



ТРАНСПОРТ ТА МІСЬКА МОБІЛЬНІСТЬ

ЗАВДАННЯ ТА ЗАХОДИ

На сьогодні Київською міською владою:

- Розроблено проект Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року
- Впроваджуються принципи «Плану сталої міської мобільності міста Києва»
- Імплементується «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», проведеного компанією Integrated Transport Planning Ltd. за дорученням Світового банку (The World Bank)



«План сталої міської мобільності міста Києва» передбачає:

- Створення безбар'єрного, комфорtnого та безпечноного пішохідного простору
- Підвищення комфорту та популяризації громадського транспорту
- Використання індивідуального велотранспорту для щоденних трудових поїздок
- Пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту



- Розвиток та оновлення паркувального простору та управління транспортним попитом



- Підвищення безпеки дорожнього руху



- Розвантаження міста від зовнішнього вантажного транзиту та впровадження системи вагового контролю вантажного транспорту



Впровадження принципів сталої міської мобільності забезпечить наступні результати:

- Збільшення частки населення, що витрачає не більш ніж **45** хвилин на реалізацію транспортної кореспонденції «дім – робота» та «робота – дім» (**+13%**)
- Зниження коефіцієнта використання автомобіля (- **0,4**)
- Зменшення кількості загиблих у ДТП (- **50%**)
- Розподіл поїздок за видами транспорту: пішоходи з **35%** до **32%**, велотранспорт з **0%** до **5%**, громадський транспорт залишили **37%**, приватний автотранспорт з **28%** до **26%**
- Збільшення протяжності маршрутів комунального громадського електротранспорту (трамвай, тролейбус) на **17%**



«Дослідження сталого розвитку міського транспорту»

Integrated Transport Planning Ltd., Світовий банк (The World Bank)

Основні завдання:

- Поліпшити та розробити стратегію щодо збору даних про міський транспорт
- Визначити сильні сторони та недоліки систем громадського транспорту Києва
- Розширення можливостей у галузі транспортного планування
- Розробити практичні рекомендації щодо оптимізації та реорганізації послуг громадського транспорту



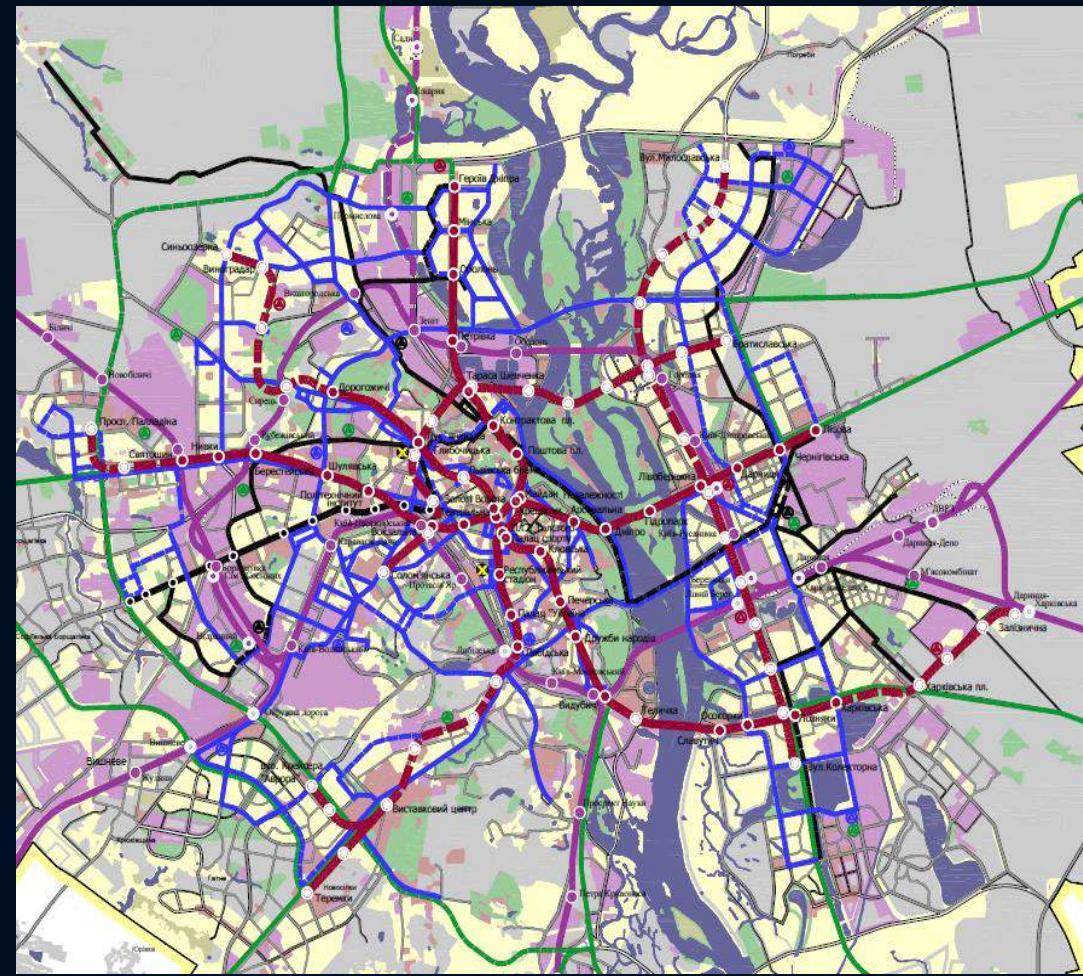
Реорганізація маршрутної мережі

За період 2014-2017 років:

- закрито **49** автобусних маршрутів в режимі маршрутного таксі;
 - відкрито **11** тролейбусних, **8** автобусних і **1** трамвайний маршрут;
 - внесено зміни у шлях слідування **34** автобусних, **7** тролейбусних маршрутів.

Результат:

- Зменшення кількості маршрутів, що дублюють звичайний режим руху на **15%**
 - Оптимізація мережі на **18%**



Рух громадського транспорту по виділеним смугам

- покращення регулярності руху, зменшення інтервалу руху на **2-3 хв.**
- збільшення експлуатаційної швидкості автобусів і тролейбусів до **10%**
- скорочення фактичного часу оборотного рейсу до **7-9%**
- популяризація комунального пасажирського транспорту загального користування.



Проблемні питання

- Заборона руху і зупинки на виділених смугах для маршрутних транспортних засобів.

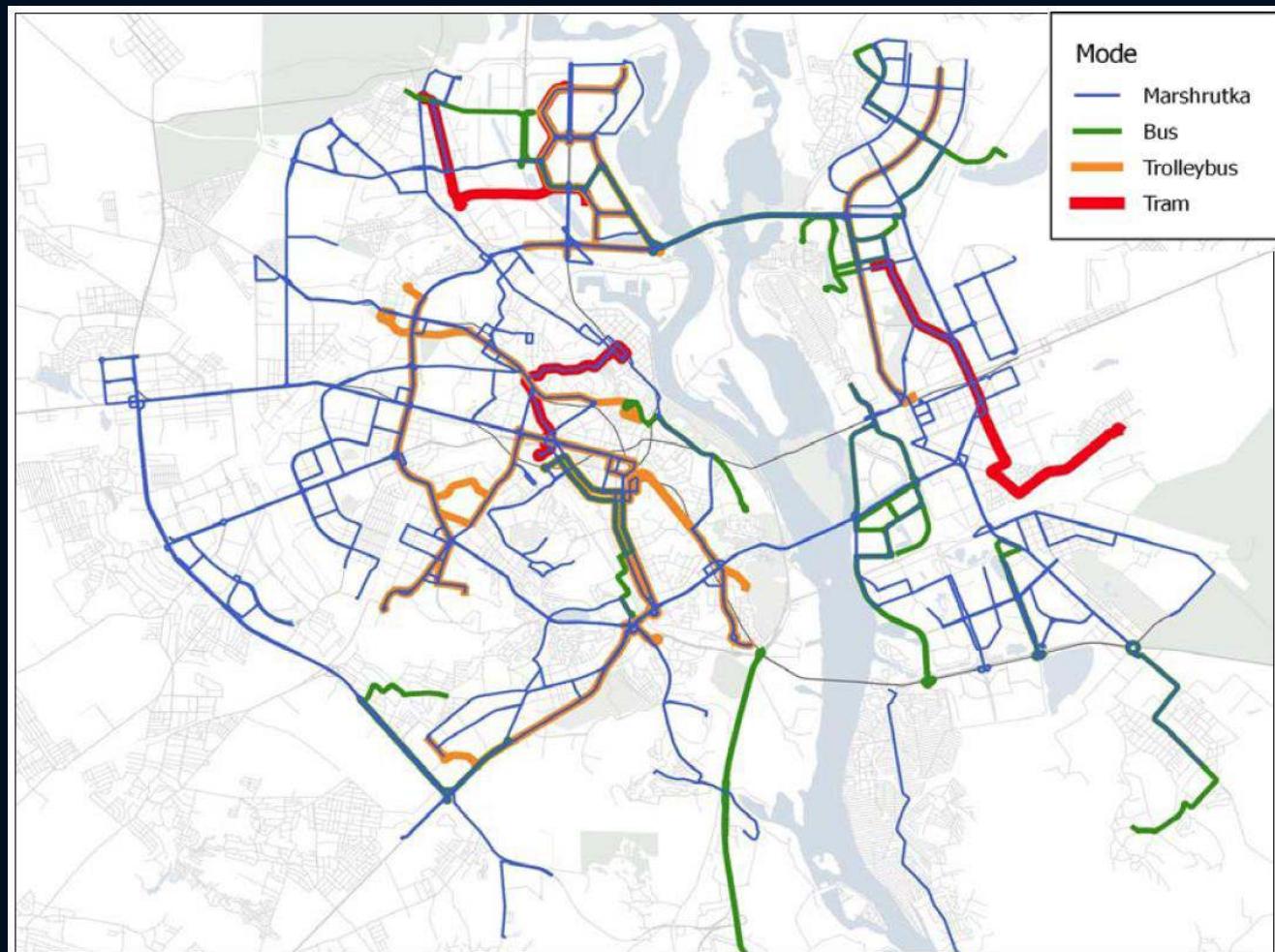
- Заборона здійснення зупинки та стоянки більше **30 м** від посадкових майданчиків зупинок маршрутних транспортних засобів

- Слабке реагування на важливі питання життєдіяльності міста з боку Національної поліції, Укртрансбезпеки



Плани

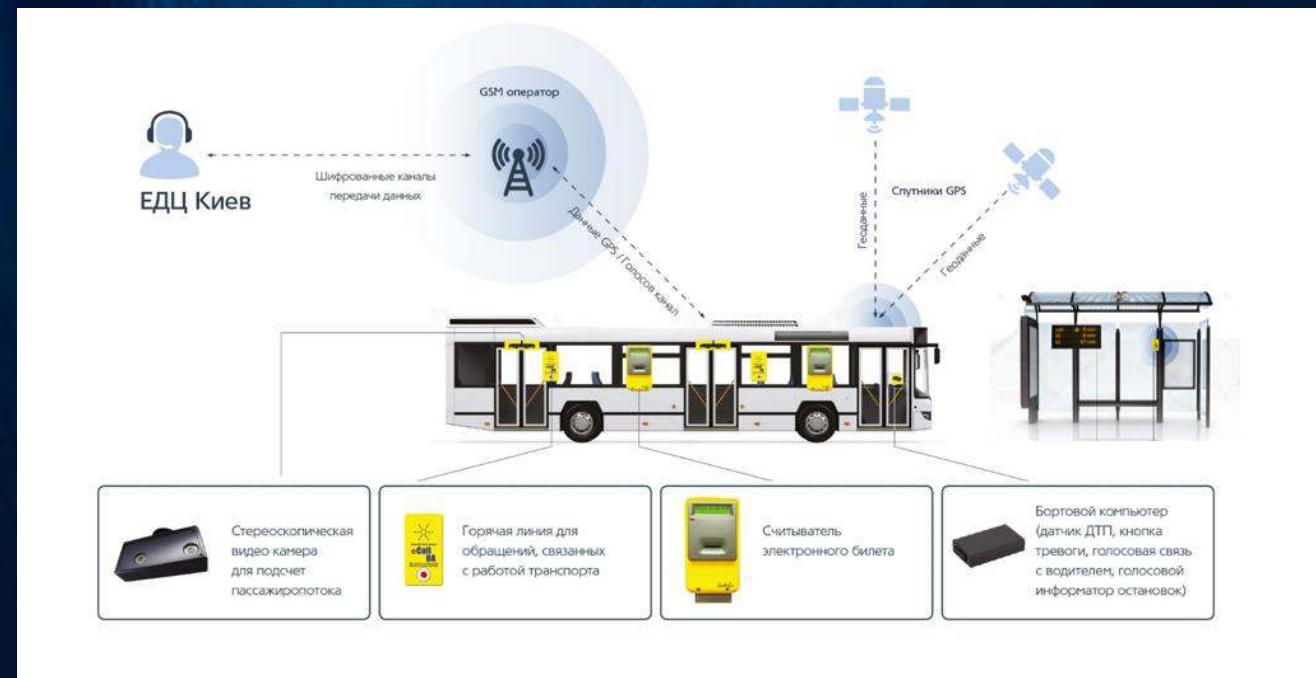
- закрити **118** маршрутів пасажирського транспорту, відкрити **19** нових маршрутів та внести зміни у шляхи слідування **46** існуючих маршрутів.
- Для реалізації цих рекомендацій місту необхідно додатково орієнтовно **465** од. рухомого складу, з них **231** автобус, **172** тролейбуси та **62** трамваї.



- Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду («електронного квитка»). Більш зручний та вигідний варіант оплати проїзду, максимально точна інформація про пасажиропотоки в місті Києві.

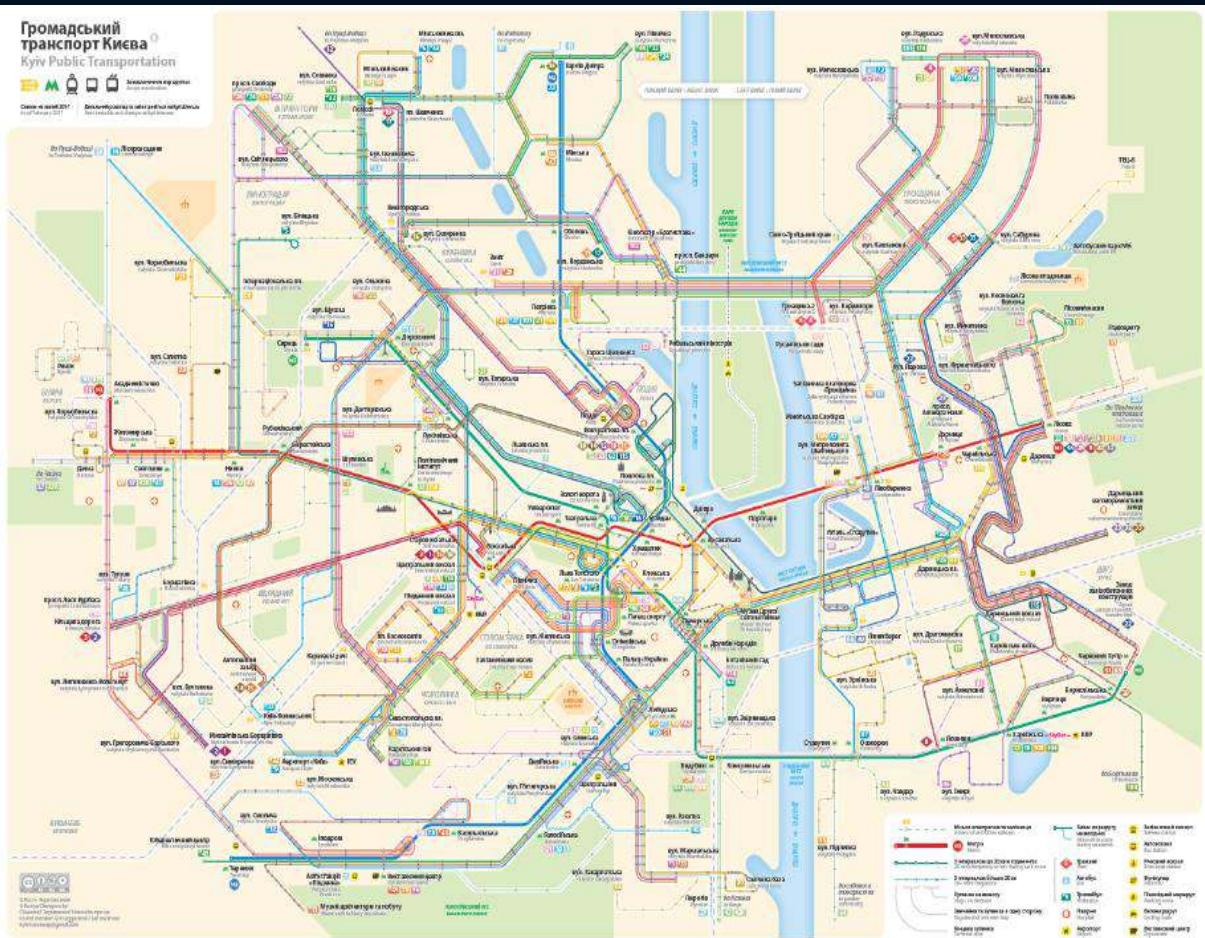


- Нові умови проведення конкурсу з визначення перевізника на маршруті:
 - Рухомий склад більшої пасажиромісткості
 - Валідатори в автобусах для можливості функціонування «електронного квитка»
 - GPS-навігатори



Реалізація пропозицій щодо оптимізації
громадського транспорту **призведе до:**

- збільшення середньої кількості пасажирів на **44%**
- збільшення середньоденної кількості пасажирів на кожен ТЗ перевізників на **25%**
- зниження на **25%** загального розрахункового середнього енергоспоживання
- підвищення на **30—50%** рівнів доступності транспортних послуг для людей, які їздять із центру міста до віддалених районів
- зменшення на **15%** узагальнених річних експлуатаційних витрат
- скорочення на **9%** середньої кількості пересадок



ДЯКУЄМО ЗА УВАГУ!