

УДК.656.02

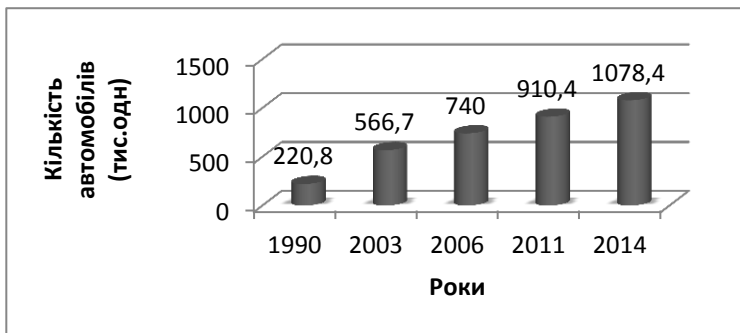
к.т.н., професор Рейцен Є.О, Діхтяр В.В.,
Київський національний університет будівництва і архітектури

ОПТИМІЗАЦІЯ МІСЬКОГО РУХУ ТРАНСПОРТУ В ЗОНАХ РОЗТАШУВАННЯ АЗС (АЗК) НА ПРИКЛАДІ СОЛОМ'ЯНСЬКОГО РАЙОНУ МІСТА КИЄВА

Досліджено розміщення АЗС, проблем, спричинених порушенням норм їхнього розташування, необхідності та шляхам оптимізації власне АЗС та міського руху в місцях їхнього місцезнаходження.

Ключові слова: міський рух, оптимізація, АЗС

У ХХІ ст ми не можемо уявити нашого життя без автомобіля. Значну його частину ми проводимо у русі, тому вислів: "Автомобіль - це не розкіш, а засіб пересування" наразі як ніколи актуальний.



За останні 24 роки кількість автомобілів у місті Києві зросла більш як в 5 разів (див.рис.1).

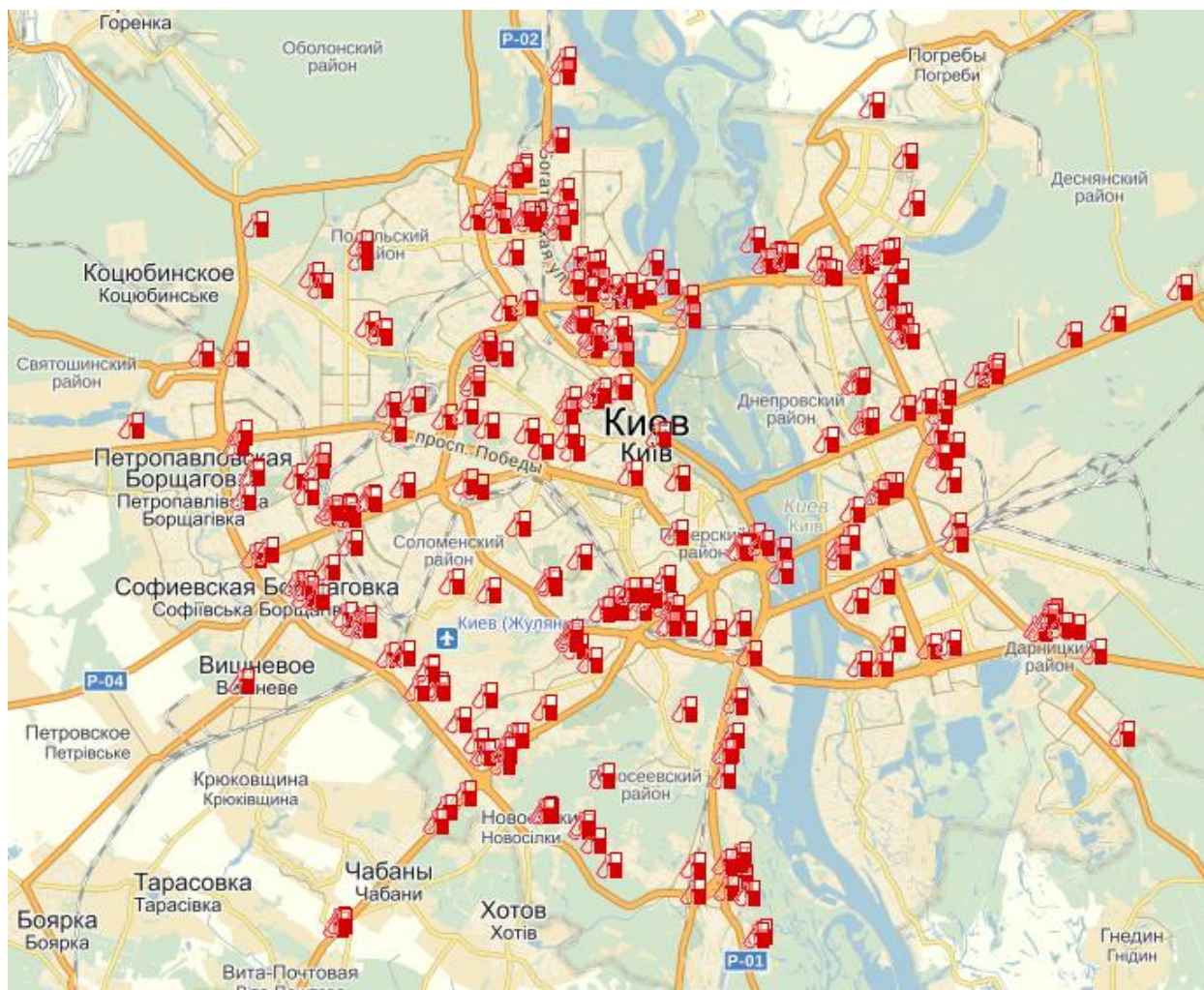
Останні статистичні дані показують що рівень автомобілізації в

столиці наразі становить 343 автомобіля на 1000

Рис.1 - Рівень автомобілізації у м.Києві жителів, а це більш ніж 1млн зареєстрованих автомобілів, без врахування ще 0,5 млн транзитних [4]. Ці показники далекі від середньоєвропейських (550-650 автомобілів на 1000 жителів), проте наші дороги не розраховані навіть на таку цифру.

Різне зростання автомобільного парку в Україні потребує збільшення кількості енергоносіїв і відповідно об'єктів транспортної інфраструктури (АЗС/АЗК, СТО та ін.). Цим обумовлене розширення мережі АЗС в країні в цілому і зокрема у місті Києві. Їх з'являється все більше, але розташовані вони по місту нерівномірно, стохастично, і навіть іноді з порушенням існуючих норм і нормативів. Впливати на цей процес важко, адже вони знаходяться в приватній власності, але все ж таки необхідно, бо від цього залежить безпека життєдіяльності населення міста, зокрема безпека міського руху в зонах розташування АЗС.

Загалом у місті Києві налічується 267 АЗС, більшість з яких розміщена на загальноміських магістралях з великою інтенсивністю транспортних потоків (див. рис. 2).



У районі нашого дослідження - Солом'янському - знаходиться 30 АЗС, місця їхньої концентрації - Кільцева дорога, проспект Перемоги, Червонозоряний проспект (див. рис.3).

Так, на тому ж Червонозоряному проспекті АЗС ТНК і Лукойл розміщені на відстані 100 метрів одна від одної замість прийнятої в містобудівній практиці багатьох країн відстані 3 – 5 км. Крім цих станцій на проспекті ще працює 3 АЗС. А на магістралях районного значення в середині адміністративних районів АЗС або немає взагалі, або дуже мало, і їхня кількість там недостатня для обслуговування мешканців району, яким доводиться долати великі відстані до діючих АЗС на небагатьох вулицях, де вони сконцентровані.

Нами було оцінено виконання містобудівних, протипожежних, санітарно – гігієнічних вимог при розташуванні АЗС в Солом'янському районі. Так на Чоколівському бульварі АЗС ОККО розташована в безпосередній близькості до залізничної станції "Каравасві Дачі" та суперечить нормам закріпленим у ДБН 360 – 92 ** "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень"[1]. А на Севастопольській площі АЗС WOG розташовується в 50(!) м

від пологового будинку, житлової забудови та закладу громадського харчування, що є неприйнятним з точки зору санітарно – гігієнічних вимог.

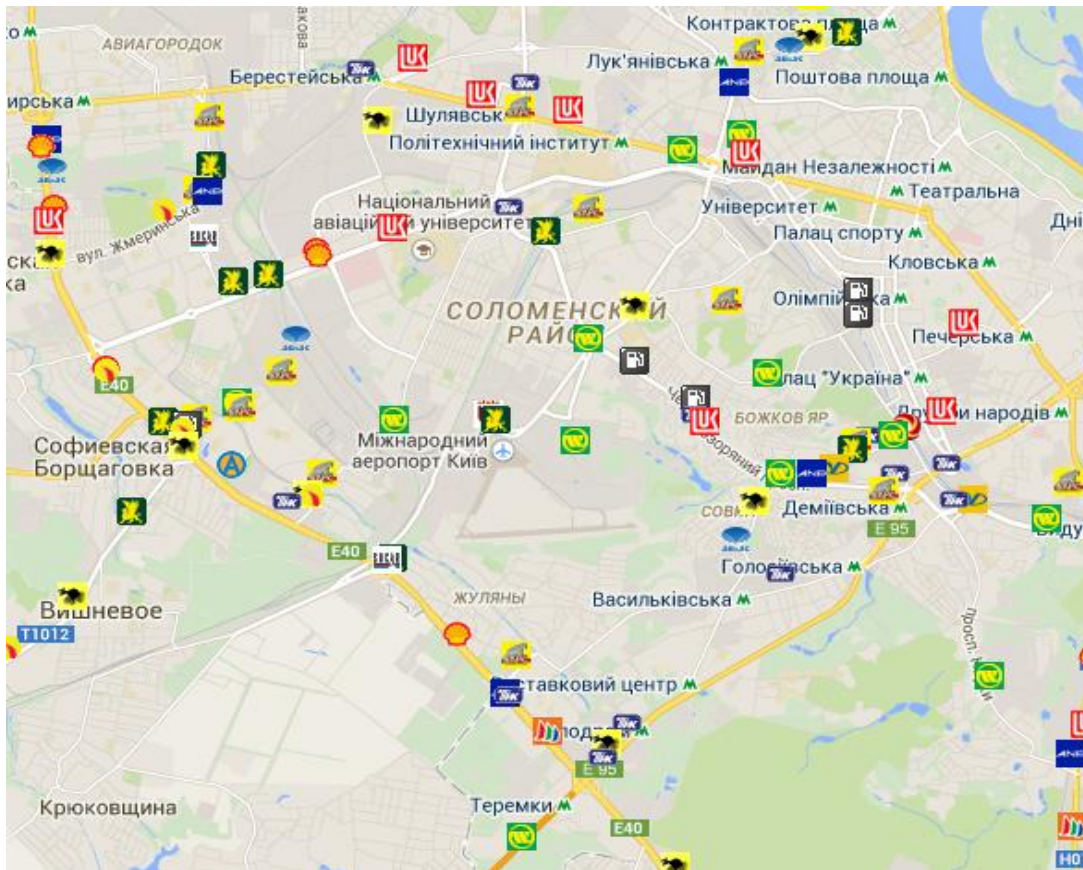


Рис.3 - Розміщення АЗС у Солом'янському районі

АЗС Лукойл, розміщена поряд з Київським зоологічним парком, становить загрозу для безпеки руху пішоходів, проте для її забезпечення поряд з пішохідним переходом типу "зебра" розміщена конструкція примусового зниження швидкості (див.рис.4).



Рис.4 - АЗС Лукойл

Крім того бажання власників розташувати АЗС на головних автомагістралях міста з інтенсивним рухом транспорту в межах щільної забудови для отримання великого прибутку призводить до порушення безпеки руху транспорту та пішоходів. Тому зони розташування більшості АЗС у Києві стали місцями концентрації ДТП.

Таким чином виникла необхідність в оптимізації АЗС та руху в місцях їхнього розташування – досягнення бажаного ефекту при мінімальних витратах.

Цілі оптимізації:

- Зменшення кількості ДТП;
- Покращення екологічного стану;
- Підвищення рівня обслуговування водіїв.

Для здійснення оптимізації АЗС і руху в зонах їхнього розташування пропонуємо наступні **шляхи**:

- ✓ Залучення іноземного досвіду;
- ✓ Удосконалення паспортів АЗС;
- ✓ Покращення експлуатаційних умов на АЗС: освітлення, видимості тощо.

Література:

1. ДБН 360 – 92 ** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. -К.: Мінбудархітектури України. 2000. – 110 с.
2. Леонтович В.В. Исследование вопросов расчета и размещения гордской сети автозаправочных станций (на примере городов УССР): Автореф. дис.... канд. техн. наук. – К., КИСИ, 1971. – 15 с
3. АЗС України [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.azs.ua/petrol.com/roads.html?ray=80389>
4. Статистичні дані *AUTO-Consulting* щодо рівня автомобілізації в Україні, [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.tema.in.ua/article/7541.html>
5. Google maps, [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.google.com.ua/maps

Анотація

Стаття посвящена дослідженню розположення АЗС, проблем, вызванных нарушением норм их расположения, необходимости и путям оптимизации собственно АЗС и городского движения в местах их расположения.

Ключевые слова: городское движение, оптимизация, АЗС

Abstract

This article deals with the investigation of collocation of petrol filling stations, problems caused by the violation of rules on their arrangement, necessity and ways of optimization of petrol stations and city traffic in the area of their location.

Key words: city traffic, optimization, petrol filling station