

Виклики та можливості щодо сталої мобільності під час пандемії

Група 1

Проблематика українських міст в контексті сталості мобільності

1. Тенденції до зростання **автомобілізації** та автомобілекористування;
2. Незадовільний стан **громадського транспорту** та зношена інфраструктура;
3. Недостатньо **інклюзивні** міста;
4. Недостатня кількість і якість **велоінфраструктури**;
5. Велика **смертність**, травматичність на дорогах та вулицях міст;
6. Автомобілецентричне **планування** міських політик;
7. Відсутність комплексної політики щодо **паркування** та її дотримання;
8. Недостатні знання про сталу мобільність та низький **запит** на зміни від громадськості;
9. Відсутність інформаційних **кампаній** щодо втілюваних практик сталого розвитку;
10. Відсутність методик проведення **партисипативних** практик;
11. Рекомендаційний характер **стратегічних документів** та відсутність **контролю** їхнього дотримання;
12. Недосконала **правова** та державно-будівельна **база**;
13. Недостатня кількість та якість **даних**, які збираються міськими службами та їх відсутність у публічному просторі;

Наслідки для мобільності
від обмежень
в період пандемії в Україні

Негативні наслідки:

1. Депопуляризація ГТ.
2. **Економічні** втрати від обмежень.
3. Негативний вплив на **довкілля** через збільшення користування приватними **авто**.
4. Зменшення рухливості і негативний вплив на **здоров'я**.
5. Зменшення уваги влади до **маломобільних** груп населення
6. Активізація **нелегальних** перевезень

Позитивні наслідки:

1. Більше **даних** та їх аналіз.
2. Вимоги щодо **санітарної** обробки транспорту та часткове виконання.
3. Збільшення використання сталих видів транспорту (велосипеди, **мікромобільність**).
4. Позитивне прийняття **піших** переміщень.
5. Зменшення кількості **нераціональних** переміщень
6. Економія та ефективне використання **часу**.
7. Тренд на впровадження **безготівкових** форм оплати проїзду

Кращі сталі міські практики в світі, як реакція на Covid

1. Розвиток мереж **велоінфраструктури**, в тч тимчасової
2. Поява безконтактних викликів на світлофорах
3. Поява та поширення **безконтактних** засобів для взаємодії з міською інфраструктурою.
4. Переосмислення міських **просторів**, закриття вулиць від авто
5. Відокремлені **смуги** для ГТ
6. Збільшення вулиць з **спокійним рухом**

Кроки та наміри українських міст 2020 / 21 щодо сталої мобільності

1. Трі нові маршрути **тролейбусів** з автономним ходом у м. Харків
2. Поява нових сервісів прокату **мікромобільності** (Київ, Харків, Львів...)
3. Розвиток **веломережі** (Київ, Львів, Чернігів, Вінниця).
4. **Реконструкція** вулиць за принципом «вулиці для всіх» у м. Львів (Шевченка, Бандери, Пекарська)
5. Покращення **сервісів інформування** та користувацького досвіду в транспорті
6. Розширення **тролейбусної** мережі у м. Львів
7. Впровадження **е-квитка** у м. Львів
8. Реновація транспортної **інфраструктури** в Сєвєродонецьку.
9. Впровадження пілотного проекту “**мобільного хабу**” в м. Львів
10. Затвердили рішення щодо застосування **тимчасових змін** до вуличного простору у м. Львів
11. Влаштування **смуг ГТ** (м. Львів)

Інструменти використані під час ХТШ

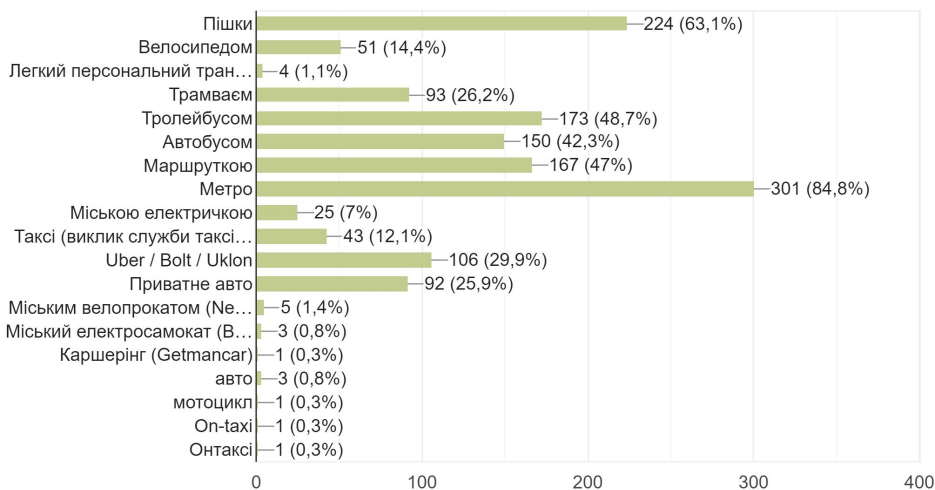
1. Онлайн опитування.
2. Натурні дослідження:
 - вулична відеофіксація перехрестя,
 - підрахунок транспортних потоків (офлайн),
 - спостереження за своєю вулицею
3. Пошук геокадастрових даних та їх оброблення.
4. Підрахунки по відео
5. Огляд практик: світ, Україна.
6. Результати та пропозиції щодо ділянок обстеження в Харкові та Києві
7. Пропозиції щодо методології
8. Опрацьовані джерела інформації та натхнення

(з опитування групи «мегаполіс», 355 респондентів)

Карантин змусив більше ходити, їздити на таксі та їздити приватним авто

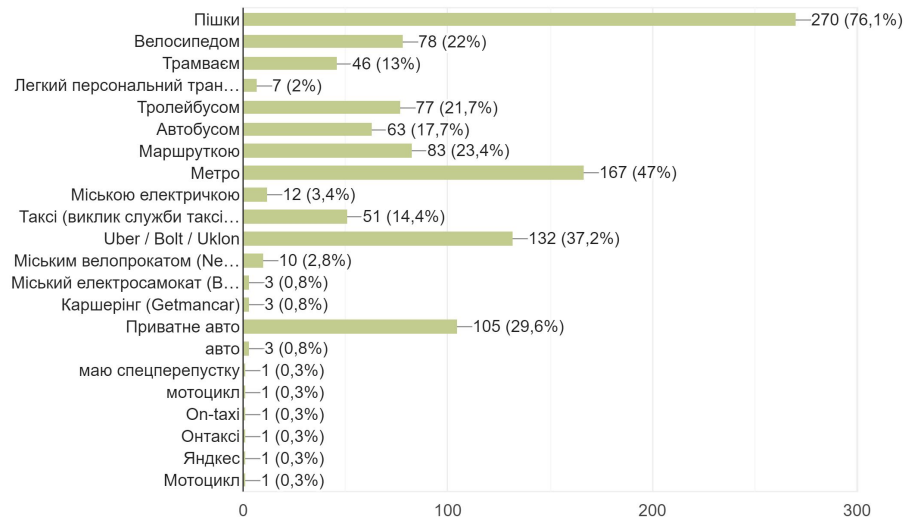
12. Якими способами пересування ви найчастіше користувалися ДО ПОЧАТКУ КАРАНТИНУ В 2020 році?

355 відповідей



13. Якими способами ви найчастіше користувалися ПІСЛЯ ПОЧАТКУ КАРАНТИНУ В 2020-2021 році?

355 відповідей



Харків — Перехрестя вул. Весніна x вул. Пушкінська

Дослідження

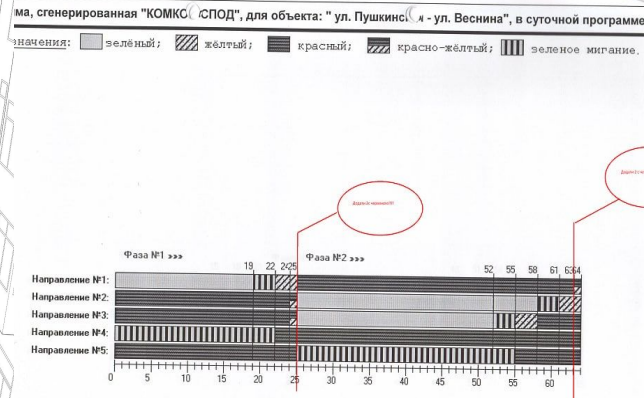
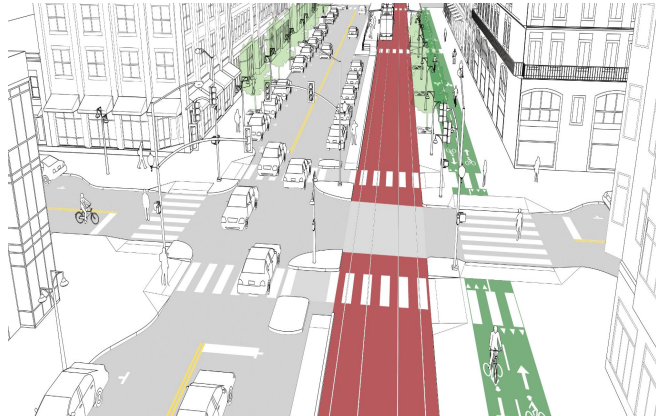
- відеофіксація перехрестя
- підрахунок інтенсивності по відео
плюси — зручно, можливо ставити на паузу, відмотувати назад,
мінус — монотонно, не повна видимість вулиць, бо знято з однієї точки
- 8-9 година ранку
- максимальна завантажена вул. Весніна: 1174 — 1385 прив. од/год.
- кількість ДТП за 2020 р. — 14



Хронометражна картка обліку інтенсивності та складу транспортного потоку															
П.І.П. обліковця	вул. Пушкінська														
Дата проведення дослідження	23 квітня 2021 р.				вул. Весніна		3								
Час початку дослідження	8:00				1		2		Журавлівський узвіз						
Номер місця дослідження							4								
Період	Вел.	Ел. лег.	Лег.	Груз.	Автоб.	Трам.	Мікр.	Вел.	Ел. лег.	Лег.	Груз.	Автоб.	Трам.	Мікр.	
	до перехрестя							від перехрестя							
Напрямок руху 1															
8:00:00 AM	8:15:00 AM			271	17		1	8			293	13		2	6
Напрямок руху 2															
8:00:00 AM	8:15:00 AM			287	13		2	10			231	18			11
Напрямок руху 3															
8:00:00 AM	8:15:00 AM			59	7	1		3			100	2		1	
Напрямок руху 4															

Рекомендації

- залишити обидві трамвайні колії, що мають більшу провізну спроможність ніж додаткова смуга руху для авто;
- створити велодоріжку по Весніна від метро Київська до Парку ім.Горького
- в циклограмі світлофору додати додатковий час (2-3 с) для безпечного закінчення маневрів транспортних потоків перед початком спрацювання кожної наступної фази



Харків — Перехрестя вул. Сумська х пл. Конституції

Дослідження

- натурне обстеження інтенсивності транспортного потоку офлайн
плюси — велике поле зору,
мінуси - погодні умови; незручність рахування транспортного потоку по окремих видах транспорту; неточність результатів
- 13-14 година дня
- середня інтенсивність — 4065 авт./год
- кількість ДТП за 2020р. — 5

Проблематика перехрестя

- аварійна ділянка центру міста;
- складність перехрестя;
- дуже жвавий потік.

Рекомендації

- створити острівця безпеки на пішохідному переході;
- встановити бордюри/захисні стовпчики/огороження на узбіччі для безпеки пішоходів;
- наявний острівця (дорожня розмітка 1.16.2) підняти, виокремити бордюром, чи зробити газон.

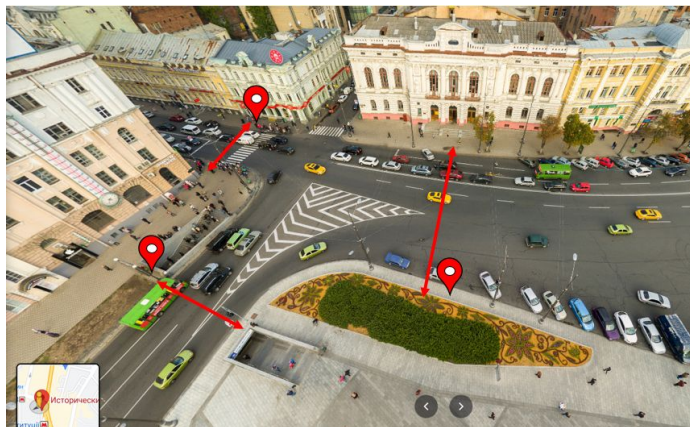


Схема дислокації дорожніх знаків на перехресті вул.Сумська х пл.Конституції



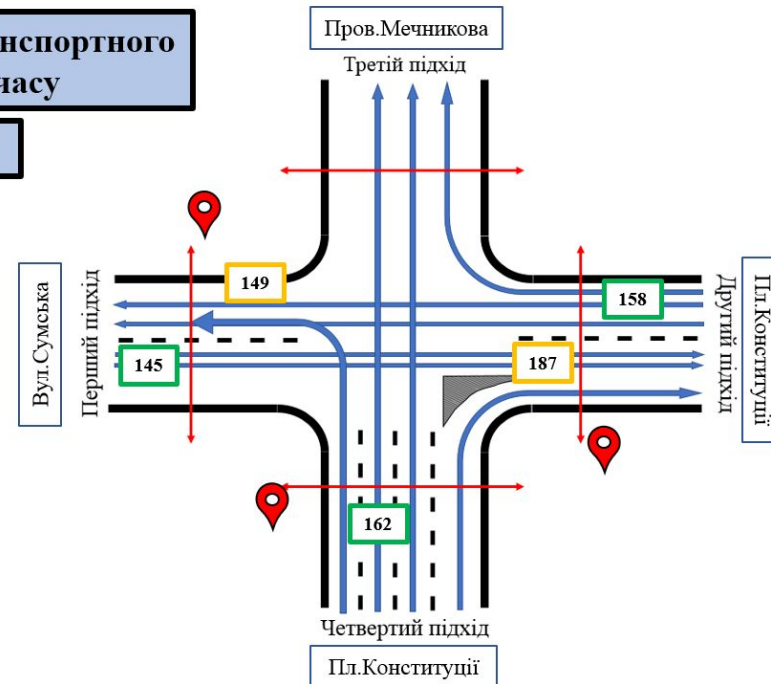
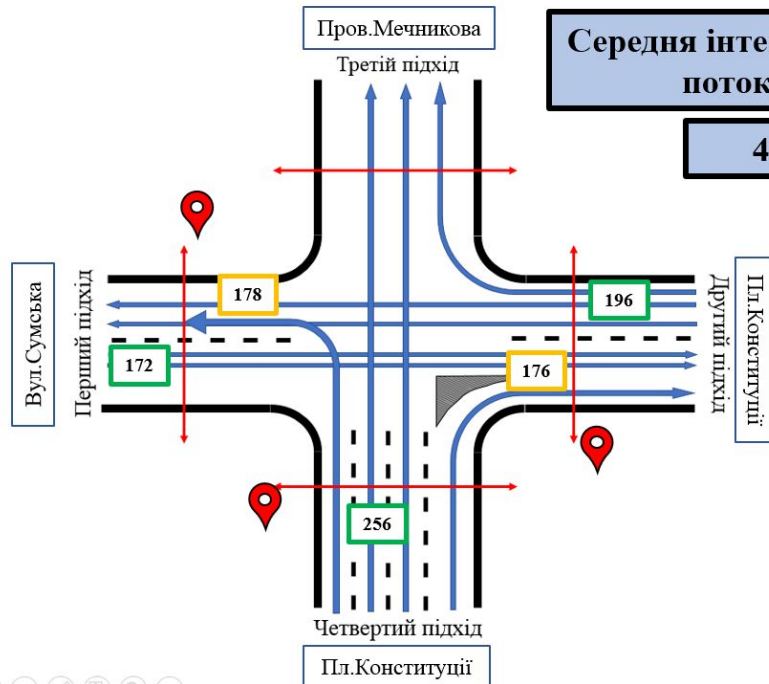
Картка обліку інтенсивності транспортного потоку						
вул.Сумська-пл.Конституції						
№ спостереження	Підхід	Період	до перехрестя	від перехрестя	Інтенсивність за 1 годину, авт/год	Загалом, авт/год
1	1	13:20-13:35	172	178	1400	3912
	2		196	176	1488	
	4		256		1024	
2	1	13:45-14:00	145	149	1176	4218
	2	13:45-13:55	158	187	2070	
	4		162		972	

1 спостереження

2 спостереження

Середня інтенсивність транспортного потоку за 1 годину часу

4065 авт/год



Київ — вул. Антоновича від Л. Толстого до Саксаганського

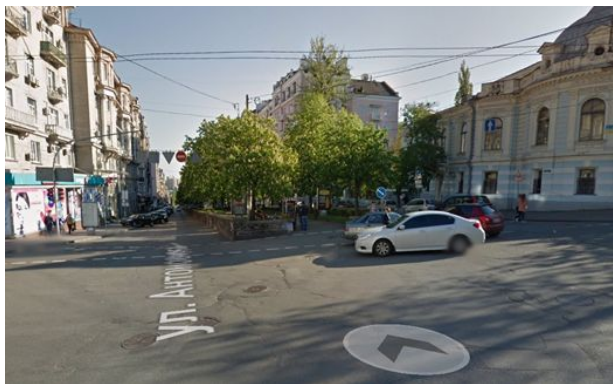
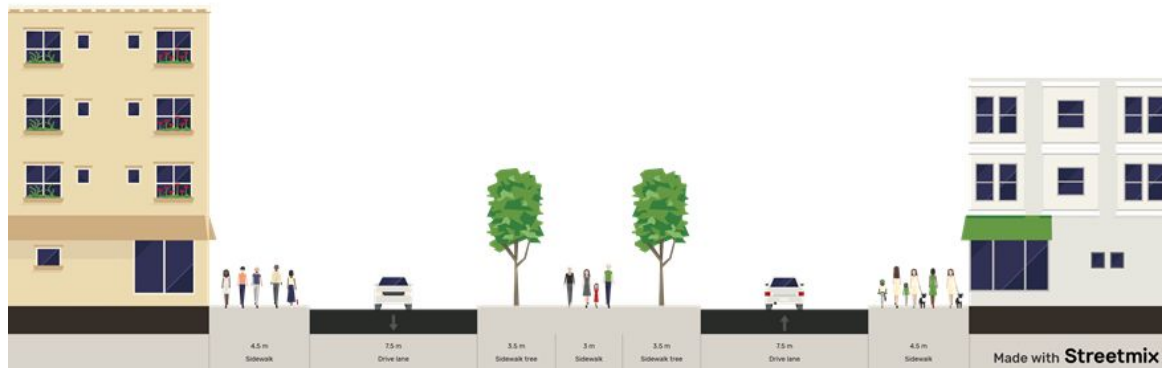


Photo: Google View



Основні недоліки:

- хаотичне паркування;
- незадовільний стан пішохідної інфраструктури;
- відсутність велосипедної інфраструктури.



Пропозиції:

Продовжити тротуарів/антикишень, островців безпеки; впорядкувати паркувальний простір (замість “ялинкою” паралельне паркування; додати велоінфраструктуру



Пропозиції щодо методології

1. Впровадження або доступ до відкритих платформ з геокадастровими даними міст
2. Розробка мобільного додатку для підрахунку транспортних потоків
3. Діджиталізація транспортних систем міста та доріг загального користування
4. Впровадження сервісів оцінки роботи громадського транспорту
5. Потреба зменшення груп, нерівне завантаження учасників
6. Бажання працювати з практичними об'єктами, проєктами.
7. Більше часу на практичну роботу