

ЗВІТ

Послуги з обробки інформації “Комплексне дослідження ринку пасажирських перевезень та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньо обласні маршрути) у 2018 році”

(ДК 021:2015 код 72310000-1 Послуги з обробки даних)

Етап 1. Підготовка та вивчення попиту населення на перевезення пасажирів автотранспортом загального користування у визначених напрямках; обробка результатів обстеження; аналіз маршрутної мережі. Підготовка звіту про обстеження пасажиропотоків на Маршрутах1 та рекомендацій щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області за визначеними маршрутами.

Дніпро

2018

Звіт з першого етапу роботи: Підготовка та вивчення попиту населення на перевезення пасажирів автотранспортом загального користування у визначених напрямках; обробка результатів обстеження; аналіз маршрутної мережі. Підготовка звіту про обстеження пасажиропотоків на Маршрутах1 та рекомендацій щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області за визначеними маршрутами.

Замовник: Департамент житлово-комунального господарства
Дніпропетровської обласної державної адміністрації

Виконавець: ТОВ «Українська інвестиційно-консалтингова компанія»

Директор



І.Г. Седельников

ВСТУП

На підставі розпорядження голови облдержадміністрації від 05.05.2018 року № Р-255/0/3-18 «Про внесення змін до розпорядження голови облдержадміністрації від 18.01.2018 № Р-26/0/3-18», Замовник здійснює закупівлю послуг з обробки інформації “Комплексне дослідження ринку пасажирських перевезень та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньо обласні маршрути) у 2018 році”.

Метою досліджень є вивчення попиту населення на пасажирські перевезення та якісної підготовки документації для проведення конкурсу на перевезення пасажирів на приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування у Дніпропетровській області за визначеними маршрутами.

Основними пріоритетними завданнями обробки даних є:

- оптимізація маршрутної мережі Дніпропетровської області (скорочення, подовження, об'єднання, закриття діючих та/або організація нових маршрутів);

- обґрунтування структури, кількості та класу рухомого складу;

- розроблення рекомендацій щодо режиму та розкладів руху на маршруті у будні та вихідні дні (час початку та закінчення роботи, кількість рейсів за годинами доби, інтервал в години “пік” та “між піковий час”).

Об'єктом досліджень є маршрутна мережа приміських та міжміських пасажирських перевезень загального користування за визначеними напрямками, яка на 1 етапі складається із 7 маршрутів, на яких повинно працювати 17 транспортних засобів.

Підготовка та вивчення попиту населення на перевезення пасажирів приміським та міжміським транспортом загального користування у визначених напрямках проводилась на першому етапі роботи з 23.08.2018р. до 03.08.2018р.

Замовник оповістив населення через засоби масової інформації, та інтернет: <https://adm.dp.gov.ua/ua/news/na-dnipropetrovshchini-do-kincyazhovtnya-vivchatimut-pasazhiropotik-na-mizhmiskih-ta-primiskih-marshrutah>.

Обробка результатів обстеження по вивченню попиту населення на перевезення пасажирів приміським та міжміським транспортом загального користування на маршрутах (маршрути1): 128, 407, 409, 420, 422, 427, 434.

1. ДОСЛІДНА ЧАСТИНА

Для вивчення попиту та визначення рівня забезпечення потреб населення послугами пасажирського автомобільного транспорту, удосконалення маршрутної мережі, оптимізації структури рухомого складу, використовувався табличний метод обстеження пасажиропотоків.

Алгоритм обробки інформації про пасажиропотоки з використанням табличного метода передбачає визначення пасажиропотоків на маршрутах за рейсами, за маршрутом у цілому, за годинами доби, а також моделювання вихідної інформації - із застосуванням засобів обчислювальної техніки.

У відповідності до обраного методу дослідження здійснено у розрізі маршрутів підрахунок кількості пасажирів, що зайшли в автобус (автобус малої місткості) та вийшли з нього на зупинках, обліковцями, які в ньому перебувають, з внесенням цих даних до маршрутних таблиць, які додаються до звіту. У маршрутній таблиці зазначаються номер маршруту, час відправлення автобуса, назви зупинок. Маршрутні таблиці укомплектовані для кожного обліковця в окрему папку за кількістю рейсів, які були обстежені. На папці зазначено номер маршруту, дверей (у разі потреби) та час роботи обліковця.

З метою досягнення достовірності результатів визначення та моделювання пасажиропотоків забезпечено виконання показників вибірковості їх вивчення. Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 №480 “Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом” та технічного завдання для маршрутів було обрано вибірковість дослідження – «через 1 рейс». Тобто, обстеження повинно було охоплювати не менше 50% транспортних засобів (вибіркова сукупність) із усієї сукупності (генеральна сукупність) транспортних засобів, що було реалізовано у даному дослідженні. На кожному маршруті проводили обстеження 2 робочих днів та

1 вихідного дня. За таких умов вибіркова сукупність є репрезентативною, тобто представляє усю генеральну сукупність і дозволяє теоретичні характеристики замінити статистичними.

Перед проведенням обстеження кожному обліковцю було видано відповідну папку та індивідуальну інформаційну картку. Обліковцям відводились місця біля дверей автобуса.

Під час проведення обстеження на кожен рейс обліковцем заповнено рейсовий листок, який містить інформацію про вид транспорту, номер маршруту, напрямок руху транспортних засобів, час початку та закінчення рейсу, марку рухомого складу та вид перевезень.

Нормативно-довідкова документація складається з маршрутних таблиць, рейсових листків, характеристики маршрутної системи, переліку зупинок та відстані між ними, характеристики рухомого складу.

З метою досягнення достовірності результатів визначення та моделювання пасажиропотоків забезпечено виконання показників вибіркової їх вивчення. Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 №480 “Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом” та технічного завдання для маршрутів було обрано вибірковість дослідження – «через 1 рейс». Проведене обстеження охоплює не менше 50% транспортних засобів (вбіркова сукупність) із усієї сукупності (генеральна сукупність) транспортних засобів, що було реалізовано у даному дослідженні. На кожному маршруті проводили обстеження 2 робочих днів та 1 вихідного дня. За таких умов вибіркова сукупність є репрезентативною, тобто представляє усю генеральну сукупність і дозволяє теоретичні характеристики замінити статистичними.

По кожному маршруту отримані наступні розрахункові результати, які оформлені у табличному вигляді та містять інформацію щодо:

1. Кількості пасажирів, яка перевозиться транспортними засобами кожної години та протягом доби у розрізі будніх та вихідних днів. Дана інформація є основним інформаційним джерелом для подальших аналітичних розрахунків та, зокрема, надає змогу розрахувати річний обсяг перевезень за кожним маршрутом та напрямом пасажироперевезень (режимом руху).

2. Пасажирообігу зупинок. Даний показник є похідним від кількості пасажирів, що перевозиться транспортними засобами у розрізі години та доби, й розраховується як сума пасажирів, які вийшли з та зайшли до відповідного транспортного засобу на конкретній зупинці. Одержані значення даного показника надають змогу робити обґрунтовані висновки щодо необхідності оптимізації схем маршрутних перевезень в межах конкретних напрямків пасажироперевезень та здійснювати рекомендації щодо рухомого складу, який забезпечує конкретні маршрути.

3. Завантаження транспортних засобів на перегонах. Дане завантаження визначено за допомогою показника «пасажирський обіг перегону», який розраховується як добуток довжини перегону та кількості пасажирів, які виїхали з початкової зупинки перегону. За допомогою показника визначається загальне завантаження перегонів, що надасть змогу розробити схему оптимізованої маршрутної мережі з рекомендованою пасажиромісткістю, та слугуватиме підґрунтям для розрахунку кількості та інтервалу руху транспортних засобів. Також на основі показника «пасажирський обіг перегону» розраховується показник «середня довжина поїздки».

4. Середньої довжини поїздки. Середня довжина поїздки розраховується шляхом ділення суми значень показника «пасажирський обіг перегону» на кількість перевезених пасажирів. На основі одержаних значень даного показника розраховують оптимальні значення довжини маршрутів.

5. Коефіцієнт використання пасажиромісткості. Даний коефіцієнт розраховується у розрізі доби та годин як співвідношення кількості пасажирів, які виїхали з зупинки до номінальної місткості транспортного засобу. Відповідно наданому етапі визначено його показники, зокрема, в ранкову і вечірню години “пік” та за добу. Цей показник є основним при визначення оптимального виду транспортних засобів, які будуть використовуватись на конкретному маршруті. Та надає змогу передбачати варіанти застосування (протягом доби) автобусів одного або кількох класів, їх пасажиромісткості в години “пік” та між “пік”.

6. Техніко-експлуатаційних показників роботи транспортних засобів, що надасть змогу визначити оптимальні інтервали руху (фактичний, розрахунковий, рекомендований) та вид транспортного засобу для конкретного маршруту напрямку.

На аналізованих маршрутах використовуються різні марки автобусів (мікроавтобусів) з кількістю місць для сидіння від 19 до 42 місць. Спільною рисою зазначеного транспорту є задовільний технічний стан.

Одним із пріоритетних напрямків для подальшого аналізу є визначення критерію віку автотранспорту для участі в конкурсі, який об’явив замовник цих досліджень відповідно до розпорядження голови обласної державної адміністрації № Р-578/0/3-18 від 29.08.2018р.

На час ринкових досліджень на аналізованих маршрутах перевізники використовували 16 од. рухомого складу. Інформація про охоплення транспортних засобів при дослідженні пасажиропотоку у будні та вихідні дні наведено у таблиці 1 у розрізі досліджуваних маршрутів.

Таблиця 1. Техніко-експлуатаційні показники роботи транспортних засобів на маршрутах 1

№ п/п	№ прим. маршруту	Початковий пункт, адреса	Кінцевий пункт, адреса	Довжина маршруту в прямому/зворотному напрямках, км	Фактична кількість транспортних засобів на маршруті під час дослідження		Фактична кількість оборотних рейсів, од.	Охоплення транспортних засобів при дослідженні пасажиропотоку, будній день / вихідний день
					будній день	вихідний день		
1.	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка	29,4/29,4	2	2	8,5	50/50
2.	409	м. Кривий Ріг	с. Лозуватка	21,5/21,5	4	4	32,5	50/50
3.	420	м. Кривий Ріг	смт Радужне	20,8/20,8	2	2	17,5	50/50
4.	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	39,55/39,55	2	2	10	50/50
5.	427	м. Кривий Ріг	смт Широке	23,55/23,55	1	1	7	100/100
6.	128	м. Кам'янське	смт Петриківка	23/23	4	4	20	50/50
7.	434	м. Вільногірськ	смт Лихівка	30,6/30,6	1	1	4	50/50
Всього:					16	16		

Також у період з 23.08.2018 до 03.09.2018, під час проведення Комплексного дослідження ринку пасажирських перевезень загального користування та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області було проведено опитування щодо організації та якості пасажирських перевезень.

В результаті не було одержано звернень громадян, які надійшли електронною поштою – 3. Задokumentовано обліковцями на кінцевих зупинках - 18, що стосуються недоліків діяльності 3 маршрутів, пропозицій по відкриттю нових зупинок – 15, соціальних питань – 3.

Наявні звернення громадян щодо питань організації та якості пасажирських перевезень свідчать про недоліки в організації функціонування окремих ланок та окремих маршрутів транспорту у задоволенні населення в перевезеннях, забезпеченні достатнього рівня сервісу, вирішенні питань перевезення пасажирів соціальних категорій.

2. РОЗРАХУНКОВО-АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

В результаті обробки маршрутних таблиць для кожного маршруту отримані наступні показники:

- перелік зупинок та відстань між ними на автобусному маршруті;
- характеристика рухомого складу на автобусному маршруті;
- кількість пасажирів, яка перевозиться транспортними засобами кожної години та протягом доби;
- завантаження транспортних засобів на перегонах;
- пасажирообіг зупинок;
- середня довжина поїздки;
- коефіцієнт використання пасажиромісткості в ранкову і вечірню години “пік” та за добу;
- техніко-експлуатаційні показники роботи транспортних засобів.

Проведені розрахунки дозволяють забезпечити успішне виконання наступних етапів даного дослідження та досягнення його кінцевої мети - визначити попит населення на пасажирські перевезення та якісно підготувати документацію для проведення конкурсу на перевезення пасажирів на приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування у Дніпропетровській області за визначеними напрямками. Розрахункові таблиці додаються.

2.1 Вивчення дублювання маршрутів

Аналіз маршрутної мережі приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області за маршрутами № 407 "м. Кривий Ріг – с. Радіонівка ч/з с. Інгулець", № 409 "м. Кривий Ріг – с. м. Кривий Лозуватка ч/з с. Новомайське", № 420 "м. Кривий Ріг – смт. Радушне", № 422 "м. Кривий Ріг – с. Веселе", № 427 "м. Кривий Ріг – смт. Широке", № 128 "м. Кам'янське – смт Петриківка ч/з с. Єлизаветівка" та № 434 "м. Вільногірськ – смт. Лихівка ч/з с. Дмитрівка" дав змогу визначити, що переважна більшість зазначених маршрутів не дублює один одного, за винятком маршрутів № 407 та № 409 та частково маршрутів № 420 і № 422.

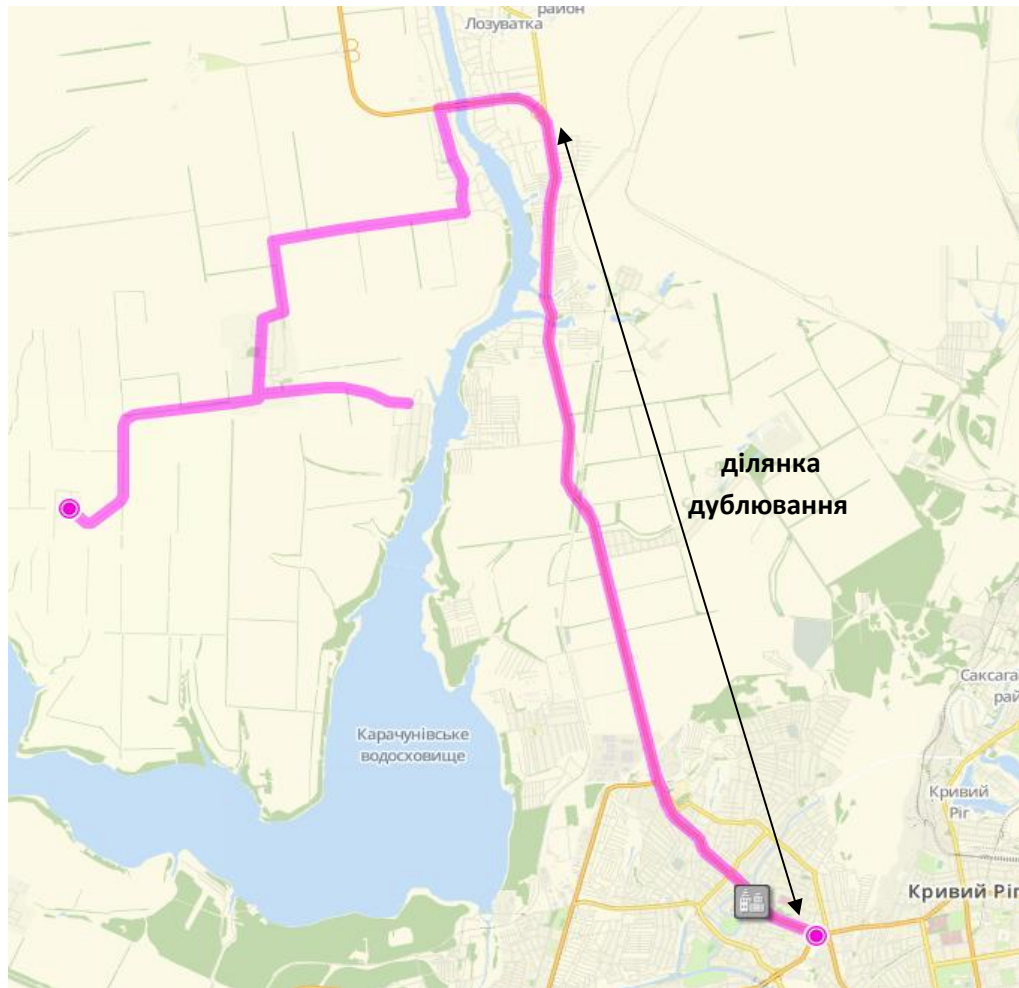
Для маршрутів № 407 та № 409 дублювання маршрутів спостерігається у прямому та зворотному напрямках на проміжку від початку маршруту № 409 (Кривий Ріг, Центральний ринок) і до зупинки Зарічний. Слід зазначити, що попри те, що паспортом маршрутів передбачено на цій три зупинки, але фактично кількість зупинок значно більша (як стаціонарні зупинки в межах м. Кривий Ріг, так і зупинок на вимогу пасажирів). Дублювання маршрутів № 407 та № 409 фактично відбувається на наступних зупинках:

- у прямому напрямку: Центральний ринок; Ліцей; площа Визволення; вул. Петра Калнишевського; вул. Кривбасівська; вул. Кренкеля; Авіаколедж; поворот на с. Радгоспне; с. Мар'янівка; АЗС; Голуба Бухта; Зарічний;

- зворотному напрямку: Зарічний; Голуба Бухта; АЗС; с. Мар'янівка; поворот на с. Радгоспне; Авіаколедж; вул. Кренкеля; вул. Кривбасівська; вул. Петра Калнишевського; площа Визволення; Ліцей; Центральний ринок.

Протяжність дубльованої частини маршрутів № 407 та № 409 складає приблизно 15,7 км. (рис. 1)

№407



№409

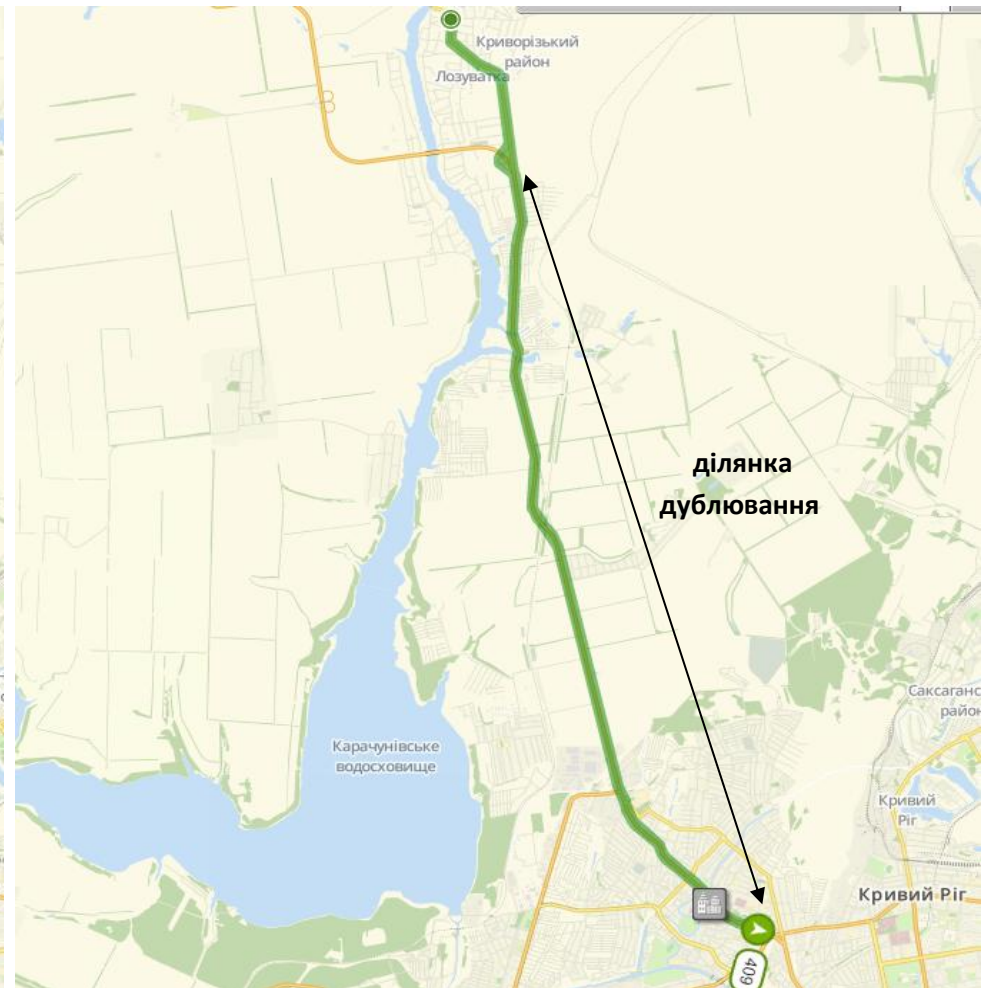


Рис. 1. Схематичне відображення маршрутів №407 та №409

Згідно паспорту маршруту №420 передбачено 4 зупинки (с.Радушне; м. Кривий Ріг (Соцмісто); м. Кривий Ріг (ст. Червона); м. Кривий Ріг (вул. Лермонтова)), а для маршруту № 422 передбачено 10 зупинок (м. Кривий Ріг (вул. Землячки); Восход (Косіора); Дружби;) 7-й км; Львів; Новий шлях; Веселе; Нова Зоря; Новомар'янівське та Бурлацьке). Однак фактично кількість зупинок є значно більшою. З урахуванням фактичних зупинок дублювання маршрутів №420 і № 422 відбувається на ділянці від зупинки Цирк до Таксопарк включно (Цирк; магазин "Восход"; вул. Олександра Васякіна; Дитяча лікарня №2; магазин "Промінь"; пл. Домнобудівельників; Таксопарк).

Схематичне відображення дублювання маршрутів № 420 та № 422 представлено на рис. 2.

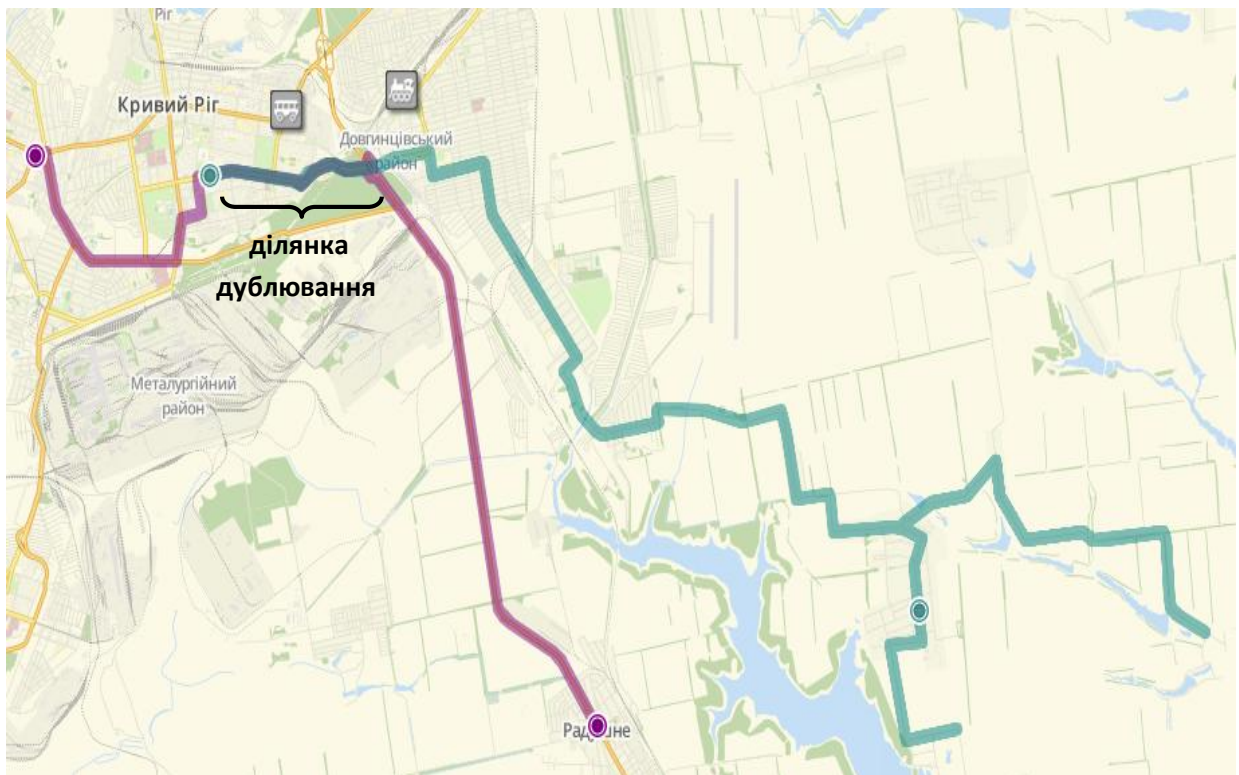


Рис. 2. Схема дублювання маршрутів № 420 та № 422

Фактичний графік відправлень маршруту № 420 наведено у додатку А. Зниження пасажиропотоку на цьому маршруті пов'язано з тим, що пасажирів не можуть знайти коли та звідки буде відправлення з Кривого Рогу.

2.2 Вибір пасажиромісткості транспортних засобів

Однією із задач, що потрібно вирішити при організації приміських та міжміських пасажирських перевезень є вибір пасажиромісткості транспортних засобів. Ефективність перевізного процесу залежить від того, якої пасажиромісткості використовуються транспортні засоби на маршруті.

Транспортні засоби по типу і місткості повинні максимально відповідати потужності і характеру пасажиропотоку, а також умовам перевезення пасажирів.

Вибір автобуса істотно впливає на рівень транспортного обслуговування населення та ефективність використання автобусів, що забезпечує обслуговування населення з найменшими транспортними витратами, може бути забезпечено в тому випадку, якщо рухомий склад за типом і місткості максимально відповідає потужності і характеру пасажиропотоку, а також умов перевезення пасажирів.

Для обслуговування міжміських та приміських маршрутів пропонується обирати той транспортний засіб, який найменш втомлює пасажирів: виключення поїздок стоячи у час «пік».

Місткість автобусу обирали в залежності від пасажиропотоку на кожному маршруті (табл. 2), тому що від цього безпосередньо залежить забезпечення населення у перевезеннях з необхідними вимогами комфорту та витрати часу на пересування, а також собівартість перевезень.

Таблиця 2. Залежність місткості автобуса від потужності пасажиропотоку

Максимальний пасажиропотік у годину «пік» в одному напрямку, пас.	Місткість автобуса, пас.
до 300	18...30
300... 500	30...50
500... 1000	50...80
1000... 1800	80...100
1800... 2600	100..120
2600... 3800	120...160

Відповідно до значення пасажиропотоку на найбільш завантаженому перегоні маршруту (у прямому чи зворотному напрямку) N_{max} обирали рухомий склад, місткість якого повинна задовольняти потребам перевезень.

Раціональну номінальну місткість автобусу розраховували виходячи з доцільного інтервалу руху у годину «пік» за залежністю:

$$q_n = \frac{N_{ij}^{max} \cdot I^{доц}}{60}$$

де $I^{доц}$ - доцільний інтервалу руху у годину «пік» (приміські маршрути 10-15 хв., міжміські маршрути в залежності від відстані 15-60 хв.).

Інтервал руху автобусів у годину «пік» розраховували за формулою:

$$I^{пік} = int \left(\frac{60 \cdot q_{гран}}{N_{ij}^{max}} \right) + 1,$$

де $q_{гран}$ – гранична місткість автобуса, яка розраховується виходячи з 8 чол./м² вільної площі салону, пас:

$$q_{гран} = \left(\frac{q_n - q_{сид}}{5} \right) \cdot 8 + q_{сид},$$

де $q_{сид}$ – кількість місць для сидіння.

Кількість автобусів на маршруті у годину «пік» розраховували за формулою:

$$A^{пік} = \frac{t_{об}}{I^{пік}}$$

На маршрутах здебільшого використовують автобуси класів А, В та І класу (табл. 3), яких в цілому достатньо для перевезення заданого пасажиропотоку, а інколи, навіть, пасажиромісткість автобусів перевищує потребу пасажирів у послугі перевезення. Проте, у час «пік» пасажирів часто їздять стоячи, про що свідчить коефіцієнти використання пасажиромісткості транспортного засобу.

Таблиця 3. Характеристика рухомого складу на маршрутах

№ п/п	№ маршруту	Початкова зупинка	Кінцева зупинка	Марка транспортного засобу	Кількість місць для сидіння
1	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка	ПАЗ	30
2	409	м. Кривий Ріг	с. Лозуватка	ПАЗ	21
3	420	м. Кривий Ріг	смт Радуже	ПАЗ, MAN	30, 42
4	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	ПАЗ	19, 23
5	427	м. Кривий Ріг	смт Широке	ПАЗ	21, 30
6	128	м. Кам'янське	смт Петриківка	БАЗ	29
7	434	м. Вільногірськ	смт Лихівка	БАЗ	25

Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 N 285 «Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху» рекомендуємо використовувати автобуси місткістю понад 22 пасажирів, крім водія - клас І: автобуси, призначені для перевезення сидячих і стоячих пасажирів, конструкція яких дає змогу пасажирам безперешкодно переміщуватись по салону (табл. 4).

Таблиця 4. Рекомендації щодо рухомого складу

№ п/п	№ маршруту	Початкова зупинка	Кінцева зупинка	Вимоги до рухомого складу*
1	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка	І
2	409	м. Кривий Ріг	с. Лозуватка	І
3	420	м. Кривий Ріг	смт Радуже	І
4	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	І
5	427	м. Кривий Ріг	смт Широке	І
6	128	м. Кам'янське	смт Петриківка	І
7	434	м. Вільногірськ	смт Лихівка	І

* Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 N 285

Таблиця 5. Рекомендації щодо кількості одиниць рухомого складу на маршруті

№ п/п	№ маршруту	Початкова зупинка	Кінцева зупинка	Довжина маршруту в прямому/зворотному напрямках, км.	Фактична кількість транспортних засобів, од.	Фактична кількість оборотних рейсів, од.	Розрахункова кількість транспортних засобів в годину "пік", од.	Максимально рекомендована кількість транспортних засобів в годину "пік", од.
1	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка	29,4/29,4	2	8,5	1,35	2
2	409	м. Кривий Ріг	с. Лозуватка	21,5/21,5	4	32,5	2,73	3
3	420	м. Кривий Ріг	смт Радуже	20,8/20,8	2	17,5	1,43	2
4	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	39,55/39,55	2	10	2,00	2
5	427	м. Кривий Ріг	смт Широке	23,55/23,55	1	7	1,41	2
6	128	м. Кам'янське	смт Петриківка	23/23	4	20	3,50	4
7	434	м. Вільногірськ	смт Лихівка	30,6/30,6	1	4	0,75	1
Всього:					16	99,5		16

2.3 Визначення інтервалу руху

Таблиця 6. Розрахунок інтервалу руху

№ п/п	№ маршруту	Початковий пункт, адреса	Кінцевий пункт, адреса	Фактичний інтервал руху, хв	Інтервал в годину "пік", хв.	Рекомендований інтервал руху, хв
1	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка	150-300	53,00	53-300
2	409	м. Кривий Ріг	с. Лозуватка	30-100	22,00	22-55
3	420	м. Кривий Ріг	с.мт Радушне	60-120	50,00	50-120
4	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	30-230	56,00	56-220
5	427	м. Кривий Ріг	с.мт Широке	160-230	45,00	45-180
6	128	м. Кам'янське	с.мт Петриківка	40-180	20,00	20-140
7	434	м. Вільногірськ	с.мт Лихівка	120	160,00	160-320

На основі проведеного дослідження пасажирських перевезень було здійснено розрахунок прогнозованого річного обсягу пасажирських перевезень (табл. 7.)

Таблиця 7. Прогнозований річний обсяг пасажирських перевезень

№	Номер маршруту	Початкова та кінцева зупинка маршруту		Всього		Всього
				Прямий	Зворотний	
1	407	м. Кривий Ріг	с. Радіонівка ч/з с. Інгулець	104836	91064	195899
2	409	м. Кривий Ріг	с.Лозуватка ч/з с. Новомайське	339207	316784	655991
3	420	м. Кривий Ріг	с.мт. Радушне	77347	100078	177425
4	422	м. Кривий Ріг	с. Веселе	46558	47839	94397
5	427	м. Кривий Ріг	с.мт Широке	98098	83523	181621
6	128	м. Кам'янське	с.мт Петриківка ч/з с. Єлизаветівка	282414	232254	514668
7	434	м. Вільногірськ	с.мтЛихівка ч/з с. Дмитрівка	48268	46354	94622
ВСЬОГО:				996727	917895	1914622

Нерівномірність пасажиропотоку за маршрутом №128 пов'язан з його дублюванням з приміським маршрутом №10581. Окрім цього з с.мт Петриківка до м. Кам'янське (лівий берег) за іншим маршрутом але з тим же часом поїздки їздить автобуси за маршрутом № 127.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Послуги з обробки інформації “Комплексне дослідження ринку пасажирських перевезень та вивчення попиту населення у Дніпропетровській області на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньо обласні маршрути) у 2018 році” було проведено для коригування існуючої мережі.

Заходи облдержадміністрації, як організатора перевезень, спрямовані на оновлення рухомого складу, заміну маломісних автобусів, переобладнаних з вантажних транспортних засобів на комфортні автобуси більшої місткості. Це дає 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.

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

При формуванні ринку послуг міських 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.

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.

У містах з населенням понад 250 тис. осіб слід передбачати розміщення одного центрального автовокзалу (автостанція першої категорії) для дальнього міжміського (кінцевого та транзитного) сполучення та декілька приміських автостанцій, які мають розміщуватися на найбільш завантажених автобусним сполученням виїздах з міста, біля станцій внутрішньоміського транспорту на напрямках найбільшого попиту.

У великих містах автовокзал або автостанції доцільно розміщувати в серединній зоні, а в середніх і малих містах та сільських населених пунктах в центральній зоні, поблизу громадських і торгових центрів, ринків, залізничних і річкових вокзалів (з останніми допускається кооперування в одній споруді). Відстань від автовокзалів до житлової забудови повинна бути не менше 100 м, а від автостанцій - 50 м відповідно.

Кінцеву зупинку маршруту № 128 у м. Кам'янське рекомендується розташувати на АС-2 за адресою вул. Республіканська, 16 (Свідоцтво атестації № 0160, термін дії 26.12.16-25.12.21) відповідно до Ст. 32 ЗУ „Про автомобільний транспорт”.

Окрім цього, біля ринку «Дніпро» у м. Кам'янське (лівий берег) за адресою пр. Перемоги 59 рекомендується створення касового пункту для обслуговування відправлень автобусів з лівого берегу.

На теперішній час маршрут № 427 м. Кривий Ріг – с. Широке пролягає від кінцевої зупинки у м. Кривий Ріг (ст. Червона) через АС-1 (Кривий Ріг), (зупинки Хлібзавод, Соцмісто, пр. Металургів, пр. Гагаріна), що по Кривому Рогу складає 6,4 км. Тому маршрути № 427 з селища Широке рекомендується

спрямувати на Автовокзал м. Кривий Ріг (АС-1) на вул. Дніпровське Шосе 1 (Свідоцтво атестації № 0179, термін дії 26.12.16-25.12.21); селищ Радушне та Веселе до АС-2 м. Кривий Ріг на вул. Лермонтова 42 (Свідоцтво атестації № 0181, термін дії 26.12.16-25.12.21). Додатково рекомендується створення касових пунктів для цих маршрутів у м. Кривий Ріг на зупинках „ст.Червона” та „Соцмісто”.

Для маршруту № 434 рекомендується кінцева зупинка у м.Вільногірськ – автостанція „Вільногірськ” (Свідоцтво атестації № 0174, термін дії 26.12.16-25.12.21) на вул. Промислова 20 (рис. 3).



Рис. 3.

У с. Лихівка створена кінцева зупинка у вигляді автостанції біля відділення Ощадбанку.

Необхідно посилити використання сучасних засобів комп'ютерної техніки, зв'язку та супутникової GPS-навігації для збору і обробки інформації та контролю за функціонуванням оновленої мережі пасажирських перевезень у Дніпропетровській області.

Відповідно до звернень громадян існує необхідність введення проміжних зупинок:

- на маршруті № 128: у м. Кам'янське (кінотеатр «Мир»), а також додати один вечірній рейс;
- на маршруті № 409: Зарічний; Мар'янівка, Мрія;
- на маршруті № 420: Нікольське; м. Кривий Ріг (ст. Червона)
- на маршруті № 422: Дружба, Нова Зоря, м. Кривий Ріг (Соцмісто).
- на маршруті № 427: Лісопитомник, Новоселівка;
- на маршруті № 434: Новоукраїнка, Доброгірське, Райдужне.

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

- удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього середовища, енергоефективності та використання альтернативних видів палива на автомобільному транспорті на місцевому рівні;
- запровадження сучасних європейських технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту;
- поетапне запровадження міжнародних екологічних норм «ЄВРО-3», «ЄВРО-4», «ЄВРО-5» для транспортних засобів;
- 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 збільшенням частки нетрадиційних видів палива.

СПИСОК ПОСИЛАНЬ

1. Закон України “Про автомобільний транспорт”. (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2001, № 22, ст.105).
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.
6. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. ЗУПИНКИ МАРШРУТНОГО ТРАНСПОРТУ. Загальні вимоги проектування. ГБН В.2.3-218-550:2010. – Київ: Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), 2010. – 16 с.
7. ДБН Б.2.2-12:2018. Планування і забудова територій. – Київ: Мінрегіонбуд, 2018. – 179 с.

УВ. Пассажиры!
с 25.09.17 г.
движение Маршрута №420
в ВОСКРЕСЕНЬЕ
будет осуществляться по следующему
графику:

Радужное	Сол. Город	ул. Лермонтова
6:00	7:10	
7:40		8:30
9:20		11:30
12:20		13:10
14:00		14:50
15:40	16:20	
17:00	18:00	
18:40	20:00	
20:30		

с 25.09.17 г.
движение Маршрута №420
в БУДНИ
будет осуществляться по следующему
графику:

Радужное	Сол. Город	ул. Лермонтова
8:15 (кроме СВ, ВС) (ЧЕРВОНАЯ)	6:00	
6:00	6:40	
6:30	7:10	
7:10	7:50	
7:40		8:30
8:20		9:30
9:20		
10:30		11:30
		13:10
12:20		14:00
14:00		14:50
14:50		15:40
15:40	16:20	
16:20	17:00	
17:00	18:00	
17:30		
18:40	20:00	
20:30		

По вопросам и предложениям обращаться по телефону 067-62-45-027

Розклад руху маршруту №420, розміщений в салоні автобусу

Протокол

обговорення рекомендацій щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області за визначеними маршрутами¹

12.09.2018р. 14:00

м. Дніпро, пр. О. Поля 2, кім. 236

ПРИСУТНІ:

Від замовника:

1. Заступник директора департаменту житлово-комунального господарства Дніпропетровської обласної державної адміністрації Верхотурцев В.В.

2. Начальник відділу транспорту департаменту житлово-комунального господарства Дніпропетровської обласної державної адміністрації Прилипа І.Г.

Від виконавця: старші на маршрутах Зибайло С.М., Яковченко А.А.

Від перевізників:

1. Директор ТОВ „Одіум-престиж” Омаров Д.М.

2. Виконавчий директор ТДВ „Автопроміль” Підлубний С.Ю.

3. Начальник служби експлуатації ТДВ „Автопроміль” Кобзарь В.Г.

Від громадських організацій:

представник ГО „Платформа громадський контроль” Селін Д.В.

СЛУХАЛИ:

1. Доповідь виконавців про обстеження пасажиропотоків на Маршрутах¹ та рекомендації щодо заходів з організаційно-технічного розвитку приміських та міжміських пасажирських перевезень у Дніпропетровській області, які виконані ТОВ „Українська інвестиційно-консалтингова компанія”.

УХВАЛИЛИ:

1. Внести зміни до паспортів маршрутів щодо кінцевих зупинок відповідно до вимог законодавства.

2. На вивчених маршрутах¹ обладнати автобуси справними GPS датчиками за рахунок перевізників.

3. Обладнання кінцевих та проміжних зупинок, встановлення інформаційних знаків зупинок у сільських населених пунктах за рахунок місцевих громад з прив'язкою до місцевості.

4. Збільшити регулярність рейсів за рахунок встановлення чіткого розкладу руху та контролю перевізників через систему GPS, особливо для приміських маршрутів м. Кривий Ріг.

5. Відновлення дорожнього покриття від с. Львів до с. Веселе, с. Нова Зоря, с. Бурлацьке.

Від Виконавця

Від Замовника