

- [Техническое предложение.](#)
- [Ожидаемая эффективность внедрения результатов работы.](#)

Сохранение и развития системы общественного городского транспорта – это одна из первоочередных задач в решении транспортной проблемы Краснодара, та как около 80% населения перемещается общественным транспортом. Поэтому необходимо выделять улицы для приоритетного движения общественного транспорта.

Сложившаяся архитектурно-планировочная структура города, размещение торговых центров и рынков, размещение промышленных предприятий, офисов, и, конечно же, сложившаяся транспортная система (транзитное движение через город, железная дорога и др.) – все это препятствует свободному перемещению населения. В такой ситуации до того момента, когда у города будет возможность в течение 10-15 лет проводить постепенную реорганизацию УДС, возможен единственный выход – это правильная организация движения с приоритетным движением городского общественного транспорта.

Для этого необходимо: выделять улицы для передвижения общественного транспорта, выделять полосы приоритетного движения общественного транспорта, создавать «карманы» на остановках для автобусов, или расширять проезжую часть на перекрестках для осуществления поворотов автомобилей.

Следует подчеркнуть необходимость взаимоувязки длинных и коротких маршрутов общественного транспорта как двух разных видов, с разной стратегией развития. Степень изношенности транспорта трамвайно - троллейбусного парка, планируемые этапы обновления, планирование новых маршрутов трамвая и троллейбуса – все это должно быть органичным звеном всей транспортной схемы города.

Выделение улиц и полос для общественного транспорта должно происходить в комплексе с созданием перехватывающих парковок для легкового транспорта, организации стоянок для грузового транспорта на въездах в городе и другие мероприятия.

Главная цель – достигнуть такой организации движения по улицам выделенным для общественного транспорта, что появится прототип наземного метро. Только в этом случае будет выгодно оставлять машину на мегапарковках, транспортно - пересадочных узлах и пересаживаться на общественный транспорт.

Только при устройстве улиц только для общественного транспорта возможно реально устроить пандусы для инвалидов, транспортировку колясок и проч.

Общественный транспорт должен быть разного класса комфортности, именно этот фактор поможет увеличить рентабельность.

Техническое предложение.

- Оценка состояния и динамики внутригородской подвижности населения в городе Краснодаре.
- Анализ общей характеристики условий работы внутригородского общественного пассажирского транспорта.
- Анализ состояния, динамики и использования производственных возможностей городского пассажирского транспорта общественного пользования.
- Оценка роли ценовых факторов в формировании спроса на внутригородские перемещения общественным пассажирским транспортом.
- Оценка качественных и стоимостных характеристик удовлетворения потребности в перемещениях.
- Анализ количества эксплуатируемых подвижных единиц транспорта и плотности маршрутной сети по видам транспорта.
- Сегментация рынка городского пассажирского транспорта общественного пользования.
- Оценка основных принципов регулирования внутригородской подвижности населения.
- Оценка вариаций плотности маршрутной сети на УДС.
- Анализ влияния плотности маршрутной сети на отраслевую эффективность предприятий-перевозчиков общественного транспорта.
- Разработка сети улиц общественного транспорта.
- Оценка эффективности сети общественного транспорта на внутригородскую подвижность, разгрузку сети УДС, экономику города.

Ожидаемая эффективность внедрения результатов работы.

В настоящее время необходимо изменение общих подходов к управлению пассажирскими системами города, организации движения на УДС, организации

движения общественного транспорта. Организованная сеть улиц общественного транспорта будет влиять не только на разгрузку УДС, но, прежде всего, на внутригородские перемещения населения. Высвобождение улиц города положительно скажется на мобильности населения, что, в свою очередь, отразится на ускорение экономических процессов в городе. Также будет снижена потребность во внутригородских коммуникациях за счет сокращения передвижения на личном транспорте.