Короткий опис результатів моделювання щодо ДПТ в межах вулиць Навроцького, Зелена, просп. Червоної Калини наведено нижче.

Вхідними даними для моделювання були дані про проектовані вулиці в межах ДПТ (категорія вулиці, кількість смуг руху та організація руху на перехрестях) і дані про потужності нових громадських об'єктів, при цьому розглядалися два сценарії, «А» та «Б». Сценарій «Б» відрізняється від «А» тим, що усі показники останнього були збільшенні на 25%. До прикладу, при сценарії «А» населення на території забудови збільшиться на 12,5 тис. мешканців, тоді як при сценарії «Б» – на 15,6 тис. осіб (див. табл. 1).

Таблиця 1 – Дані про потужності громадських об'єктів

Вид громадського об'єкту	**Одиниця виміру**	**Сценарій А**	**Сценарій Б**
дитячий садок	місць	300	375
заклади громадського харчування	місць	150	190
медичний заклад	ліжко-місця/відвідувань	240/300	300/375
населення	осіб	12528	15660
робочі місця	осіб	2740	3425
спортивний центр	кв. м	1000	1250
торгова площа	кв. м	5400	6750
школа	місць	640	800

За результатами моделювання можна зробити низку висновків:

1. Прогнозується, що при поїздці-переміщенні до та з території забудови використання мешканцями різних видів транспорту розділиться в такий спосіб: громадський транспорт – 53-57%; автомобіль – 19-23%; переміщення пішки – 21-22%; велосипед – до 2% (похибка до 2%). Тривалість поїздки-переміщення до території забудови цими видами транспорту зображено на рис. 1. Наприклад, з перехрестя вулиць Стрийська-Наукова до центру території забудови громадським транспортом можна добратися за 20 хв., автомобілем – 12-15 хв., велосипедом – 25 хв., пішки – більше ніж 35 хв.

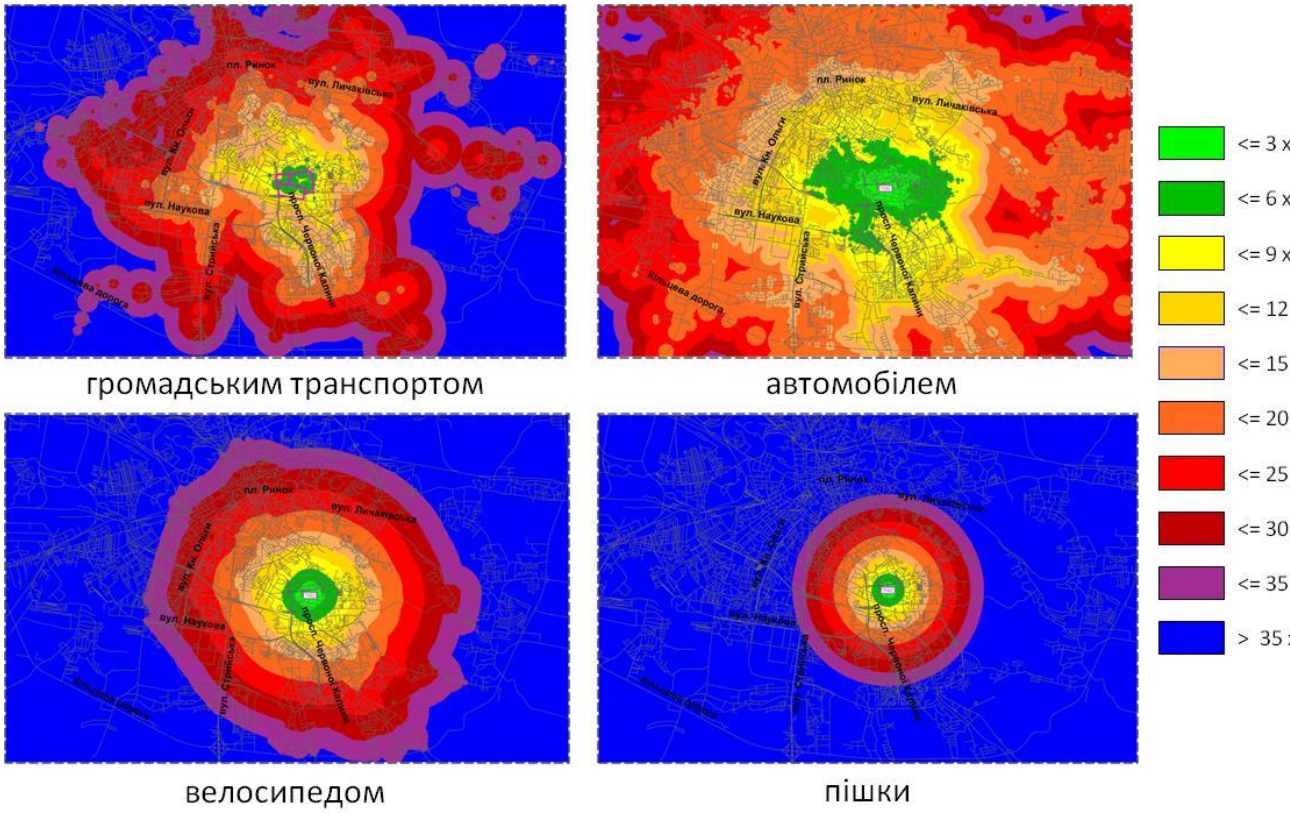

Рис. 1. Тривалість поїздки-переміщення до центру території забудови

2. При будівництві громадських об’єктів за сценарієм «А» прогнозується, що інтенсивність руху транспортних засобів зросте на просп. Червоної Калини, вулицях Зелена, Навроцького, Литвиненка, Панаса Мирного та інших. В той же час розвантажиться вул. Луганська та Липова Алея (див. рис. 2). При сценарії «Б» ситуація аналогічна, однак завантаженість вулиць буде більша ніж при сценарії «А». Наприклад, при сценарії «А» інтенсивність руху на просп. Червоної Калини (від вул. Хуторівка до Навроцького) зросте на 4062 авто/добу, тоді як при сценарії «Б» – на 4210 авто/добу.

Найбільш завантаженою буде вулиця Зелена на ділянці від вул. Дністерська до Студентська, завантаженість якої буде перевищувати 100% при обох сценаріях (див. рис. 3). Це, відповідно, зумовлюватиме утворення так званих «тягучок» та заторів на цій ділянці. Щоб покращити умови руху громадського транспорту на ділянці цієї вулиці пропонується розширити її до двох смуг руху в кожному напрямку (загалом 4 смуги), причому на крайніх правих впровадити спеціальні смуги для громадського транспорту.

3. Для того, щоб з території забудови була краща досяжність до громадського транспорту, запропоновано змінити три існуючі автобусні маршрути. Зокрема, пропонується, щоб маршрут № 13 курсував вулицею Навроцького в обидва напрямки, а маршрут № 27 – вулицею Литвиненка-проектована (також в обидва напрямки). Автобусний маршрут № 43 пропонується продовжити до вул. Литвиненка-проектована. Прогнозується, що при сценарії «А» обсяг пасажиропотоків на вул. Литвиненка-проектована буде становити 6612 та 8684 пас./добу відповідно в прямому та зворотному напрямках. При сценарії Б – 7010 та 9105 пас./добу відповідно. Обсяги пасажиропотоків зростуть також на вул. Зелена та просп. Червоної Калини. Обсяг пасажиропотік на тролейбус, при існуючій кількості рухомого складу на маршрутах, зросте на 1816 та 2157 пас./добу відповідно при сценарії «А» та «Б» (див. рис. 4).

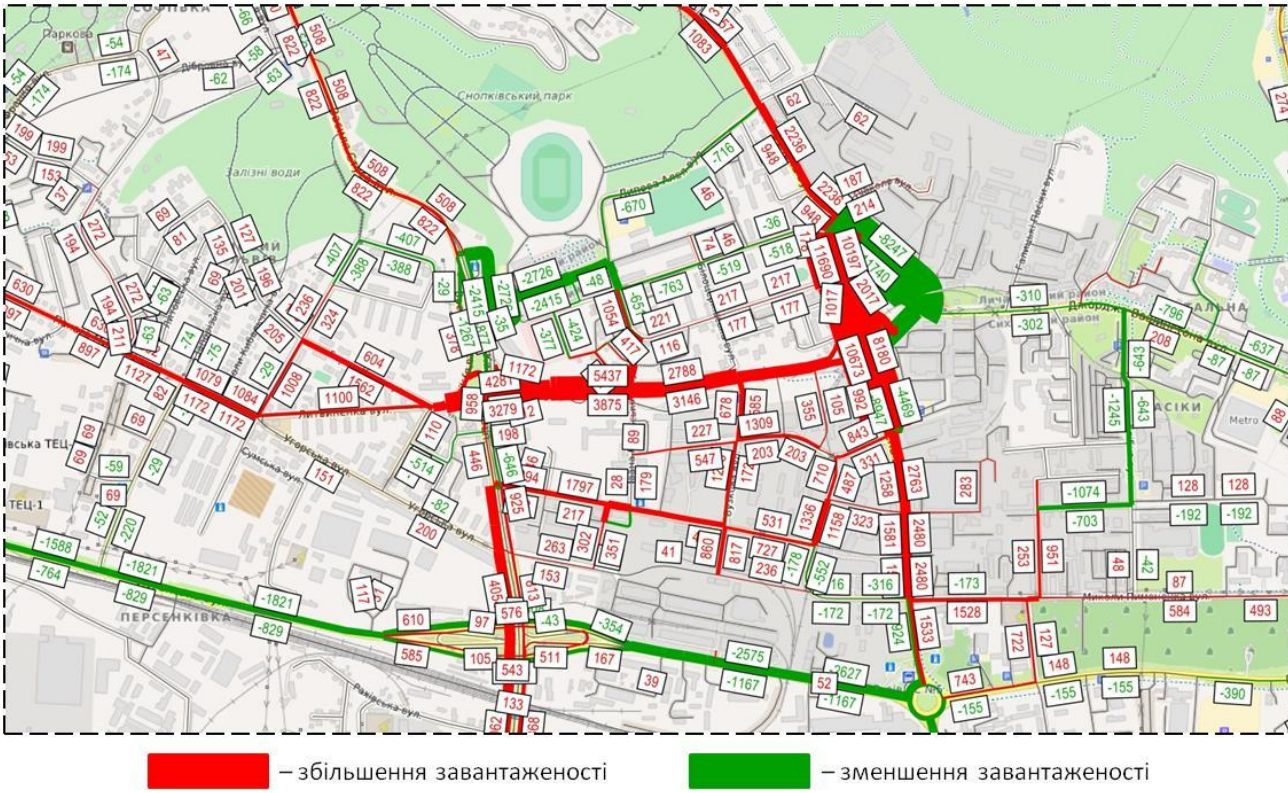

Рис. 2. Різниця інтенсивності руху між наявним і пропонованим випадком (забудова території за сценарієм «А»), авто/добу

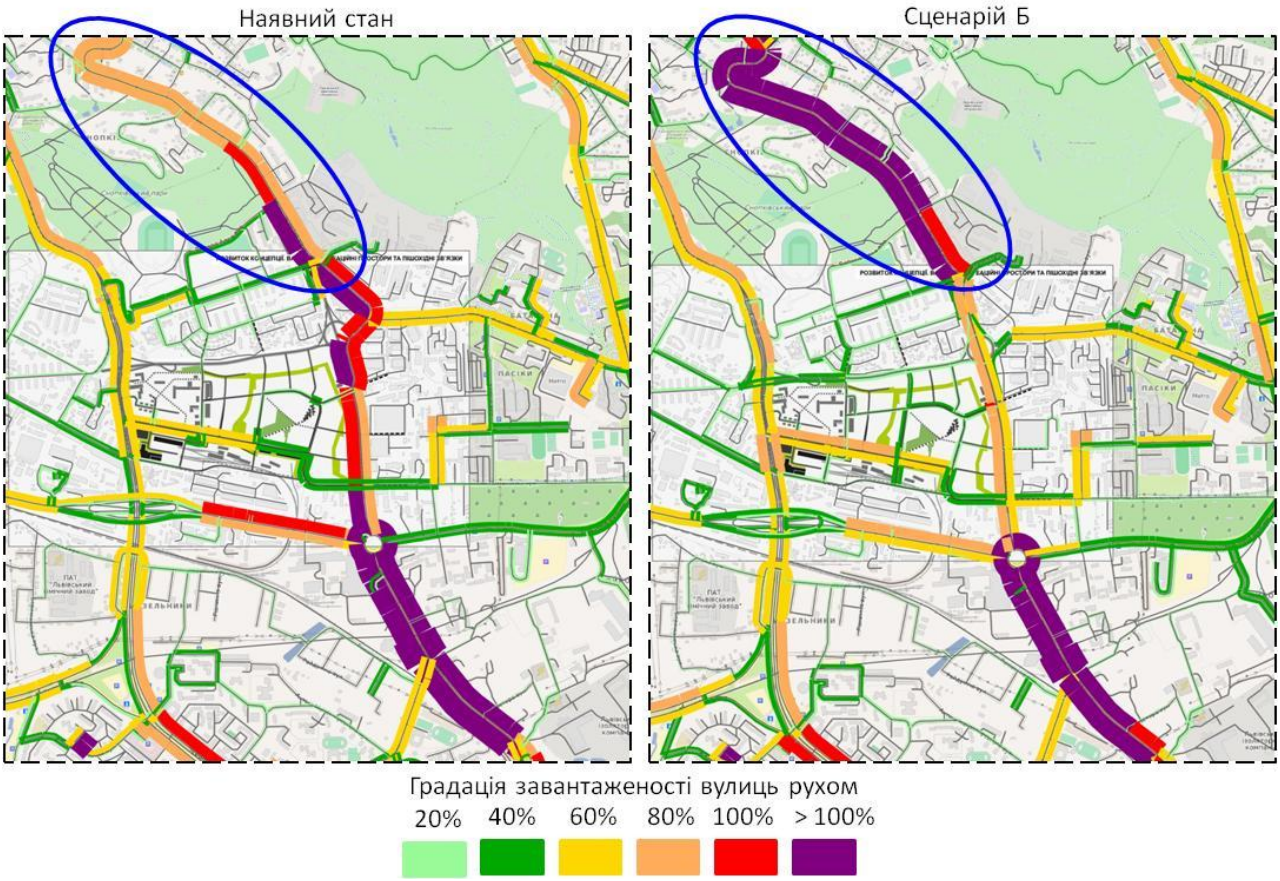

Рис. 3. Завантаженість вулиць дорожнім рухом

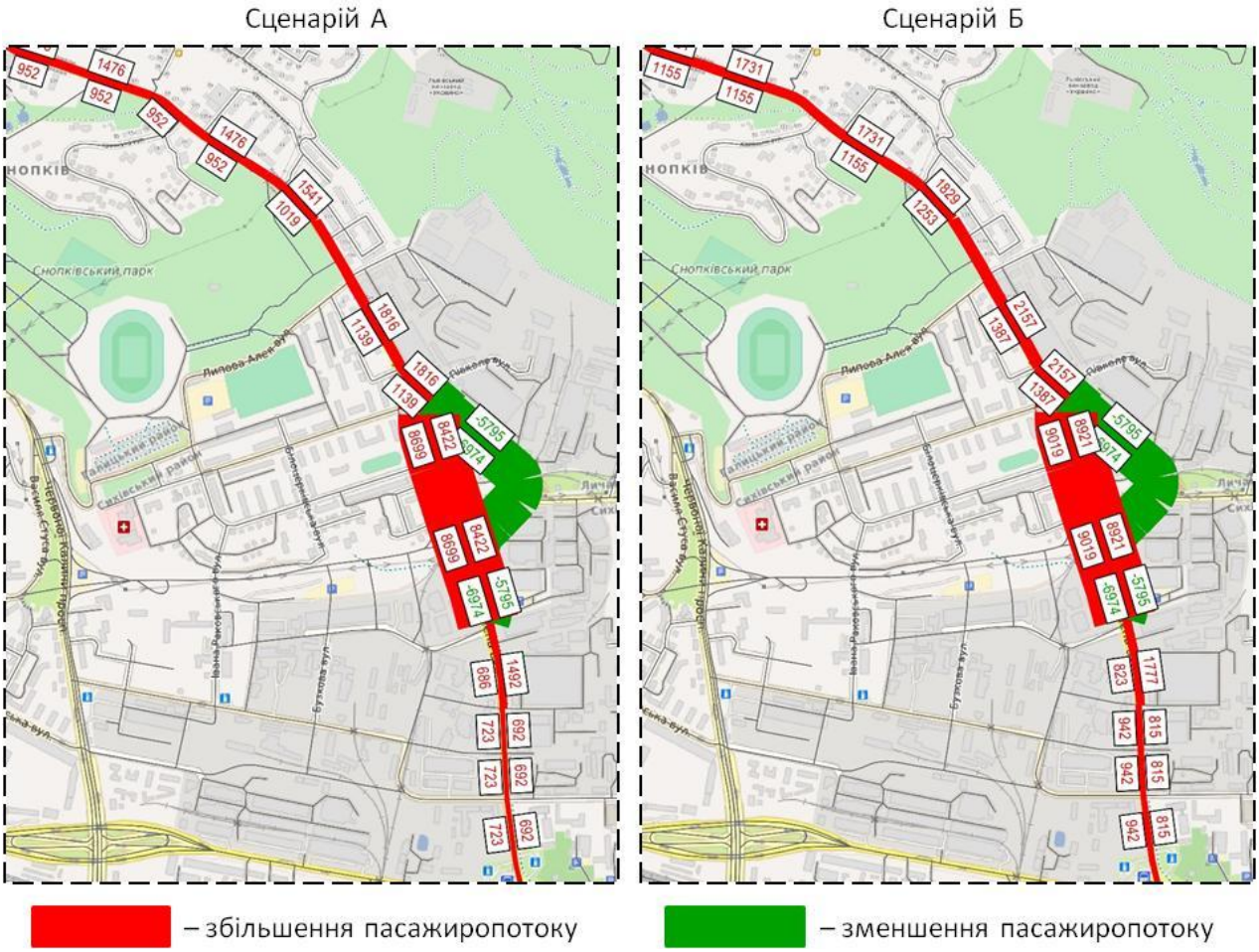

Рис. 4. Різниця пасажиропотоків на тролейбус між наявним і пропонованими сценаріями, пас./добу

4. Потреба в місцях для паркування становить 950 та 1042 паркомісць відповідно при забудові території за сценарієм «А» та «Б».

5. Оскільки на вулиці Литвиненка-проектована передбачається 2 смуги руху в кожному напрямку (загалом 4), то з цих причин додатково було змодельовано ситуацію, коли крайні праві смуги виділені для громадського транспорту. За таких умов завантаженість вулиці Литивиненка-проектована не буде перевищувати 62 %, що є прийнятним для міських умов руху (див. рис. 5).

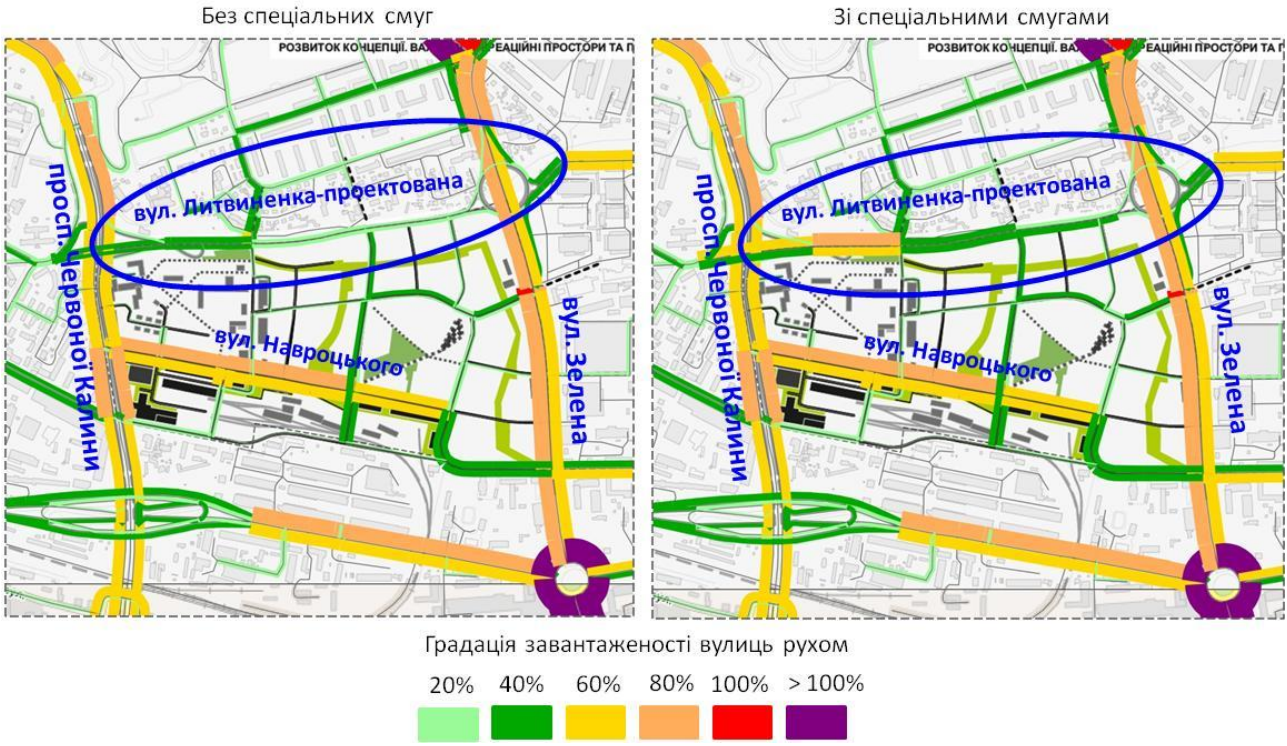

Рис. 5. Завантаженість вулиць рухом при впровадженні спеціальних смуг для громадського транспорту на вул. Литвиненка-проектована

6. Недоліком проектованої розв’язки у різних рівнях на перетині вулиць Зелена - Литвиненка-проектована є насамперед значні капіталовкладення, терміни її реалізації та ускладнення руху пішоходів і велосипедистів між територіями, які вона розділяє. З цих причин додатково було проведено моделювання за умов, коли її замінено на розв’язку в одному рівні з круговим рухом. Результати показують, що її завантаженість не буде перевищувати 73% (див. рис. 6), що є цілком прийнятним для реалізації на першу чергу будівництва.

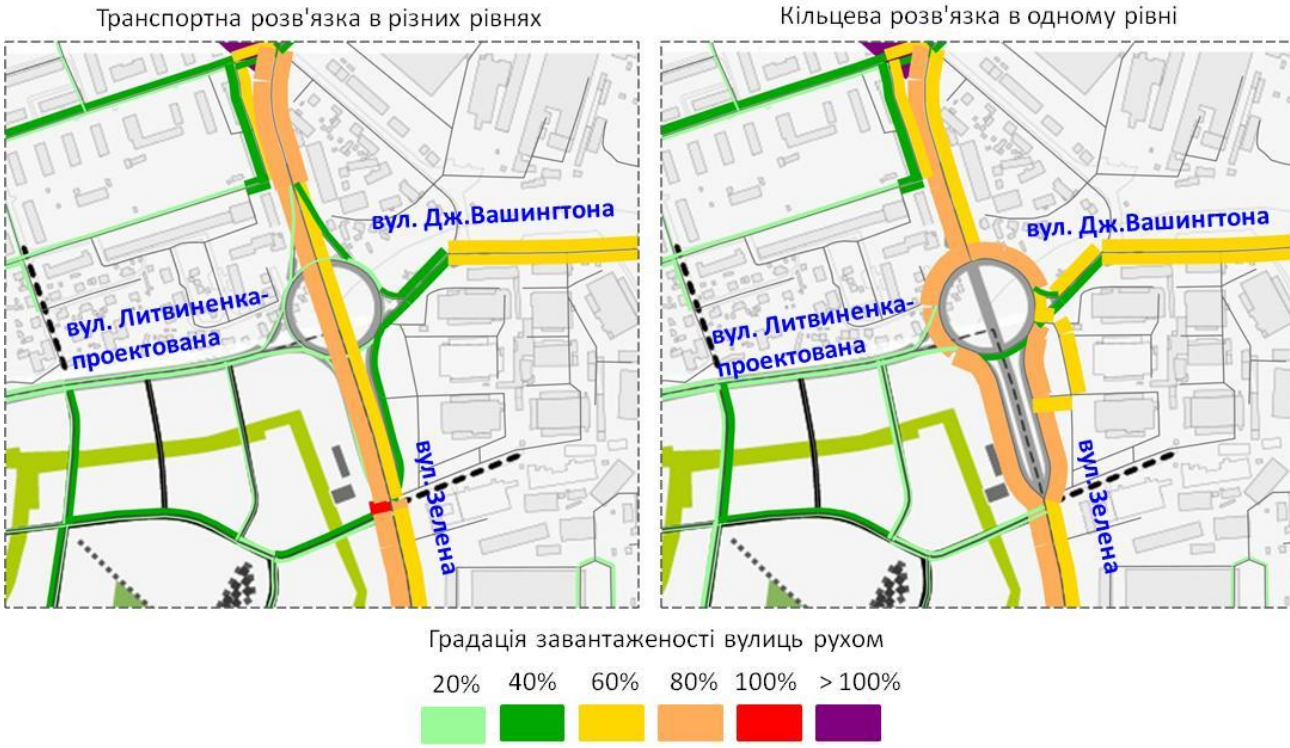

Рис. 6. Завантаженість вулиць рухом в зоні перетину вулиць Зелена – Литвиненка-пректована