

Аналітична записка щодо вечірньої доступності громадського транспорту в Рівному

Піліпака Людмила Михайлівна, к.т.н., доцент кафедри міського будівництва та господарства Національного університету водного господарства та природокористування

Головне

За сукупністю відкритих даних, публічних графіків і локальних скарг вечірня доступність громадського транспорту в Рівному має не стільки проблему **повної відсутності транспорту**, скільки проблему **нерівномірного згортання мережі після 18:00**, коли ядро перевезень ще тримається на тролейбусах, а підвізні та приватні маршрути зникають значно раніше. На магістральних тролейбусних коридорах місто формально зберігає рух приблизно до 21:30 - 22:00, але на багатьох периферійних і пересадкових напрямках практична доступність різко падає вже після 18:00 - 20:00. Саме тому у відгуках мешканців повторюється одна й та сама теза: формально окремий рейс ще є, але дістатися «в потрібне місце» без таксі, довгої пересадки або пішого переходу вже важко.

Найбільш проблемними виглядають три типи вечірніх поїздок. Перший: з **пересадкового вузла до житлового району**: автовокзал на Київській або залізничний вокзал ще мають окремі рейси, але далі вглиб районів вибір швидко звужується. Другий: з **периферійних районів на кшталт Льонокомбінату, Басового Кута, районів вул. Біла/Старицького, окремих ділянок Північного**. Третій: з **поїздок після роботи**, коли люди виходять у часовому вікні 19:00 - 20:30, а мережа вже працює як «залишкова», а не як повноцінна.

Ключовий висновок для аналітичної записки такий: у Рівному після 18:00 транспортний день фактично розшаровується на дві системи. **До 18:00 ще працює мережа по напрямках; після 18:00 уже переважно по окремих коридорах; після 21:00 присутні лише поодинокі «хвостові» рейси.** Це створює не просто незручність, а структурну нерівність доступу: мешканці районів, що лежать поза сильними тролейбусними осями, мають значно гіршу вечірню мобільність.

Оцінка для аналітичної записки побудована на поєднанні трьох типів джерел. Перший: відкриті маршрутні сторінки та графіки КП «Рівнеелектроавтотранс», які показують кількість машин на маршруті, інтервали та час заїзду в ДЕПО для актуальних тролейбусних і частини автобусних маршрутів. Другий: публікації локальних медіа, де зібрано офіційні «останні відправлення» з кінцевих зупинок і коментарі міської влади та перевізників щодо вечірньої роботи. Третій: відкриті локальні скарги й відгуки з Facebook-груп, Telegram-каналів і сюжетів місцевих медіа, які дають картину фактичного користувацького досвіду.

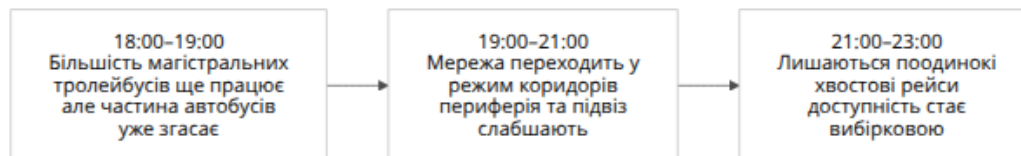
Для інтерпретації даних взятих з DozoR City важливо розрізняти **формальну наявність рухомого складу і реальну транспортну доступність пасажирів**. Саме

тому в цьому висновку не змішуються графік і сприйнята доступність: якщо офіційний маршрут ще має хвостовий рейс о 20:40 - 21:10, але мешканці масово пишуть, що після 19:30 до району фактично не дістатися, це означає проблему не лише частоти, а й надійності, пересадок та просторового покриття. Окремо показово, що місто офіційно вказувало на використання DozoR для диспетчерського контролю, а міська рада публічно демонструвала, що станом на 21:00 тролейбуси ще є в доступних районах міста.

Картина вечірнього спаду сервісу

Поточні публічні графіки комунального перевізника показують дуже чіткий профіль згортання. На сильних тролейбусних напрямках вечір ще «тримається»: маршрут №3 на залізничний вокзал має заїзд у депо о 21:35, №7 Північний -Боярка - о 22:04, №10 на Ювілейне - о 21:54, №12 Північний-Луцьке кільце - о 21:38. Натомість частина слабших або коротших ліній згортається раніше: №9 завершується близько 19:48, №9а - близько 20:45, №11 - близько 20:52. Ще раніше завершуються окремі автобусні маршрути: автобус №1 має заїзд у ДЕПО о 18:26, маршрут №6 фактично виходить з вечірнього вікна вже після 18:17-18:45, маршрутка №46 - до 20:52, маршрутка №47А - до 21:22. Це і є головна причина, чому після 18:00 система перестає бути рівномірною.

Оприлюднений перелік останніх вечірніх відправлень підтверджує, що після 21:00 у Рівному лишаються вже поодинокі кінцеві рейси: із залізничного вокзалу ще є відправлення тролейбуса №3 о 21:08, з Північного №7 о 21:04, із Боярки №7 о 21:03, а з напрямку вулиці Коновальця лише заїзд в ДЕПО по №12 о 21:18. Отже, після 21:00 мережа вже не виконує функцію масового підвезення, а лише «догортає» день на кількох магістральних траєкторіях.



Стисло це означає так: **критичний перелом відбувається не о 21:00, а значно раніше — між 18:00 і 20:30**. Саме в цей інтервал мешканці ще активно їдуть з роботи, навчання, вокзалів і медичних закладів, але транспортна пропозиція вже різко скорочується.

Висновки за напрямками і часовими вікнами

Напрямок	18:00–19:00	19:00–21:00	21:00–23:00
Центр ↔ залізничний вокзал	Коридор ще сильний, маршрут №3 працює як один із найстійкіших	До ~21:00 цей напрямок зберігає прямий хребетний зв'язок, але скарги показують проблему	Після 21:00 лишається фактично одиничний

Напрямок	18:00–19:00	19:00–21:00 не стільки до вокзалу, скільки з вокзалу далі в районі	21:00–23:00 хвостовий рейс №3
Центр/Мототрек ↔ Ювілейне	Маршрути №1 і №10 ще дають задовільне покриття, але автобусна частина мережі згасає рано	Тролейбус №10 тримає напрямок до пізнього вечора, натомість частина користувачів скаржиться на довгі очікування на автобусних або змішаних ділянках	Після 21:00 лишаються лише поодинокі завершальні рейси; гарантований вибір уже вузький
Центр/Автовокзал ↔ Північний	До 19:00 напрямок забезпечений кількома тролейбусними лініями	Після 19:00 ситуація сильно залежить від конкретної вулиці: магістраль є, але районні підходи й приватні маршрути дають скарги на переповнення, великі інтервали та нестабільність	Після 21:00 залишаються окремі тролейбусні хвости; для частини мешканців району це вже недостатньо
Центр/Чайка ↔ Льонокомбінат	Уже після 18:00 з'являється відчуття дефіциту, особливо поза тролейбусним каркасом	Це один із найгостріших проблемних напрямків за скаргами: мешканці пишуть про фактичне зникнення транспорту після 18:00–20:00	Після 21:00 доступність стає вибірковою і не сприймається як надійна
Автовокзал на Київській ↔ центр / Пивзавод / Ювілейне / Боярка	У годину пік зв'язок є, але на пересадках уже накопичується ризик очікування	Після 20:30 цей вузол у скаргах описують як один із найпроблемніших для роз'їзду по місту	Після 21:00 це фактично не універсальний хаб, а вузол з окремими можливостями від'їзду
Квасилів / Новодвірська / Щасливе ↔ центр / вокзал	До 18:30–19:00 напрямок ще працює, але не надто густо	На маршруті 46 є свідчення довгого очікування; саме тут добре видно	Після 20:00–20:30 можливості різко звужуються

Напрямок	18:00–19:00	19:00–21:00 вразливість периферійних зв'язків	21:00–23:00
Медичні напрямки та соціально важливі зв'язки	Потреба висока, бо частина маршрутів веде до поліклінік та медзакладів	Скарги на маршрут 66 показують, що саме на таких соціально чутливих напрямках люди особливо гостро відчують вечірні провали	Після 21:00 гарантованість слабка або неочевидна для пасажирів

Повторювані скарги користувачів і репрезентативні перефразовані відгуки

Перший і найчастіший мотив це **«транспорт ніби є на схемі, але не тоді, коли він реально потрібен»**. У локальних обговореннях це звучить як історії про те, що з автовокзалу після 20:30 майже неможливо роз'їхатися по районах, із залізничного вокзалу після 19:00 зникають зручні варіанти, а на Ювілейне чи в бік Льонокомбінату ввечері доводиться або довго чекати, або брати таксі.

Другий мотив це **«останні рейси та вечірні інтервали ненадійні»**. Користувачі скаржаться не лише на рідкісні рейси, а й на відчуття непередбачуваності: на одному маршруті можна чекати 30-40 хвилин, на іншому майже годину; водночас окремі нові або змінені маршрути, за словами пасажирів, інколи сходять з лінії раніше, ніж це очікує пасажир, який орієнтується на DozoR або на оголошений графік.

Третій мотив це **«переповнення і вибіркове покриття району»**. Особливо це проявляється на Північному та в районах вулиць Біла і Старицького, де люди описують не лише великі інтервали, а й ситуації, коли транспорт не дає надійної можливості вчасно дійхати на роботу або повернутися назад, а на вихідних сполучення стає ще слабшим.

Четвертий мотив це **«для соціально чутливих поїздок система не гарантує мінімуму»**. Це видно на прикладі скарг на маршрути 47, 47А та 66, де у вечірній час мешканці прямо описують ситуацію, коли після 18:00-19:00 вибір транспорту зникає, а повернення додому переноситься на таксі або пішу ходу. Для людей, які їдуть з роботи, з вокзалу, з лікування чи з пересадкою, така система вже не є повноцінно доступною.

Аналіз причин

На мою думку, наразі головна причина це **кадровий дефіцит**, насамперед нестача водіїв. Міська влада прямо визнавала, що для повного закриття маршрутів потрібно значно більше водіїв, ніж є фактично, а в пізніших коментарях цю

проблему знову пояснювали мобілізацією та неможливістю закрити навіть чинні графіки без додаткового персоналу. Це важливо, бо нестача кадрів найсильніше б'є саме по вечору: денний випуск ще підтримують, а вечір урізають першим.

Друга причина це **архітектура (організація) самої мережі**, яка ввечері працює не як цілісна система, а як набір окремих маршрутів. Навіть там, де магістральний тролейбус лишається до 21:30-22:00, відсутність підвізного плеча або зручної пересадки робить поїзду «до потрібного місця» ненадійною. Саме тому залізничний вокзал і автовокзал можуть мати окремі вечірні рейси, але це не знімає скарг на реальну неможливість доїхати вглиб районів.

Третя причина: **управлінська логіка мінімізації вечірньої пропозиції за фактом нижчого пасажиропотоку**. Місто і перевізники не раз пояснювали обмеження тим, що після 18:00 пасажирів мало, продовжувати рух «недоцільно». З погляду транспортної політики це означає конфлікт між економікою окремого рейсу і функцією міста: пасажир оцінює не рентабельність машини, а гарантованість повернення додому.

Четверта причина: **слабка комунікація «останньої гарантованої поїздки»**. У публічному полі мешканці орієнтуються або на додаток, або на загальні уявлення, тоді як на практиці їм потрібна дуже проста відповідь: чи зможу я сьогодні після умовно 20:30 дістатися з вузла А в район Б без таксі. Саме цієї чіткої, щовечірньої, гарантованої комунікації бракує найбільше.

Практичні рекомендації

Насамперед місту варто перейти від логіки «скільки тримається окремих маршрут» до логіки **гарантованих вечірніх коридорів**. Для Рівного це означає щонайменше забезпечити до 22:30 стабільний каркас на напрямках **центр/вокзал: Ювілейне, Північний, Боярка, Льонокомбінат, автовокзал на Київській**, навіть якщо частина цього каркаса виконується не маршрутками, а тролейбусами або малими автобусами з фіксованим інтервалом. Такий підхід прямо впливає з того, що саме на цих зв'язках концентруються вечірні скарги.

Друге рішення: **запровадити вузлові гарантовані пересадки**. Найважливіші вечірні точки це залізничний вокзал, автовокзал на Київській, Театральна площа/центр, ТЦ «Чайка». Якщо на ці вузли зводити останні магістральні рейси з коротким вікном очікування, місто зможе покращити фактичну доступність без пропорційного збільшення кількості транспортних засобів. Зараз саме провал у пересадці перетворює формально наявний рейс на фактичну недоступність.

Третє: **потрібно публікувати не просто графік, а «останній гарантований рейс» по районах і вузлах з щоденним контролем через DozoR**. Це має бути окрема коротка таблиця для мешканця: з вокзалу, з автовокзалу, з центру, з Північного, з Боярки, з Льонокомбінату. Саме останній гарантований виїзд, а не загальна схема маршруту, є найціннішою вечірньою інформацією.

Четверте: **жорстко відстежувати дострокове сходження з лінії та провали останніх рейсів.** Скарги на ранні з'їзди, великі прогалини і «невидиме» зникнення транспортного засобу повторюються роками. Якщо місто вже має GPS/DozoR-контроль, його треба використовувати не лише диспетчерськи, а й управлінськи: окремо рахувати відсоток виконання саме вечірніх рейсів, а не середнє виконання за день.

П'яте: **виділити окремий пріоритет для соціально чутливих напрямків:** районів із медичними закладами, вокзальними прибуттями, віддаленими житловими масивами та територіями, де альтернативи тролейбусу немає. Якщо місто не може різко наростити весь випуск, воно має хоча б визначити 4-5 напрямків, де вечірня мобільність є не бонусом, а базовою послугою. У рівненському контексті саме така селективна, але гарантована політика виглядає найбільш реалістичною.