424</b>
9	238	м. Дніпро (АВЦ)	С. Перемога, ч/з м. Підгородне (Підстанція)	256276	282155	<b>538431</b>
10	242	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (дачі Кільчень)	193670	202230	<b>395900</b>
11	243	м. Дніпро (АВЦ)	м. Підгородне (дачі Кільчень)	159421	95402	<b>254823</b>
12	10037	м. Першотравенськ (АС)	м. Дніпро (АВЦ)	122785	60271	<b>183056</b>
13	10087	смт Межова (АС)	м. Дніпро (АВЦ)	10775	20289	<b>31064</b>
14	10025	м. Петропавлівка ч/з м. Першотравенськ	Дніпро (АВЦ)	68780	33170	<b>101950</b>

1	2	3	4	5	6	7
15	719	м. Новомосковськ (АС)	смт Черкаське	328566	312174	<b>640740</b>
16	729	м. м. Новомосковськ (АС)	с. Орлівщина	228559	183533	<b>412092</b>
17	722	м. м. Новомосковськ (АС)	смт Гвардійське	94953	58383	<b>153336</b>
18	262	м. Дніпро (АВЦ)	м. Новомосковськ (АС) через с. Олександрівка, с. Соколово, с. Піщанка	39411	39166	<b>78577</b>
19	244	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (Підстанція)	461622	422584	<b>884206</b>
20	245	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (Підстанція, вул. Зарічна, вул. Комсомольська)	97817	84149	<b>181966</b>
21	260	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Підгородне (вул. Комсомольська, вул. Польова)	264102	334250	<b>598350</b>
22	11139	м. Дніпро (АВЦ)	м. Павлоград (АС)	192745	242897	<b>435642</b>
23	11019	м. Дніпро (АС «Лівий берег»)	м. Павлоград (АС)	975454	951342	<b>1926796</b>
24	11749	м. Павлоград (АС)	м. Першотравенськ (АС)	170845	172944	<b>343789</b>
<b>ВСЬОГО:</b>				<b>6737889</b>	<b>6743771</b>	<b>13481658</b>



### 3. ЗАХОДИ ІЗ ЗАХИСТУ ДОВКІЛЛЯ

В рамках проведення дослідження було виявлено цілий ряд проблем екологічного характеру, а також суміжних із ними, які вимагають свого комплексного вирішення в рамках єдиного методологічного підходу. Зазначені проблеми пов'язані як з діяльністю уповноважених органів (органів державної влади та місцевого самоврядування), відповідних державних та комунальних підприємств, так і з діяльністю перевізників.

**Проблема.** Відсутність місць для збирання відходів на зупинках громадського транспорту. Під час очікування транспорту пасажирів часто вживають каву, різноманітні снеки, бутерброди, напої тощо. На момент прибуття транспорту вони не можуть зайти з ними у салон, також вони не будуть нести с собою пусту упаковку. Внаслідок цього частина пасажирів позбавляється від сміття викидаючи його безпосередньо на зупинках. В такий спосіб на зупинках постійно знаходиться сміття.

**Шляхи вирішення проблеми.** Для вирішення цієї проблеми необхідно обладнати усі без виключення зупинки громадського транспорту урнами або іншими контейнерами для сміття. З урахуванням змін законодавства щодо заборони утилізації сміття яке не сортується – необхідно розглядати варіант щодо встановлення контейнерів для роздільного збирання за основними видами відходів (скло, папір, метал, органіка) в залежності від обраної схеми поводження з відходами в частині їх роздільного збору.

**Проблема.** Накопичення відходів на зупинках громадського транспорту за межами населених пунктів. Проблематика поводження з побутовими відходами ускладнюється за межами населених пунктів оскільки в значній частині з них (в тому числі і в окремих селищах міського типу) відсутні схеми поводження з відходами та їх систематичне вивезення. Внаслідок цього населення вимушено самостійно вирішувати ці проблеми. Частина з них (переважно ті хто мають власний автотранспорт) везуть це сміття в місто де викидають його у контейнери для сміття громадського користування. При цьому побічним ефектом від цього є ненормативне збільшення відходів у місцях їх концентрації, постійні перевищення розрахункових обсягів, що призводить до того, що сміття валяється безпосередньо на землі вже в населених пунктах. Інша частина (яка користується громадським транспортом) несе своє сміття до зупинки громадського транспорту де його й залишає. Оскільки зупинки громадського

транспорту в межах сільських населених пунктів та за межами населених пунктів не включаються до регулярних схем вивезення побутових відходів то на значній частині з них або в безпосередній близькості від них утворюються несанкціоновані звалища відходів, джерела забруднення, порушення одорологічних показників тощо.

**Шляхи вирішення проблеми.** Для вирішення цієї проблеми в процесі формування транспортних програм, схем перевезення пасажирів необхідно враховувати зазначений фактор, вирішувати питання щодо установки контейнерів для побутових відходів та їх постійного вивезення.

**Проблема.** Стан автотранспорту, що використовується для перевезення пасажирів. Наразі в Україні з метою систематичної перевірки автомобільними перевізниками колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), які допущено до руху дорогами наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 5 серпня 2008 р. № 974 затверджено «Порядок перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками». Зазначений Порядок передбачає, що Перевізник стосовно КТЗ, які допускають до руху, забезпечує виконання таких видів перевірок:

щозмінна перевірка КТЗ усіх категорій;

щоквартальна перевірка пасажирських КТЗ;

щопіврічна перевірка вантажних КТЗ.

Щозміни в усіх КТЗ перевіряють:

відповідність функціонування складників і систем згідно з вимогами розділу 31 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (далі - Правила дорожнього руху);

технічний стан КТЗ згідно з його експлуатаційною документацією.

Відсутність експлуатаційної документації не звільняє перевізника від виконання перевірки технічного стану КТЗ.

При цьому не допускаються до руху КТЗ у разі наявності витoku палива, олив, інших експлуатаційних рідин, зокрема за слідами їхнього краплепадіння на опорну поверхню під час стоянки не менше однієї години, бензинові двигуни з темно-сірим або чорним кольором газових викидів, дизелі з газовими викидами чорного кольору в режимах прискорення на неробочому ході та під час руху. Також перевіряються: КТЗ, які оснащено

каталітичними нейтралізаторами шкідливих газових викидів з улаштованими засобами контролю в частині перевіряють роботоздатність цих сигналізаторів та їх ефективності; задимленість газових викидів двигуна й здатність двигуна швидко змінювати режим роботи.

Свої алгоритми дій розроблено й до інших видів перевірки (щоквартальної та піврічної).

Разом з тим, моніторинг автотранспорту, що працює на лініях свідчить про те, що такі перевірки або не проводяться або проводяться формально. На лінію випускають автотранспорт з підвищеним рівнем димності, шуму та вібрацій тощо, в місцях відстою транспортних засобів між рейсами спостерігаються проливи олієподібних речовин.

**Шляхи вирішення проблеми.** Необхідно посилити рівень контролю за станом транспортних засобів, його реального, а не формального характеру, передбачити в договорах на перевезення відповідальність за такі порушення та штрафні санкції аж до прийняття рішення про розірвання договору.

**Проблема.** Облаштування місць відпочинку персоналу, що задіяний в процесі перевезення. В перервах між рейсами на лінії на кінцевих зупинках накопичується транспорт. Водії намагаючись облаштувати свій відпочинок створюють місця відпочинку на зелених насадженнях, є проблема із облаштуванням туалетів. Для облаштування місць відпочинку використовуються непридатні для подальшого використання шини, зламані меблі, пластикова упаковка тощо. Крім того, в літній та зимовий сезон частина водіїв не вимикає двигуни під час стоянок з метою забезпечення комфортного температурного режиму. Також екологічне навантаження посилюється під час проведення в цих місцях дрібних ремонтних робіт, доливання та заміни робочих рідин автомобіля тощо. Крім того, водії нерідко поводять себе не коректно в місцях безпосередньої близькості від житлової забудови та пасажирів, використовують нецензурну лайку, спілкуються на підвищених тонах, слухають музику на великій гучності, а залишений ними транспорт та його маневри перешкоджають руху інших транспортних засобів.

**Шляхи вирішення проблеми.** Оптимізувати схеми та графіки руху пасажирського транспорту з метою недопущення накопичення автотранспорту на кінцевих зупинках. Провести огляд таких місць, консультації з місцевим населенням та передбачити в договорах на перевезення відповідальність за такі порушення та штрафні санкції аж до прийняття рішення про розірвання договору.

**Рекомендовані заходи по захисту довкілля для зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на навколишнє середовище:**

- удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього середовища, енергоефективності та використання альтернативних видів палива на автомобільному транспорті;
- запровадження сучасних європейських технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту;
- забезпечення інструментів контролю відповідності встановленим вимогам та технічної бази для функціонування ефективною системи державного регулювання з урахуванням досвіду країн ЄС;
- поетапне запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3», «ЄВРО-4», «ЄВРО-5» для транспортних засобів і моторних палив;
- диверсифікація енергопостачання, запровадження дієвого та прозорого механізму стимулювання споживання альтернативних моторних палив, зокрема біопалив;
- посилення державного контролю за якістю паливних і мастильних матеріалів, що використовують для роботи транспортних засобів;
- зменшення енергоємності послуг, забезпечення ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів із оптимізацією структури енергоспоживання та збільшення частки нетрадиційних видів палива.

Вихідні данні (табличні) з зазначенням дати проведення пасажирообстеження, кількості ті найменування маршрутів, кількості техніки, техніко-економічних показників роботи наведені в „Звітах про виконання комплексного дослідження ринку пасажирських перевезень загального користування та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області за напрямками м. Дніпро – м. Підгородне – м. Новомосковськ – смт Гвардійське – с. Орлівщина – смт Черкаське; м. Дніпро – м. Павлоград – м. Першотравенськ – м. Петропавлівка – смт Межова” (Етап 1-3).

## ВИСНОВКИ

Для планування та оптимізації маршрутів, необхідно налагодити систематичний збір інформації про пасажирські потоки.

Крім того, проблемним питанням залишається компенсація втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат.

Необхідно посилити використання сучасних засобів комп'ютерної техніки, зв'язку та супутникової навігації для збору і обробки інформації та контролю за функціонуванням нової мережі пасажирських перевезень на приміських та міжміських маршрутах.

Все це обумовлює необхідність посилення державної організаційної складової у сфері пасажирських перевезень на рівні області.

Вирішальну роль в організації пасажирських перевезень відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики в галузі пасажирського автомобільного транспорту на території області, яка здійснюється через нормативно-правову і нормативно-технічну базу, удосконалення системи державного управління та державного регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва. Вона закладає основу для вирішення завдань фінансового забезпечення окремих видів перевезень, а також повинна сприяти визначенню планів діяльності в цій галузі окремих суб'єктів підприємницької діяльності та інвесторів.

При формуванні ринку послуг приміських та міжміських пасажирських перевезень має бути дотримано вимоги ефективної конкуренції, недопущення монополізації ринку. Розподіл маршрутів між перевізниками має здійснюватись винятково на конкурсній основі, враховуючи організаційно-технічні, економічні та інші фактори.

При цьому суб'єкти господарювання, що надають послуги з автомобільних пасажирських перевезень, які, на відміну від залізничного транспорту, знаходяться поза державною власністю, потребують особливої уваги і зусиль з боку державних органів, фахівців і громадських організацій.

## СПИСОК ПОСИЛАНЬ

1. Закон України “Про автомобільний транспорт”.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 “Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту”.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 р. № 1081 „Про затвердження Порядку проведення конкурсу перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування”.
4. Наказ міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 № 278 „Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту”.
5. Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 №480 “Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 31 липня 2013 року за № 1282/23814.

Протокол

обговорення рекомендацій щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області

10.10.2017 р. о 12.00

м. Дніпро, пр. Олександра Поля, буд. 2, кім. 236.

Присутні:

Від замовника: директор Департаменту житлово-комунального господарства та будівництва Дніпропетровської обласної державної адміністрації – Коломоець А. В.;

заступник директора Департаменту житлово-комунального господарства та будівництва Дніпропетровської обласної державної адміністрації – Верхотурцев В. В.

Від виконавця: керівник групи експертів ТОВ «Українська інвестиційно-консалтингова компанія» - Зибайло С. М.

Від громадськості: представник громадської організації "Платформа громадський контроль" – Васючков І. О.

Обговорили: рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області, які отримані в результаті «Комплексного дослідження ринку пасажирських перевезень загального користування та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області за напрямками м. Дніпро – м. Підгородне – м. Новомосковськ – смт Гвардійське – с. Орлівщина – смт Черкаське; м. Дніпро – м. Павлоград – м. Першотравенськ – м. Петропавлівка – смт Межова» попит населення м. Підгородне на пасажирські перевезення у часи «пік» та організацію руху приміського транспорту загального користування за напрямом м. Підгородне – м. Дніпро.

Узгоджені пропозиції:

1. Відправлення міжміських маршрутів виключно з АВЦ „Дніпро”.
2. Розглянути можливість перенесення вищезазначених приміських та міжміських маршрутів на АС «Лівий Берег».
3. Збільшення пасажиромісткості транспортних засобів на приміських та міжміських маршрутах.

Від виконавця:

С.М. Зибайло