

## СУЧАСНИЙ РІВЕНЬ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ РОЗВИНЕНИХ КРАЇН

Процес автомобілізації найбільших міст Західної Європи, що почався в 50-ті роки минулого сторіччя, проходив практично за однією закономірністю для всіх країн: лінійний зріст кількості автомобілів до рівня 300-350 авт/1000 жителів, потім уповільнення зростання та стабілізація при рівні  $550 \pm 50$  авт/1000 жителів.

Найбільші міста Західної Європи першими зіткнулися з негативними наслідками автомобілізації. У більшій частині міст Європи вулично-дорожня мережа будувалася на базі історичного розвитку укріплень і мала досить яскраво виражену радіально-кільцеву структуру (Москва Берлін, Лондон, Париж, Стокгольм, Будапешт, Вена та ін.). Вулично-дорожня мережа міст США, на відміну від європейських, будувалася у вигляді «решіток» прямокутної форми з досить дрібною сіткою вулиць, тому наростання проблеми заторів було не настільки стрімким.

Природний розвиток більшості європейських міст полягав в їх компактному зростанні, головним чином після формування історично встановленої структури вулиць і доріг. Період урбанізації супроводжувався будівництвом великої кількості індустріальних комплексів і житлових зон, розташованих у передмістях. Адміністративні, культурні, ділові та торгові центри міст збігалися з історичними. При такій структурі населеного пункту транспортні потоки, формуючись на околицях, зливаючись і наростаючи, незмінно стікаються до центральних вулиць міста.

Внаслідок особливостей забудови центральних частин західноєвропейських міст, їхні вулично-дорожні простори не можуть бути розширені. Таким чином, виникає значне перебільшення попиту на дорожні мережі над можливою пропозицією, а це веде до виникнення заторів. Вже у 1968 році проблема заторів вийшла на міжнародний рівень, отримавши своє відображення у «Конвенції про дорожні знаки та сигнали».

Великі і найбільші вітчизняні міста зіткнулися з проблемою заторів дещо пізніше. Це пов'язано, передусім, з невисоким рівнем і темпами автомобілізації до 80-х років ХХ століття, і переважним орієнтуванням транспортних систем міст на міський суспільний пасажирський транспорт. Тим не менш, спостерігалось регулярне відставання рівня розвитку вулично-дорожньої та транспортної мережі від темпів освоєння міських територій, приросту чисельності населення та рівня автомобілізації, і історично сформований запас було швидко вичерпано.

Загострення ситуації почалося в кінці 90-х – першому десятиріччі 00-х років, коли рівень автомобілізації збільшився і склав в середньому по Україні 173 авт/1000 жителів. Слід зауважити, що таке збільшення легкових автомобілів у місті передбачалося ще в СНиП II-60-75, а СНиП 2.07.01-89 зробив можливим обґрунтувати розвиток магістральних вулиць та доріг при щільності 200-250 і навіть 300 авт/1000 жителів міст. Однак, аналіз транспортної інфраструктури та системи управління дорожнім рухом сучасних українських міст показує, що на теперішній час вулично-дорожня мережа країни розрахована на рівень автомобілізації 60-100 авт/1000 жителів.

З 1994 року в Україні довжина автомобільних доріг із твердим покриттям практично не змінилася, проте кількість транспортних засобів стала значно більшою: з 135 автомобілів на 1000 жителів у 2004 році до 189 на 1000 жителів у 2012 році. Збільшення автомобілізації у півтора рази відобразилось на повсякденному житті автомобілістів всієї країни: виникло таке явище, як затори в русі автомобільного транспорту.

Зіставлення рівня автомобілізації та довжини автомобільних доріг загального користування пояснює причини і гостроту проблеми заторів в найбільших містах нашої країни.