

ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Сучасні політики у сфері міської мобільності

TA2017111UA NIF

«Технічна допомога у реалізації проекту «Міський громадський транспорт в Україні»

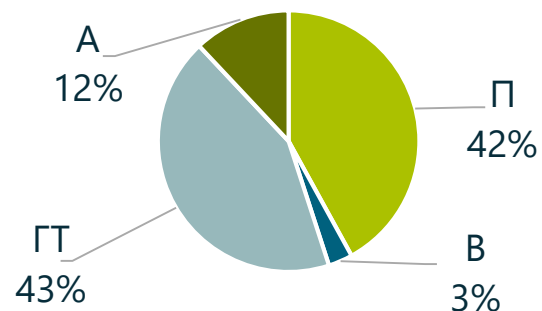
Діяльність з технічної допомоги фінансується Інструментом підтримки муніципальних проектів (MPSF) за рахунок коштів Інвестиційного інструмента сусідства (NIF)

ТИПОВІ ПРОБЛЕМИ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

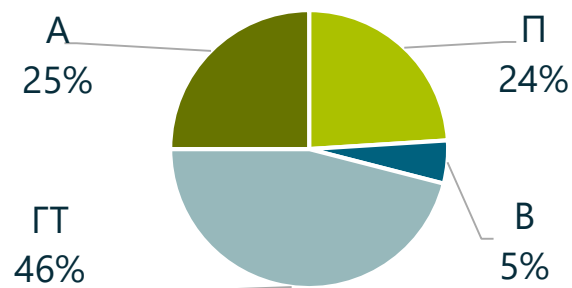
- Наявність віддалених житлових (спальних) районів;
- Висока концентрація місць прикладання праці в центральній частині;
- Наявність природних перешкод для пересування;
- Неякісна та небезпечна пішохідна інфраструктура;
- Відсутня зв'язна велосипедна інфраструктура;
- Низька якість громадського транспорту та обмежені можливості його контролю;
- Високий рівень автомобілізації та надмірний рівень користування автомобілями;
- Проблема заторів та паркування на вулицях;
- Наявність ДТП з тяжкими та смертельними наслідками.

СТРУКТУРА ПЕРЕСУВАНЬ В УКРАЇНСЬКИХ МІСТАХ

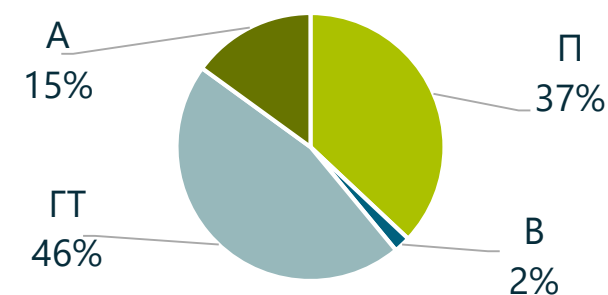
ХЕРСОН, 2021



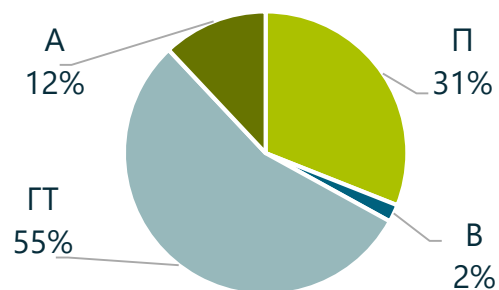
ЛЬВІВ, 2021



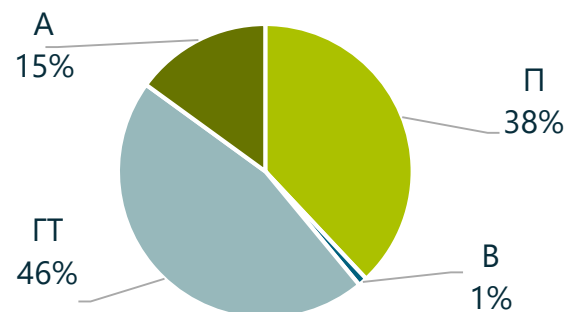
ОДЕСА, 2018



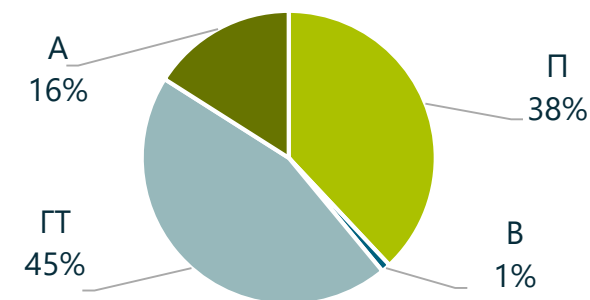
ПОЛТАВА, 2018



ЖИТОМИР, 2018

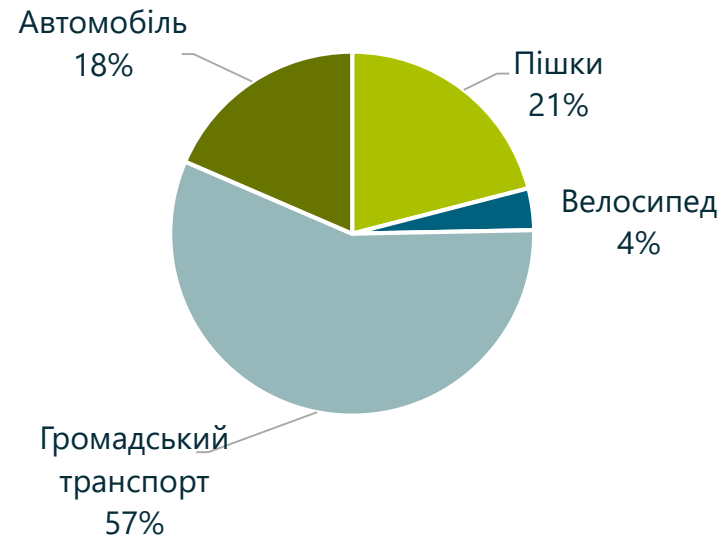


МИКОЛАЇВ, 2018

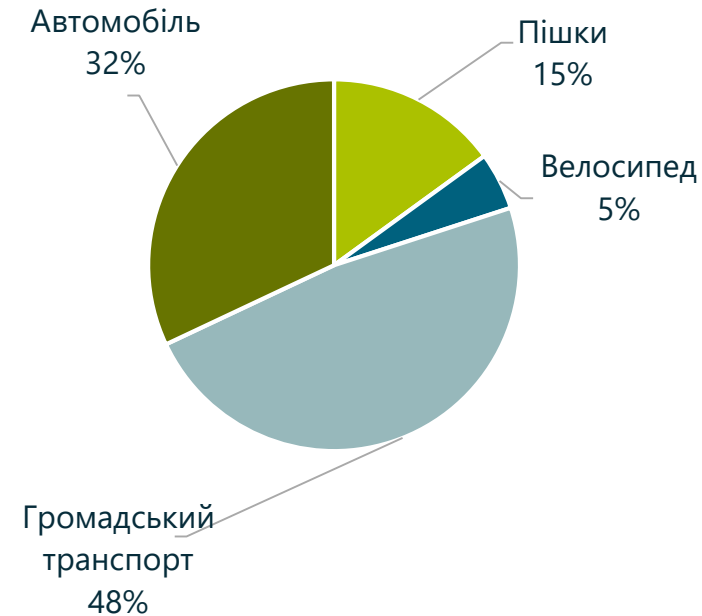


СТРУКТУРА ПЕРЕСУВАНЬ «ДІМ - РОБОТА – ДІМ»

ХЕРСОН, 2021



ЛЬВІВ, 2021



**Частка поїздок типу «дім – робота – дім»
не перевищує 50-60%**

СТРУКТУРА ПЕРЕСУВАНЬ ТА ВИТРАТИ БЮДЖЕТУ

Миколаїв, 2017 рік

Витрати бюджету, %



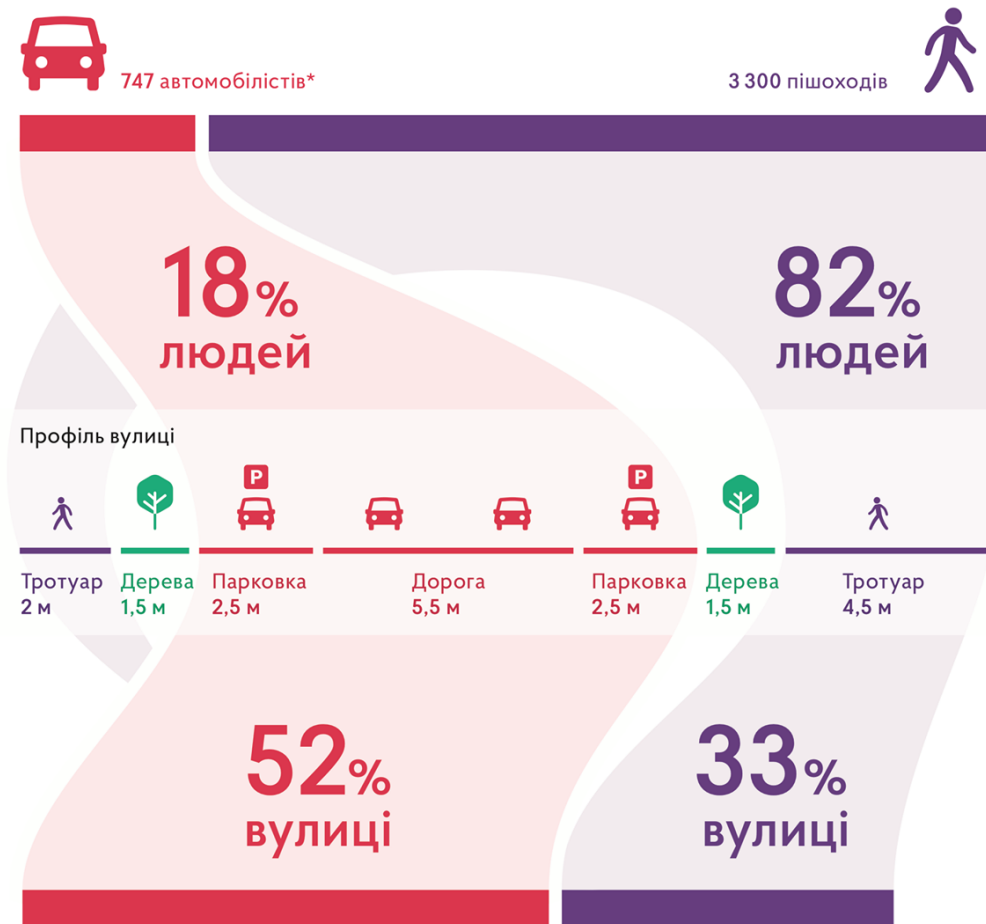
Структура пересувань, %



ТРАТИМО ГРОШІ ЛИШЕ НА ДОРОГИ!



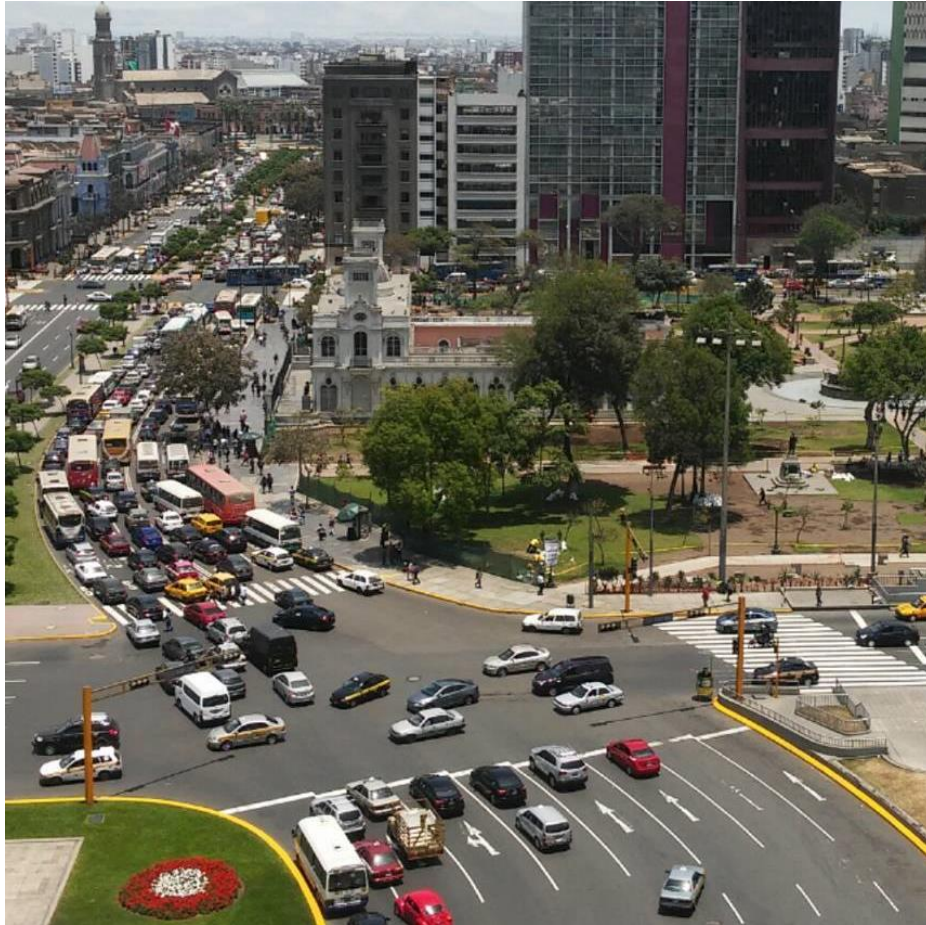
ФАКТИЧНЕ ВИКОРИСТАННЯ ВУЛИЧНОГО ПРОСТОРУ



Один автомобіліст використовує майже в 7 разів більшу площу, ніж один пішохід.

Середня кількість людей в автомобілі – 1,51
(за дослідженнями 2014 року)

ЩЕ ОДНА СМУГА І ВСЕ ПОЇДЕ?



«Розширення вулиць міста задля безпеки можна порівняти з роздачею пістолетів з метою стримування рівня злочинності»

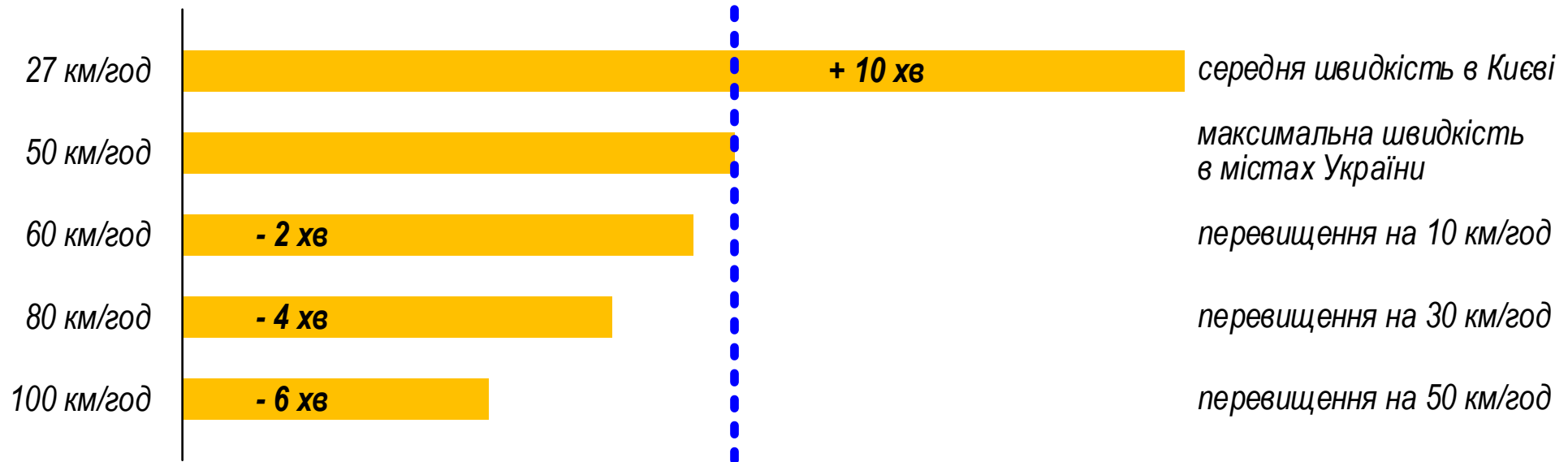
Джеф Спек

«Боротися з заторами, розширюючи вулиці, те ж саме, що боротися з ожирінням, послаблюючи ремінець»

Джон Норквіст

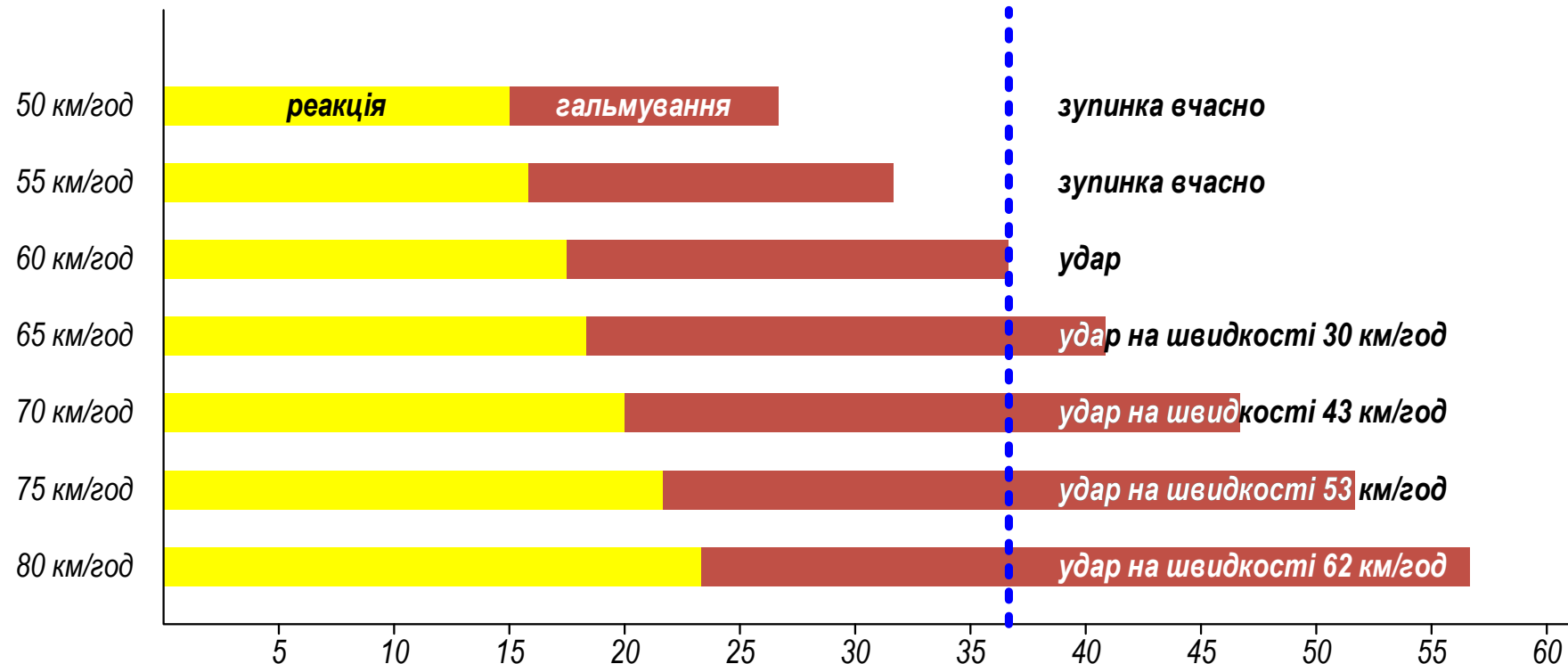
ЧИ ПОТРІБНА ШВИДКІСТЬ?

ТРИВАЛІСТЬ ПОЇЗДКИ НА 10 КМ

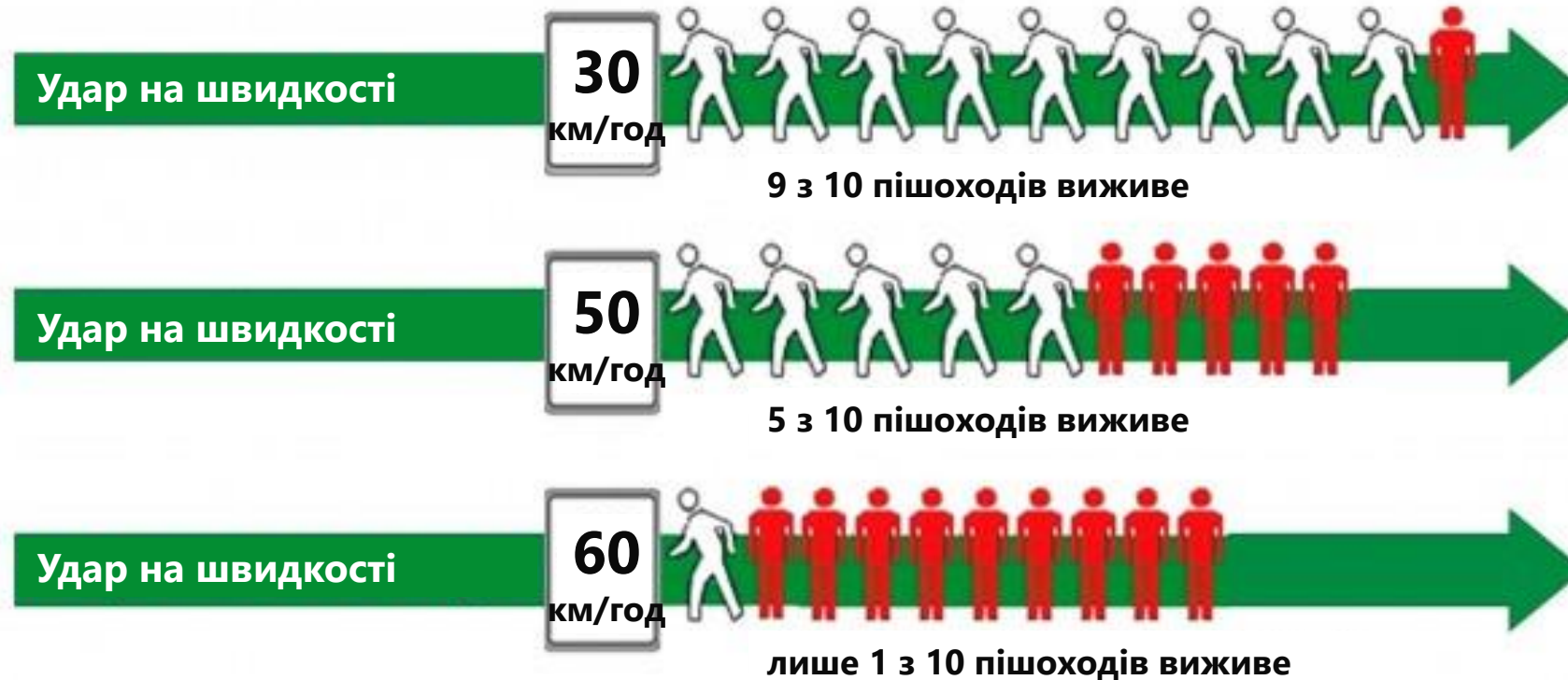


ЧИ ПОТРІБНА ШВИДКІСТЬ?

ГАЛЬМІВНИЙ ШЛЯХ ЗА РІЗНОЇ ШВИДКОСТІ РУХУ

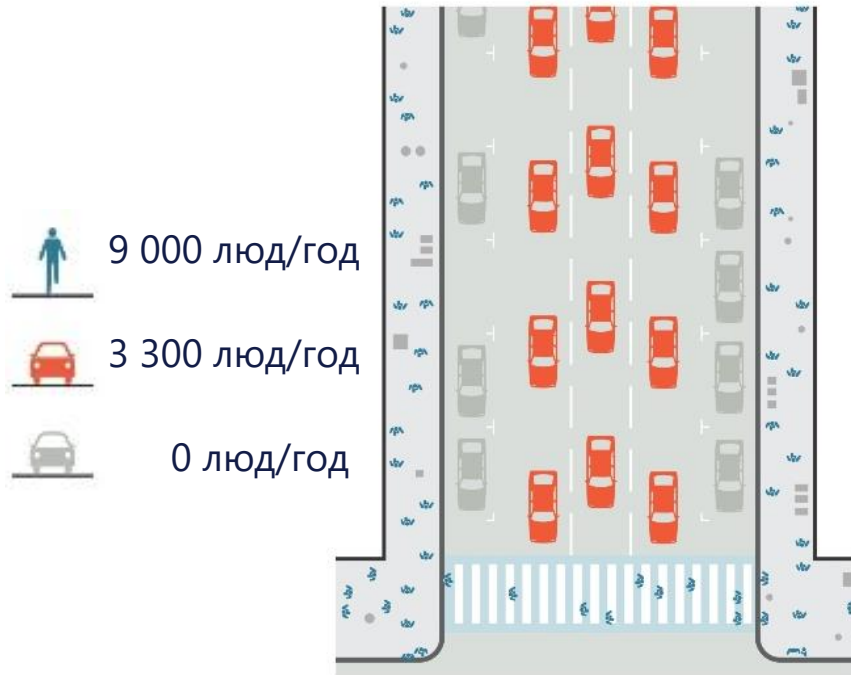


ЧИ ПОТРІБНА ШВИДКІСТЬ?



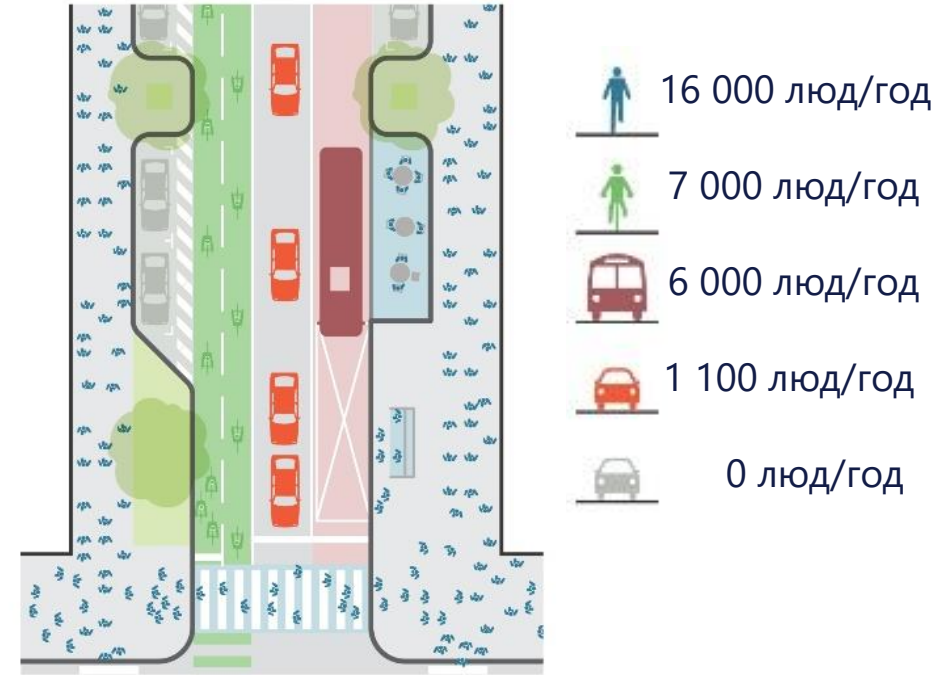
ЕФЕКТИВНЕ ВИКОРИСТАННЯ ВУЛИЧНОГО ПРОСТОРУ

Мета:
пропускна здатність і швидкість



всього – 12 300 люд/год

Мета:
провізна здатність і безпека



всього – 30 100 люд/год

ПЛАНУВАННЯ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Стала мобільність – сучасний підхід у плануванні міських пересувань, який передбачає:

- Збалансований розвиток усіх видів пересування;
- Зміну фокусу з автомобіля на людину;
- Переосмислення способу використання вуличного простору;
- Нульову толерантність до смертей від ДТП (принцип Vision Zero).

СТАЛИЙ РОЗВИТОК

Сталий розвиток (sustainable development) – розвиток, який повинен задовольняти потреби сучасних поколінь, не загрожуючи майбутнім поколінням задовольняти їх потреби.

Складові аспекти сталого розвитку:

- економічний;
- соціальний;
- екологічний.



МОБІЛЬНІСТЬ

Мобільність – здатність переміщуватись з одного місця в інше за виправданий час і за прийнятну ціну.

Мобільність
пересування людей та
вантажів

НЕ

Транспорт
один з інструментів
забезпечення мобільності

МОБІЛЬНІСТЬ ТА АСПЕКТИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Аспекти сталого розвитку	Вираження у термінах сталої мобільності
економічний	вища й ефективніша мобільність людей та вантажів призводить до зниження часових витрат і зростання доходів
соціальний	▪ можливість дістатись до необхідних соціальних сервісів; ▪ можливість пересуватись в будь-який час доби; ▪ можливість пересуватись для маломобільних груп населення; ▪ можливість пересуватись незалежно від рівня достатку
екологічний	зменшення рівня енергоспоживання та кількості шкідливих викидів шляхом: ▪ зменшення відстані поїздок; ▪ перевезення тієї ж кількості людей меншою кількістю транспортних засобів; ▪ переходу на екологічно чисті технології; ▪ переходу на пересування, що не генерують викиди (пересування завдяки мускульній силі людини)

ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

План сталої міської мобільності (ПСММ) – стратегічний документ, який визначає транспортну політику міста на найближчі роки.

Мета ПСММ:

- Виявити фактичні проблеми, з якими стикається населений пункт;
- Визначити стратегічні цілі, які повинні бути досягнуті в першу чергу;
- Запланувати перелік заходів для досягнення стратегічних цілей;
- Визначити пріоритети та горизонт втілення цих заходів;
- Покращити умови пересування в місті і, як наслідок, якість життя мешканців.

ПРАВОВА БАЗА ЄС ЩОДО РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

- Основні правові документи
- План дій щодо розвитку міської мобільності, 2009
- Проектна документація в сфері транспорту, 2011
- Пакет документів міської мобільності 2013
- Ініціатива 31 передбачає встановлення процедури та механізми фінансової підтримки на європейському рівні для підготовки планів міської мобільності
 - Ініціатива 32 передбачала розробку пакету схем тарифікації та обмеження доступу для користувачів дорожнього руху
 - Ініціатива 33 охоплювала розробку настанов передових практик для кращого моніторингу та управління міськими вантажними потоками

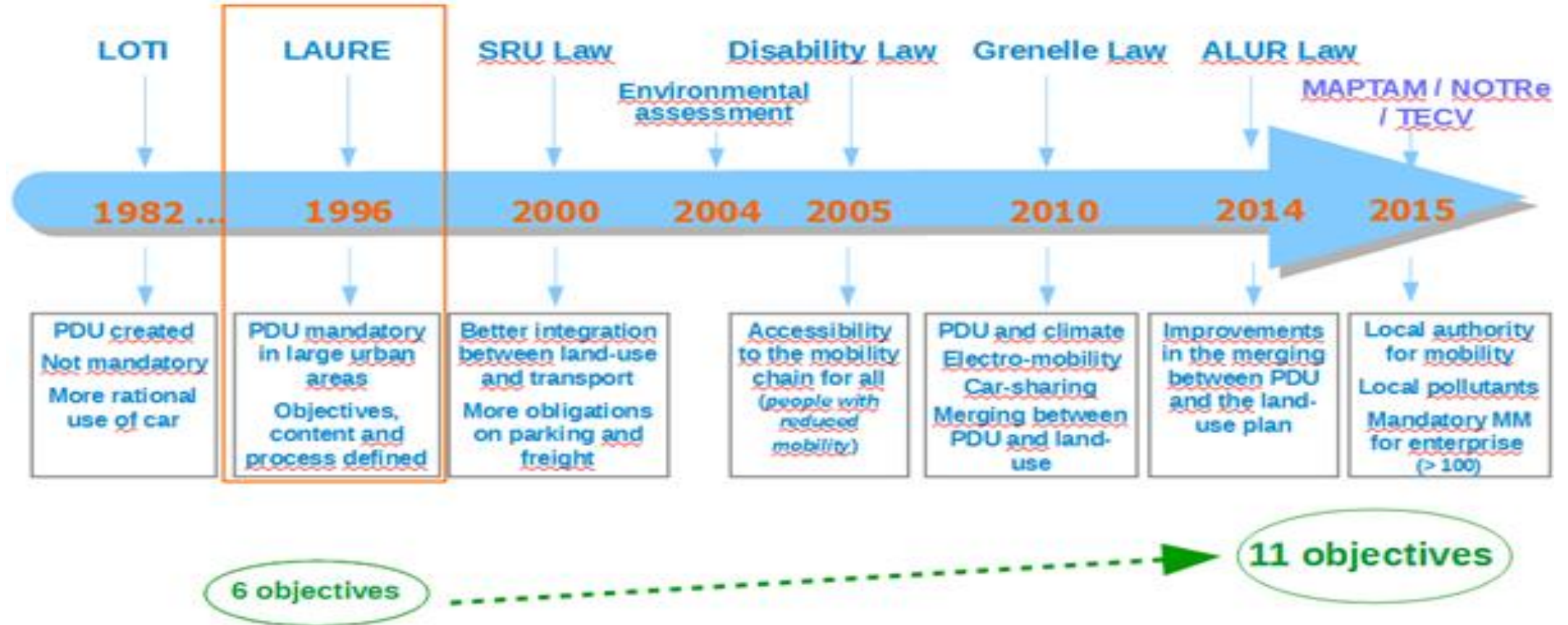
ПЛАН МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У ФРАНЦІЇ

План міського транспорту (plan de déplacements urbains, PDU) визначає організацію перевезення пасажирів, вантажів, руху та паркування в рамках периметру міського транспорту для забезпечення стійкого балансу між попитом на пересування, доступністю та захистом довкілля та здоров'я.

Особливості:

- Є обов'язковим для міст з населенням понад 100 тис. осіб.
- Розробляється на термін 10 років.
- Підлягає перегляду та уточнення кожні 5 років.

ЕВОЛЮЦІЯ ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ



ПЛАНУВАННЯ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

- Слабка інституційна основа та державне бачення для планування міської мобільності;
- Відсутність програм та законодавства, які зобов'язують до планування сталої міської мобільності;
 - ПСММ не є обов'язковим чи навіть формалізованим документом;
 - Оновлена версія настанов Eltis, однак доступна лише англійською;
 - Українською доступні короткі рекомендації з розроблення ПСММ;
- Частково суперечливі вимоги галузевих нормативних документів (ДБН та ДСТУ);
 - Цілі ПСММ та підходи до його розроблення суперечать нормативним вимогам до Комплексної схеми транспорту та Комплексної схеми організації дорожнього руху;
- Відсутність чіткої та стабільної основи фінансування для підтримки та стимулювання міст до розробки та впровадження їх ПСММ;
 - В Україні ПСММ розробляється переважно за кошти донорів;
- Відсутність технічної бази для підготовки та впровадження ПСММ з інтеграцією на національному рівні.

ІНІЦІАТИВА МІНІСТЕРСТВА РОЗВИТКУ ГРОМАД

- Оновлення нормативної бази щодо планів просторового розвитку ОТГ та генеральних планів населених пунктів;
- Генеральні плани є лише електронними документами, розроблені як gis-файл;
- Комплексні схеми транспорту і організації дорожнього руху у звичному форматі скасовуються;
- План сталої міської мобільності – документ неформального планування, який є основою відповідного розділу генерального плану;
- Схема міської мобільності – обов'язковий розділ генерального плану з відповідними шарами, розроблений на основі плану сталої міської мобільності.

ПСММ В УКРАЇНСЬКИХ МІСТАХ

Місто	Житомир	Івано-Франківськ	Львів	Миколаїв	Полтава	Харків	Херсон	Тернопіль
Дата завершення	2019	2015	2020	2018	2018	2021	2021	2022
Хто фінансує	грант GIZ	грант GIZ	грант GIZ	бюджетні кошти	грант GIZ	грант GIZ	грант ЄБРР	бюджетні кошти
Розробник ПСММ	Dornier	PTV & Dreberis	Львівавтодор	A + C	Dornier	Dornier	Egis	Dornier
Горизонт планування	15 років	10 років	10 років	20 років	15 років		10 років	
Наявність транспортної моделі	так	так	так	так	так	планується	в процесі розроблення	планується
Дослідження мобільності	так	ні / невідомо	так	так	так	планується	триває	планується
Кількість стратегічних цілей	6	8	7	4	7		7	
Наявність сценаріїв	так	ні	ні	ні	так		ні	
Статус	затверджено	впроваджується	впроваджується	затверджено	затверджено			

ЩО РОБИТИ?

■ ПЕРЕОСМИСЛЕННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ ТА ПІДХОДІВ ДО ЙОГО РОЗВИТКУ:

- Врахування динаміки чисельності населення та статеві-вікового складу;
- Відмова від екстенсивного освоєння нових територій;
- Реновація старих промислових територій;
- Планування додаткових пішохідних зв'язків;
- Переосмислення ієрархії вуличної мережі.

■ ІНТЕГРОВАНЕ ПЛАНУВАННЯ ВУЛИЦЬ:

- Відхід від пріоритетів швидкості та пропускної здатності;
- Фокус на людині та її потребах;
- Пішохід – на вершині пріоритетів вуличного планування;
- Проектування вулиці від фасаду до фасаду;
- Влаштування інфраструктури в першу чергу для вразливих учасників руху, а також для масових видів пересування.

ЩО РОБИТИ?

■ РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ:

- Оновлення рухомого складу;
- Влаштування необхідної інфраструктури;
- Перехід на електричний громадський транспорт;
- Забезпечення пріоритету громадського транспорту;

■ КОНЦЕПЦІЯ НУЛЬОВОЇ СМЕРТНОСТІ В ДТП:

- Управління швидкістю на вулицях (обмеження швидкості, засоби заспокоєння руху, фіксування порушень ПДР);
- Влаштування інфраструктури для вразливих учасників дорожнього руху;
- Мінімізація використання автомобілів.

СУПУТНІ ДОКУМЕНТИ ТА ГРУПИ ЗАХОДІВ



ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!!!

www.egis-group.com



Ігор Могила

експерт з міського транспорту та мобільності

Ihor.MOHYLA-int@egis.fr
+380 63 394 60 94

