КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

VIII СКЛИКАННЯ

ПОСТІЙНА КОМІСІЯ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ З ПИТАНЬ ТРАНСПОРТУ, ЗВ'ЯЗКУ ТА РЕКЛАМИ

01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36 *тел./факс:(044)202-73-04*

Хрещатик 36, 5-й поверх, каб.514 **05.12.2018 11:00**

Порядок денний:

1. Перспективи розробки Динамічної транспортної моделі міста Києва та його приміської зони згідно «Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року», моніторинг і оцінка транспортної ситуації за кількісними показниками, як перший крок впровадження інтелектуальної транспортної системи *(Доповідачі: С.Харчук, С.Симонов).*

2. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 21.11.2018 № 08/231-4183/ПР (Доповідач С.Симонов).*

3. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 29.10.2018 № 08/231-3795/ПР (Доповідачі: Ю.Сиротюк, С.Симонов).*

4. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про питання безпечного перебування дітей в закладах дошкільної освіти комунальної форми власності міста Києва шляхом встановлення камер відеоспостереження в дитячих групах та на територіях цих закладів»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 13.11.2018 № 08/231-4046/ПР (Доповідачі: О.Бродський, Ю.Назаров).*

5. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про звернення Київської міської ради до Національної поліції України щодо посилення контролю за рухом вантажних автомобілів територією м. Києва»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 12.11.2018 № 08/231-4037/ПР (Доповідачі: І.Мірошниченко, В.Черній).*

6. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про звернення Київської міської ради до Кабінету Міністрів України та Верховної Ради України щодо виділення коштів з державного бюджету України для завершення будівництва автомобільного з'їзду з Дарницького залізнично-автомобільного мосту на вул. Дніпровська набережна у м. Києві»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 12.11.2018 № 08/231-4038/ПР (Доповідачі: І.Мірошниченко, С.Симонов).*

7. Про повторний розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про вдосконалення системи організації паркувального простору в місті Києві»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 27.09.2018 № 08/231-3130/ПР (Доповідачі: О.Балицька, С.Симонов).*

8. Про розгляд правового висновку управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради від 16.11.2018 № 08/230-2238 щодо проекту рішення Київської міської ради «**Про здійснення державно – приватного партнерства для реалізації проекту «Впровадження системи фіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у місті Києві»** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 12.09.2018 № 08/231-2825/ПР (Доповідачі: Н.Мельник, Ю.Назаров, С.Симонов).*

9. Про повторний розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання земельної ділянки комунальному підприємству «Київтранспарксервіс» для влаштування, експлуатації та обслуговування відкритої автостоянки з об'єктами транспортної інфраструктури на вул. Макаренка у Деснянському районі м. Києва» (Д-6645)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 17.03.2016 № 08/231-1373/ПР (Доповідачі: П.Оленич, О.Німас).*

10. Про повторний розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про передачу земельної ділянки комунальному підприємству «Київтраспарксервіс» для облаштування, експлуатації та обслуговування відкритої автостоянки з об'єктами транспортної інфраструктури на перетині вул. Жолудєва та вул. Симиренка у Святошинському районі м. Києва» (Д-6648)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 05.02.2016 № 08/231-718/ПР (Доповідачі: П.Оленич, О.Німас).*

11. Про повторний розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки ПРИВАТНОМУ АКЦІОНЕРНОМУ ТОВАРИСТВУ «УКРХАРЧОПРОМСЕРВІС» на вул. Миколи Закревського, 22т-28 у Деснянському районі м. Києва для влаштування та обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури (влаштування в'їздів-виїздів, пішохідних проходів та благоустрій території)» (К-33690)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 04.10.2018 № 08/231-3286/ПР (Доповідач П.Оленич).*

12. Про повторний розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки ПРИВАТНОМУ АКЦІОНЕРНОМУ ТОВАРИСТВУ «УКРХАРЧОПРОМСЕРВІС» на вул. Миколи Закревського, 18-26 у Деснянському районі м. Києва для влаштування та обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури (влаштування в'їздів-виїздів, пішохідних проходів та благоустрій території)» (К-33692)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 09.10.2018 № 08/231-3397/ПР (Доповідач П.Оленич).*

13. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про передачу земельної ділянки ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «АГОРА СЕРВІС» в оренду для експлуатації та обслуговування автозаправного комплексу у пров. Карельському, 7/2 у Деснянському районі м. Києва» (А-26239)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 22.11.2018 № 08/231-4205/ПР (Доповідач П.Оленич).*

14. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання Київському апеляційному адміністративному суду земельної ділянки для експлуатації та обслуговування об'єкту транспортної інфраструктури (крім об'єктів дорожнього сервісу) на вул. Анищенка, 6 у Печерському районі м. Києва» (Д-8544)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 16.11.2018 № 08/231-4133/ПР (Доповідач П.Оленич).*

15. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки державному підприємству «Національна атомна енергогенеруюча компанія «Енергоатом» на вул. Назарівській, 3 у Шевченківському районі м. Києва для розміщення об'єктів автотранспортної інфраструктури» (К-36193)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 19.11.2018 № 08/231-4165/ПР (Доповідач П.Оленич).*

16. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про передачу товариству з обмеженою відповідальністю «ВАКУС-ІНВЕСТМЕНТС» земельної ділянки для будівництва, обслуговування та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури на б-рі Дружби народів, 19-д у Печерському районі м. Києва» (А-25241)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 22.11.2018 № 08/231-4201/ПР (Доповідач П.Оленич).*

17. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про передачу товариству з обмеженою відповідальністю «ОСКА 1» земельної ділянки для експлуатації та обслуговування австостоянки на вул. Оноре де Бальзака, 16-24 у Деснянському районі м.Києва» (А-24950)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 02.05.2018 № 08/231-1448/ПР (Доповідач П.Оленич).*

18. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» на вул. Івана Федорова, 39 у Солом'янському районі м. Києва для розміщення та експлуатації будівель і споруд залізничного транспорту» (К-36074)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 16.11.2018 № 08/231-4129/ПР (Доповідач П.Оленич).*

19. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки комунальному підприємству «Київський метрополітен» на просп. Голосіївському у Голосіївському районі м. Києва для експлуатації та обслуговування павільйону виходу (входу) станції метрополітену «Голосіївська» (К-33976)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 12.06.2018 № 08/231-2024/ПР (Доповідач П.Оленич).*

20. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання комунальному підприємству «Київський метрополітен» земельних ділянок для експлуатації та обслуговування вентиляційних кіосків № 124 та № 124а на просп. Степана Бандери, 10 в Оболонському районі м. Києва» (Д-8780)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 02.11.2018 № 08/231-3852/ПР (Доповідач П.Оленич).*

21. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання земельної ділянки комунальному підприємству «Київський метрополітен» для експлуатації та обслуговування вентиляційного кіоску № 240 на просп. Миколи Бажана у Дарницькому районі м. Києва» (Д-8817)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 02.11.2018 № 08/231-3853/ПР (Доповідач П.Оленич).*

22. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання земельної ділянки комунальному підприємству «Київський метрополітен» для експлуатації та обслуговування вентиляційного кіоску № 239/5 на просп. Миколи Бажана (перегін між ст. м. «Славутич» та ст. м. «Осокорки») у Дарницькому районі м. Києва» (Д-8892)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 14.11.2018 № 08/231-4052/ПР (Доповідач П.Оленич).*

23. Про розгляд проекту рішення Київської міської ради **«Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки публічному акціонерному товариство «Укртелеком» на бульв. Тараса Шевченка, 18 (літ.Б) у Шевченківському районі м. Києва для експлуатації та обслуговування громадського будинку (об'єкту телекомунікацій)» (К-36120)** *доручення заступника міського голови – секретаря Київської міської ради від 16.11.2018 № 08/231-4130/ПР (Доповідач П.Оленич).*

24. Різне.

24.1. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Зубко Ю.Г. від 15.11.2018 № 08/279/08/030-597 щодо проектування та будівництва дороги між вул. О. Теліги та вул. Оренжарейною у Шевченківському районі м. Києва *(Доповідачі: Ю.Зубко, О.Густєлєв).*

24.2. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Сагайдака І.В. від 27.11.2018 № 08/279/08-057/529 щодо облаштування тротуару вздовж вулиці Обухівська у Святошинському районі м. Києва *(Доповідачі: І.Сагайдак, С.Густєлєв, В.Черній).*

24.3. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Ярошенка Р.В. від 23.10.2018 № 08/19120 щодо використання за цільови призначенням земельної ділянки гаражно-будівельного кооперативу «Жуляни-1» у Солом'янському районі м. Києва *(Доповідачі: Р.Ярошенко, П.Оленич).*

24.4. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Руденка О.П. від 05.11.2018 № 0819993 щодо облаштування регульованого пішохідного переходу через лінію швидкісного трамваю між зупинками бул. Кольцова та вул. Генерала Потапова та по вул. Генерала Покотила та по вул. Василя Кучера у Святошинському районі м. Києва *(Доповідачі: О.Руденко, В.Черній).*

24.5. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Тесленко П.П. від 13.11.2018 № 08/279-170-2755 щодо порушення правил перевезення пасажирів водіями маршрутних таксі на маршрутах №211, №555, №423 у Дніпровському районі м. Києва *(Доповідачі: П.Тесленко, С.Савтир).*

24.6. Про розгляд депутатського звернення депутата Київської міської ради Поживанова О.М. від 16.11.2018 № 08/279/08/052/-592 щодо облаштування транспортних зупинок маршрутного таксі №559 вздовж вул. Прирічна в Оболонському районі м. Києва *(Доповідачі: О.Поживанов, С.Симонов).*

24.7. Про розгляд депутатського звернення депутатів Київської міської ради Петровця О.Ф., Майзеля С.П. та Зубко Ю.Г. від 05.11.2018 № 08/279/079-2038/18 щодо відновлення функціонування зупинки міської електрички «Київ – Дніпровський» у Дніпровському районі м. Києва *(Доповідачі: О.Петровець, С.Симонов).*

Голова комісії **О.Окопний**

№ 1

Київська міська рада
ОТРИМАНО
15 ЛИС 2018
Вх.

ДЕПУТАТ
КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ VIII СКЛИКАННЯ

« 09 » листопада 2018р. № 08/279/08-172-503

Голові Постійної комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами
Окопному О.Ю.
01044, м.Київ, вул.Хрещатик, 36, кім. 1020

Київська міська рада
15.11.2018 № 08/20811

Директору Департаменту транспортної інфраструктури
Симонову С.І.
Набережне шосе,2,
м. Київ, 04070

Шановний Олексію Юрійовичу!
Шановний Сергію Анатолійовичу!

До мене, як до депутата Київської міської ради та члена Постійної комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами звернувся Дмитро Безпалов, - директор компанії ТОВ «А+С Україна», яка у свою чергу є представником німецької компанії «A+S», основною метою діяльності якої є впровадження технологій в галузі транспортного проектування та моделювання і є ексклюзивним постачальником та розробником провідних програмних продуктів у транспортній галузі, із деякими пропозиціями щодо розвитку транспортної моделі міста Києва та баченням «Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року».

Шляхом консультацій та спільної роботи, було обговорено багато важливих питань у даному напрямку, а також напрацьовано значну кількість інформації та конкретних пропозицій, які послугують розвитку міста у сфері транспорту.

Враховуючи вищезазначене та керуючись статтею 13 Закону України «Про статус депутатів місцевих рад», статтею 20 Регламенту Київради, прошу Вас внести в порядок денний найближчого засідання Постійної комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами наступні питання:

1. Перспективи розробки Динамічної транспортної моделі міста Києва та його приміської зони, згідно «Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року», на основі статичної транспортної моделі.

2. Перспективи здійснення моніторингу і оцінки транспортної ситуації за кількісними показниками у місті Києві, як перший крок впровадження інтелектуальної транспортної системи.

3. Демонстрація інструменту моніторингу і оцінки транспортної ситуації за кількісними показниками у місті Києві, на основі наявних у Києві даних.

Депутат Київської міської ради Харчук С. В.

N 2

08/231- 4183/ПР
21.11.2018

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

VII сесія VIII скликання

РІШЕННЯ

_____№_____

ПРОЕКТ

Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва

Відповідно до частини восьмої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», Київська міська рада вирішила:

1. Затвердити Правила користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва, що додаються.

2. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

3. Рішення набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами.

Київський міський голова В. Кличко

Подання:

Заступник голови Д. Давтян

Директор Департаменту транспортної інфраструктури С. Симонов

Завідувач сектору правового забезпечення Департаменту транспортної інфраструктури Т. Єсик

03.04.2018 р.

Погодження:

Перший заступник голови М. Поворозник

Генеральний директор КП «Київпастранс» Д. Левченко

Директор Департаменту інформаційно-комунікаційних технологій Ю. Назаров

Заступник керівника апарату – начальник юридичного управління Л. Верес

від заміщення 01.11.18

Керівник апарату Д. Загуменний

Постійна комісія Київської міської ради з питань транспорту, зв`язку та реклами

Голова О. Окопний

Секретар А. Задерейко

Начальник Управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради В. Слончак

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту рішення Київської міської ради
«Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва»

1. Обґрунтування необхідності прийняття рішення.

Проект цього рішення розроблено Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до Закону України «Про транспорт», Закону України «Про міський електричний транспорт», Закону України «Про автомобільний транспорт», Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті».

Відповідно до статті 34 Закону України «Про транспорт» до складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Статтею 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» визначено, що міський електричний транспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

Відповідно до частини восьмої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» правила користування міським електричним транспортом затверджуються відповідним органом місцевого самоврядування та визначають порядок проїзду і його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи особливості транспортної інфраструктури та наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Згідно зі статтею 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом затверджуються відповідним органом місцевого самоврядування. Вони визначають порядок проїзду і його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи особливості транспортної інфраструктури та наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Прийняття цього рішення дозволить забезпечити належний рівень, якість та доступність транспортних послуг, безпеку пасажирів під час користування міським наземним пасажирським транспортом загального користування.

2. Мета і шляхи її досягнення.

Метою цього рішення є визначення порядку проїзду пасажирів, перевезення багажу та їх оплати, обов'язків, прав і відповідальності пасажирів та працівників перевізника, які безпосередньо контактують з пасажирами, а також врегулювання взаємовідносин перевізника і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду та особливості транспортної інфраструктури.

3. Правові аспекти.

Проект рішення розроблено відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закону України «Про столицю України - місто-герой Київ», Закону України «Про транспорт», Закону України «Про міський електричний транспорт», Закону України «Про автомобільний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом», постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та інших нормативно-правових актів.

4. Фінансове-економічне обґрунтування.

Реалізація проекту рішення не потребує виділення додаткових бюджетних коштів.

5. Позиція заінтересованих органів.

Проект рішення не зачіпає інтереси інших органів.

6. Регіональний аспект.

Проект рішення не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

7. Громадське обговорення.

Проект рішення не потребує громадського обговорення.

8. Прогноз результатів.

Прийняття цього проекту рішення надасть можливість забезпечити регулювання порядку проїзду пасажирів, перевезення багажу та їх оплати, обов'язків, прав і відповідальності пасажирів та працівників перевізника, які безпосередньо контактують з пасажирами, взаємовідносин перевізника і пасажирів під час надання транспортних послуг, а також забезпечення належного та безпечного доступу до послуг міського наземного пасажирського транспорту загального користування.

9. Доповідач.

Доповідач проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва» директор Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Симонов Сергій Анатолійович.

Директор Департаменту
транспортної інфраструктури С. Симонов

ЗАТВЕРДЖЕНО
рішенням Київської міської ради
від _____№_____

ПРАВИЛА
користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила визначають порядок проїзду міським автомобільним транспортом загального користування, трамваєм, тролейбусом, фунікулером, міською електричкою (далі – міський наземний пасажирський транспорт міста Києва), його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг.

1.2. Правила розроблені відповідно до законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про міський електричний транспорт», «Про автомобільний транспорт», постанов Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом», розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 22 жовтня 2018 року № 1887 «Про затвердження Порядку функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності» та інших нормативно-правових актів.

1.3. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

автоматизована система обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності (АСОП) – програмно-технічний комплекс, призначений для обліку наданих транспортних послуг з використанням електронного квитка;

багаж – вантаж, розміри якого не перевищують 100х50х30 сантиметрів (крім лиж), вагою від 10 до 40 кілограмів, який перевозиться пасажиром;

диспетчер – особа, на яку покладено повноваження щодо здійснення диспетчерського управління;

електронний квиток – проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в АСОП дає пасажирові право на одержання транспортних послуг;

інформаційно-довідковий центр – інформаційно-консультаційний центр оператора, призначеного для збирання інформації, консультування та надання допомоги користувачам (пасажирам) з питань продажу, заміни, поповнення, активації та блокування в АСОП носія електронного квитка, прийняття заяв та скарг, пов'язаних з використанням електронного квитка та функціонуванням АСОП;

контролер – особа, яка здійснює контроль за оплатою проїзду пасажира і перевезення багажу;

оператор АСОП – комунальне підприємство «Головний інформаційно-обчислювальний центр»;

ручна поклажа – вантаж, розміри якого не перевищують 60x40x20 сантиметрів, вагою до 10 кілограмів включно;

рейс – рух транспортного засобу від початкової до кінцевої зупинки маршруту;

розклад руху – сукупність графіків руху транспортних засобів за маршрутом;

транспортний термінал – встановлений у рухомому складі наземного транспортного засобу або інтегрований з турнікетом спеціалізований комплект обладнання (зокрема і валідатори), що призначений для реєстрації електронного квитка, перевірки транспортного ресурсу й оплати проїзду та взаємодіє з іншим бортовим електронним інформаційним обладнанням і центром обробки транспортних транзакцій.

Інші терміни у цих Правилах вживаються у значенні, наведеному в законах України «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт», розпорядженні виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 22 жовтня 2018 року № 1887 «Про затвердження Порядку функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва незалежно від форм власності», зареєстрованому в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві від 24 жовтня 2018 року за № 221/2069, та інших нормативно-правових актах в сфері перевезення пасажирів.

2. Порядок придбання електронного квитка, його форми носіїв та види

2.1. Придбання електронного квитка здійснюється:

у пунктах придбання електронного квитка;

через платіжні пристрої;

через пункти поповнення транспортного ресурсу;

через веб-сайт оператора;

в інших пунктах продажу (поповнення).

Перелік пунктів придбання електронного квитка та поповнення транспортного ресурсу розміщується на офіційному веб-сайті оператора.

2.2. Форми носіїв електронного квитка:

транспортна картка;

банківська картка;

соціальна картка (пільгова картка);

QR-код (на паперових носіях або електронному вигляді);

учнівський квиток;

студентський квиток;

електронний портативний засіб з встановленим програмним додатком АСОП.

2.3. Види електронного квитка:

разовий квиток;

проїзний квиток на визначений період та визначену кількість поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху;

проїзний квиток на визначений період без обмеження кількості поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху;

проїзний квиток на визначений період та визначену кількість поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху, що використовується з моменту активації проїзного квитка;

проїзний квиток на визначений період без обмеження кількості поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху, що використовується з моменту активації проїзного квитка;

проїзний квиток на визначений період та визначену кількість поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху, що використовується з моменту продажу проїзного квитка;

проїзний квиток на визначений період без обмеження кількості поїздок на один або декілька видів міського пасажирського транспорту, який працює у звичайному режимі руху, що використовується з моменту продажу проїзного квитка;

проїзний квиток на визначену дальність поїздки на одному або декількох видах міського пасажирського транспорту який працює у звичайному режимі руху.

3. Порядок проїзду і його оплати

3.1. Право на проїзд у міському наземному пасажирському транспорті міста Києва надає зареєстрований в АСОП електронний квиток з використанням носія електронного квитка.

3.2. Реєстрація електронного квитка здійснюється пасажирами самостійно, після входу до транспортного засобу, не чекаючи наступної зупинки, через транспортні термінали шляхом піднесення носія електронного квитка до нього. Після реєстрації електронного квитка на екрані транспортного терміналу з'явиться інформація про оплату проїзду у вигляді текстового, звукового, графічного чи іншого повідомлення та про залишок транспортного ресурсу.

Якщо на екрані транспортного терміналу з'являється повідомлення про неможливість реєстрації електронного квитка, поїздка вважається неоплаченою.

У разі несправності електронного квитка або відмови в реєстрації електронного квитка в АСОП пасажири не звільняються від обов'язку оплати проїзду та має право звернутись до інформаційно-довідкового центру.

3.3. При відсутності реєстрації електронного квитка пасажир повинен залишити транспортний засіб.

3.4. Підставами для відмови в реєстрації в АСОП електронного квитка є:
використання заблокованого в АСОП електронного квитка;
закінчення строку дії носія електронного квитка;
відсутності на транспортному ресурсі електронного квитка суми грошових коштів, достатніх для оплати проїзду згідно з встановленими тарифами та вартістю проїзного квитка.

3.5. При здійсненні реєстрації в АСОП електронного квитка забороняється застосування фізичного впливу на обладнання, а також вчиняти будь-які дії, що можуть призвести до пошкодження обладнання.

3.6. Забороняється перешкоджати проведенню реєстрації в АСОП електронного квитка іншим пасажирам.

3.7. Проїзд без реєстрації в АСОП електронного квитка, в тому числі дитини віком від семи до шістнадцяти років, тягне за собою адміністративну відповідальність.
Оплата вартості проїзду та перевезення багажу здійснюється незалежно від відстані проїзду та ваги багажу згідно з установленим тарифом на перевезення пасажирів.

3.8. Пасажири, які мають право на пільговий проїзд, не звільняються від обов'язку оплатити перевезення багажу.

3.9. У разі виходу рухомого складу з ладу під час роботи на маршруті (лінії) пасажири, що оплатили вартість транспортної послуги, при пересадці на іншу одиницю рухомого складу повторно вартість проїзду не сплачують.

3.10. Витяги з Правил у частині прав, обов'язків та відповідальності пасажирів і працівників перевізника, які безпосередньо контактують з пасажирами, місцезнаходження та телефони підприємств, а також інша візуальна інформація повинна розміщуватись у салонах рухомого складу перевізника на видному та зручному для пасажирів місці.

3.11. Тарифи на перевезення пасажирів в міському наземному пасажирському транспорті міста Києва встановлюються відповідно до законодавства України.

3.12. Інформаційне забезпечення пасажирів здійснюється українською мовою з дотриманням вимог законодавства про мови.

4. Обов'язки та права перевізника

4.1. Працівники перевізника зобов'язані забезпечувати якісне обслуговування пасажирів, які перебувають у транспортному засобі та на зупинках, створювати для них необхідні зручності, уживати всіх заходів для

запобігання нещасному випадку з ними або дорожньо-транспортній пригоді, надавати допомогу особам з інвалідністю, які користуються міським наземним пасажирським транспортом міста Києва, бути охайно одягненими, ввічливими у спілкуванні з пасажирами та одночасно вимагати від них неухильного виконання вимог цих Правил.

4.2. Під час виконання своїх обов'язків працівники перевізника зобов'язані дотримуватися вимог цих Правил та інших нормативно-правових актів, що регламентують роботу міського автомобільного та електричного транспорту.

4.3. Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну здоров'ю і майну пасажирів, а також довкіллю, згідно із законодавством України.

4.4. У разі непередбачених подій, які спричинили зупинку рухомого складу на маршруті більше ніж на 10 хвилин, перевізник на запит пасажира надає довідку про тривалість затримки.

4.5. Водій транспортного засобу під час роботи на маршруті (лінії) зобов'язаний:

мати посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, книжку водія трамвая (тролейбуса) та шляховий лист;

перед виїздом на маршрут пройти медичний огляд, забезпечити перевірку технічного та санітарного стану і комплектності транспортного засобу, дотримуватись визначеного законодавством режиму праці та відпочинку;

бути охайно одягненим, чемно поводитися з пасажирами;

неухильно виконувати вимоги цих Правил, Правил дорожнього руху, правил технічної експлуатації транспортного засобу, посадової інструкції та вказівки диспетчера;

мати із собою і пред’явити для перевірки уповноваженим особам передбачені законодавством документи;

дотримуватись визначеного маршруту та розкладу руху; забезпечувати безпечний та регулярний рух;

зупинятися на кожній визначеній графіком руху зупинці, в тому числі при виїзді з депо та заїзді в депо;

зупиняти автобус для посадки та висадки пасажирів на відстані не більше ніж 0,05 – 0,1 метра від краю проїзної частини дороги;

не від'їжджати від зупинки з відчиненими дверима і не відчиняти їх до повної зупинки, негайно зупинитися у разі відкриття дверей під час руху транспортного засобу;

нагадувати пасажирам про необхідність оплати проїзду та перевезення багажу, пред'явлення проїзних документів контролеру, а також про те, що слід бути уважними та не забувати свої речі при виході з транспортного засобу;

правильно й чітко оголошувати назву кожної зупинки та наступної за нею, а у разі зміни маршруту - оголошувати про це на кожній зупинці;

здійснювати посадку/висадку пасажирів виключно на зупинках та у разі необхідності виходу на зупинці «На вимогу», а також в місцях де це не

заборонено правилами дорожнього руху – на автобусному маршруті загального користування, які працюють в режимі маршрутного таксі;

у разі загрози безпеці руху здійснювати термінові заходи щодо зниження швидкості руху або зупинці транспортного засобу, в тому числі, у разі виникнення перешкод для руху на маршруті (туман, ожеледиця тощо), які не дають змоги продовжити поїздку;

здійснювати регулювання освітлення та опалення рухомого складу транспортного засобу;

перед зачиненням дверей постійно робити оголошення «Обережно, двері зачиняються»;

стежити за виконанням пасажирами вимог цих Правил;

у зимовий період очищувати підніжки від снігу та льоду;

надавати допомогу особам з інвалідністю та іншим маломобільним групам населення під час посадки в автобус і висадки з нього, у тому числі особисто піднімати та опускати механічні апарелі та механізми з метою створення умов для зручного користування зазначеним транспортним засобом особами, які пересуваються на кріслах колісних;

у разі виявлення втраченого багажу чи ручної поклажі, за участю двох свідків скласти акт довільної форми з детальним описом зовнішнього вигляду речей і здати їх разом з актом перевізнику.

4.6. Водію транспортного засобу забороняється:

починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до повної зупинки транспортного засобу;

змінювати маршрут і розклад руху;

під час руху розмовляти з пасажирами, їсти, пити, курити, слухати радіоприймачі та магнітофони або вчиняти інші дії, які можуть вплинути на безпеку дорожнього руху;

відмовляти пасажирам в обслуговуванні, крім передбачених законодавством та цими Правилами випадків;

перевозити гострі і ріжучі предмети, пожежонебезпечні, вибухові, отруйні, їдкі, сморідні та наркотичні речовини, вогнепальну зброю без чохлів, інші небезпечні предмети;

порушувати вимоги цих Правил, Правил дорожнього руху та правил технічної експлуатації транспортного засобу.

4.7. Водій має право:

вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків, передбачених цими Правилами;

не допускати до поїздки пасажирів, які не мають електронного квитка або перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп’яніння, порушують громадський порядок, мають при собі небезпечний багаж, зокрема легкозаймисті, вибухонебезпечні і такі, що можуть забруднити транспортний засіб чи одяг пасажирів.

4.8. Контролер зобов'язаний:

мати службове посвідчення, нагрудний знак (жетон, картку тощо) з особистим номером контролера, прикріплений на лицьовому боці верхнього одягу, квитанції встановленого зразка, а також діючий транспортний термінал;

починати здійснення контролю після повідомлення про це пасажирів;

при стягненні штрафу за проїзд без реєстрації електронного квитка або за порушення цих Правил видати порушнику квитанцію встановленого зразку;

на першу вимогу пасажира пред'явити своє службове посвідчення, повідомити про місце роботи, телефон та місцезнаходження перевізника.

4.9. Контролер має право розглядати справи про адміністративні правопорушення та відповідно до статті 309 Кодексу України про адміністративні правопорушення стягувати штрафи за адміністративні порушення, передбачені частиною третьою статті 119, частиною другою статті 134, абзацами четвертим та восьмим статті 135 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

4.10. Спори між перевізником та пасажиром розв'язуються в порядку, визначеному законодавством.

5. Обов'язки та права пасажирів

5.1. Пасажири повинні поважати працю працівників перевізника, сприяти їм у виконанні службових обов'язків, підтримувати громадський порядок на зупинках та в салонах рухомого складу.

5.2. При вході до салону транспортного засобу пасажири повинні дотримуватись черги, а після оголошення про зачинення дверей - припинити висадку/посадку.

5.3. Право позачергового входу до салону транспортного засобу мають вагітні жінки, особи з інвалідністю, пасажири з дітьми дошкільного віку, особи похилого віку.

5.4. Особи з інвалідністю та інші маломобільні групи населення мають право на безоплатне перевезення технічних та інших засобів реабілітації, призначених для особистого пересування (крісла колісні, палиці, милиці, ходунки тощо), а також собак-поводирів, що супроводжують осіб з порушенням зору.

5.5. Пасажири зобов'язані:

зареєструвати електронний квиток після входу до транспортного засобу, станції швидкісного трамваю, фунікулера, міської електрички;

дбайливо поводитися з носієм електронного квитка;

завчасно придбати електронний квиток та поповнити транспортний ресурс носія електронного квитка;

перевіряти час та дату реєстрації електронного квитка;

діаметром більше 30 см (крім дитячих та інвалідних колясок, велосипедів, що складаються, та лиж);

проїжджати в одязі та провозити багаж, що забруднюють одяг пасажирів, обшивку салону та сидіння;

перебувати в салоні в нетверезому стані, курити, вмикати голосно музику, висовуватись з вікон;

ставити дітей, багаж та ручну поклажу на сидіння;

заходити до салону транспортного засобу з їжею, напоями, морозивом;

користуватись аварійним обладнанням без потреби, приводити в дію систему екстреного гальмування та відчинення дверей, а також сигналізацію екстреної зупинки;

відчиняти двері транспортного засобу до повної його зупинки і навмисно заважати їх відчиненню або зачиненню на зупинках, крім потреби запобігання нещасному випадку;

смітити в салоні транспортного засобу, псувати його обладнання, викидати з вікон на проїжджу частину сміття та інші предмети;

курити в салоні транспортного засобу;

порушувати громадський порядок.

5.6. Пасажир має право:

безоплатно провозити з собою дітей віком до шести років включно без надання їм окремого місця для сидіння;

на безпечний, своєчасний і якісний проїзд до місця призначення;

одержувати від перевізника, водія, на зупинках інформацію про послуги міського наземного пасажирського транспорту міста Києва;

безплатно провозити з собою ручну поклажу, одну пару лиж, дитячий візок, санки, велосипед у розібраному вигляді, дрібний садовий інвентар у відповідній упаковці, дрібних тварин у кошиках, сумках із суцільним дном, птахів у клітках, собак у намордниках за наявності поводку з пред'явленням відповідних документів на них та за умови, що тварини не забруднюють салон транспортного засобу та речі пасажирів й розташовуються на підлозі;

на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про умови і порядок руху та надання транспортних послуг, відшкодування завданої йому шкоди;

на вирішення спірних питань щодо надання транспортних послуг у судовому порядку.

6. Контроль оплати пасажирами проїзду та їх відповідальність

6.1. Контроль оплати проїзду здійснюється контролерами на шляху прямування під час руху транспортного засобу.

Контроль оплати проїзду здійснюється шляхом піднесення електронного квитка до транспортного терміналу контролера, який підтверджує або спростовує реєстрацію електронного квитка у відповідному транспортному засобі під час виконання відповідного рейсу.

6.2. Порушення вимог цих Правил (проїзд без реєстрації електронного квитка, в тому числі безоплатне провезення пасажиром дитини віком від семи до шістнадцяти років, неоплачене перевезення багажу) тягне за собою адміністративну відповідальність, передбачену законом України.

Для продовження поїздки пасажир, крім сплати штрафу, повинен сплатити вартість проїзду.

6.3. Штрафи за порушення вимог цих Правил накладаються та стягуються на місці контролерами.

6.4. При стягненні штрафів порушникам видаються квитанції встановленого зразка, бланки яких належать до документів суворої фінансової звітності.

6.5. Пасажир з багажем, забороненим для перевезення, підлягає висадці на найближчій зупинці, при цьому вартість проїзду не повертається.

6.6. За псування транспортного засобу або його устаткування пасажири несуть відповідальність згідно з законодавством України.

7. Перехідні положення

7.1. Установити, що до впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському наземному пасажирському транспорті міста Києва:

7.1.1. Право на проїзд у міському наземному пасажирському транспорті міста Києва надається на підставі:

електронного квитка, зареєстрованого в АСОП;

проїзних квитків, визначених розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 06 липня 2018 року № 1147 «Про встановлення тарифів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху», зареєстрованим у Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві 06 липня 2018 року за № 160/2008;

посвідчення чи довідки, що дає право на пільговий проїзд згідно із законодавства;

студентського (учнівського) квитка, виданого закладом освіти до 30 жовтня 2019 року;

багатофункціональної електронної пластикової картки «Картка киянина».

7.1.2. Контроль за оплатою проїзду здійснюють:

контролер – касир, що продає разові квитки у рухомому складі перевізника;

контролер.

Київський міський голова Віталій КЛИЧКО

Зауваження
до проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва»

Проект рішення розроблено Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та повернуто до юридичного управління після доопрацювання.

Однак зауваження враховані не в повному обсязі.

1. Проектом рішення передбачається затвердити Правила користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва (далі – проект Правил), якими визначаються порядок проїзду міським автомобільним транспортом загального користування, трамваєм, тролейбусом, фунікулером, міською електричкою (далі – міський наземний пасажирський транспорт міста Києва), його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг.

При цьому визначається, що право на проїзд у міському наземному пасажирському транспорті міста Києва надає зареєстрований в АСОП електронний квиток з використанням носія електронного квитка.

Відповідно до статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 4, 8 Закону України «Про міський електричний транспорт», статей 6, 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» право на користування транспортними послугами надає зареєстрований електронний квиток у разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду.

Зауважуємо, що на сьогодні в місті Києві автоматизована система обліку оплати проїзду не впроваджена, а введена в дослідну експлуатацію на наступних видах міського пасажирського транспорту міста Києва: у Київському метрополітені, фунікулері, міській електричці, у трамваях і тролейбусах, автобусних маршрутах загального користування, які працюють у звичайному режимі руху, а також автобусних маршрутах загального користування, які працюють в режимі маршрутного таксі №№ 150, 151, 152, 155, 157, 165, 166, 171, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 198, 200-к, 201, 202, 203, 205, 208, 211, 212, 215-к, 219, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 231, 233, 234, 239, 240, 241, 242, 249, 250, 401, 402, 405, 407, 408, 410, 411, 414, 415, 416, 417, 418, 421, 422, 423, 427, 429, 432, 433, 434, 437, 439, 441, 442, 442-д, 444, 445, 450, 452, 455, 457, 459, 461, 463, 464, 465, 470, 472, 474, 475, 476, 477, 485, 487, 491, 496, 497-к, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 507, 508, 509, 510, 513, 516, 517, 518, 520, 523, 525, 526, 528, 529, 530, 535, 537, 539, 540, 542, 544, 545, 546, 548, 550, 555, 557, 558, 559, 566, 567, 569, 573, 575, 576, 577, 578, 580, 581, 582, 586, 587, 589, 590, 598-д, 599, 600.

Для врахування зазначених обставин роздробним у проекті Правил передбачено Перехідні положення, які лише визначають документи, які надають право на проїзд у міському наземному пасажирському транспорті міста Києва до впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду, а також осіб, уповноважених здійснювати контроль.

Разом з тим проект Правил містить деякі положення, пов'язанні із використанням електронного квитка, виконання яких викликає питання.

Зокрема підпунктом 3.2. проекту Правил передбачається, що у разі несправності електронного квитка або відмови в реєстрації електронного квитка в АСОП пасажир зобов'язується звільнити транспортний засіб та має право звернутись до інформаційно-довідкового центру.

Однак у проекті Правил не визначено яким чином у таких випадках пасажир може оплатити проїзд для продовження поїздки.

Також залишається неврегульованим питання: використання пасажирами пільгової картки, за відсутності права на користування нею, наслідки такого використання, проїзду на підставі електронного квитка пільгових категорій громадян, які не є членами територіальної громади міста Києва.

Крім того, враховуючи, те що наявність транспортних терміналів, контролерів, використання електронного квитка, є обов'язковою для надання послуг приватними перевізниками, вважаємо за доцільне у тексті проекту рішення доручити Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) привести договори про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування у відповідність із цим рішенням та передбачити перехідний період для встановлення таких транспортних терміналів приватними перевізниками.

2. Проект Правил визначає порядок проїзду міським автомобільним транспортом загального користування (в тому числі який працює в режимі маршрутного таксі) його оплати, права та обов'язки пасажирів, а також взаємовідносини, перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг.

Отже ці Правила є обов'язкові до виконання перевізниками, які не знаходяться у сфері управління Київської міської ради та виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), та спрямовані на правове регулювання господарських відносин суб'єктами господарювання.

Таким чином на думку юридичного управління апарату проект рішення містить ознаки регуляторного акту.

Однак відповідно до листів Департаменту промисловості та розвитку підприємництва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (від 16 лютого 2018 року № 052-1208) Департамент вважає, що проект рішення не містить ознак регуляторного акту, у зв'язку з чим розробником не здійснювалась підготовка та погодження проекту рішення відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Разом з тим, відповідно до статті 31 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» сільські, селищні, міські, районні у містах, районні та обласні ради з метою реалізації покладених на них цим Законом повноважень у здійсненні державної регуляторної політики можуть створювати у своєму складі постійні комісії з питань реалізації державної регуляторної політики або можуть покладати ці повноваження на одну з існуючих постійних комісій відповідної ради (далі - відповідальна постійна комісія).

Статтею 34 цього Закону передбачено, що кожен проект регуляторного акта, що внесений на розгляд до сільської, селищної, міської, районної у місті, районної, обласної ради, подається до відповідальної постійної комісії для вивчення та надання висновків про відповідність проекту регуляторного акта вимогам статей 4 та 8 цього Закону.

Відповідальна постійна комісія забезпечує підготовку експертного висновку щодо регуляторного впливу внесеного проекту регуляторного акта, який разом з цим проектом та підписаним аналізом регуляторного впливу подається до уповноваженого органу для підготовки у встановленому Кабінетом Міністрів України порядку пропозицій щодо удосконалення проекту відповідно до принципів державної регуляторної політики (далі - пропозиції уповноваженого органу).

Згідно з рішеннями Київської міської ради від 01 грудня 2015 року № 4/4 «Про перелік та склад постійних комісій Київської міської ради VIII скликання» та від 19 червня 2014 року № 9/9 «Про затвердження Положення про постійні комісії Київської міської ради» здійснення державної регуляторної політики покладено на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Відтак постійна комісія Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики вивчає, попередньо розглядає, бере участь у підготовці та готує проекти рішень Київської міської ради, надає висновки та рекомендації, здійснює контроль за виконанням рішень ради, її виконавчого органу з питань регуляторної політики у сфері господарської діяльності.

Також постійна комісія Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики здійснює підготовку експертного висновку щодо регуляторного впливу проектів рішень Київської міської ради.

Отже, вирішення питань про відсутність у проекті рішення ознак регуляторного акту покладається на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики, а не на Департамент промисловості та розвитку підприємництва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Заступник керівника апарату -
начальник юридичного управління Леся ВЕРЕС

Заступник міського голови –
секретар Київської міської ради

Окопному О. Ю.
Слончаку В.В.

Прошу розглянути проект рішення від 21.11.2018 №08/231-4183/ПР в установленому порядку.

Пихтіній О.М.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Юнаковій С. М.

В.ПРОКОПІВ

"21" листопада 2018 року
№ 08/231 – 4183/ПР

08/231-4183/ПР
21.11.2018

УКРАЇНА

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

вул. Хрещатик, 36, м. Київ, 01044, тел. (044) 202 71 29, (044) 202 75 58, факс 202 76 41, e-mail: kmda@kma.gov.ua
Контактний центр міста Києва (044) 15 51 Код ЄДРПОУ 00022527
E-mail для електронних звернень громадян: zvernen@kma.gov.ua

20.11.2018 № 009-242р

на № _____ від _____

Київська міська рада

СУПРОВІДНИЙ ЛИСТ

Відповідно до статей 26, 29 Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 07 липня 2016 року № 579/579, глави 3 розділу VIII Регламенту виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 08 жовтня 2013 року № 1810 за поданням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) направляю проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва».

У відповідності до пункту 3.4 глави 3 розділу VIII Регламенту виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 08 жовтня 2013 року № 1810 інформую, що відповідальним за представлення та супроводження проекту рішення на всіх стадіях розгляду є директор Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Симонов Сергій Анатолійович (тел. 202-63-22).

Додатки:

1. Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва» на __арк.
2. Пояснювальна записка до проекту рішення на __ арк.
3. Електронна версія зазначеного.

Керівник апарату Дмитро ЗАГУМЕННИЙ

184475

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
вул.Леонтовича,6,м.Київ,01030,тел.(044) 202-63-13,факс 202-63-33, Call-центр (044)15-51
E-mail:dti@kievcity.gov.uaКод ЄДРПОУ 37405284

19.11.2018 № 053-10085

Керівнику апарату виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)
Загуменному Д.М.

Про погодження проекту рішення

Шановний Дмитре Миколайовичу!

Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) підготовлено проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва».

Вказаний вище проект рішення Київської міської ради підготовлений у зв'язку з необхідністю визначення порядку проїзду пасажирів, перевезення багажу та їх оплати, обов'язків, прав і відповідальності пасажирів та працівників перевізника, які безпосередньо контактують з пасажирами, а також врегулювання взаємовідносин перевізника і пасажирів під час надання транспортних послуг, враховуючи наявність автоматизованої системи обліку оплати проїзду та особливості транспортної інфраструктури.

Просимо розглянути проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва» та у разі відсутності пропозицій та/або зауважень погодити його.

Додатки:
1. Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користуваннямiським наземним пасажирським транспортом міста Києва» на __ арк. в 1 прим.
2. Пояснювальна записка до проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Правил користуваннямiським наземним пасажирським транспортом міста Києва» на __ арк. в 1 прим.

З повагою

Директор Сергій СИМОНОВ

Тетяна Щербань 202 63 22

N 3

08/231-3795/пр
29.10.2018

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

VII СЕСІЯ VIII СКЛИКАННЯ

РІШЕННЯ

_____№_____

ПРОЕКТ

Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, статей 10, 11, 28, 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 20, 22, 23, 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Закону України «Про публічні закупівлі», статей 8, 11, 12 Закону України «Про міський електричний транспорт», Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541, постанови Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, постанови Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 812, постанови Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 196, постанови Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, наказу Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України», з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві згідно з додатком 1 до цього рішення.

2. Затвердити Типовий договір про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 2 до цього рішення.

3. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві згідно з додатком 3 до цього рішення.

4. Затвердити Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві згідно з додатком 4 до цього рішення.

5. Доручити виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації):

5.1. Затвердити Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Києві та Правила користування міським електричним транспортом у м. Києві відповідно до положень цього рішення.

5.2. Здійснити формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році.

5.3. Здійснити організаційно-правові заходи щодо реалізації цього рішення та вирішити в установленому порядку питання фінансування таких заходів.

5.4. Привести всі свої нормативно-правові акти у відповідність до положень цього рішення.

6. Встановити, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цього рішення, є чинними до закінчення строку їх дії.

7. Це рішення набирає чинності з дня його офіційного оприлюднення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

8. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Київський міський голова В. Кличко

ПОДАННЯ:

Депутати Київської міської ради

Ю. Сиротюк

П. Кузик

О. Гелевей

П. Антоненко

Б. Бенюк

О. Бондарчук

В. Бохняк

М. Буділов

І. Картавий

С. Кутняк

І. Мірошниченко

В. Назаренко

Д. Попов

О. Чернецький

ПОГОДЖЕНО:

Постійна комісія Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами

Голова — О. Окопний

Секретар — А. Задерейко

Постійна комісія Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку

Голова — А. Странніков

Секретар — Г. Ясинський

Постійна комісія Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики

Голова — О. Бродський

Секретар — О. Овраменко

Начальник управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради — В. Слончак

Додаток 1
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ПОРЯДОК
про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві

1. Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (далі – Порядок) визначає організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, встановлюючи прозорі правовідносини між виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією), що здійснює формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, та перевізниками, за якими перевізники здійснюють перевезення, а виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) здійснює збір коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами та здійснює оплату перевізникам за здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві відповідно до умов договорів.

2. Метою ухвалення Порядку є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

3. Правовою основою Порядку є закони України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт», «Про публічні закупівлі», «Про міський електричний транспорт», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», Кодексу України про адміністративні правопорушення, постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», від 05.04.1999 № 541 «Про затвердження Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті територією України», від 03.12.2008 № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування», від 25.10.2017 № 812 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», від 14.03.2018 № 196 «Про встановлення державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування», від 14.03.2018 № 197 «Деякі питання надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах», наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил

користування трамваєм і тролейбусом у містах України» та інші нормативно-правові акти.

4. Дія цього Порядку поширюється на структурні підрозділи виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, пасажирів, які користуються послугами з перевезення на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, а також представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) представників.

5. У цьому Порядку терміни вживаються у значеннях, наведених у законах України «Про автомобільний транспорт», «Про публічні закупівлі», «Про міський електричний транспорт», а також інших нормативно-правових актах.

6. Перевезення пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві здійснюються у наступний спосіб:

6.1. Перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху.

6.2. Перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у експресному режимі руху.

6.3. Перевезення пасажирів на міському трамвайному маршруті загального користування.

6.4. Перевезення пасажирів на міському тролейбусному маршруті загального користування.

6.5. Перевезення пасажирів на лініях міського швидкісного трамваю загального користування.

6.6. Перевезення пасажирів на лініях міського метрополітену загального користування.

6.7. Перевезення пасажирів на лініях міського фунікулеру загального користування.

6.8. Перевезення пасажирів на лініях міської електрички загального користування.

7. Перевезення пасажирів автобусами з електричним двигуном (з живленням від автономного джерела струму), автобусами з гібридною силовою установкою здійснюється на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Києві.

8. Здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається.

9. Цей Порядок не поширюється на автобусні маршрути спеціальних перевезень, автобусні маршрути нерегулярних перевезень, а також на перевезення пасажирів на приміських, міжміських та міжнародних маршрутах, що проходять у межах м. Києва.

10. Єдиним замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради

(Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Замовник здійснює організаційно-правові заходи щодо формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, що складається з міських маршрутів та ліній, визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку. Формування транспортної маршрутної мережі м. Києва Замовник здійснює на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів. До цільових показників транспортної мобільності належать:

1) доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів;

2) фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі (кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу, середньоденна кількість пасажирів на один транспортний засіб);

3) енергоефективність (загальне розрахункове енергоспоживання, загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу);

4) грошова доступність для міста;

5) середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі.

10.1. Перше формування транспортної маршрутної мережі м. Києва здійснюється на підставі цільових показників транспортної мобільності, визначених у Остаточному звіті «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленому на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році.

11. Визначення автомобільного перевізника на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, встановленого пунктами 6.1 та 6.2 Порядку (далі – перевізник на міському автобусному маршруті), відбувається виключно на конкурсних засадах (відповідно до вимог, встановлених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» та Законом України «Про публічні закупівлі»).

11.1. Об'єктом засідання конкурсного комітету з визначення перевізника на міському автобусному маршруті (далі – конкурсний комітет) є маршрут, що є складовою транспортної маршрутної мережі м. Києва, визначеної пунктом 10 Порядку. Організатором засідання конкурсного комітету є Замовник. На конкурс із визначення перевізника на міському автобусному маршруті (далі – конкурс) виносяться маршрути із затвердженими паспортами (відповідно до вимог, встановлених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Паспорт маршруту включає:

11.1.1. Номер маршруту та режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний).

11.1.2. Строк дії договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір про перевезення на автобусному маршруті), що встановлюється відповідно до вимог, закріплених статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» та постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 і становить п'ять років.

11.1.3. Схему маршруту із зазначенням початкового пункту, кінцевого пункту, проміжних пунктів, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольних пунктів), проміжних зупинок, довжини маршруту у прямому та

зворотному напрямках, графіки руху із зазначенням часу відправлень з початкового та кінцевого пунктів, контрольних пунктів та прибуття до початкового та кінцевого пунктів, кількість днів протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті, у які виконуватимуться графіки руху автобусів у будні дні та графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні.

11.1.4. Кількість графіків руху (виїздів на маршрут), кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, відстань, яку має подолати рухомий склад, що працює на маршруті, протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті.

11.1.5. Вимоги до автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті:

– кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті (зазначається для кожного графіка окремо);

– доля низького рівня підлоги автобуса;

– тип силової установки автобуса та екологічні вимоги до неї;

– максимальний вік автобусів на момент укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті;

– пристосованість для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення у кількості, визначеною постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176.

11.2. Автобуси, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах повинні відповідати вимогам, встановленим статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт».

11.3. Відомості та показники, що подаються у паспорті маршруту не можуть мати розбіжностей з відомостями та показниками, зазначеними у Договорі про перевезення на автобусному маршруті.

11.4. Відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, який виконує рейс вказаним графіком відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно.

11.5. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого

пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

11.6. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів фіксуються за допомогою автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) та обліковуються Замовником, або організацією, визначеною Замовником. Повна інформація щодо виконання рейсів зберігається Замовником, або організацією, визначеною Замовником, у електронному вигляді протягом строку дії Договору про перевезення на автобусному маршруті, а також протягом 6 (шести) місяців після закінчення його дії.

11.7. Конкурс проводиться відповідно до вимог, встановлених статтями 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про публічні закупівлі» та постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081.

11.8. Переможцем конкурсу визначається перевізник-претендент, що подав найбільш економічно вигідну пропозицію у розумінні статті 28 Закону України «Про публічні закупівлі». Рішення про результати конкурсу, визначення переможця та протокол засідання конкурсного комітету Замовник опубліковує на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

11.8.1. У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі кількості місць для сидіння та загальної кількості місць для пасажирів, долі низького рівня підлоги автобуса, типу силової установки та відповідності екологічним нормам, пристосованості для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, проводиться повторний конкурс, за результатами якого укладається Договір про перевезення на автобусному маршруті строком на 1 (один) рік (відповідно до вимог, встановлених статтею 44 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

11.8.2. У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі максимального віку автобусів на момент укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті та відповідності вимогам, встановленими статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», а також у разі відсутності перевізників-претендентів, конкурс вважається таким, що не відбувся.

11.9. З переможцем конкурсу укладається Договір про перевезення на автобусному маршруті (для маршрутів, визначених пунктами 6.1 та 6.2 Порядку) відповідно до Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений Договір про перевезення на автобусному маршруті (для маршрутів, визначених пунктами 6.1 та 6.2 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

11.9.1. У випадку письмової відмови перевізника-претендента, який став переможцем конкурсу, від укладення із Замовником Договору про перевезення на автобусному маршруті, такий договір укладається із перевізником-претендентом, який зайняв друге місце. Якщо перевізник-претендент, що став

переможцем конкурсу, письмово відмовився від виконання перевезень, а також відсутній перевізник-претендент, який зайняв друге місце, Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

11.9.2. У випадку розірвання Договору про перевезення на автобусному маршруті, починаючи із наступного дня після припинення перевезення пасажирів перевізником, з яким було розірвано такий договір, у разі згоди Замовника та перевізника-претендента, який зайняв друге місце, між ними може бути укладено новий Договір про перевезення на автобусному маршруті. У випадку, якщо Замовник та перевізник-претендент, який зайняв друге місце, не дійшли згоди, то Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

11.10. Оплату за Договором про перевезення на автобусному маршруті здійснює Замовник у строки та в обсязі, що передбачені цим Договором про перевезення на автобусному маршруті.

11.11. Встановлення терміналів АСДУ, терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах здійснюється Замовником після укладення Договору про перевезення на автобусному маршруті, але не пізніше початку дії цього Договору про перевезення на автобусному маршруті.

12. Підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві (для маршрутів (ліній), визначених пунктами 6.3-6.8 Порядку) є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (відповідно до вимог, встановлених статтею 11 Закону України «Про міський електричний транспорт»).

12.1. Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (для маршрутів, визначених пунктами 6.3 та 6.4 Порядку) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (для маршрутів, визначених пунктами 6.3 та 6.4 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

12.2. Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (для ліній, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю,

метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (для ліній, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

13. Всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником.

14. Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві за видом носія поділяються на квиток, надрукований типографським способом на паперовому носії, у тому числі на папері високої щільності (далі – паперовий квиток) та квиток на електронному носії (далі – електронний квиток). Обидва види квитків мають однакову юридичну силу.

14.1. Продаж паперових квитків здійснюється у стаціонарних пунктах продажу, перелік яких розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички. Продаж паперових квитків у стаціонарних пунктах продажу може здійснюватися як за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків, так і фізичними особами, які наділені повноваженнями на здійснення продажу паперових квитків для оплати проїзду, а у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички – за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків. Продаж паперових квитків для оплати проїзду може здійснюватися у тому числі й у закладах торгівлі будь-якої форми власності за договором, укладеним між Замовником та суб'єктом господарювання. Інформацію про укладення такого договору Замовник має відображати на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). У пунктах продажу паперових квитків для оплати проїзду (стаціонарних, у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) має бути передбачена можливість купівлі паперових квитків як за готівкові кошти, так і за допомогою банківського терміналу.

14.2. Продаж електронних квитків здійснюється за допомогою програми-додатку АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою. Програма-додаток АСООП розповсюджується безоплатно. Реєстрація електронного квитка здійснюється у вказаній програмі-додатку АСООП. Необхідною умовою реєстрації електронного квитка пасажиром є наявність на мобільному пристрої пасажира підключення до мережі Інтернет.

15. Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах загального користування у м. Києві (визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) поділяються на квитки зі строком дії та експрес-квитки, а на міських лініях загального користування у м. Києві (визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) діють лише квитки зі строком дії.

15.1. Квитки зі строком дії поділяються на:

1) квитки, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин;

2) квитки, що діють протягом 24 (двадцяти чотирьох) годин (1 (однієї) доби);

3) квитки, що діють протягом 3 (трьох) діб;

4) квитки, що діють протягом 7 (семи) діб;

5) квитки, що діють протягом 30 (тридцяти) діб;

6) квитки, що діють протягом 90 (дев'яносто) діб;

7) квитки, що діють протягом 365 (трьохсот шістдесяти п'яти) діб.

Квитки зі строком дії є дійсними протягом строку, що зазначений у пункті 16.6 Порядку, а також вони є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку), у вагонах швидкісного трамваю, поїздах метрополітену, вагонах фунікулера, поїздах міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку), що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним.

15.2. Експрес-квитки діють протягом 20 (двадцяти) хвилин від настання факту реєстрації (валідації) такого квитка. Експрес-квитки не є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку), що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Пасажир, який здійснює оплату проїзду за допомогою експрес-квитка, повинен залишити салон автобуса, тролейбуса, трамвая (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) до завершення строку дії експрес-квитка.

16. Оплата проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (на маршрутах (лініях), визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку) здійснюється за допомогою АСООП. Замовник або організація, визначена Замовником, здійснює розробку, технічну підтримку та оновлення АСООП. Складовими елементами АСООП є термінали АСООП, програма-додаток АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою, та програмне забезпечення, яке здійснює облік кількості пасажирів і статистичної інформації.

16.1. Проїзд є оплаченим після настання факту реєстрації електронного квитка для оплати проїзду у програмі-додатку АСООП або валідації паперового квитка для оплати проїзду у терміналі АСООП.

16.2. Термінали АСООП розміщуються у салонах автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку). Пасажир, який здійснює поїздку на вищезазначених маршрутах, зобов'язаний здійснити оплату проїзду до настання моменту проїзду однієї зупинки.

16.3. Термінали АСООП розміщуються на входах на станції швидкісного трамвая, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку). Пасажир, який здійснює поїздку на вищевказаних лініях, зобов'язаний здійснити оплату проїзду перед входом на станцію.

16.4. У салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) термінал АСООП з розрахунку на кожні 30 (тридцять) пасажирів (відповідно до загальної кількості місць для пасажирів транспортного засобу, що зазначена його виробником). Також у салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на кожні 120 (сто двадцять) пасажирів (відповідно до загальної кількості місць для пасажирів транспортного засобу, що зазначена його виробником).

16.5. На станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 3 (три) термінали АСООП для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 5 (п'ять) терміналів АСООП для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 8 (восьми) терміналів АСООП – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку). Також на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку) має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 2 (два) автоматичні пристрої з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 3 (трьох) автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку).

16.6. Під час реєстрації (валідації) квитка для оплати проїзду на ньому відображається дата та час реєстрації (валідації), дата та час завершення дії квитка, маршрут та бортовий (парковий) номер автобуса, тролейбуса чи трамвая (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) або назва станції (на лініях, визначених пунктами 6.5-6.8 Порядку). Часовий проміжок між датою та часом реєстрації (валідації) і датою та часом завершення дії квитка для оплати проїзду є строком, впродовж якого квиток для оплати проїзду є дійсним. Під час дії квитка для оплати проїзду пасажир має право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях), визначених пунктами 6.1-6.8 Порядку.

16.7. Якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Діти до 6 (шести) років (без зайняття окремого місця для сидіння) мають право безоплатного проїзду без необхідності отримання квитка для оплати проїзду.

16.8. Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, відповідно до пункту 15.1 Порядку, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та «Картку киянина». У разі відсутності «Картки киянина», пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.9. Студенти денної форми навчання вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учні професійно-технічних навчальних закладів, незалежно від форм власності, щодо яких законодавством України передбачено право придбання проїзних документів (квитків) за половину їх вартості у міському транспорті, мають право придбати квитки для оплати проїзду (квиток зі строком дії чи експрес-квиток) за половину їх вартості. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для оплати проїзду зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний студентський (учнівський) квиток. У разі відсутності дійсного студентського (учнівського) квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.9.1. Продаж паперових квитків для студентів здійснюється у вищевказаних пунктах продажу. Перед валідацією паперових квитків для студентів зі строком дії 3 (три) доби, 7 (сім) діб, 10 (десять) діб, 30 (тридцять) діб, 90 (дев'яносто) діб, 365 (триста шістдесят п'ять) діб пасажир має власноруч зазначити серію та номер студентського (учнівського) квитка у довільний спосіб (типографський, ручний) у місці, що передбачене для цього на тлі квитка.

16.9.2. Для придбання електронного квитка для студентів необхідно зазначити серію та номер студентського квитка у програмі-додатку АСООП, після чого програма-додаток здійснює верифікацію самостійно.

16.10. Учні (вихованці) загальноосвітніх навчальних закладів денної форми навчання, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, відповідно до пункту 15.1 Порядку, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним,

та дійсний учнівський квиток. У разі відсутності дійсного учнівського квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

16.11. Речі пасажира, що мають габаритні розміри понад 60x40x25 сантиметрів (перевищують усі три габаритні розміри одночасно) або сума трьох габаритних розмірів речей перевищує 150 (сто п'ятдесят) сантиметрів, або такі, що мають вагу понад 30 (тридцять) кілограмів, вважаються багажем, перевезення якого підлягає оплаті. Оплата перевезення багажу здійснюється шляхом придбання та реєстрації (валідації) додаткового квитка для оплати проїзду на кожну одиницю багажу.

16.12. Контроль за оплатою проїзду здійснюється всередині автобусів, тролейбусів, трамваїв (на маршрутах, визначених пунктами 6.1-6.4 Порядку) у порядку, визначеному законодавством України. Проїзд пасажира, який не має квитка для оплати проїзду, що є дійсним, чи документів, передбачених пунктами 16.7-16.10 Порядку, є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП.

16.13. Перевезення речей, що вважаються багажем (відповідно до пункту 16.11 Порядку), та щодо яких у пасажира відсутній квиток для оплати проїзду, що є дійсним, також є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП. У випадку відмови пасажира визнати багаж своєю власністю, особа (особи), що здійснює (здійснюють) контроль за оплатою проїзду мають право звернутись до правоохоронних органів щодо вилучення цього багажу для встановлення його власника.

17. Вартість квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві обчислюється за формулою: $\Sigma = (K1 \times K2 \times K3 \times K4)$ гривень, де:

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 12 (К1 = 12) та може бути змінене на підставі рішення Київської міської ради після проведення громадського обговорення;

К2 – коефіцієнт носія, значення якого дорівнює одиниці ($K2_1 = 1$) – для паперових квитків та дорівнює 0,9 ($K2_2 = 0{,}9$) – для електронних квитків;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів, значення якого дорівнює одиниці ($K3_1 = 1$) – для квитків для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, та дорівнює 0,5 ($K3_2 = 0{,}5$) – для квитків для оплати проїзду для студентів;

К4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 5/12 ($K4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($K4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($K4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($K4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($K4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($K4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($K4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($K4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Строк дії	Вартість електронного квитка (грн)		Вартість паперового квитка (грн)	
	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання
Експрес-квиток (20 хвилин)	4,5	2,25	5	2,5
75 хвилин	10,8	5,4	12	6
24 години (1 доба)	27	13,5	30	15
3 доби	63	31,5	70	35
7 діб	126	63	140	70
30 діб	472,5	236,25	525	262,5
90 діб	1260	630	1400	700
365 діб	4500	2250	5000	2500

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 2
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та _____найменування юридичної особи_____ в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____, (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання автомобільного транспорту, на підставі Протоколу засідання конкурсного комітету з визначення претендента на здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – конкурсний комітет) від «___» _____ 20__ р. № _____, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір) є здійснення перевезення пасажирів Перевізником на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві (далі – маршрут) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на маршруті з наступними вихідними даними (паспортом маршруту):

1.	Номер маршруту	
2.	Режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний)	
3.	Строк дії Договору	
4.	Схема маршруту	
5.	Початковий пункт	

6.	Кінцевий пункт	
7.	Проміжні пункти, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольні пункти)	
8.	Проміжні зупинки	
9.	Довжина маршруту у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
10.	Місце для здійснення міжрейсового відстою автобусів	
11.	Місце розташування санітарно-побутових приміщень та обладнання для водіїв	
12.	Графіки руху автобусів у будні дні	
13.	Графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні	
14.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 12	
15.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 13	
16.	Кількість графіків (виїздів на маршрут) протягом строку дії Договору (одиниць)	
17.	Кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (враховується час, коли автобус перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховуються обідні перерви та час, необхідний для виїзду на маршрут та заїзду з маршруту, округлення неповних годин	

	здійснюється у бік більшої величини)	
18.	Загальна відстань, яку долають автобуси, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (кілометрів)	
19.	Кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, не менше; пристосованість автобусів для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (зазначається для кожного графіка окремо) (одиниць)	
20.	Доля низького рівня підлоги автобуса, не менше (відсотків) (зазначається для кожного графіка окремо)	
21.	Тип силової установки автобуса та відповідність екологічним нормам, не нижче рівня	
22.	Максимальний вік автобусів на момент укладення Договору (років)	
23.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення Договору є рішення конкурсного комітету відповідно до Протоколу засідання конкурсного комітету від «___» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на маршруті, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на маршруті в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення прав та обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором третім особам.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести маршрут до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення у автобусах, що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху на початкових, проміжних та кінцевих зупинках маршруту.

2.1.5. Затвердити паспорт маршруту (розклад руху, схему маршруту, характеристику маршруту, графік режиму праці та відпочинку водіїв тощо), що відповідає вимогам законодавства України. Відомості і показники, які подаються у паспорті маршруту не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, що наведені у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, які зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, що зазначені у паспорті маршруту і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.6. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах, що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.7. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, що передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.8. Забезпечити наявність санітарно-побутових приміщень та обладнання на одній з кінцевих зупинок маршруту та доступ до них водіїв.

2.1.9. Забезпечити організацію міжрейсових відстоїв автобусів у місцях, передбачених графіком руху.

2.1.10. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були здійснені протягом календарного дня на маршруті, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.11. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ.

2.1.12. Вживати адміністративних заходів щодо залучення Національної поліції України для попередження порушень пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України.

2.1.13. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені у автобусах, які здійснюють перевезення на маршруті, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.14. Здійснювати організацію руху за тимчасовою схемою у випадках ліквідації наслідків аварій, капітального ремонту дорожнього покриття, проведення масових заходів, наслідків стихійних явищ та інших обставин, що унеможливлюють рух за маршрутом.

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті.

2.2.3. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.4. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, передбачених пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.5. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на маршруті у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.6. Здійснити оголошення конкурсу з визначення претендента на здійснення перевезення пасажирів на маршруті до закінчення строку дії Договору, однак не пізніше, ніж за 75 (сімдесят п'ять) календарних днів до закінчення строку дії Договору, або здійснити поновлення Договору у порядку, встановленому пунктом 4.13 Договору.

2.2.7. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони автобуса, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті (в разі наявності).

2.2.8. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в автобусах, які здійснюють перевезення на маршруті, до бортової мережі живлення та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на маршруті, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечувати підключення до бортової мережі живлення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в автобусах та здійснювати контроль

за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, встановленого на автобусі, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.4. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.5. Здійснювати міжрейсовий відстій автобусів на маршруті виключно у місцях, передбачених паспортом маршруту.

2.3.6. Здійснювати зберігання транспортних засобів у позаробочий час виключно у місцях, що перебувають у власності чи користуванні Перевізника.

2.3.7. Використовувати на маршруті виключно автобуси, які відповідають вимогам, що встановлені пунктом 1.2 цього Договору. Зміна вимог до автобусів допускається виключно шляхом укладання додаткової угоди до цього Договору.

2.3.8. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву зупинки (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту маршруту) та про поточну та наступну зупинки (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про зупинки здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія та у салоні автобуса забороняється.

2.3.9. Забезпечувати належний санітарний стан автобусів та форму одягу водіїв.

2.3.10. Здійснювати вчасне виконання відправлень автобусів з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів. Відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, який виконує рейс вказаним графіком, відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до

початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.11. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті технічно справними автобусами, що обладнані, екіпіровані та укомплектовані відповідно до вимог, встановлених законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, ДНАОП 0.00 - 1.28-97, екологічними нормами та державними стандартами на автомобільному транспорті.

2.3.12. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану автобусів перед виїздом на маршрут, проведення технічного обслуговування автобусів на власних або орендованих виробничо-технічних базах, які відповідають вимогам ДНАОП 0.00-1.28-97, а також щоденних медичних оглядів водіїв перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування автобусів та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.13. На вимогу Замовника надавати документи, що підтверджують право користування власною або орендованою виробничо-технічною базою на законних підставах.

2.3.14. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.15. Не допускати до роботи на маршруті автобуси, що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на маршруті водіїв, які не пройшли медичного огляду.

2.3.16. Забезпечувати наявність на автобусах, що використовуються на маршруті, протоколів перевірки технічного стану про проходження обов'язкового технічного контролю (далі – ОТК) та їх відповідність до встановлених термінів проведення ОТК.

2.3.17. Використовувати на маршруті виключно автобуси, щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці автобуси.

2.3.18. Забезпечувати страхування автобусів та персоналу, який залучений для роботи на маршруті, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій, мають бути в наявності у водія автобуса, який здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.19. Залучати до роботи на маршруті виключно водіїв, які мають посвідчення на право керування транспортним засобом категорії «Д» та стаж керування транспортним засобом відповідної категорії щонайменше три роки.

2.3.20. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.21. Забезпечувати наявність персоналу автомобільного транспорту, який здійснює ремонт вузлів та агрегатів транспортних засобів, професійна

кваліфікація якого відповідає вимогам законодавства України. Забезпечити роботу та оплату праці персоналу згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.22. Виконувати вимоги, встановлені Законом України «Про автомобільний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176.

2.3.23. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника в салоні автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.24. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у автобусах, що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер маршруту та назва пункту прямування автобуса (початковий чи кінцевий пункт маршруту відповідно до напрямку руху автобуса). Додатково допускається зазначати пункт відправлення автобуса та одну чи кілька проміжних зупинок у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування автобуса. Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині автобуса паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині автобуса паралельно площині заднього скла;

– один (для автобусів довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для автобусів довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони автобуса паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер маршруту та пункт прямування автобуса, що зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення автобуса з початкового (кінцевого) пункту, усіх контрольних пунктів та прибуття до кінцевого (початкового) пункту), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, які призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером маршруту і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний.

2.3.25. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону автобуса, що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.26. Інформувати Замовника про зміну юридичної адреси та надати витяг з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань не пізніше, ніж через 14 (чотирнадцять) календарних днів з моменту здійснення державної реєстрації.

2.3.27. Інформувати Замовника про зміну адреси зберігання та технічного обслуговування автобусів та надати копію договору (договорів), що підтверджують право власності чи користування Перевізником земельною

ділянкою і/або приміщенням не пізніше, ніж через 7 (сім) календарних днів з моменту зміни такої адреси.

2.3.28. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.29. Інформувати Замовника про допущені відправлення автобусів з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.30. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, виконувати умови Договору.

2.3.31. Забезпечити відповідність виробничо-технічної бази вимогам ДНАОП 0.00-1.28-97.

2.3.32. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх зупинках, перелік яких затверджений Договором. Аварійна висадка пасажирів поза межами зазначених зупинок допускається у разі потрапляння автобуса у дорожньо-транспортну пригоду, виходу з ладу автобуса чи настання обставин непереборної сили, внаслідок яких продовження рейсу є неможливим.

2.3.33. Не перешкоджати контролю оплати проїзду пасажирами, що здійснюється особами, які на це уповноважені (за умови пред'явлення посвідчення встановленого зразка) та вживати заходів для зупинки автобуса у місці, де це не заборонено Правилами дорожнього руху на вимогу осіб, які здійснюють контроль оплати проїзду пасажирами.

2.3.34. Завершити здійснення перевезення пасажирів на маршруті після закінчення строку дії Договору.

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у строки та у розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Вимагати від Замовника компенсації додаткових витрат у випадку, якщо вони виникли у зв'язку з організацією руху за тимчасовою схемою.

2.4.4. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему маршруту, графік його роботи, зміни типу, класу та кількості графіків руху на маршруті.

2.4.5. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони автобуса у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони автобуса із зазначенням наступних реквізитів: державного реєстраційного номера транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, у який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції автобуса (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.6. Вимагати від Замовника вживання адміністративних заходів, спрямованих на упередження порушень іншими учасниками руху пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху.

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.10 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

2.4.9. Подати Замовнику заяву про продовження строку дії Договору за формою, встановленою постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, не пізніше ніж за 90 (дев'яносто) календарних днів до закінчення строку дії Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.3 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.34 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень

вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.12, 2.3.14-2.3.16, 2.3.20-2.3.34 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.13, 2.3.17, 2.3.18, 2.3.19 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення 5 (п'ятьох) порушень за 180 (сто вісімдесят) календарних днів вимог, встановлених пунктами 2.3.2, 2.3.5, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.11, 2.3.12, 2.3.15, 2.3.16, 2.3.23, 2.3.24, 2.3.25, 2.3.32 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.9. У випадку, якщо кількість відправлень автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були виконані вчасно (у розумінні пункту 2.3.10 Договору), становить менше, ніж 97 % включно протягом календарного місяця, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку, шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору (у випадку зміни юридичної адреси та належного виконання пункту 2.3.26 цього Договору – за адресою, зазначеною у витягу з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань), та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ТА ПОНОВЛЕННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у

спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, банкрутства Перевізника, його ліквідації як суб'єкта підприємницької діяльності, анулювання відповідної ліцензії з дати отримання Замовником документів, що підтверджують настання відповідних юридичних фактів, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пунктах 3.7-3.9 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту (у разі розірвання Договору з підстав, визначених у пункті 3.8 цього Договору – копії п'ятьох Актів, складених протягом 180 (ста вісімдесяти) календарних днів), у якому (яких) зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право вимагати дострокового розірвання Договору. Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору не пізніше, ніж за 60 (шістдесят) календарних днів до передбачуваної дати припинення дії Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів.

4.10. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив

щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3 Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, у який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на маршруті.

4.11. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку, передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.12. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.13. Строк дії Договору може бути продовжено один раз на п'ять років за рішенням Замовника при наявності заяви Перевізника, яку він подає у порядку, визначеному пунктом 2.4.9 Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, які виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи, пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника

відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА МАРШРУТІ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на маршруті Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень на місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення у тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1. Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом цього Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київської міської державної
адміністрації)

04070, м. Київ, Набережне шосе, 2

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

ПЕРЕВІЗНИК:

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 3
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та комунальне підприємство «Київпастранс» в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____ (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання міського електричного транспорту, на підставі замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (далі – Договір) є організація надання транспортних послуг з перевезення пасажирів Перевізником на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві (далі – маршрут) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на маршруті з наступними вихідними даними:

1.	Номер маршруту	
2.	Режим руху (звичайний, нічний)	
3.	Строк дії Договору	
4.	Схема маршруту	
5.	Початковий пункт	
6.	Кінцевий пункт	

7.	Проміжні пункти, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольні пункти)	
8.	Проміжні зупинки	
9.	Довжина маршруту у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
10.	Місце для здійснення міжрейсового відстою трамваїв (тролейбусів)	
11.	Місце розташування санітарно-побутових приміщень та обладнання для водіїв	
12.	Графіки руху трамваїв (тролейбусів) у будні дні	
13.	Графіки руху трамваїв (тролейбусів) у вихідні та святкові дні	
14.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 12	
15.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 13	
16.	Кількість графіків (виїздів на маршрут) протягом строку дії Договору (одиниць)	
17.	Кількість годин, протягом яких трамваї (тролейбуси) здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (враховується час, коли трамвай (тролейбус) перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховуються обідні перерви та час, необхідний для виїзду на маршрут та заїзду з маршруту, округлення неповних годин	

	здійснюється у бік більшої величини)	
18.	Загальна відстань, яку долають трамваї (тролейбуси), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті протягом строку дії Договору (кілометрів)	
19.	Кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, не менше; пристосованість трамваїв (тролейбусів) для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (зазначається для кожного графіка окремо) (одиниць)	
20.	Доля низького рівня підлоги трамвая (тролейбуса) відносно проїзної частини вулиці, не менше (відсотків) (зазначається для кожного графіка окремо)	
21.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення цього Договору є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (трамваєм, тролейбусом) від «__» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на маршруті, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на маршруті в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 цього Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення третім особам обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести маршрут до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення у трамваях (тролейбусах), що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на маршруті, графіки руху на початкових, проміжних та кінцевих зупинках маршруту.

2.1.5. Затвердити розклад руху маршруту, схему маршруту, характеристику маршруту, графік режиму праці та відпочинку водіїв, які відповідають вимогам законодавства України. Відомості і показники, що затверджуються Замовником не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, які наведені у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, що зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, які затверджені Замовником і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.6. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у трамваях (тролейбусах), що здійснюватимуть перевезення пасажирів на маршруті.

2.1.7. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.8. Забезпечити наявність санітарно-побутових приміщень та обладнання на одній з кінцевих зупинок маршруту та доступ до них водіїв.

2.1.9. Забезпечити організацію міжрейсових відстоїв трамваїв (тролейбусів) у місцях, передбачених графіком руху.

2.1.10. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, що були здійснені протягом календарного дня на маршруті, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.11. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ.

2.1.12. Вживати адміністративних заходів щодо залучення Національної поліції України для попередження порушень пунктів 10.4, 11.8, 11.9, 15.9, 16.7, 16.12, 17.3, 18.8 Правил дорожнього руху України (пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України).

2.1.13. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення на маршруті, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.14. Здійснювати організацію перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою у випадках ліквідації наслідків аварій, капітального ремонту трамвайних колій і/або трамвайних переїздів (дорожнього покриття), контактної мережі, проведення масових заходів, наслідків стихійних явищ та інших обставин, які унеможливлюють рух за маршрутом. Організація здійснення перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою відбувається за допомогою автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника у спосіб, в який вони здійснюватимуть рух на маршруті у прямому та зворотному напрямках у спосіб, що максимально наближений до такого, що затверджений графіком руху відповідно до Договору у розрізі відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів маршруту. У разі неможливості організації перевезення пасажирів на маршруті за тимчасовою схемою із застосуванням автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника, здійснення перевезення пасажирів на маршруті відбувається за скороченою схемою (у спосіб, який є можливим з урахуванням трамвайної (тролейбусної) інфраструктури, що може бути використана для здійснення руху на маршруті у цей час) або у спосіб, що поєднує часткове використання автобусів, що знаходяться у власності чи користуванні Перевізника та здійснення перевезення пасажирів на маршруті за скороченою схемою.

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів трамваїв (тролейбусів), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті.

2.2.3. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.4. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, що передбачені пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.5. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на маршруті у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.6. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті (в разі наявності).

2.2.7. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових

квитків для оплати проїзду, що розміщені в трамваях (тролейбусах), які здійснюють перевезення на маршруті, до бортової мережі живлення та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на маршруті, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечувати підключення до бортової мережі живлення терміналів АСДУ, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені в трамваях (тролейбусах) та здійснювати контроль за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, розміщеного в трамваї (тролейбусі), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.4. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.5. Здійснювати міжрейсовий відстій трамваїв (тролейбусів) на маршруті виключно у місцях, визначених пунктом 1.2 цього Договору.

2.3.6. Використовувати на маршруті виключно трамваї (тролейбуси), які відповідають вимогам, що встановлені пунктом 1.2 цього Договору. Зміна вимог до трамваїв (тролейбусів) допускається виключно шляхом укладання додаткової угоди до цього Договору.

2.3.7. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву зупинки (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту маршруту) та про поточну та наступну зупинки (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про зупинки здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія та у салоні трамвая (тролейбуса) забороняється.

2.3.8. Забезпечувати належний санітарний стан трамваїв (тролейбусів) та форму одягу водіїв.

2.3.9. Здійснювати вчасне виконання відправлень трамваїв (тролейбусів) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів. Відправлення трамвая (тролейбуса) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо трамвай (тролейбус), який виконує рейс вказаним графіком, відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів,

прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо трамвай (тролейбус), що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.10. Здійснювати перевезення пасажирів на маршруті технічно справними трамваями (тролейбусами).

2.3.11. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану трамваїв (тролейбусів) перед виїздом на маршрут, а також щоденних медичних оглядів водіїв перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування трамваїв (тролейбусів) та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.12. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.13. Не допускати до роботи на маршруті трамваї (тролейбуси), що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на маршруті водіїв, які не пройшли медичного огляду.

2.3.14. Використовувати на маршруті виключно трамваї (тролейбуси), щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці трамваї (тролейбуси).

2.3.15. Забезпечувати страхування трамваїв (тролейбусів) та персоналу, що залучений для роботи на маршруті, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій Перевізником, мають бути в наявності у водія трамвая (тролейбуса), який здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.16. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.17. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника в салоні трамваїв (тролейбусів), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.18. Залучати до роботи на маршруті виключно водіїв, які мають посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

2.3.19. Виконувати вимоги, встановлені Законом України «Про міський електричний транспорт», Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України».

2.3.20. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у трамваях (тролейбусах), що здійснюють перевезення пасажирів на маршруті. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер маршруту та назва пункту прямування трамвая (тролейбуса) (початковий чи кінцевий пункт маршруту відповідно до напрямку руху трамвая (тролейбуса)). Додатково допускається зазначати пункт відправлення трамвая (тролейбуса) та одну чи кілька проміжних зупинок у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування трамвая (тролейбуса). Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині трамвая (тролейбуса) паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині трамвая (тролейбуса) паралельно площині заднього скла;

– один (для трамваїв (тролейбусів) довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для трамваїв (тролейбусів) довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони трамвая (тролейбуса) паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер маршруту та пункт прямування трамвая (тролейбуса), зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення трамвая (тролейбуса) з початкового (кінцевого) пункту, усіх контрольних пунктів та прибуття до кінцевого (початкового) пункту), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, які призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером маршруту і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний.

2.3.21. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону трамвая (тролейбуса), що здійснює перевезення пасажирів на маршруті.

2.3.22. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.23. Інформувати Замовника про допущені відправлення трамваїв (тролейбусів) з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.24. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, виконувати умови Договору.

2.3.25. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх зупинках, перелік яких затверджений Договором. Аварійна висадка пасажирів поза межами зазначених зупинок допускається у разі потрапляння трамвая (тролейбуса) у дорожньо-транспортну пригоду, виходу з ладу трамвая (тролейбуса) чи настання обставин непереборної сили, внаслідок яких продовження рейсу є неможливим.

2.3.26. Не перешкоджати контролю оплати проїзду пасажирами, що здійснюється особами, які на це уповноважені (за умови пред'явлення посвідчення встановленого зразка) та вживати заходів для зупинки трамвая (тролейбуса) у місці, де це не заборонено Правилами дорожнього руху на вимогу осіб, що здійснюють контроль оплати проїзду пасажирами.

2.3.27. Завершити здійснення перевезення пасажирів на маршруті після закінчення строку дії Договору.

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у строки та в розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Вимагати від Замовника компенсації додаткових витрат у випадку, якщо вони виникли у зв'язку з організацією руху за тимчасовою схемою.

2.4.4. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему маршруту, графік його роботи, зміни типу, класу та кількості графіків руху на маршруті.

2.4.5. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса) у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони трамвая (тролейбуса) із зазначенням наступних реквізитів: бортового (інвентарного) номера транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, у який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції трамвая (тролейбуса) (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.6. Вимагати від Замовника вживання адміністративних заходів, спрямованих на упередження порушень іншими учасниками руху пунктів 10.4, 11.8, 11.9, 15.9, 16.7, 16.12, 17.3, 18.8 Правил дорожнього руху України (пунктів 17.1 та 17.4 Правил дорожнього руху України).

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.9 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та

уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.3 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.27 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.13, 2.3.16, 2.3.17, 2.3.19-2.3.27 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.14, 2.3.15, 2.3.18 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.3, 2.3.6-2.3.8, 2.3.10-2.3.13, 2.3.20, 2.3.21, 2.3.25 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5. цього Договору, рейси, що виконувались трамваями (тролейбусами), щодо яких було виявлено порушення вимог, встановлених вищевказаними пунктами Договору, вважаються такими, що не були здійснені.

3.9. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5

цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, які не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на маршруті за вказаний місяць.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору, та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку, у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, ліквідації Перевізника з дати отримання Замовником документів, які підтверджують настання відповідного юридичного факту, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пункті 3.7 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту, у якому зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3 Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, в який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на маршруті.

4.10. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.11. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, що виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи,

пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА МАРШРУТІ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на маршруті у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на маршруті Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень за місяць. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на маршруті за вказаний місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх

зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення в тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1.Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом даного Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)

04070, м. Київ, Набережне шосе, 2

ПЕРЕВІЗНИК:

Комунальне підприємство «Київпастранс»

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

Київський міський голова В. Кличко

Додаток 4
до рішення Київської міської ради
_____ №_____

ДОГОВІР
про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві

м. Київ «__» _____ 20__ р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), в особі директора _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник) з однієї сторони та _____найменування юридичної особи_____ в особі _____прізвище, ім'я та по-батькові_____, який діє на підставі Статуту, затвердженого _____ (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом – Сторони, які діють відповідно до законодавства України у сфері регулювання міського електричного транспорту, на підставі замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, уклали цей договір про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Предметом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (далі – Договір) є організація надання транспортних послуг з перевезення пасажирів Перевізником на лінії міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві (далі – лінія) шляхом надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу, а також інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням (далі – перевезення пасажирів).

1.2. Замовник укладає з Перевізником Договір. За цим Договором Перевізник здійснює перевезення пасажирів на лінії з наступними вихідними даними:

1.	Найменування лінії та вид транспорту	
2.	Строк дії Договору	
3.	Схема лінії	
4.	Початковий пункт	

5.	Кінцевий пункт	
6.	Станції	
7.	Довжина лінії у прямому та зворотному напрямках (кілометрів)	
8.	Графіки руху швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) у будні дні	
9.	Графіки руху швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) у вихідні та святкові дні	
10.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 8	
11.	Кількість днів протягом строку дії Договору, у які виконуватимуться графіки, що зазначені у пункті 9	
12.	Кількість графіків (виїздів на лінію) протягом строку дії Договору (одиниць)	
13.	Кількість годин, протягом яких вагони швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, поїздів міської електрички) здійснюють перевезення пасажирів на лінії протягом строку дії Договору (враховується час, коли транспорт перебуває у русі та час міжрейсових відстоїв, не враховується час, необхідний для виїзду на лінію та заїзду з лінії, якщо в цьому існує потреба, округлення неповних годин здійснюється у бік більшої величини)	

14.	Загальна відстань, яку долають вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулеру, поїзди міської електрички), що здійснюють перевезення пасажирів на лінії протягом строку дії Договору (кілометрів)	
15.	Загальний розмір оплати Перевізнику за Договором (гривень)	

1.3. Підставою для укладення цього Договору є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом (швидкісним трамваєм, метрополітеном, фунікулером, міською електричкою) від «__» _____ 20__ р. № _____.

1.4. Перевізник зобов'язується здійснювати перевезення пасажирів на лінії, неухильно дотримуючись вимог Договору.

1.5. Замовник зобов'язується сплачувати за фактично виконані Перевізником перевезення пасажирів на лінії в обсязі та у строки, що визначені у розділі 6 цього Договору.

1.6. Забороняється здійснювати передоручення третім особам обов'язків, покладених на Перевізника за цим Договором.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Замовника:

2.1.1. Внести лінію до переліку міських маршрутів та ліній, з яких складається транспортна маршрутна мережа м. Києва.

2.1.2. Забезпечити надання схем транспортної маршрутної мережі м. Києва (або витягів з неї) у кількості, необхідній для розміщення на станціях, що є складовими лінії (далі – станції) та у вагонах швидкісного трамваю (поїздах метрополітену, вагонах фунікулеру, поїздах міської електрички).

2.1.3. Забезпечити інформування пасажирів про здійснення перевезення пасажирів на лінії, графіки руху та про Перевізника (із зазначенням контактної інформації) на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2.1.4. Затвердити графіки руху на лінії, схему лінії, характеристику лінії, графік режиму праці та відпочинку персоналу, які відповідають вимогам законодавства України. Відомості і показники, що затверджуються Замовником не можуть мати розбіжностей з відомостями і показниками, наведеними у пункті 1.2 цього Договору. У разі наявності розбіжностей, вищу юридичну силу мають відомості і показники, зазначені у цьому Договорі, а відомості і показники, що затверджені Замовником і містять розбіжності з цим Договором вважаються технічною помилкою.

2.1.5. Здійснювати оплату Перевізнику в розмірі та у строки, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.1.6. Надсилати інформацію про вчасність виконання відправлень зі станцій, що були здійснені протягом календарного дня на лінії, у електронному вигляді на електронну адресу, зазначену Перевізником не пізніше, ніж через 12 годин після завершення вищевказаного календарного дня та на вимогу Перевізника надсилати цю інформацію у письмовому вигляді у порядку, визначеному пунктом 3.10 цього Договору.

2.1.7. Здійснити встановлення терміналів автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички), терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду на станціях.

2.1.8. Здійснювати оперативний ремонт чи заміну терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички), терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, що розміщені на станціях, у разі виходу зазначених терміналів та пристроїв з ладу.

2.1.9. Здійснювати оперативне регулювання руху у випадку тимчасового виходу з ладу АСДУ (для ліній швидкісного трамваю, міської електрички). (Для ліній метрополітену, фунікулеру пункт 2.1.9 Договору – виключити).

2.2. Права Замовника:

2.2.1. Вимагати від Перевізника належного виконання зобов'язань за цим Договором.

2.2.2. Здійснювати організацію перевірок дотримання Перевізником вимог, встановлених цим Договором, залучати представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених Замовником представників.

2.2.3. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадках, що передбачені пунктами 4.6 та 4.7 цього Договору.

2.2.4. У разі дострокового розірвання Договору та в інших випадках, передбачених законодавством України, здійснювати визначення перевізника на лінії у порядку, передбаченому законодавством України.

2.2.5. Вимагати від Перевізника надання копії договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії (в разі наявності).

2.2.6. Вимагати від Перевізника забезпечення підключення терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички) до бортової мережі живлення, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, які розміщені на станціях, до електричної мережі, та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв.

2.2.7. Здійснювати за допомогою АСДУ перевірку вчасності виконання відправлень зі станцій (для ліній швидкісного трамваю, міської електрички). (Для ліній метрополітену та фунікулера пункт 2.2.7 Договору – виключити).

2.3. Обов'язки Перевізника:

2.3.1. Розпочати здійснення перевезення пасажирів на лінії, починаючи з першого дня дії строку Договору.

2.3.2. Здійснювати перевезення пасажирів на лінії відповідно до вимог законодавства України та умов цього Договору.

2.3.3. Забезпечити інформування пасажирів на станціях про здійснення перевезення пасажирів на лінії та графіки руху.

2.3.4. Забезпечувати підключення терміналів АСДУ у вагонах швидкісного трамваю (поїздах міської електрички) до бортової мережі живлення, терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, які розміщені на станціях, до електричної мережі, та здійснення контролю за працездатністю вищевказаних терміналів та пристроїв. Невідкладно інформувати Замовника про вихід з ладу терміналу АСДУ, розміщеного у вагоні швидкісного трамваю (поїзда міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії.

2.3.5. Перевіряти інформацію про вихід з ладу терміналів АСООП та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду, яка надходить від пасажирів та у разі підтвердження такого факту інформувати про це Замовника.

2.3.6. Забезпечувати належний санітарний стан станцій та вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та форму одягу персоналу.

2.3.7. Здійснювати вчасне виконання відправлень вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) зі станцій. Відправлення зі станцій вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо вагон швидкісного трамваю (поїзд метрополітену, вагон фунікулера, поїзд міської електрички), який виконує рейс вказаним графіком, відправився зі станції не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення зі станцій, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно. Відправлення зі станцій, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, які спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо вагон швидкісного трамваю (поїзд метрополітену, вагон фунікулера, поїзд міської електрички), який виконує рейс, не здійснив відправлення зі станції, яке передбачене графіком руху, рейс та усі відправлення, які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

2.3.8. Здійснювати перевезення пасажирів на лінії технічно справними вагонами швидкісного трамваю (поїздами метрополітену, вагонами фунікулера, поїздами міської електрички).

2.3.9. Здійснювати щоденне проведення оглядів технічного стану вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) перед початком роботи на лінії, а також щоденних медичних

оглядів водіїв (машиністів) перед початком роботи відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України від 31.01.2013 № 65/80. Інформацію про проведення оглядів, технічного обслуговування стану вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та медичних оглядів водіїв зберігати протягом строку дії Договору, а також протягом 6 (шести) місяців після його закінчення.

2.3.10. Не допускати наявності у пасажирських салонах сторонніх предметів, запасних частин, інструменту, інвентарю тощо.

2.3.11. Не допускати до роботи на лінії вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички), що не пройшли огляду технічного стану та не допускати до роботи на лінії водіїв (машиністів), які не пройшли медичного огляду.

2.3.12. Використовувати на лінії виключно вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички), щодо яких наявні документи, що підтверджують право власності чи користування та здійснено належне оформлення реєстраційних документів на ці вагони швидкісного трамваю (поїзди метрополітену, вагони фунікулера, поїзди міської електрички).

2.3.13. Забезпечувати страхування вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулера, поїздів міської електрички) та персоналу, який залучений для роботи на лінії, а також пасажирів згідно законодавства України. Документи або їхні копії, що підтверджують вчинення цих дій Перевізником, мають бути в наявності у водія швидкісного трамваю, який здійснює перевезення пасажирів на лінії (у чергового по станції метрополітену, фунікулера, міської електрички).

2.3.14. Виконувати вимоги, встановлені трудовим законодавством України.

2.3.15. Забезпечувати наявність інформації про Перевізника на станціях згідно з вимогами, встановленими законодавством України.

2.3.16. Виконувати вимоги, встановлені Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 та наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України» (для ліній швидкісного трамваю) та Законом України «Про міський електричний транспорт».

2.3.17. Забороняється розміщення рекламних матеріалів всередині салону вагонів швидкісного трамваю (поїздів метрополітену, вагонів фунікулеру, вагонів міської електрички), що здійснює перевезення пасажирів на лінії.

2.3.18. Інформувати Замовника про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили, визначених розділом 5 цього Договору, не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання.

2.3.19. Інформувати Замовника про допущені відправлення зі станцій, здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте виникли внаслідок обставин непереборної сили, у строк не пізніше 7 (семи) календарних днів після їхнього настання.

2.3.20. Зобов'язати осіб, які здійснюють перевезення пасажирів на лінії, виконувати умови Договору.

2.3.21. Здійснювати посадку та висадку пасажирів на усіх станціях, передбачених графіком руху.

2.3.22. Здійснювати контроль (у тому числі із залученням правоохоронних органів) за дотриманням оплати проїзду пасажирами на станціях та інформувати Замовника про спроби входу на станції осіб, які не мають дійсних квитків для оплати проїзду чи інших підстав для перебування на станціях.

2.3.23. Завершити здійснення перевезення пасажирів на лінії після закінчення строку дії Договору.

2.3.24. Відтворювати оголошення інформації про початкову та кінцеву станції (у момент відправлення з початкового (кінцевого) пункту) та про поточну та наступну станції (під час руху) за допомогою засобів візуального та звукового інформування про найменування зупинки. Оголошення інформації про станції здійснюється державною (українською) мовою та може дублюватись англійською мовою. Відтворення інформації рекламного змісту, інформації, що не має стосунку до здійснення перевезень та безпечних умов користування транспортом забороняється, якщо це не передбачено умовами Договору. Відтворення музики у будь-який спосіб у кабіні водія (машиніста) та у салоні забороняється. (Для ліній фунікулеру пункт 2.3.24 Договору – виключити).

2.3.25. Залучати до роботи на лінії виключно водіїв швидкісного трамвая (машиністів поїздів метрополітену, машиністів та помічників машиністів електропоїздів для ліній міської електрички), які мають відповідне посвідчення. (Для ліній фунікулеру пункт 2.3.25 Договору – виключити).

2.3.26. Забезпечувати наявність маршрутних вказівників (шляхом розміщення електронних маршрутних вказівників, магнітно-блінкерних табло чи в інший спосіб) у вагонах швидкісного трамваю, що здійснюють перевезення пасажирів на лінії. На маршрутних вказівниках обов'язково зазначається номер лінії та назва пункту прямування швидкісного трамваю (початковий чи кінцевий пункт лінії відповідно до напрямку руху швидкісного трамваю). Додатково допускається зазначати пункт відправлення швидкісного трамваю та одну чи кілька проміжних станцій у такий спосіб, щоб їхнє розташування на маршрутному вказівнику передувало назві пункту прямування швидкісного трамваю. Дотримуватись цієї послідовності та у разі необхідності змінювати інформацію у кінцевих пунктах. Маршрутні вказівники повинні розміщуватись:

– один – у передній частині вагона швидкісного трамваю паралельно площині лобового скла;

– один – у задній частині вагона швидкісного трамваю паралельно площині заднього скла;

– один (для вагонів швидкісного трамваю довжиною менше 12 метрів включно) чи два (для вагонів швидкісного трамваю довжиною понад 12 метрів) – з правої по ходу руху сторони вагона швидкісного трамваю паралельно площині дверей для пасажирів у зачиненому стані.

У випадку, якщо відомості про номер лінії та пункт прямування швидкісного трамваю, які зазначені на маршрутних вказівниках, відрізняються від фактичних (у тому числі – неправильне взаємне розміщення пункту відправлення та пункту прямування), рейс цілком (відправлення швидкісного

трамваю з усіх станцій протягом рейсу), вважається таким, що не був виконаний. У випадку, якщо у місцях, що призначені для розміщення маршрутних вказівників, під час виконання рейсу в наявності є два або більше маршрутних вказівника, що відрізняються номером лінії і/або пунктом прямування, рейс цілком вважається таким, що не був виконаний. (Для ліній метрополітену, фунікулеру, міської електрички пункт 2.3.26 Договору – виключити).

2.4. Перевізник має право:

2.4.1. Вимагати від Замовника належного виконання обов'язків за цим Договором.

2.4.2. Вимагати від Замовника оплати за здійснення перевезення пасажирів на лінії у строки та в розмірі, які передбачені розділом 6 цього Договору.

2.4.3. Надавати пропозиції Замовнику щодо внесення змін у схему лінії, графік його роботи, зміни кількості графіків руху на лінії.

2.4.4. Розміщувати рекламні матеріали із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) у випадку наявного дійсного договору про розміщення рекламних матеріалів із зовнішньої сторони вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) із зазначенням наступних реквізитів: бортового (інвентарного) транспортного засобу, строку дії договору про розміщення рекламних матеріалів, вартості надання послуг із розміщення рекламних матеріалів. Розміщення рекламних матеріалів у спосіб, в який вони повністю чи частково перекривають світлопрозорі конструкції вагона швидкісного трамваю (поїзда метрополітену, вагона фунікулера, поїзда міської електрички) (віконне та дверне скло, освітлювальні прилади) забороняється.

2.4.7. Здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, передбаченому пунктом 4.9 цього Договору.

2.4.8. Ініціювати внесення змін до Договору.

3. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

3.1. Контроль за виконанням умов Договору здійснюється Замовником, представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника на підставі пункту 2.2.2 цього Договору.

3.2. Порушення умов Договору (невиконання або неналежне виконання зобов'язань Перевізника за цим Договором), що виявлені під час перевірки, фіксуються Замовником і/або представниками відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноваженими представниками Замовника. На підставі виявлених порушень складається акт про порушення умов Договору (далі – Акт).

3.3. Акт складається у двох примірниках після завершення проведення перевірки. Кожен з примірників Акту підписується особою, яка проводила перевірку та представником Перевізника. Представник Перевізника має право письмово викласти свої пояснення та зауваження щодо змісту Акту. Ці пояснення і зауваження додаються до Акту і є його невід'ємною частиною.

3.4. Перевірка може здійснюватися виключно у розрізі дотримання вимог, встановлених пунктами 2.3.1-2.3.26 цього Договору.

3.5. Сторони домовились, що:

– у разі відмови представника Перевізника від ознайомлення з Актом або відмови від його підписання, особа, яка проводила перевірку, робить про це запис в Акті;

– один примірник Акту передається представнику Перевізника чи надсилається поштою за юридичною адресою Перевізника у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, другий примірник зберігається у Замовника;

– Акт, що не був підписаний представником Перевізника, вважається дійсним і зберігає юридичну силу у випадку наявності фото- або відеоматеріалів, що підтверджують викладені у Акті порушення і є невід'ємними складовими цього Акту;

– представник Перевізника зобов'язаний з'явитися для підписання Акту за адресою і в строк, що вказані у повідомленні про необхідність прибуття для підписання Акту.

3.6. Замовник надсилає примірник Акту Перевізнику з пропозиціями про усунення виявлених порушень умов Договору у випадку виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.2-2.3.7, 2.3.9-2.3.12, 2.3.14-2.3.26 цього Договору.

3.7. У разі виявлення порушення вимог, встановлених пунктами 2.3.1, 2.3.8, 2.3.13, 2.3.16, 2.3.17, 2.3.25 цього Договору, про що було складено Акти та було повідомлено Перевізника відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право розірвати Договір в односторонньому порядку шляхом направлення Перевізнику листа-повідомлення про розірвання Договору у порядку, визначеному пунктом 3.10 Договору.

3.8. У разі виявлення порушень вимог, встановлених пунктами 2.3.4, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.9-2.3.12, 2.3.14, 2.3.21, 2.3.24, 2.3.26 цього Договору, про що було складено Акти, та про які було повідомлено Перевізника у спосіб, встановлений пунктом 3.5 цього Договору, рейси, які виконувались вагонами швидкісного трамваю (поїздами метрополітену, вагонами фунікулеру, поїздами міської електрички), щодо яких було виявлено порушення вимог, встановлених вищевказаними пунктами Договору, вважаються такими, що не були здійснені.

3.9. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на лінії за вказаний місяць.

3.10. Пропозиції про усунення порушень, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Замовником або його уповноваженими представниками на адресу Перевізника, зазначену в розділі 10 цього Договору, та вважаються такими, що доведені до відома Перевізника, а Перевізник – таким, що повідомлений, у випадку, якщо у Замовника є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ДОГОВОРУ

4.1. Зміна умов, визначених цим Договором, може бути здійснена виключно шляхом підписання додаткової угоди до Договору. Усі додаткові угоди та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства України, яке регулює правовідносини між Замовником та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору шляхом складання та направлення Замовником Перевізнику відповідної додаткової угоди до Договору. Додаткова угода до Договору направляється протягом 30 (тридцяти) календарних днів з моменту набрання чинності змін до законодавства України у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору, яку Перевізник зобов'язаний підписати протягом 20 (двадцяти) календарних днів з моменту його направлення Замовником.

4.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

4.3. Договір може бути достроково розірваний за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної додаткової угоди до Договору про розірвання.

4.4. Сторони домовились, що Замовник та Перевізник мають право достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку, у випадках і в порядку, передбачених цим Договором та законодавством України.

4.5. Дія Договору припиняється без попереднього повідомлення у разі закінчення строку, на який його було укладено, ліквідації Перевізника з дати отримання Замовником документів, які підтверджують настання відповідного юридичного факту, а також в інших випадках та в порядку, передбачених законодавством України та цим Договором.

4.6. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника з підстав, визначених у пункті 3.7 цього Договору.

4.7. Договір може бути розірваний в односторонньому порядку з ініціативи Замовника у випадку надходження від органів виконавчої влади письмової інформації, що підтверджує факт подання Перевізником недостовірної інформації.

4.8. У разі розірвання Договору на підставі пунктів 4.6 або 4.7 цього Договору, Замовник не менше ніж за 30 (тридцять) календарних днів до дати його розірвання надсилає Перевізнику лист-повідомлення про розірвання Договору. До листа додається копія Акту, у якому зафіксовано порушення Перевізником вимог, встановлених цим Договором. Цей Договір вважається таким, що розірваний Замовником достроково в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправлення Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

4.9. Перевізник має право здійснювати в односторонньому порядку дострокове розірвання Договору у випадку, якщо Замовник не здійснив щомісячну оплату Перевізнику у строк протягом 30 (тридцяти) календарних днів від настання строку здійснення щомісячної оплати (відповідно до пункту 6.3

Договору). Перевізник зобов'язаний направити Замовнику лист-попередження про розірвання Договору. Про припинення дії Договору Сторони підписують відповідну додаткову угоду до Договору про розірвання. Дія Договору вважається припиненою з дати підписання додаткової угоди до Договору про розірвання. Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати підписання Сторонами додаткової угоди до Договору про розірвання. Припинення Договору з цієї підстави буде вважатися припиненням Перевізником перевезення пасажирів. Розірвання Договору з цієї підстави не звільняє Замовника від необхідності здійснення оплати Перевізнику за строк, в який Перевізник здійснював перевезення пасажирів на лінії.

4.10. Після отримання Перевізником листа-повідомлення про розірвання Договору в порядку передбаченому цим Договором, Перевізник зобов'язаний виконувати умови Договору до дати, вказаної в листі-повідомленні про розірвання Договору.

4.11. У випадку відмови від підписання Перевізником додаткової угоди до Договору, яка повинна бути підписана Сторонами у зв'язку зі змінами до законодавства України, яке регулює правовідносини Перевізника та Замовника, у строк, передбачений пунктом 4.1 цього Договору, цей Договір вважається достроково розірваним Замовником в односторонньому порядку через 30 (тридцять) календарних днів з дати відправки Замовником листа-повідомлення про розірвання Договору Перевізнику у спосіб, визначений пунктом 3.10 цього Договору.

5. ОБСТАВИНИ НЕПЕРЕБОРНОЇ СИЛИ (ФОРС-МАЖОР)

5.1. Замовник або Перевізник звільняється від відповідальності, що визначена цим Договором за повне чи часткове порушення умов цього Договору, якщо він доведе, що таке порушення сталося внаслідок дії обставин непереборної сили (форс-мажору).

5.2. Під обставинами непереборної сили у цьому Договорі розуміються обставини, які виникли внаслідок подій надзвичайного характеру, що їх не могли передбачити Сторони, а саме: стихійні явища природного характеру (землетруси, повені, урагани, снігопади, руйнування в результаті блискавки тощо), лиха біологічного, техногенного та антропогенного походження (вибухи, пожежі, масові епідемії, епізоотії, епіфітотії тощо), обставини суспільного життя (війна, воєнні дії, блокади, прояви тероризму тощо) та інші обставини, незалежні від Сторін.

5.3. Настання обставин непереборної сили має бути засвідчено компетентним органом, що визначений законодавством України.

5.4. Замовник або Перевізник, виконання обов'язків якого за цим Договором призупинилось чи припинилось внаслідок дії обставин непереборної сили повинен інформувати у будь-який спосіб Перевізника або Замовника відповідно про неможливість виконання перевезень через настання обставин непереборної сили не пізніше, ніж через 1 (одну) годину після початку їхнього настання та надіслати письмове підтвердження з наданням відповідної довідки, виданої компетентним органом протягом 5 (п'яти) календарних днів з дати, коли йому стало відомо про таке.

5.5. Невиконання вимог, що встановлені пунктом 5.4 цього Договору позбавляє права, яке передбачене пунктом 5.1 цього Договору.

6. ОПЛАТА ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА ЛІНІЇ

6.1. Замовник сплачує Перевізнику кошти за здійснення перевезення пасажирів на лінії у випадку належного виконання умов цього Договору.

6.2. Загальна сума коштів, яку Замовник сплачує Перевізнику за цим Договором становить _____сума_____ гривень.

6.3. Сторони погодились, що оплата за Договором здійснюється Замовником щомісячно, до 1 (першого) числа місяця, у якому здійснюється перевезення пасажирів, протягом усього строку дії Договору.

6.4. Юридичною підставою здійснення оплати Замовником Перевізнику є здійснення перевезення пасажирів на лінії Перевізником.

6.5. Розмір оплати за Договором становить _____сума_____ гривень за місяць. При нарахуванні оплати у місяці, який є наступним за місяцем, коли Перевізнику було надіслано Акт відповідно до вимог, встановлених пунктом 3.5 цього Договору, Замовник має право вирахувати з обсягу оплати за місяць частину оплати, еквівалентну питомій вазі рейсів, що не були здійснені (у тому числі у розумінні пункту 3.8 Договору) відносно загальної кількості рейсів на лінії за вказаний місяць.

6.6. Всі платежі за Договором здійснюються в українських гривнях.

7. ІНШІ УМОВИ ДОГОВОРУ

7.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, розв'язуються шляхом проведення переговорів між Сторонами.

7.2. Якщо спір неможливо вирішити шляхом переговорів, він вирішується в судовому порядку відповідно до законодавства України.

7.3. Сторони несуть повну відповідальність за правильність вказаних ними у цьому Договорі реквізитів, у тому числі найменування і місцезнаходження, та зобов'язуються своєчасно у письмовій формі повідомляти іншу Сторону про їх зміну, а у разі неповідомлення несуть ризик настання пов'язаних із цим несприятливих наслідків.

7.4. Термін «законодавство» в тексті цього Договору застосовується у наступному значенні – чинні нормативно-правові акти, видані Верховною Радою України, Президентом України, Кабінетом Міністрів України, міністерствами України та іншими виконавчими органами державної влади, Київською міською радою та виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) та документи розпорядчого характеру Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

7.5. Форма Акту затверджується Замовником.

7.6. Контроль за дотриманням умов цього Договору здійснюється у порядку, передбаченому розділом 3 цього Договору.

7.7. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

7.8. Договір складений при повному розумінні Сторонами його умов та термінології українською мовою на _число_ аркушах у двох автентичних примірниках, які мають однакову юридичну силу – по одному для кожної зі Сторін.

7.9. Будь-які виправлення в тексті цього Договору не допускаються та не є дійсними.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1.Договір, його зміст, а також всі додаткові угоди до Договору та додатки до нього, як і будь-яка інша інформація та відомості, що є предметом даного Договору або його стосуються, не є конфіденційними і можуть бути оприлюднені у будь-яких цілях.

9. СТРОК ДІЇ ДОГОВОРУ

9.1. Договір набирає чинність з « __ » _____ 20__ р. і діє до «__» _____ 20__ р.

10. НАЙМЕНУВАННЯ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА ПІДПИСИ СТОРІН:

ЗАМОВНИК:

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київської міської державної
адміністрації)

04070, м. Київ, Набережне шосе, 2

Директор

__прізвище, ім'я та по-батькові__

М.П.

ПЕРЕВІЗНИК:

Київський міський голова В. Кличко

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

1. Обґрунтування необхідності ухвалення рішення

Проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» підготовлено з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

Вказаним проектом рішення передбачається затвердити Порядок про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві (далі – Порядок). Порядок передбачає, що його дія поширюється на структурні підрозділи виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що здійснюють перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, пасажирів, які користуються послугами з перевезення на маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, а також представників відповідних контролюючих органів, міських служб та уповноважених виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) представників.

Також встановлюється, що перевезення пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві здійснюються у наступний спосіб:

1. На міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху.
2. На міських автобусних маршрутах загального користування у експресному режимі руху.
3. На міському трамвайному маршруті загального користування.
4. На міському тролейбусному маршруті загального користування.
5. На лініях міського швидкісного трамваю загального користування.
6. На лініях міського метрополітену загального користування.
7. На лініях міського фунікулеру загального користування.
8. На лініях міської електрички загального користування.

Передбачається можливість перевезення пасажирів автобусами з електричним двигуном, автобусами з гібридною силовою установкою, що здійснюватиметься на міських автобусних маршрутах.

Пропонується встановити, що здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у режимі маршрутного таксі не допускається.

Порядком визначається, що єдиним замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту

є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Замовник здійснює організаційно-правові заходи щодо формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, що складається з міських маршрутів та ліній. Формування транспортної маршрутної мережі м. Києва Замовник здійснює на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів. До цільових показників транспортної мобільності належать:

1) доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів.

2) фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі (кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу, середньоденна кількість пасажирів на один транспортний засіб).

3) енергоефективність (загальне розрахункове енергоспоживання, загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу).

4) грошова доступність для міста.

5) середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі.

Перше формування транспортної маршрутної мережі м. Києва здійснюється на підставі цільових показників транспортної мобільності, визначених у Остаточному звіті «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленому на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році (далі – Остаточний звіт).

Передбачається, що визначення автомобільного перевізника на міському автобусному маршруті, відбувається виключно на конкурсних засадах.

На конкурс з визначення перевізника, що проводиться Замовником, виносяться маршрути із затвердженими паспортами, які включають: номер маршруту та режим руху (звичайний, експресний, нічний звичайний, нічний експресний); строк дії договору, який становить п'ять років; схему маршруту із зазначенням початкового пункту, кінцевого пункту, проміжних пунктів, у яких здійснюється контроль часу відправлення (контрольних пунктів), проміжних зупинок, довжини маршруту у прямому та зворотному напрямках, графіки руху із зазначенням часу відправлень з початкового та кінцевого пунктів, контрольних пунктів та прибуття до початкового та кінцевого пунктів, кількість днів протягом строку дії договору, у які виконуватимуться графіки руху автобусів у будні дні та графіки руху автобусів у вихідні та святкові дні; кількість графіків руху (виїздів на маршрут), кількість годин, протягом яких автобуси здійснюють перевезення пасажирів на маршруті, відстань, яку має подолати рухомий склад, що працює на маршруті, протягом строку дії договору; вимоги до автобусів, а саме кількість місць для сидіння та загальна кількість місць для пасажирів у автобусах, доля низького рівня підлоги, тип силової установки автобуса та екологічні вимоги до неї, максимальний вік автобусів, пристосованість для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Пропонується встановити, що відправлення автобуса з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів вважаються такими, що були виконані вчасно, якщо автобус, що виконує рейс

вказаним графіком відправився з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибув до початкового та кінцевого пунктів не раніше, як за 2 (дві) хвилини та не пізніше, як через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху. Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які здійснені пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху, проте які виникли внаслідок дорожньої обстановки чи обставин непереборної сили та про які перевізник повідомив Замовника у семиденний строк після їхнього виконання, вважаються такими, що були виконані вчасно.

Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, які були здійснені раніше, ніж за 2 (дві) хвилини та пізніше, ніж через 3 (три) хвилини від часу, що затверджений графіком руху та щодо яких відсутні об'єктивні обставини, що спричинили їхню несвоєчасність, вважаються, такими, що не були виконані вчасно. У випадку, якщо автобус, що виконує рейс, не здійснив відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів, рейс та усі відправлення (прибуття), які мали бути здійснені протягом нього, вважаються такими, що не були виконані.

Відправлення з початкового, контрольних та кінцевого пунктів, прибуття до початкового та кінцевого пунктів фіксуються за допомогою автоматизованої системи диспетчерського управління (далі – АСДУ) та обліковуються Замовником. Повна інформація щодо виконання рейсів зберігається Замовником, або організацією, визначеною Замовником, у електронному вигляді протягом строку дії договору, а також протягом 6 (шести) місяців після закінчення його дії.

Переможцем конкурсу відповідно до проекту рішення визначається перевізник-претендент, що подав найбільш економічно вигідну пропозицію у розумінні статті 28 Закону України «Про публічні закупівлі». Рішення про результати конкурсу, визначення переможця та протокол засідання конкурсного комітету Замовник опубліковує на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі кількості місць для сидіння та загальної кількості місць для пасажирів, долі низького рівня підлоги, типу силової установки автобуса та відповідності екологічним нормам, пристосованості для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, проводиться повторний конкурс, за результатами якого укладається договір строком на 1 (один) рік.

У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають вимогам конкурсу до автобусів у розрізі максимального віку автобусів на момент укладення договору та відповідності вимогам, встановленими статтями 20, 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», а також у разі відсутності перевізників-претендентів, конкурс вважається таким, що не відбувся.

З переможцем конкурсу укладається договір про перевезення на автобусному маршруті відповідно до Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального

користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про перевезення на автобусному маршруті розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

У випадку письмової відмови перевізника-претендента, який став переможцем конкурсу, від укладення із Замовником договору, такий договір укладається з перевізником-претендентом, який зайняв друге місце. Якщо перевізник-претендент, який став переможцем конкурсу, письмово відмовився від виконання перевезень, а також відсутній перевізник-претендент, який зайняв друге місце, Замовник приймає рішення щодо проведення нового конкурсу.

У випадку розірвання договору, починаючи з наступного дня після припинення перевезення пасажирів перевізником, з яким було розірвано такий договір, у разі згоди Замовника та перевізника-претендента, який зайняв друге місце, між ними може бути укладено новий договір. У випадку, якщо Замовник та перевізник-претендент, який зайняв друге місце, не дійшли згоди, то Замовник ухвалює рішення щодо проведення нового конкурсу.

Встановлюється, що оплату за договором здійснює Замовник у строки та в обсязі, що передбачені цим договором.

Встановлення терміналів АСДУ, терміналів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) та автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків для оплати проїзду у автобусах здійснюється Замовником після укладення договору.

Передбачається визначити, що підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом.

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) укладається між Замовником та суб'єктом господарювання, якому належить право власності на інфраструктуру міського електричного транспорту, відповідно до Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві, що затверджується рішенням Київської міської ради. Укладений договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях

міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) розміщується на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Порядком встановлюється, що всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях), спрямовуються Замовнику або організації, визначеній Замовником. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником.

Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) за видом носія поділяються на квиток, надрукований типографським способом на паперовому носії, у тому числі на папері високої щільності (далі – паперовий квиток) та квиток на електронному носії (далі – електронний квиток). Обидва види квитків мають однакову юридичну силу.

Продаж паперових квитків здійснюється у стаціонарних пунктах продажу, перелік яких розміщується у мережі Інтернет на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички. Продаж паперових квитків у стаціонарних пунктах продажу може здійснюватися як за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків, так і фізичними особами, які наділені повноваженнями на здійснення продажу паперових квитків для оплати проїзду, а у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички – за допомогою автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків. Продаж паперових квитків для оплати проїзду може здійснюватися у тому числі й у закладах торгівлі будь-якої форми власності за договором, укладеним між Замовником та суб'єктом господарювання. Інформацію про укладення такого договору Замовник має відображати на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). У пунктах продажу паперових квитків для оплати проїзду (стаціонарних, у салонах автобусів, трамваїв, тролейбусів та на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) має бути передбачена можливість купівлі паперових квитків як за готівкові кошти, так і за допомогою банківського терміналу.

Продаж електронних квитків здійснюється за допомогою програми-додатку АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою. Програма-додаток АСООП розповсюджується безоплатно. Реєстрація електронного квитка здійснюється у вказаній програмі-додатку АСООП. Необхідною умовою реєстрації електронного квитка пасажиром є наявність на мобільному пристрої пасажира підключення до мережі Інтернет.

Квитки для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах поділяються на квитки зі строком дії та експрес-квитки, а на міських лініях діють лише квитки зі строком дії.

Квитки зі строком дії поділяються на:

1) квитки, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин;

2) квитки, що діють протягом 24 (двадцяти чотирьох) годин (1 (однієї) доби);

3) квитки, що діють протягом 3 (трьох) діб;

4) квитки, що діють протягом 7 (семи) діб;

5) квитки, що діють протягом 30 (тридцяти) діб;

6) квитки, що діють протягом 90 (дев'яносто) діб;

7) квитки, що діють протягом 365 (трьохсот шістдесяти п'яти) діб.

Квитки зі строком дії є дійсними протягом строку, зазначеному на ньому, а також вони є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях, у вагонах швидкісного трамваю, поїздах метрополітену, вагонах фунікулера, поїздах міської електрички, що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним.

Експрес-квитки діють протягом 20 (двадцяти) хвилин від настання факту реєстрації (валідації) такого квитка. Експрес-квитки не є дійсними для проїзду до кінцевого пункту маршруту у автобусах, тролейбусах чи трамваях, що здійснили відправлення з початкового (у прямому напрямку) чи кінцевого (у зворотному напрямку) пункту маршруту у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Пасажир, який здійснює оплату проїзду за допомогою експрес-квитка, повинен залишити салон автобуса, тролейбуса, трамвая до завершення строку дії експрес-квитка.

Визначається, що оплата проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) здійснюється за допомогою АСООП. Замовник або організація, визначена Замовником, здійснює розробку, технічну підтримку та оновлення АСООП. Складовими елементами АСООП є термінали АСООП, програма-додаток АСООП, що використовується на мобільних пристроях з наявною операційною системою, та програмне забезпечення, що здійснює облік кількості пасажирів і статистичної інформації.

Проїзд є оплаченим після настання факту реєстрації електронного квитка для оплати проїзду у програмі-додатку АСООП або валідації паперового квитка для оплати проїзду у терміналі АСООП.

Термінали АСООП розміщуються у салонах автобусів, тролейбусів та трамваїв. Пасажир, який здійснює поїздку на вищезазначених маршрутах, зобов'язаний здійснити оплату проїзду до настання моменту проїзду однієї зупинки.

Термінали АСООП розміщуються на входах на станції швидкісного трамвая, метрополітену, фунікулеру та міської електрички. Пасажир, який здійснює поїздку на вищевказаних лініях, зобов'язаний здійснити оплату проїзду перед входом на станцію.

У салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) термінал АСООП з розрахунку на кожні 30 (тридцять) пасажирів. Також у салоні автобусів, тролейбусів та трамваїв має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на кожні 120 (сто двадцять) пасажирів.

На станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички має розміщуватись не менше, ніж 3 (три) термінали АСООП для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж

5 (п'ять) терміналів АСООП для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 8 (восьми) терміналів АСООП – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку). Також на станціях швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру та міської електрички має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 8 (восьми) тисяч пасажирів на добу, не менше, ніж 2 (два) автоматичні пристрої з продажу паперових квитків для станцій з пасажиропотоком до 20 (двадцяти) тисяч пасажирів на добу, не менше 3 (трьох) автоматичних пристроїв з продажу паперових квитків – для решти станцій (відповідно до середніх за рік показників пасажиропотоку).

Під час реєстрації (валідації) квитка для оплати проїзду на ньому відображається дата та час реєстрації (валідації), дата та час завершення дії квитка, маршрут та бортовий (парковий) номер автобуса, тролейбуса чи трамвая або назва станції. Часовий проміжок між датою та часом реєстрації (валідації) і датою та часом завершення дії квитка для оплати проїзду є строком, впродовж якого квиток для оплати проїзду є дійсним. Під час дії квитка для оплати проїзду пасажир має право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях).

Порядком передбачено, що якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Діти до 6 (шести) років (без зайняття окремого місця для сидіння) мають право безоплатного проїзду без необхідності отримання квитка для оплати проїзду.

Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, що є дійсним, та «Картку киянина». У разі відсутності «Картки киянина», пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Студенти денної форми навчання вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учні професійно-технічних навчальних закладів, незалежно від форм власності, щодо яких законодавством України передбачено право

придбання проїзних документів (квитків) за половину їх вартості у міському транспорті загального користування, мають право придбати квитки для оплати проїзду (квиток зі строком дії чи експрес-квиток) за половину їх вартості. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для оплати проїзду зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний студентський (учнівський) квиток. У разі відсутності дійсного студентського (учнівського) квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Продаж паперових квитків для студентів здійснюється у вищевказаних пунктах продажу. Перед валідацією паперових квитків для студентів зі строком дії 3 (три) доби, 7 (сім) діб, 10 (десять) діб, 30 (тридцять) діб, 90 (дев'яносто) діб, 365 (триста шістдесят п'ять) діб, пасажир має власноруч зазначити серію та номер студентського (учнівського) квитка у довільний спосіб (типографський, ручний) у місці, що передбачене для цього на тлі квитка.

Для придбання електронного квитка для студентів необхідно зазначити серію та номер студентського квитка у програмі-додатку АСООП, після чого програма-додаток здійснює верифікацію самостійно.

Учні (вихованці) загальноосвітніх навчальних закладів денної форми навчання, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Під час здійснення контролю за оплатою проїзду пасажир, який користується вказаною підставою для проїзду, зобов'язаний надати особі (особам), що здійснює (здійснюють) контроль, безоплатний квиток для оплати проїзду, який є дійсним, та дійсний учнівський квиток. У разі відсутності дійсного учнівського квитка, пасажир зобов'язаний мати дійсний квиток для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб.

Визначається, що речі пасажира, що мають габаритні розміри понад 60x40x25 сантиметрів (перевищують усі три габаритні розміри одночасно) або сума трьох габаритних розмірів речей перевищує 150 (сто п'ятдесят) сантиметрів, або такі, що мають вагу понад 30 (тридцять) кілограмів, вважаються багажем, перевезення якого підлягає оплаті. Оплата перевезення багажу здійснюється шляхом придбання та реєстрації (валідації) додаткового квитка для оплати проїзду на кожну одиницю багажу.

Встановлюється, що контроль за оплатою проїзду здійснюється всередині автобусів, тролейбусів, трамваїв у порядку, визначеному законодавством України. Проїзд пасажира, який не має квитка для оплати проїзду, що є дійсним, чи документів, що надають пільгу, є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП.

Перевезення речей, що вважаються багажем, та щодо яких у пасажира відсутній квиток для оплати проїзду, що є дійсним, також є безквитковим і є підставою для притягнення пасажира до відповідальності, передбаченої статтею 135 КУпАП. У випадку відмови пасажира визнати багаж своєю власністю, особа (особи), що здійснює (здійснюють) контроль за оплатою проїзду мають право

звернутись до правоохоронних органів щодо вилучення цього багажу для встановлення його власника.

Вартість квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві обчислюється за формулою: Σ = (К1 х К2 х К3 х К4) гривень, де:

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 12 (К1 = 12) та може бути змінене на підставі рішення Київської міської ради після проведення громадського обговорення;

К2 – коефіцієнт носія, значення якого дорівнює одиниці ($К2_1$ = 1) – для паперових квитків та дорівнює 0,9 ($К2_2$ = 0,9) – для електронних квитків;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів, значення якого дорівнює одиниці ($К3_1$ = 1) – для квитків для оплати проїзду, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, та дорівнює 0,5 ($К3_2$ = 0,5) – для квитків для оплати проїзду для студентів;

К4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, значення якого дорівнює 5/12 ($К4_1$ = 5/12) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2$ = 1) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3$ = 30/12) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4$ = 70/12) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5$ = 140/12) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6$ = 525/12) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7$ = 1400/12) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8$ = 5000/12) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Строк дії	Вартість електронного квитка (грн)		Вартість паперового квитка (грн)	
	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання	Для фізичних осіб	50% (для студентів денної форми навчання
Експрес-квиток (20 хвилин)	4,5	2,25	5	2,5
75 хвилин	10,8	5,4	12	6
24 години (1 доба)	27	13,5	30	15
3 доби	63	31,5	70	35
7 діб	126	63	140	70
30 діб	472,5	236,25	525	262,5
90 діб	1260	630	1400	700
365 діб	4500	2250	5000	2500

Також проектом рішення передбачається надання доручень виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) щодо: 1) затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом та Правил користування міським електричним транспортом відповідно до положень цього проекту рішення; 2) здійснення формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових

показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту; 3) здійснення організаційно-правових заходів щодо реалізації цього рішення та вирішення в установленому порядку питання фінансування таких заходів; 4) приведення всіх своїх нормативно-правових актів у відповідність до положень цього проекту рішення.

Встановлюється, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цим проектом рішення, є чинними до закінчення строку їх дії.

Після оприлюднення цього проекту рішення, який є регуляторним актом, до його розробників надійшли пропозиції та зауваження від ТОВ «А+С Україна», яке здійснює широкий спектр робіт з транспортного консалтингу та є ексклюзивним постачальником і розробником провідних програмних продуктів транспортної галузі. Більшість цих пропозицій та зауважень було враховано при підготовці цього проекту рішення.

Отже, проектом рішення передбачається початок процедури формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності та встановлення цих цільових показників, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі. Також передбачається впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві, визначається прозорість правовідносин, що виникають між органами місцевого самоврядування та перевізниками у сфері транспортних послуг із перевезення пасажирів, критеріїв, кількісних та якісних показників, за якими надаються вказані послуги.

2. Цілі та завдання ухвалення рішення

Цілями та завданнями ухвалення даного проекту рішення є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві. Також впровадження гнучкої тарифної сітки дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн).

3. Загальна характеристика та основні положення проекту рішення

Проект рішення передбачає:

– затвердження Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві;

– затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві;

– доручення виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) щодо:

1) затвердження Правил користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Києві та Правил користування міським електричним транспортом у м. Києві відповідно до положень цього рішення;

2) здійснення формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності, у тому числі – її прогнозованих параметрів, відповідно до Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році;

3) здійснення організаційно-правових заходів щодо реалізації цього рішення та вирішення в установленому порядку питання фінансування таких заходів;

4) приведення всіх своїх нормативно-правових актів у відповідність до положень цього рішення;

– встановлення, що договори про організацію перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування м. Києва та договори про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві, укладені до набрання чинності цього рішення, є чинними до закінчення строку їх дії;

– набирання чинності цього рішення з дня його офіційного оприлюднення в газеті Київської міської ради «Хрещатик»;

– покладення контролю за виконанням цього рішення на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та на постійну комісію Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання

Дана сфера суспільних відносин врегульована Кодексом України про адміністративні правопорушення, статтями 10, 11, 28, 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статтями 20, 22, 23, 43-46 Закону України «Про автомобільний транспорт», Законом України «Про публічні закупівлі», статтями 8, 11, 12 Закону України «Про міський електричний транспорт», Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, постановою Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541, постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 812, постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 196, постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація запропонованого проекту рішення потребує витрачання коштів бюджету м. Києва в обсязі 521 370 000 грн. Детальне фінансово-економічне обґрунтування додається.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків ухвалення проекту рішення

Ухвалення даного проекту рішення дозволить сформувати транспортну маршрутну мережу м. Києва, забезпечити прозорість адміністрування сфери транспортних послуг, здійснити дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадити єдину автоматизовану систему обліку оплати проїзду, забезпечити регулярність та прогнозованість міського транспорту загального користування у м. Києві.

7. Суб'єкти подання проекту рішення

Суб'єктами подання даного проекту рішення є депутати Київської міської ради VIII скликання, всі члени депутатської фракції «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді.

8. Доповідачі на пленарному засіданні

Доповідачі на пленарному засіданні сесії Київської міської ради – депутати Київської міської ради VIII скликання, члени депутатської фракції «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді Бохняк Володимир Ярославович, Сиротюк Юрій Миколайович, Антоненко Прохор Дмитрович, керівник юридичної служби фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді Сідоренко Антон Сергійович та помічник-консультант депутата Київської міської ради Бохняка В. Я. Олійник Олесь Володимирович.

Відповідальний за супроводження проекту рішення – керівник юридичної служби фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді, помічник-консультант депутата Київської міської ради Назаренка В. Е. Сідоренко Антон Сергійович (тел. 063-133-21-01) та помічник-консультант депутата Київської міської ради Бохняка В. Я. Олійник Олесь Володимирович (тел. 063-140-88-55).

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ
проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Відповідно до запропонованої у проекті рішення фінансово-економічної моделі, замовником здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Замовник). Перевезення пасажирів здійснюється перевізниками відповідно до договорів про здійснення перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування у м. Києві, договорів про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на міському трамвайному (тролейбусному) маршруті загального користування у м. Києві та договорів про організацію надання транспортних послуг з перевезення пасажирів на лініях міського електричного транспорту (швидкісного трамваю, метрополітену, фунікулеру, міської електрички) загального користування у м. Києві. Замовник сплачує перевізникам кошти за здійснення перевезення пасажирів відповідно до умов вищезазначених договорів. Емісія квитків для оплати проїзду пасажирами здійснюється виключно Замовником або організацією, визначеною Замовником. Всі кошти, отримані від оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником. Таким чином, до витрат на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та витрат на здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту належать експлуатаційні витрати, витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві та витрати на функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП). До доходів від здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та доходів від здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту належать кошти, отримані від продажу квитків для оплати проїзду пасажирами на міських маршрутах (лініях). Також у разі потреби витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватися і за рахунок коштів бюджету м. Києва.

Таким чином, має виконуватись рівняння:

$P \times N \times T \times K1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4$ (грн), де:

Р – кількість фактичних поїздок, здійснених за рік у пасажирському транспорті загального користування у м. Києві. Відповідно до даних таблиці 3-1 Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році (далі – Остаточний звіт), щоденно у транспорті загального користування у м. Києві здійснюється 4 589 300 поїздок, що дорівнює 1 675 094 500 поїздок за рік. Згідно з даними

таблиці 7-1 Остаточного звіту, після впровадження сценарію А сталого розвитку міського транспорту, середня кількість пересадок становитиме 1,49.

P = 1 675 094 500 / 1,49 = 1 124 224 496;

N – коефіцієнт співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії та коштів, отриманих за рік від продажу квитків на електронному носії. Враховуючи те, що вартість будь-якого квитка на електронному носії пропонується визначити як 0,9 від вартості такого самого квитка на паперовому носії та широке розповсюдження мобільних пристроїв з наявною операційною системою у пасажирів, емпіричним способом визначаємо, що пасажири купуватимуть щонайменше 70% квитків для оплати проїзду на електронному носії, а кількість квитків на паперовому носії не перевищуватиме 30%. У такому випадку, значення коефіцієнту N становитиме:

N = 0,7 x 0,9 + 0,3 x 1;

N = 0,93.

Так як значення коефіцієнту N встановлено, значення коефіцієнту носія К2 приймається за одиницю. Після впровадження АСООП емітент квитків для оплати проїзду володітиме інформацією про фактичну кількість проданих квитків на електронному та паперовому носіях, тому значення коефіцієнту N може бути уточнене відповідно до фактичного співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії та коштів, отриманих від продажу квитків на електронному носії;

T – коефіцієнт співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром, залежно від того, квитки з яким строком дії купуватимуть пасажири. Визначаємо його за формулою:

T = m1 x n1 + m2 x n2 + m3 x n3+ m4 x n4+ m5 x n5+ m6 x n6+ m7 x n7+ + m8 x n8, де:

m_1 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин, до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_1 = \Sigma_1 / \Sigma_2$, де: Σ_1 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_2 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_2 = \Sigma_2 / \Sigma_2$, де: Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_3 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба) до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_3 = \Sigma_3 / \Sigma_2$, де: Σ_3 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба); Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_4 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_4 = \Sigma_4 / \Sigma_2$, де: Σ_4 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_5 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_5 = \Sigma_5 / \Sigma_2$, де: Σ_5 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_6 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_6 = \Sigma_6 / \Sigma_2$, де: Σ_6 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_7 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_7 = \Sigma_7 / \Sigma_2$, де: Σ_7 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

m_8 – співвідношення обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб до обсягу коштів, отриманих за рік у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин.

$m_8 = \Sigma_8 / \Sigma_2$, де: Σ_8 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб; Σ_2 – обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду пасажирами у випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин;

n_1 – частка пасажирів, які купуватимуть експрес-квитки, що діють протягом 20 хвилин;

n_2 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 75 хвилин;

n_3 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 24 години (1 доба);

n_4 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 3 доби;

n_5 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 7 діб;

n_6 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 30 діб;

n_7 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 90 діб;

n_8 – частка пасажирів, які купуватимуть квитки зі строком дії 365 діб.

Пропонується встановити співвідношення вартості цих квитків за допомогою коефіцієнта К4, що дорівнює 5/12 ($К4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Відповідно до даних таблиці 3-1 Остаточного звіту, щоденно у транспорті загального користування у м. Києві здійснюється 4 589 300 поїздок, що дорівнює 1 675 094 500 поїздок за рік. Згідно з даними таблиці 7-1 Остаточного звіту, після впровадження сценарію А сталого розвитку міського транспорту, середня кількість пересадок становитиме 1,49. Кількість поїздок, що фактично здійснюється пасажирами за рік обчислюється як 1 675 094 500 / 1,49 = = 1 124 224 496,64.

Відповідно до інформації Головного управління статистики у м. Києві (http://kiev.ukrstat.gov.ua/Docs/16711.doc), населення м. Києва станом на момент проведення досліджень (2015 рік) становило 2 897 300 осіб, а кількість автомобілів, зареєстрованих у м. Києві – 1 022 747. Згідно з даними Остаточного звіту, мешканці м. Києва, що мають доступ до особистого автомобіля, у 88% випадків скористаються своїм авто для здійснення поїздок. Таким чином, кількість населення, що користується пасажирським транспортом загального користування становить 1 997 283 осіб. Отже, в середньому мешканець м. Києва здійснює 1 124 224 496,64 / 1 997 283 = 562,88 поїздок за рік, або 1,542 поїздки за день.

Обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії, визначається за формулою:

$\Sigma = Q \times K1 \times K2 \times K3 \times K4$, де:

Q – кількість придбаних квитків за рік, у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії.

Вище було встановлено, що в середньому мешканець м. Києва здійснює 562,88 поїздок за рік.

Згідно з даними Остаточного звіту, 99% усіх поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві складають поїздки тривалістю до 100 хвилин. Отже, можна наближено вважати, що 100% поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві можна оплатити, використовуючи квиток для оплати проїзду зі строком дії 75 хвилин, що дає право здійснювати необмежену кількість пересадок на міських маршрутах (лініях) протягом цього строку, а також є дійсним для проїзду до кінцевого пункту маршруту у транспорті, що здійснив відправлення з початкового пункту маршруту (лінії) у строк, впродовж якого квиток був дійсним. Також, 100% поїздок пасажирським транспортом загального користування у м. Києві можна оплатити, використавши квитки для оплати проїзду зі строком дії 24 години (1 доба), 3 доби, 7 діб, 30 діб, 90 діб, 365 діб.

Відповідно до даних Остаточного звіту, 18% поїздок у транспорті загального користування у м. Києві мають тривалість 0-15 хвилин, і пасажири, що здійснюють такі поїздки, можуть скористатись експрес-квитком, дійсним для проїзду протягом 20 хвилин. Проте, чималу частку цих поїздок на практиці здійснюватимуть пасажири, що користуються квитками для оплати проїзду зі строком дії (75 хвилин, 1 доба, 3 доби, 7 діб, 30 діб, 90 діб та 365 діб). Тому при попередніх підрахунках значення коефіцієнту Т, пропонується враховувати лише співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду зі строком дії. Таким чином, $n_1 = 0$.

Кількість квитків, які в середньому кожен пасажир купуватиме за рік, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи експрес-квитки, дійсні для проїзду протягом 20 хвилин, немає необхідності обчислювати, так як значення Q_1 використовується лише для визначення обсягу Σ_1, який, у свою чергу, використовується лише для визначення співвідношення m_1, яке, у свою чергу, використовується лише у доданку ($m_1 \times n_1$), а $n_1 = 0$, тому $m_1 \times n_1 = 0$ незалежно від значень m_1, Σ_1 та Q_1.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 75 хвилин, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 563 таких квитки (365 днів х 1,542 поїздок на день в середньому), отже $Q_2 = 563$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 24 години (1 доба), в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 365 таких квитків, отже $Q_3 = 365$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 3 доби, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 121,6 таких квитків, отже $Q_4 = 121,6$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 7 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 52,1 таких квитків, отже $Q_5 = 52,1$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 30 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 12,2 таких квитків, отже $Q_6 = 12,2$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 90 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 4,06 таких квитків, отже $Q_7 = 4,06$.

У випадку, якщо усі пасажири здійснюватимуть оплату проїзду, купуючи квитки зі строком дії 365 діб, в середньому кожен пасажир купуватиме за рік 1 такий квиток, отже $Q_8 = 1$;

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду;

К2 – коефіцієнт носія, значення якого приймається за одиницю, тому що співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії, та коштів, отриманих за рік від продажу квитків на електронному носії, визначаємо окремо за допомогою коефіцієнту N;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів. Значення коефіцієнту К3 приймається за одиницю, тому що 50% оплати вартості проїзду оплачують студенти шляхом придбання квитків для оплати проїзду для студентів, а 50% вартості оплати проїзду здійснюється шляхом компенсації, що надходить до бюджету м. Києва. Таким чином, обсяг коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, які спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником, однаковий як при купівлі квитків для оплати проїзду на загальних підставах для фізичних осіб, так і при купівлі квитків для оплати проїзду для студентів;

К4 – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, що дорівнює 5/12 ($К4_1 = 5/12$) – для експрес-квитків, 1 ($К4_2 = 1$) для квитків зі строком дії 75 хвилин, 30/12 ($К4_3 = 30/12$) – для квитків зі строком дії 24 години (1 доба), 70/12 ($К4_4 = 70/12$) – для квитків зі строком дії 3 доби, 140/12 ($К4_5 = 140/12$) – для квитків зі строком дії 7 діб, 525/12 ($К4_6 = 525/12$) – для квитків зі строком дії 30 діб, 1400/12 ($К4_7 = 1400/12$) – для квитків зі строком дії 90 діб, 5000/12 ($К4_8 = 5000/12$) – для квитків зі строком дії 365 діб.

Обчислюємо обсяг коштів, отриманих за рік від оплати проїзду в середньому пасажиром у випадку, якщо усі пасажири купуватимуть квитки з однаковим строком дії для кожного з видів квитків:

$\Sigma_1 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_1$.

Обчислення обсягу коштів Σ_1 не здійснюємо, тому що воно використовується лише для визначення співвідношення m_1, яке, у свою чергу, використовується лише у доданку ($m_1 \times n_1$), а $n_1 = 0$, тому $m_1 \times n_1 = 0$ незалежно від значень m_1 та Σ_1.

$\Sigma_2 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_2$;

$\Sigma_2 = 563 \times К1 \times 1 \times 1 \times 1 = 563 \times К1$ (грн).

$m_2 = \Sigma_2 / \Sigma_2$;

$\mathbf{m_2 = 1}$.

$\Sigma_3 = Q_1 \times К1 \times К2_1 \times К3_1 \times К4_3$;

$\Sigma_3 = 365 \times К1 \times 1 \times 1_1 \times 2,5 = 912,5 \times К1$ (грн).

$m_3 = \Sigma_3 / \Sigma_2$;

m_3 = 1,62.

$\Sigma_4 = Q_1$ x К1 x $К2_1$ x $К3_1$ x $К4_4$;

Σ_4 = 121,6 x К1 x 1 x 1_1 x 5,83 = 709,33 x К1 (грн).

$m_4 = \Sigma_4 / \Sigma_2$;

m_4 = 1,26.

$\Sigma_5 = Q_1$ x К1 x $К2_1$ x $К3_1$ x $К4_5$;

Σ_5 = 52,1 x К1 x 1 x 1_1 x 11,67 = 607,83 x К1 (грн).

$m_5 = \Sigma_5 / \Sigma_2$;

m_5 = 1,08.

$\Sigma_6 = Q_1$ x К1 x $К2_1$ x $К3_1$ x $К4_6$;

Σ_6 = 12,2 x К1 x 1 x 1_1 x 43,75 = 533,75 x К1 (грн).

$m_6 = \Sigma_6 / \Sigma_2$;

m_6 = 0,95.

$\Sigma_7 = Q_1$ x К1 x $К2_1$ x $К3_1$ x $К4_7$;

Σ_7 = 4,06 x К1 x 1 x 1_1 x 116,67 = 473,68 x К1 (грн).

$m_7 = \Sigma_7 / \Sigma_2$;

m_7 = 0,84.

$\Sigma_8 = Q_1$ x К1 x $К2_1$ x $К3_1$ x $К4_8$;

Σ_8 = 1 x К1 x 1 x 1_1 x 416,67 = 416,67 x К1 (грн).

$m_8 = \Sigma_8 / \Sigma_2$;

m_8 = 0,74.

Якщо законодавством України передбачено надання пільг з оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування певним категоріям громадян, громадянин, який належить до такої категорії, має право на таку пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197. Громадяни, яким рішенням Київської міської ради надане право безоплатного проїзду у Київському метрополітені та у наземному пасажирському транспорті загального користування, що працює у звичайному режимі руху, але які не отримують пільгу у порядку, встановленому Порядком надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 14.03.2018 № 197, використовуючи «Картку киянина» отримують у автоматичному пристрої з продажу паперових квитків безоплатний квиток, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин, та здійснюють його валідацію у терміналі АСООП. Замовник отримує кошти в обсязі, еквівалентному вартості квитка для оплати проїзду, що діє протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин та надрукований на паперовому носії за кожен отриманий безоплатний квиток громадянином, який належить до такої категорії. Таким чином, при підрахунку часток пасажирів, які купуватимуть квитки із різними строками дії, пасажири, що отримують пільги з оплату проїзду, прирівнюються до пасажирів, які використовують квитки для оплати проїзду, що діють протягом 75 (сімдесяти п'яти) хвилин.

Для пасажирів, які користуються пасажирським транспортом загального користування у м. Києві постійно, квиток із більш тривалим строком дії є

вигіднішим за квиток із менш тривалим строком дії. При попередніх підрахунках значення коефіцієнту Т, вище було вирішено враховувати лише співвідношення коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду зі строком дії.

Враховуючи вищевикладене, емпіричним способом встановлюємо, що в середньому за рік 45% пасажирів купуватимуть квитки зі строком дії 75 хвилин, 6% пасажирів – квитки зі строком дії 24 години (1 доба), 1% пасажирів – квитки зі строком дії 3 доби, 2% пасажирів – квитки зі строком дії 7 діб, 30% пасажирів – квитки зі строком дії 30 діб, 1% пасажирів – квитки зі строком дії 90 діб, 15% пасажирів – квитки зі строком дії 365 діб.

Отже:

$\mathbf{n_1 = 0}$;

$\mathbf{n_2 = 0{,}45}$;

$\mathbf{n_3 = 0{,}06}$;

$\mathbf{n_4 = 0{,}01}$;

$\mathbf{n_5 = 0{,}02}$;

$\mathbf{n_6 = 0{,}3}$;

$\mathbf{n_7 = 0{,}01}$;

$\mathbf{n_8 = 0{,}15}$.

Таким чином,

$T = m1 \times n1 + m2 \times n2 + m3 \times n3 + m4 \times n4 + m5 \times n5 + m6 \times n6 + m7 \times n7 + m8 \times n8 = 0 + 1 \times 0{,}45 + 1{,}62 \times 0{,}06 + 1{,}26 \times 0{,}01 + 1{,}08 \times 0{,}02 + 0{,}95 \times 0{,}3 + 0{,}84 \times 0{,}01 + 0{,}74 \times 0{,}15 = 0{,}45 + 0{,}0972 + 0{,}0126 + 0{,}0216 + 0{,}285 + 0{,}0084 + 0{,}111$;

$T = 0{,}9858$.

Після впровадження АСООП емітент квитків для оплати проїзду володітиме інформацією про фактичну кількість проданих квитків, тому значення коефіцієнту Т може бути уточнене відповідно до фактичного обсягу коштів, отриманих від продажу квитків;

К1 – коефіцієнт вартості квитка для оплати проїзду. Значення цього коефіцієнту знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4$ (грн).

Враховуючи те, що у витратній частині значення коефіцієнту В4 відрізняється у перший рік після впровадження запропонованих змін та у наступні роки, тому значення коефіцієнту К1 для першого року після впровадження запропонованих змін – $K1_1$ знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1_1 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4_1$ (грн);

$P \times N \times T \times K1_1 \times K2 \times K3 \times K4_2 = B1 + B2 + B3 + B4_1 - M$ (грн);

$K1_1 = (B1 + B2 + B3 + B4_1 - M) / (P \times N \times T \times K2 \times K3_1 \times K4_2)$ (грн).

Значення коефіцієнту К1 для наступних років – $K1_2$ знаходимо з рівняння:

$P \times N \times T \times K1_2 \times K2 \times K3 \times K4_2 + M = B1 + B2 + B3 + B4_2$ (грн);

$P \times N \times T \times K1_2 \times K2 \times K3 \times K4_2 = B1 + B2 + B3 + B4_2 - M$ (грн);

$K1_2 = (B1 + B2 + B3 + B4_2 - M) / (P \times N \times T \times K2 \times K3_1 \times K4_2)$ (грн);

К2 – коефіцієнт носія, значення якого приймається за одиницю, тому що співвідношення коштів, отриманих за рік від продажу квитків, надрукованих типографським способом на паперовому носії, та коштів, отриманих за рік від

продажу квитків на електронному носії, визначаємо окремо за допомогою коефіцієнту N;

К2 = 1;

К3 – коефіцієнт, що визначає вартість квитка залежно від того, чи цей квиток дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб, чи цей квиток дає право на проїзд для студентів. Значення коефіцієнту К3 приймається за одиницю, тому що 50% оплати вартості проїзду оплачують студенти шляхом придбання квитків для оплати проїзду для студентів, а 50% вартості оплати проїзду здійснюється шляхом компенсації, що надходить до бюджету м. Києва. Таким чином, обсяг коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, що спрямовуються Замовнику або організації, визначеною Замовником, однаковий як при купівлі квитків для оплати проїзду на загальних підставах для фізичних осіб, так і при купівлі квитків для оплати проїзду для студентів;

К3 = 1;

$К4_2$ – коефіцієнт строку дії квитка для оплати проїзду, що для квитка зі строком дії 75 хвилин дорівнює 1.

$К4_2$ = 1;

М – обсяг коштів, отриманих з бюджету м. Києва для функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва. Для забезпечення можливості регулювання доступності міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві обираємо модель, де витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватись як за рахунок коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, так і за рахунок коштів бюджету м. Києва. Для проведення розрахунків, приймаємо, що витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва покриваються виключно за рахунок коштів, отриманих від оплати проїзду пасажирами, тобто при здійсненні розрахунків значення М = 0;

В1 – експлуатаційні витрати міського пасажирського транспорту загального користування (окрім метрополітену) у м. Києві за рік за сценарієм А сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту. Згідно з даними таблиці 7-7 Остаточного звіту, вони становитимуть 2 110 000 000 грн на рік. Вищевказані дослідження здійснювались у листопаді 2015 року, тому потрібно додатково врахувати індекс інфляції, сумарне значення якого для цін у категорії «Транспорт» з 11.2015 до 10.2018 становить 1,446 (https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/).

В1 = 2 110 000 000 х 1,446 (грн);

В1 = 3 051 060 000 (грн);

В2 – експлуатаційні витрати міського метрополітену загального користування у м. Києві за рік. Відповідно до Економічного обґрунтування розрахунку тарифу на послуги з перевезень пасажирів КП «Київський метрополітен» на 2018 рік (https://dei.kievcity.gov.ua/files/2018/5/16/2.pdf), такі експлуатаційні витрати становлять 3 282 032 700 грн за рік;

В3 – витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві. Згідно зі сценарієм А сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту, необхідно 578 автобусів малого класу, 694 автобуси великого класу, 501 тролейбус та 337 трамвайних вагонів. Метрополітен експлуатує 158 п'ятивагонних поїздів. Орієнтовну вартість транспорту можна визначити відповідно до вартості закупівель, здійснених у 2018 році. Таким чином, автобус середнього класу може коштувати 2 048 100 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-06-14-001240-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 10 років. Автобус великого класу може коштувати 3 900 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-09-19-000450-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 12 років. П'ятивагонний поїзд метрополітену може коштувати 198 960 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2016-06-09-000195-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 30 років. Тролейбус може коштувати 4 775 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-08-22-001077-a), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 15 років. Трамвайний вагон може коштувати 42 998 000 грн (https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-05-05-000453-c), а нормативний строк експлуатації, зазначений його виробником, становить 25 років.

Виходячи з вищевикладеного, орієнтовні витрати на оновлення рухомого складу міського пасажирського транспорту загального користування у м. Києві передбачають закупівлю 57,8 автобусів середнього класу, 57,8 автобусів великого класу, 5,26 поїздів метрополітену, 33,4 тролейбуси та 13,48 трамвайних вагонів за рік.

В3 = 57,8 х 2 048 100 + 57,8 х 3 900 000 + 5,26 х 198 960 000 + + 33,4 х 4 775 000 + 13,48 х 42 998 000;

В3 = 118 380 000 + 225 420 000 + 1 046 530 000 + 159 490 000 + + 579 610 000;

В3 = 2 129 430 000 грн;

В4 – витрати, пов'язані із впровадженням та експлуатацією АСООП.

Витрати на впровадження АСООП передбачають витрати на придбання серверного, мережевого обладнання і систем зберігання даних (37 000 000 грн), модернізація енергосистеми (придбання більш потужного дизель-генератора, 1 шт.) (2 000 000 грн), придбання комп'ютерної техніки, периферійного, комутаційного обладнання (4 000 000 грн), придбання системного та спеціалізованого програмного забезпечення (1 500 000 грн), придбання спеціалізованого програмного забезпечення для організації резервного копіювання (бекап) (500 000 грн), придбання спеціалізованого мережевого обладнання для організації захищених каналів зв'язку (1 500 000 грн), оснащення станцій ліній швидкісного трамвая та міської електрички автоматами з продажу паперових квитків (30 000 000 грн), оснащення зупинок громадського транспорту автоматами з продажу паперових квитків (65 500 000 грн), модернізація телекомунікаційної мережі для підключення АСООП (5 000 000 грн), оснащення автобусів, тролейбусів та трамваїв автоматами з

продажу паперових квитків (374 870 000 грн) – за інформацією з листа КП «Київпастранс» від 13.04.2018 № 053/01/1226.

Вказані витрати включаються до складу витрат на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва у перший рік після впровадження запропонованих змін – $В4_1$.

$В4_1$ = 2 000 000 + 4 000 000 + 1 500 000+ 500 000 + 1 500 000 + 30 000 000 + + 65 500 000 + 5 000 000 + 374 870 000.

$В4_1$ = 521 370 000 грн.

У наступні роки до складу витрат на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва входитимуть витрати на експлуатацію АСООП, які визначаємо у розмірі 5% від витрат на її впровадження.

$В4_2 = В4_1$ x 0,05;

$В4_2$ = 26 068 500 грн.

Отже, знаходимо значення коефіцієнту К1 для першого року після впровадження запропонованих змін – $К1_1$ з рівняння:

Р x N x Т x $К1_1$ x К2 x К3 x $К4_2$ + М = В1 + В2 + В3 + $В4_1$ (грн);

Р x N x Т x $К1_1$ x К2 x К3 x $К4_2$ = В1 + В2 + В3 + $В4_1$ – М (грн);

$К1_1$ = (В1 + В2 + В3 + $В4_1$ – М) / (Р x N x Т x К2 x $К3_1$ x $К4_2$) (грн).

Р = 1 124 224 496;

N = 0,93;

Т = 0,9858;

К2 = 1;

К3 = 1;

$К4_2$ = 1;

М = 0;

В1 = 3 051 060 000;

В2 = 3 282 032 700;

В3 = 2 129 430 000;

$В4_1$ = 521 370 000.

$К1_1$ = (3 051 060 000 + 3 282 032 700 + 2 129 430 000 + 521 370 000 – 0) / / (1 124 224 496 x 0,93 x 0,9858 x 1 x 1 x 1) (грн);

$К1_1$ = 8,7165 грн.

Знаходимо значення коефіцієнту К1 для наступних років – $К1_2$ з рівняння:

Р x N x Т x $К1_2$ x К2 x К3 x $К4_2$ + М = В1 + В2 + В3 + $В4_2$ (грн);

Р x N x Т x $К1_2$ x К2 x К3 x $К4_2$ = В1 + В2 + В3 + $В4_2$ – М (грн);

$К1_2$ = (В1 + В2 + В3 + $В4_2$ – М) / (Р x N x Т x К2 x $К3_1$ x $К4_2$) (грн);

Р = 1 124 224 496;

N = 0,93;

Т = 0,9858;

К2 = 1;

К3 = 1;

$К4_2$ = 1;

М = 0;

В1 = 3 051 060 000;

В2 = 3 282 032 700;

В3 = 2 129 430 000;

$В4_2$ = 26 068 500.

$К1_2$ = (3 051 060 000 + 3 282 032 700 + 2 129 430 000 + 26 068 500 – 0) / / (1 124 224 496 х 0,93 х 0,9858 х 1 х 1 х 1) (грн);

$К1_2$ = 8,2359 грн.

Таким чином, після здійснення вищепроведених розрахунків, було встановлено, що для того, щоб витрати Замовника на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Києві та перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту загального користування у м. Києві покривались за рахунок коштів, отриманих від продажу квитків для оплати проїзду на міських маршрутах (лініях), орієнтовне значення коефіцієнту К1 у перший рік після впровадження запропонованих змін має становити 8,7165 грн, а у наступні роки – 8,2359 грн. Також у разі потреби витрати на функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва можуть покриватися і за рахунок коштів бюджету м. Києва.

Вартість квитка для оплати проїзду пасажирів обчислюється за формулою:

Σ = К1 х К2 х К3 х К4.

Вартість квитка, що дає право на проїзд на загальних підставах для фізичних осіб ($К3_1$ = 1), надрукованого на паперовому носії ($К2_1$ = 1) зі строком дії 75 хвилин ($К4_2$ = 1), за умови, що витратна частина, яка покривається за рахунок коштів бюджету м. Києва дорівнюватиме 0 грн, у перший рік функціонування транспортної маршрутної мережі м. Києва у спосіб, передбачений проектом рішення, може становити 8,72 грн.

Однак, враховуючи необхідність актуалізації частини витрат, їхнього коригування відповідно до індексу споживчих цін, перед першою емісією квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, необхідно здійснити повторні підрахунки, виходячи з актуальних та прогнозованих вихідних даних.

Допустимим рішенням може бути встановлення значення коефіцієнту К1 = 12, за рахунок чого існуватиме можливість фінансування заходів, необхідних для впровадження сценарію В сталого розвитку міського транспорту відповідно до Остаточного звіту. Водночас, це дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_vstanovlennya_tarifiv_na_perevezennya_pasazhiriv_i_vartosti_proznikh_kvitkiv_u_miskomu_pasazhirskomu_transporti_yakiy_pratsyuye_u_zvichaynomu_rezhimi_rukhu_247541/rkmda-1147-05072018PDF.pdf).

Отже, відповідно до результатів дослідження витрат на здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування і витрат на здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського електричного транспорту та доходів від здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування і доходів від здійснення перевезення пасажирів на маршрутах (лініях) міського

електричного транспорту, для забезпечення впровадження заходів, запропонованих проектом рішення, вбачається за доцільне використовувати орієнтовне значення коефіцієнту К1 = 12 та перед першою емісією квитків для оплати проїзду пасажирів на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, необхідно здійснити повторні підрахунки, враховуючи актуальні та прогнозовані значення вихідних даних.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ОПРИЛЮДНЕННЯ
проекту рішення Київської міської ради
«Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Відповідно до статей 9, 13 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович повідомляє про оприлюднення проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».

Головним розробником проекту регуляторного акту є депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович.

Проект рішення розміщений на офіційному веб-сайті виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) за адресою: http://kyivcity.gov.ua («Київ та міська влада» – «Регуляторна діяльність» – «Оприлюднення проектів регуляторних актів»).

Даний проект рішення підготовлений з метою формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського транспорту загального користування у м. Києві.

Зауваження та пропозиції приймаються протягом одного місяця з дня офіційного оприлюднення цього проекту рішення у письмовому або електронному вигляді за адресами:

1. Поштова адреса: 01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36, каб. 419 – депутат Київської міської ради Бохняк Володимир Ярославович.
2. Електронна адреса: sidor0704@gmail.com.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві»

Підготовлений відповідно до вимог статей 9, 13 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» фракцією «Всеукраїнське об'єднання «Свобода» у Київській міській раді.

1. Визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання

Ефективне функціонування міського пасажирського транспорту є однією з найважливіших умов розвитку соціальної та виробничо-економічної сфери міста.

У зв'язку з розвитком міста збільшується навантаження на громадський транспорт, неминуче виникають проблеми, пов'язані з наданням транспортних послуг населенню. Доступність транспортної системи для пасажирів повинно мінімізувати втрати часу та спрямувати його на здійснення продуктивної діяльності.

Мережа громадського транспорту Києва визначається як щільна в порівнянні з багатьма іншими європейськими містами. Показником є те, що 94 % мешканців проживають в межах 400 метрів від транзитної зупинки. Місто має відносно сучасний тролейбусний парк, який використовує електроенергію власного виробництва, а також ефективну систему метро, яка перевозить понад 1,5 мільйона чоловік щодня (взимку – 1,7 млн чол.). На другому місці – маршрутки з пасажиропотоком в 1,1 млн чол. І вони стали предметом особливого інтересу зарубіжних експертів.

Розвиток маршрутних таксі призвів до того, що вони обслуговують 56 % всіх маршрутів; спостерігається неефективне дублювання обслуговування і фрагментація транспортного сполучення («Маршрутки популярні для швидких, прямих з'єднань, які вони пропонують для ключових напрямків по відношенню до існуючих автобусів, тролейбусів і трамваїв»). Поширення мікроавтобусів стало проблемою міста. Певною мірою цей транспорт став символом політики дерегуляції, яка звісно відбулась не в інтересах містян. За виключенням трамваїв, маршрутний автопарк є найстарішим в місті. Підкреслюється, що вони мають меншу пропускну здатність і вони більш забруднюють навколишнє середовище на одного пасажира (норми викидів ЄВРО II).

Враховуючи особливості міста Києва громадський транспорт великої місткості, а особливо електротранспорт, відіграє дуже важливу роль у процесі перевезень пасажирів. Однак сьогоднішній стан міської транспортної системи не відповідає сучасним вимогам.

Не забезпечується не тільки мінімальний рівень комфортності поїздок пасажирів, а й нівелюються необхідні умови дотримання безпеки при їх перевезеннях.

При відсутності кондуктора в салоні (особливо у маршрутних таксі) на водія покладається додаткові обов'язки, виконання яких відволікає його увагу. У деяких випадках можуть порушуватися існуючі норми праці водіїв, що в

результаті призводить до їх стомлюваності і, як наслідок, підвищення ймовірності виникнення ДТП.

Порушення правил дорожнього руху і правил перевезення пасажирів, неякісне і небезпечне обслуговування мешканців міста стає серйозною проблемою транспортної мережі міста.

Міський пасажирський транспорт традиційно є дотаційною галуззю і компенсація надається транспортним підприємствам за перевезення пасажирів пільгових категорій і за різницю між вартістю квитка та собівартістю проїзду пасажира.

Обрахунок величини компенсацій з бюджету здійснюється на основі розрахункових методів, які не відповідають реальній кількості наданих пільгових послуг, що приводить до неврахування фінансових можливостей відповідних бюджетів. Чіткого механізму обрахунку кількості та структури перевезених пасажирів пільгових категорій не існує і відповідно органи влади не мають можливості адекватно компенсувати підприємствам пов'язані з цим витрати.

Крім того, дуже сильно зростає невдоволення серед громадян через те, що Київська міська державна адміністрація замість того, щоб створити та впровадити автоматизовану систему обліку оплати проїзду, яка дозволить чітко обрахувати кількість пасажирів та, відповідно, вирахувати потрібну кількість коштів для функціонування та розвитку системи громадського транспорту у місті Києві, вдається до необґрунтованого збільшення вартості проїзду у міському транспорті (тобто фінансування пільговиків за рахунок інших громадян). Все це показує безвідповідальність управління столицею.

Також однією з принципових проблем організації роботи громадського транспорту в місті Києві є те, що фінансово-економічні результати діяльності перевізників, перш за все обсяг виручки, залежать від кількісних показників їх роботи – кількості перевезених пасажирів.

В існуючих умовах відсутній реальний контроль фактичної кількості перевезених пасажирів як платних, так і пільгових.

Крім того, ігноруються якісні показники роботи перевізників – кількість виїздів у розрізі маршрутів, вимоги до класу, пасажиромісткості рухомого складу, дотримання графіків і розкладів руху, а також порушень швидкісного режиму та правил дорожнього руху.

Потреба у поліпшенні якості послуг, що надаються всіма видами громадського транспорту міста, необхідність розвантаження пасажиропотоків у місцях з інтенсивним рухом транспорту вимагає зміни концепції подальшого розвитку міського транспорту з орієнтацією на європейські принципи і стандарти.

Ефективна організація управління міським пасажирським транспортом повинна бути орієнтована на врахування інтересів пасажирів, підприємств перевізників і підвищення рівня якості транспортних послуг.

У 2015 році на замовлення Київської міської державної адміністрації було розроблено Остаточний звіт «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», у якому було викладено підхід і висновки заснованого на чіткій доказовій базі огляду сильних сторін і недоліків системи громадського транспорту Києва. Він безпосередньо стосується мети адміністрації міста щодо

розвитку практичних пропозицій для оптимізації мереж громадського транспорту Києва, щоб поліпшити їхню експлуатаційну й екологічну ефективність, мінімізувати витрати перевізників і максимально покращити транспортне сполучення. Також ці пропозиції враховують майбутній план землекористування міста. Через процес дослідження проектна група прагнула зміцнити потенціал транспортного планування спеціалістів КМДА, а також поліпшити їхнє розуміння важливості постійного збору даних для обґрунтування бенчмаркінгу та стратегічного планування ефективності міської транспортної мережі. Дослідження проводилося за сприяння Світового банку й у співпраці з КМДА, КП «Київпастранс», ТОВ «А+С Україна» і приватними автобусними перевізниками міста.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» (далі – Закон) передбачено можливість впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду та визначено повноваження виконавчих органів сільських, селищних, міських рад щодо:

1) прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги;

2) встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів.

Для реалізації норм Закону існує необхідність створити нову систему на базі існуючих з метою впровадження технічних засобів автоматизованої системи обліку оплати проїзду (далі – АСООП) у міському транспорті загального користування, модернізації та дооснащення всіх існуючих елементів АСООП та підключення КП «Київпастранс», КП «Київський метрополітен» та інших перевізників до єдиного центру управління розрахунками для об'єднання в єдину загальноміську систему оплати проїзду.

Крім того, існує необхідність створення загального процесингового центру з обробки даних, управління, розрахунків, формування фінансової звітності, електронного квитка та системи його продажу і поповнення.

Вирішення зазначених проблем потребує комплексного системного підходу.

Відповідно, для реалізації стратегічної цілі, яка полягає у створені сучасної моделі функціонування міського пасажирського транспорту, орієнтованої на європейські принципи і стандарти, її необхідно розглядати як сукупність наступних взаємопов'язаних локальних цілей:

- вдосконалення системи організації дорожнього руху;
- оптимізація маршрутної системи міста;
- удосконалення тарифної та компенсаційної політики;
- створення автоматизованої системи обліку оплати проїзду у міському пасажирському транспорті загального користування;
- створення інформаційно-аналітичної бази даних транспортної системи.

При цьому, слід зауважити, що проектом рішення передбачається впровадження безготівкової оплати проїзду, оскільки на сьогодні держава послідовно проводить політику щодо збільшення безготівкових розрахунків. Розвиток інфраструктури обслуговування електронних платіжних засобів, як одного з напрямів Комплексної програми розвитку фінансового сектору в Україні, наближатиме країну до європейських стандартів торговельного та банківського обслуговування.

Пунктом 14.19 статті 14 Закону України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» визначено, що суб'єкти господарювання зобов'язані забезпечити можливість здійснення держателями електронних платіжних засобів розрахунків за продані товари (надані послуги) з використанням електронних платіжних засобів.

Отже, пасажир має право на вільне використання електронних платіжних засобів з урахуванням обов'язкових для продавця (виконавця) форм (видів) розрахунків, встановлених законодавством України.

До дослідження та розробки методів вирішення цих проблем були залучені суб'єкти підприємництва, які здійснюють діяльність у цій сфері. Ними надано інформацію про показники господарської діяльності та пропозиції щодо удосконалення методів регулювання.

На підставі всебічного аналізу обставин, які склались у галузі пасажирських перевезень у місті було запропоновано зазначений регуляторний акт.

Основні групи (підгрупи), на які проблема має вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	Так	–
Держава	Так	–
Суб'єкти господарювання	Так	–
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	Так	–

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою:

1) ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

2) діючих регуляторних актів, оскільки чинним законодавством порушені питання не врегульовані.

2. Цілі державного регулювання

Проект регуляторного акту спрямований на розв'язання проблем, визначених у першому розділі аналізу регуляторного впливу.

Цілями проекту регуляторного акту є формування транспортної маршрутної мережі м. Києва, забезпечення прозорості адміністрування сфери транспортних послуг, здійснення дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадження єдиної автоматизованої системи обліку оплати проїзду, забезпечення регулярності та прогнозованості міського

транспорту загального користування у м. Києві. Також впровадження гнучкої тарифної сітки дозволить зробити вартість квитків зі строком дії 30 діб (525 грн), 90 діб (1400 грн) та 365 діб (5000 грн) доступною для постійних пасажирів і дозволить їм значно заощадити кошти (станом на час здійснення підрахунків, вартість проїзного на календарний місяць для проїзду на автобусних маршрутах у звичайному режимі руху, тролейбусних, трамвайних маршрутах, лініях швидкісного трамваю, метрополітену становить 1300 грн).

Крім того, аналіз даних щодо пасажиропотоку дасть можливість оптимізувати використання рухомого складу, а також маршрути його руху, тощо.

Таким чином, завданнями ухвалення цього регуляторного акту є:

1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту;

2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту;

3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі;

4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту;

5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;

6) створення механізму збору статистичної інформації;

7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;

8) оптимізація транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку;

9) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

10) підвищення обсягів збору виручки;

11) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

12) врегулювання процедури оплати багажу;

13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

14) підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1) Визначення альтернативних способів:

Вид альтернативи	**Опис альтернативи**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання суперечитиме актам вищої юридичної сили, зокрема чинній редакції Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті». Також Концепцією «КИЇВ СМАРТ СІТІ 2020», затвердженої рішенням Київської міської ради від 21.11.2017 № 500/3507, в рамках створення комфортного, безпечного, здорового та розумного середовища для киян та гостей міста планується реалізувати єдиний проїзний квиток для всіх видів громадського транспорту. Впровадження системи єдиного електронного квитка уможливить автоматизацію збирання коштів, збільшення обсягу надходжень на 20-30 %, а також значне зменшення витрат комунальними підприємствами. Крім того, не буде вирішена проблема щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є недоцільним способом, оскільки приведення у відповідність до законодавства положень Програми побудови автоматизованої системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті міста Києва з урахуванням громадян пільгових категорій «Соціально-транспортна картка киянина» на 2007-2009 роки, затвердженої рішенням Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573 (далі – рішення) потребуватиме внесення великої кількості змін, а саме: положення рішення необхідно привести у відповідність до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті»; затвердити вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також

	видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів; передбачити права та обов'язки учасників зазначеної системи, а також їх відповідальність; затвердити вимоги до центрів обслуговування пасажирів; передбачити контроль за дотриманням суб'єктами господарювання вимог щодо здійснення розрахунків з використанням електронних платіжних засобів, тощо. Внесення таких змін істотно вплине на зміст рішення.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є найбільш прийнятним та ефективним способом, оскільки цей проект рішення Київської міської ради базується на нормах законодавства України, зокрема на положеннях Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті». Ухвалення даного проекту рішення дозволить сформувати транспортну маршрутну мережу м. Києва, забезпечити прозорість адміністрування сфери транспортних послуг, здійснити дослідження та обліку цільових показників транспортної мобільності, впровадити єдину автоматизовану систему обліку оплати проїзду, забезпечити регулярність та прогнозованість міського транспорту загального користування у м. Києві. Крім того, проект рішення спрямований на створення умов для впровадження електронного квитка на всі види пасажирського транспорту, зокрема електронних платіжних засобів при розрахунках за оплату проїзду, а також: 1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту; 2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту; 3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної

	маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту; 5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 6) створення механізму збору статистичної інформації; 7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях; 8) оптимізацію транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку; 9) ефективну реалізацію механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 10) підвищення обсягів збору виручки; 11) організацію безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 12) врегулювання процедури оплати багажу; 13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 14) підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.

2) Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	**Вигоди**	**Витрати**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	1) створення механізму збору статистичної інформації; 2) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях; 3) оптимізація транспортної маршрутної мережі м. Києва на основі аналізу пасажиропотоку;	Не передбачаються.

	4) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 5) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 6) підвищення обсягів збору виручки; 7) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 8) врегулювання процедури оплати багажу; 9) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.	
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію	1) створення механізму збору статистичної інформації; 2) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;	Не передбачаються.

перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	3) оптимізація транспортної маршрутної мережі м. Києва на основі аналізу пасажиропотоку; 4) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі; 5) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду; 6) підвищення обсягів збору виручки; 7) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; 8) врегулювання процедури оплати багажу; 9) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.	

3) Оцінка впливу на сферу інтересів громадян:

Вид альтернативи	**Вигоди**	**Витрати**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	1) створення економічної привабливості та зручності для пасажирів на основі сучасних технологій; 2) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 3) забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги.	Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	1) створення економічної привабливості та зручності для пасажирів на основі сучасних технологій; 2) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; 3) забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги.	Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.

4) Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання*:

Показник	Великі	Середні*	Малі	Мікро	Разом*
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	10	10	1	24
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	12,5 %	41,66 %	41,66 %	4,1 %	100 %

*За даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань.

Середні – з них 9 перевізників, а 1 суб'єкт господарювання – організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Інформація надана листом Комунальної служби перевезень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 28.03.2018 № 053/03-1174.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	Ситуація залишиться на існуючому рівні.	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів.	Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть:

		для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн; витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію	Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту	Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання

перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів.	транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн; витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн Організація, яка визначена Департаментом

		транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн

*для облаштування одного транспортного засобу комплектом обладнання.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва:

Сумарні витрати за альтернативами	**Сума витрат, грн**
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»)	Витрати залишаться на існуючому рівні.
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»)	567 379 635,1
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту»)	567 379 635,1

4. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	**Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)**	**Коментарі щодо присвоєння відповідного балу**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	3	Така альтернатива досягнення цілей державного регулювання є недоцільним способом, оскільки не відповідає регламентним вимогам та нормопроектувальній техніці.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	4	Затвердження регуляторного акту є найбільш прийнятним та ефективним способом, який і дозволить досягти мети державного регулювання, визначеної у пункті 2 цього аналізу регуляторного впливу. Проект рішення спрямований на створення умов для застосування електронних платіжних засобів при розрахунках за проїзд, забезпечення зручності, уніфікації технологій та способів оплати проїзду пасажирів та багажу в

		міському транспорті загального користування. Також проект рішення дасть можливість скоротити операційні затрати суб'єктів господарювання (зокрема на послуги з інкасації, утримання кондукторів).

Рейтинг результативності	**Вигоди (підсумок)**	**Витрати (підсумок)**	**Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу**
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	**Для держави:** Ситуація залишиться на існуючому рівні. **Для громадян:** Ситуація залишається на існуючому рівні. **Для суб'єктів господарювання:** Ситуація залишиться на існуючому рівні.	**Для держави:** Витрати залишаться на існуючому рівні. **Для громадян:** Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян. **Для суб'єктів господарювання:** Витрати залишаться на існуючому рівні.	Є найгіршою з альтернатив, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідатиме вимогам діючого законодавства.
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	**Для держави:** здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах; оптимізація маршрутної мережі міста на основі аналізу пасажиропотоку;	**Для держави:** Не передбачаються **Для громадян:** Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян.	Є недоцільною альтернативою, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання, але суперечить регламентним вимогам.

	реалізація гнучкої тарифної політики; здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; підвищення обсягів збору виручки; організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту. **Для громадян:** створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій; підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;	Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, технічне обслуговування тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн	

	забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги. **Для суб'єктів господарювання:** Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів.	Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн.	
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального	**Для держави:** здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах; оптимізація маршрутної мережі міста на основі аналізу пасажиропотоку; реалізація гнучкої тарифної політики; здійснення контролю оплати проїзду на міському	**Для держави:** Не передбачаються **Для громадян:** Реалізація не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з боку громадян. Витрати суб'єкта господарювання включатимуть витрати на придбання	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам чинного законодавства.

користування у м. Києві».	пасажирському транспорті; підвищення обсягів збору виручки; організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті; здійснення автоматизованого обліку поїздок пасажирів; підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту. **Для громадян:** створення економічної привабливості та зручної для пасажирів на основі сучасних технологій; підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів; забезпечення права пасажирів щодо вільного використання електронних платіжних засобів, а також створення	транспортних терміналів для приймання електронних платіжних засобів, технічне обслуговування тощо. Прогнозні витрати для одного суб'єкта господарювання в перший стартовий рік впровадження регулювання, складатимуть: для суб'єктів господарювання великого підприємництва: КП «Київпастранс» 355 872 800,05 грн; КП «Київський метрополітен» 165 000 112,05 грн; ТОВ «Кийтранс-2005» 672,3 грн. витрати на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – 672,3* грн. Організація, яка визначена	

	додаткових зручностей для населення при розрахунках за отримані послуги. **Для суб'єктів господарювання:** Залучення більшої кількості пасажирів завдяки зручності, швидкості та надійності обслуговування, що дозволить збільшити суб'єкту господарювання обсяг виручки, зменшення витрат на обслуговування готівкових коштів.	Департаментом транспортної інфраструктури – 46 500 000 грн витрати на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва – 672,3* грн.	

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1 Залишення чинного регулювання без змін.	X	
Альтернатива 2 Внесення змін до рішення Київської міської ради від 21.12.2006 № 516/573.	Відмова, обрана альтернатива не відповідає нормопроектувальній техніці, визначеною актами законодавства.	Відсутні.
Альтернатива 3 Ухвалення рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві».	Причини для відмови відсутні, обрана альтернатива забезпечить виконання вимог законодавства, зокрема вимог Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», а також пункту 14.19 статті 14 Закону України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» та забезпечить права споживачів щодо вільного використання електронних платіжних засобів.	Відсутні.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

КП «Київпастранс»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	355 872 688,00	355 872 688,00
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	355 872 800,05	355 872 800,05
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн	355 872 800,05	355 872 800,05

*За інформацією КП «Київпастранс» лист від 13.04.2018 № 053/01/1226.

№	Найменування	Етап	Кількість	Сума, грн
1	Оплата по договору від 10.11.2017 № 52.17-333 за електронне обладнання (техзасоби АСООП)	II етап	1000	218 647 688,00
2	Ремонт та модернізація обладнання АСООП на міській електричці			3 000 000,00

3	Модернізація всіх турнікетів на ЛШТ та міській електричці для роботи з електронним квитком			10 000 000,00
4	Встановлення нового обладнання АСООП на станціях ЛШТ, що реконструюються (ділянка від Гната Юри до Кисневого заводу)			8 865 000,00
5	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички джерелами безперебійного живлення			10 000 000,00
6	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички системами гучномовного оповіщення			3 860 000,00
7	Оснащення станцій ЛШТ та міської електрички автоматами з продажу паперових квитків	І етап (зарежимлені станції, 54 вестибулі)	108	30 000 000,00
8	Оснащення зупинок громадського транспорту автоматами з продажу паперових квитків	ІІ етап (вузлові зупинки, 350 шт.)	350	66 500 000,00
9	Модернізація телекомунікаційної мережі для підключення АСООП			5 000 000,00
			Всього, грн:	355 872 688,00

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

КП «Київський метрополітен»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	165 000 000	165 000 000
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	165 000 112,05	165 000 112,05
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн	165 000 112,05	165 000 112,05

* Примітка: за інформацією заступника начальника КП «Київський метрополітен» Пеклуна Дмитра Юрійовича.

Водночас, у зв'язку з відсутністю на даний час деяких даних щодо АСООП, порахувати вартість доопрацювання існуючого програмного забезпечення, адаптації та модернізації турнікетів, експлуатаційні витрати, витрати на утримання персоналу, а також розрахунок його кількості не вбачається можливим.

№	Найменування	Кількість	Сума, грн
1	Автомати самообслуговування	525	105 000 000,00
2	Комплект касового обладнання	150	30 000 000,00
3	Комплект рахункового обладнання	60	5 000 000,00
4	Модернізація мережі вестибюля	75	25 000 000,00
5	Бортовий комп'ютер Ridango	80	за попередньою домовленістю КП «Київпастранс» здійснить передачу у необхідній кількості КП «Київський метрополітен»

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

ТОВ «Кийтранс-2005»

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій,	0	0

	сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – включаючи транспортні витрати, грн		
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн		
8.1	Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн (Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та АСООП) = 537,84 грн

8.2	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн. = 22,41 грн	22,41 грн
8.3	Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05 грн
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	672,3	672,3
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн	672,3	672,3

Кількість задіяного рухомого складу – 237.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – включаючи транспортні витрати, грн Розрахункові дані видачі на 1 суб'єкта господарювання	0	0

6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн	0	0
8.1	Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн (Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та АСООП) = 537,84 грн
8.2	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн. = 22,41 грн	22,41 грн

8.3	Процедури організації виконання вимог регулювання - Укладання договору приєднання до АСООП із Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта великого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта великого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	112,05 грн
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	672,3	672,3
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	9	9
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн	6 050,7	6 050,7

Кількість задіяного рухомого складу 961 од.

Орієнтовні розрахунки здійснені з урахуванням обладнання 1 комплектом обладнання одиниці рухомого складу.

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту (згідно із додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту)

Організація, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури

№ п/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років*
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	46 500 000	46 500 000
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	0	0
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – включаючи транспортні витрати, грн	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – включаючи транспортні витрати, грн	0	0

	Розрахункові дані видачі на 1 суб'єкта господарювання		
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн		0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	46 500 000	46 500 000
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1	1
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 х рядок 10), грн (співвідношення суб'єктів, що отримають ліцензії та висновки – 3:1)	46 500 000	46 500 000

У зв'язку з відсутністю на даний час деяких даних щодо АСООП експлуатаційні витрати, витрати на утримання персоналу, а також розрахунок його кількості не вбачається можливим.

№	Найменування	Кількість	Сума, грн
1	Придбання серверного, мережевого обладнання і систем зберігання даних	-	37 000 000
2	Модернізація енергосистеми (придбання більш потужного дизель-генератора)	1	2 000 000
3	Придбання комп'ютерної техніки, периферійного, комутаційного обладнання	-	4 000 000
4	Придбання системного, та спеціалізованого програмного забезпечення	-	1 500 000
5	Придбання спеціалізованого ПЗ для організації системи віртуалізації, та спеціалізованого	-	500 000

	ПЗ для організації резервного копіювання (бекап)		
6	Придбання спеціалізованого мережевого обладнання для організації захищених каналів зв'язку	-	1 500 000
	Разом:		46 500 000

5. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Для розв'язання проблеми, визначеної у пункті 1 цього аналізу регуляторного впливу, передбачається ухвалення рішення щодо організації перевезення пасажирів та оплати проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві.

Так проектом рішення, зокрема передбачається:

1) муніципальне адміністрування сфери міського транспорту;

2) формування транспортної маршрутної мережі м. Києва та впровадження Плану сталого розвитку міського транспорту;

3) встановлення цільових показників транспортної мобільності, до яких належать: доступність громадського транспорту відповідно до наборів даних про міське населення та зайнятість, дослідження пунктів відправлення та призначення шляхом опитування пасажирів; фізична та експлуатаційна продуктивність транспортної маршрутної мережі; енергоефективність; грошова доступність для міста; середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі;

4) визначення порядку використання електробусів та тимчасового використання автобусів на маршрутах електричного транспорту;

5) підвищення культури та зручності обслуговування пасажирів;

6) створення механізму збору статистичної інформації;

7) здійснення моніторингу пасажиропотоку по маршрутах та лініях;

8) оптимізація транспортної мережі Києва на основі аналізу пасажиропотоку;

9) ефективна реалізація механізму впровадження електронного квитка на всі види міського пасажирського транспорту за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

10) підвищення обсягів збору виручки;

11) організація безготівкової оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

12) врегулювання процедури оплати багажу;

13) здійснення контролю оплати проїзду на міському пасажирському транспорті;

14) підвищення ефективності використання бюджетних коштів, спрямованих на удосконалення роботи міського пасажирського транспорту.

6. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акту не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акту для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не проводився.

Витрати великих та середніх суб'єктів господарювання передбачаються, а тому розрахунок витрат згідно Додатку 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту проводився та додається.

Розрахунок витрат на впровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва здійснювався згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту (Тест малого підприємництва), додається.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акту не прогнозується.

Державний контроль за додержанням вимог цього регуляторного акту буде здійснюватися органами виконавчої влади у межах їх компетенції відповідно до законодавства.

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Строк дії цього регуляторного акту встановлюється на необмежений строк з моменту набрання чинності, оскільки необхідність виконання положень регуляторного акту є постійною.

Для визначення результативності регуляторного акту пропонується встановити такі статистичні показники:

обсяги безготівкових операцій із використанням платіжних карток тощо – не менше 45 %;

збільшення виручки, зокрема:

збільшення обсягу збору виручки від перевезень для приватних автомобільних перевізників не менше 30 %;

збільшення обсягу збору виручки від перевезень в КП «Київський метрополітен» (не менше 5 %);

збільшення обсягу збору виручки від перевезень в КП «Київпастранс» (не менше 30 %);

При впроваджені АСООП плануються такі технологічні показники:

- автоматичний збір інформації. Рівень втрати транзакцій від обладнання АСООП – не вище 0,00001 %;

- автоматична обробка інформації. Рівень некоректних транзакцій від обладнання АСООП – не вище 0,001 %;

- час формування оперативної звітності. Час від здійснення транзакції до її відображення в оперативній звітності – не більше 30 хв.

Експлуатаційними показниками пропонується визначити:

- прийом, як в рухомому складі, так і на стаціонарних станціях КП «Київпастранс» усіх видів засобів оплати проїзду, як разових так і багаторазових, та їх повноцінну обробку, незалежно від наявності чи відсутності зв'язку між будь-якими елементами системи (серверами, валідаторами тощо) з будь-яких причин не менш 24 години на добу;
- коефіцієнт готовності обладнання в КП «Київський метрополітен» не гірше 99,0 %;
- коефіцієнт готовності обладнання в КП «Київпастранс» (за виключенням випадків його зловмисного руйнування або пошкодження) не гірше 95,0 %;
- коефіцієнт готовності обладнання приватних автомобільних перевізників до інтеграції з АСООП - не гірше 50,0 %;
- частка пільгових пасажирів, які здійснюють проїзд з використанням електронних квитків, що дозволить удосконалити тарифну та компенсаційну політику - не менше 99 %.

8. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акту

Відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься шляхом проведення базового періодичного та повторного відстеження показника результативності акту, визначеного під час проведення аналізу впливу регуляторного акту відповідно до статті 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» статистичним методом. Так, базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюється до дня набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень. Якщо для визначення значень показників результативності регуляторного акту використовуються виключно статистичні дані, базове відстеження результативності може бути здійснене після набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положень, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акту. Повторне відстеження результативності регуляторного акту здійснюється через рік з дня набрання ним чинності або набрання чинності більшістю його положень, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом або більшістю його положень, якщо рішенням регуляторного органу, який прийняв цей регуляторний акт, не встановлено більш ранній строк. Періодичні відстеження результативності регуляторного акту здійснюються раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акту, у тому числі і в разі, коли дію регуляторного акту, прийнятого на визначений строк, було продовжено після закінчення цього визначеного строку.

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

Додаток

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого та мікропідприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 17 травня 2018 року по 10 червня 2018 року.

№ п/п	Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 17 травня 2018 року о 09.50 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-35)	10	Запропоноване регулювання сприймається. Було наголошено на тому, що у разі впровадження системи АСООП доходи бюджету міста Києва зростуть.
2	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 23 травня 2018 року о 09.55 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-36)	12	Запропоноване регулювання сприймається. Наголошено на прозорості розрахунків сплати за проїзд.
3	Брифінг фракції ВО «Свобода» у Київській міській раді 7 червня 2018 року о 09.55 у кулуарах Київської міської ради (http://kmr.gov.ua/uk/content/anons-bryfing-frakciyi-vo-svoboda-u-kyyivradi-37)	17	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Було наголошено, що впровадження системи покращить якісний рівень надання послуг

			пасажирських перевезень, вирішить питання обліку перевезень пільгових категорій громадян.
4	Публікація в офіційній групі ВО «Свобода» Київ у Facebook 7 червня 2018 року (https://www.facebook.com/SvobodaKyiv/posts/1963115383763436)	10	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Наголошено на важливості формування транспортної маршрутної мережі м. Києва на підставі досліджень цільових показників транспортної мобільності. Адже з одного й того ж району Києва мешканці можуть добиратися з дуже різними часовими показниками. Брак адекватного потоку громадського транспорту впливає на якість життя.
5	Публікація в офіційній групі Транспорт Києва у Facebook 7 червня 2018 року (https://www.facebook.com/groups/109913539203815/permalink/802904433238052/?comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22O%22%7D)	50	Запропоноване регулювання сприймається дуже позитивно. Було наголошено, що проект рішення дозволить обліковувати пасажиропотік (у тому числі пасажирів пільгових категорій), що позитивно вплине на розвиток громадського транспорту у місті Києві.

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

1) кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 11 одиниць (10 малого і 1 мікро);

2) питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, становить 41,66 %, при цьому, питома вага мікро підприємництва становить 4,1 %.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

№ п/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
2	Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування Формула: прямі витрати на процедури повірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість процедур обліку за	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)

	рік) Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва			
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) Х кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання Х кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	0,00 грн	0,00 грн	0,00 грн
5	Інші процедури: Еквівалент витраченого часу на контроль за встановленням терміналів АСДУ та АСООП – Формула: витрати часу на контроль за	3 робочі дні (24 години) - час, необхідний для пошуку суб'єкта з яким буде укладено договір Х 22,41 грн. (вартість робочого часу на 2018 рік) = 537,84 грн	0,00 (суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік)	537,84 грн.+ 0.00 грн.(витрати часу на пошук суб'єкта, з яким буде укладено договір на встановлення терміналів АСДУ та

	встановленням терміналів АСДУ та АСООП Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (мінімальна заробітна плата)	(Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік» установлено, що у 2018 році мінімальна заробітна плата: у місячному розмірі: з 1 січня - 3723 гривень; у погодинному розмірі: з 1 січня – 22,41 гривні)		АСООП) = 537,84 грн
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	537,84 грн	Х	537,84 грн
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	11		11
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик «разом» Х кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 Х рядок 7)	5 916,24 грн	Х	5 916,24 грн

Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна кількість форм	1 год (час, який витрачається с/г на пошук рішення в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій)3 Х 22,41 грн = 22,41 грн	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	22,41 грн. (витрати на пошук рішення в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук рішення в мережі Інтернет у наступний рік) = 22,41 грн
10	Процедури організації виконання вимог регулювання – Укладання договору приєднання до АСООП із організацією, яка визначена Департаментом транспортної інфраструктури Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х	5 год. (час, який витрачається суб'єктами на розроблення та впровадження внутрішніх процедур в місяць (за результатами консультацій)) Х 22,41 грн. Х 1 процедура (підготовка документів та укладання договору) = 112,05 грн	0,00	112,05 грн (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх процедур у перший рік)

	оціночна кількість внутрішніх процедур			
11	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13	Інші процедури:	-	-	-
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	134,46 грн	X	134,46 грн
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	11	-	11
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик «разом» X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)	1 479,06 грн	X	1 479,06 грн

Примітки:

1. У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік», з 1 січня 2018 року становить – 22,41 гривні. Джерело отримання інформації: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1801-193.

2. Джерело отримання інформації: Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань (https://usr.minjust.gov.ua/ua/extractedr).

3. Інформація про розмір часу, який витрачається суб'єктами на отримання зазначеної інформації є оціночною, та отримана за результатами проведених консультацій.

4. Орієнтовні розрахунки здійснені з урахуванням обладнання 1 одиниці рухомого складу.

4. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємництв)	**Планові витрати часу на процедуру**	**Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)**	**Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта**	**Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання**	**Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень**
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання.					
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні					
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акту про порушення вимог регулювання					

4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання					
6. Підготовка звітності за результатами регулювання					
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): копії, переоформлення, дублікат					
Разом за рік	X	X	X	X	відсутні
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	відсутні

* вартість витрат, пов'язаних з адмініструванням процесу регулювання державними органами, визначається шляхом множення фактичних витрат часу персоналу на заробітну плату спеціаліста відповідної кваліфікації та на кількість суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання, та на кількість процедур за рік.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

5. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

№ п/п	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	5 916,24 грн	5 916,24 грн
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо	1 479,06 грн	1 479,06 грн

	виконання регулювання та звітування		
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	7 395,3 грн	7 395,3 грн
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00 грн	0,00 грн
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	7 395,3 грн	7 395,3 грн

Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

Заступник міського голови –
секретар Київської міської ради

Окопному О.Ю.
Страннікову А.М.
Бродському О.Я.
Слончаку В.В.

Прошу розглянути проект рішення від 29.10.2018 №08/231- 3795/ПР в установленому порядку.

Пихтіній О.М.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Лазор Л.В.
Юнаковій С.М.
Давтяну Д.О. – до відома
Поворознику М.Ю. – до відома

В.ПРОКОПІВ

"29" жовтня 2018 року
№ 08/231 – 3795/ПР

08/231-3795/ПР
29.10.2018

ДЕПУТАТ

КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ VIII СКЛИКАННЯ

"26" жовтня 2018 р. № 08/279/8/014-849

Заступнику міського голови –
секретарю Київської міської ради
Прокопіву В. В.

Шановний Володимире Володимировичу!

Відповідно до ст. 26 Регламенту Київської міської ради, прошу Вас надати доручення розглянути проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» на засіданнях постійної комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами, постійної комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та постійної комісії Київської міської ради з питань торгівлі, підприємництва та регуляторної політики.

Додатки:

1. Проект рішення «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» разом з усіма додатками. (57 арк.)
2. Пояснювальна записка до проекту рішення. (13 арк.)
3. Фінансово-економічне обґрунтування. (13 арк.)
4. Повідомлення про оприлюднення. (1 арк.)
5. Аналіз регуляторного впливу. (38 арк.)
6. Тест малого підприємництва. (10 арк.)
7. Лист ТОВ «А+С Україна» від 07.08.2018 № 07/08/2018-4. (1 арк.)
8. Копія Остаточного звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», розробленого на замовлення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у 2015 році. (101 арк.)
9. Електронна версія зазначених документів.

З повагою
Депутат Київської міської ради **Володимир Бохняк**

Виконавець:
Антон Сідоренко
063-133-21-01

THE WORLD BANK

Місто Київ, Україна
Дослідження сталого розвитку міського транспорту

D6: Остаточний звіт

Грудень 2015 р.

Версія 1-0

itp
integrated transport planning

Місто Київ, Україна
Дослідження сталого розвитку міського транспорту

D6 — Остаточний звіт

Грудень 2015 р.

Версія 1-0

Підготовлений:

Integrated Transport Planning Ltd
50 North Thirteenth Street
Milton Keynes
MK9 3BP
UK (Велика Британія)

Тел.: +44 1908 259718

Контактна особа: Колін Брейдер (Colin Brader)
Адреса електронної пошти: brader@itpworld.net
Веб-сайт: www.itpworld.net

Контрольна інформація про документ

Назва проекту	Сталий розвиток міського транспорту Києва
Клієнт	Світовий банк
Код проекту	1444
Керівник проекту	Тім Едвардс (Tim Edwards)
Директор проекту	Колін Брейдер (Colin Brader)
Менеджер із якості	Джеймі Уівей (Jamie Wheway)
Дата початку	5 січня 2015 р.
Папка проекту	F:\1444\
Члени проектної групи	Колін Брейдер (Colin Brader), Тім Едвардс (Tim Edwards), Нік Ейленд (Nick Ayland), Девід Бреніг-Джонс (David Brenig-Jones), Іен Скотт (Ian Stott), Ніл Тейлор (Neil Taylor), Робін Кенціг (Robin Kaenzig), Нік Грівз (Nic Greaves), Джеймс Сіpi (James Seery)
Молодші консультанти	Немає

Версія	Назва файлу	Опис	Підготов-лений	Переві-рений	Затвер-джений	Дата
Чорновий варіант	F:\1444\project files\reports\ D6 Final Report\	Чорновий варіант остаточного звіту	DBJ/NT/JS	CB	CB	30.11.2015
1-0	F:\1444\project files\reports\ D6 Final Report\	Остаточний звіт	DBJ/NT/JS	CB	CB	24.12.2015

Повідомлення

Цей звіт був підготовлений для Світового банку відповідно до умов доручення. Integrated Transport Planning Ltd не несе відповідальності за будь-яке використання змісту цього звіту третьої стороною або за будь-які дії третьої сторони з посиланням на такий зміст.

ЗМІСТ

		Сторінка
1	**ВСТУП**	**1**
	Мета та структура даного звіту	1
2	**УМОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПІДХІД ДО НЬОГО**	**2**
	Передумови проекту	2
	Проблеми стратегічного планування транспортної системи та цілі проекту	2
	Методологія проекту	4
3	**МІСЦЕВИЙ ПОПИТ НА ПОСЛУГИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ Й ІСНУЮЧІ ТРАНСПОРТНІ ВАРІАНТИ**	**9**
	Розподіл населення і робочих місць Києва	9
	Цілі поїздок, рівні автомобілізації та доходів домогосподарств	10
	Співвідношення видів транспортних засобів і роль громадського транспорту в Києві	13
	Моделі місцевого попиту на транспортні послуги	17
4	**ПОГЛИБЛЕНИЙ АНАЛІЗ ПОПИТУ ТА ПРОПОЗИЦІЇ ПУНКТІВ ПЕРЕСАДКИ ПАСАЖИРІВ**	**19**
	Густота населення і частота обслуговування в пунктах пересадки	19
	Майбутнє зростання населення та наслідки для транспортних послуг	26
	Огляд ключових проблем і можливостей для оптимізації транспортної мережі	27
5	**КРИТЕРІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ КИЄВА**	**28**
	Встановлені принципи оптимізації і підхід до неї	28
	Робочий приклад використання принципів	31
	Критерії, встановлені для тестування пропозицій щодо оптимізації мережі ГТ	35
6	**ВИЗНАЧЕННЯ СЦЕНАРІЇВ ОПТИМІЗАЦІЇ МАРШРУТІВ**	**37**
	Сценарії А і В: короткострокові та середньострокові зміни маршрутів	37
	Сценарій В: середньострокові зміни інфраструктури	45
	Сценарій С: довгострокові варіанти створення систем громадського транспорту	57
7	**ПРОГНОЗОВАНІ НАСЛІДКИ ОПТИМІЗАЦІЇ МЕРЕЖІ ГТ В КИЄВІ**	**64**
	Оцінка змін пасажиропотоків за даними моделі транспортної системи Києва	65
	Огляд оптимізованої мережі та вплив на експлуатаційну ефективність	68
	Вплив на склад парку засобів ГТ, викиди та споживання палива	70
	Вплив на викиди парникових газів (ПГ)	74
	Вплив на експлуатаційні витрати громадського транспорту	75

Наслідки з точки зору доступності транспортних послуг для киян 76
Вплив пропозицій на пересадки пасажирів, перехід на інші види транспорту та транспортні розв'язки 78

8 РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ КМДА ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОПОЗИЦІЙ 80

Детальна оцінка маршрутів 80
Забезпечення виконання правил паркування по всьому місту та контроль руху 83
Позбавлення від маршруток і перерозподіл водіїв 84
Ролі приватного та/або державного сектора в майбутньому наданні транспортних послуг 84
Перевірка та підтвердження моделі транспортної системи 85
Стратегічний моніторинг та оцінка наслідків шляхом збору транспортних даних 86
Огляд тарифів на послуги громадського транспорту 87

9 ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ 88

Сильні сторони та недоліки мережі громадського транспорту Києва 88
Огляд пропозицій щодо оптимізації мережі громадського транспорту 89
Прогнозовані наслідки рекомендацій щодо оптимізації 90
Рекомендації щодо реалізації пропозицій для КМДА 91

СПИСОК ТАБЛИЦЬ

Сторінка

Табл. 2-1. Реалізовані заходи підвищення взаємодії із зацікавленими сторонами та їхньої участі в роботі 4
Табл. 2-2. Перевірка наборів даних, які було використано в цьому проекті 5
Табл. 3-1. Види та функції транспорту Києва 14
Табл. 4-1. Райони Києва з недостатньо розвинутим обслуговуванням громадським транспортом 19
Табл. 4-2. Проблеми та можливості оптимізації мережі ГТ Києва 27
Табл. 5-1. Принципи оптимізації мережі громадського транспорту Києва 28
Табл. 5-2. Граничні показники ємності ТЗ і кількості пасажирів на годину в одному напрямку (PPHPD) 30
Табл. 5-3. Шість ліній курсування маршруток, які пропонується об'єднати з іншими маршрутами 34
Табл. 5-4. Чистий результат запровадження пропозицій для Троєщини 35
Табл. 5-5. Критерії, визначені для оцінки ефективності мережі ГТ Києва 36
Табл. 5-6. Задоволеність користувачів послуг ГТ Києва за видами транспорту (за 5-бальною шкалою) 36
Табл. 6-1. Огляд змін маршрутів, запропонованих у сценаріях А і В 38
Табл. 6-2. Нові маршрути, запропоновані в сценаріях А і В 41
Табл. 6-3. Маршрути, змінені в сценаріях А і В 42
Табл. 6-4. Середні інтервали руху для всіх видів транспорту, збережених у кожному сценарії 44
Табл. 6-5. Подовження контактних мереж, запропоновані в сценарії А і показані на Рис. 6-4 46
Табл. 6-6. Поліпшення транспортних вузлів, запропоновані в сценарії В і показані на Рис. 6-5 46
Табл. 6-7. Роботи зі створення смуг пріоритетного руху автобусів, запропоновані в сценарії В і показані на Рис. 6-4 49
Табл. 6-8. Виявлені проблеми розв'язок громадського транспорту Києва 55
Табл. 6-9. Змодельовані прогнози пасажиропотоків по 8 схемах маршрутів швидкісного ГТ 58
Табл. 6-10. Опис схем 8 швидкісних маршрутів різних видів ГТ 58
Табл. 6-11. Щоденний пасажиропотік у потенційних схемах руху рейкових транспортних засобів 62
Табл. 6-12. Опис нових маршрутів швидкісного руху рейкових транспортних засобів 62
Табл. 7-1. Високорівневе порівняння ефективності мережі при впровадженні кожного сценарію 64
Табл. 7-2. Експлуатаційний вплив пропозицій щодо оптимізації мережі за сценаріями А і В 68
Табл. 7-3. Зміна розміру автопарку відповідно до денної потреби в ТЗ 70
Табл. 7-4. Потенційне скорочення викидів у результаті оптимізації (т/день) 72
Табл. 7-5. Розрахункова потреба в ТЗ й екологічні стандарти ЄВРО 72
Табл. 7-6. Вплив на викиди парникових газів (загальні річні викиди CO_2, еквівалентні викидам діоксиду вуглецю — заг.CO_2e) 74
Табл. 7-7. Прогнозована зміна річних експлуатаційних витрат громадського транспорту 75
Табл. 8-1. Критерії оцінки маршрутів до реалізації пропозицій 80

СПИСОК РИСУНКІВ

	Сторінка
Рис. 3-1. Густота населення Києва (осіб на км^2)	9
Рис. 3-2. Розподіл можливостей для працевлаштування	10
Рис. 3-3. Мета поїздок у Києві	11
Рис. 3-4. Розподіл рівнів автомобілізації домогосподарств у Києві	11
Рис. 3-5. Розподіл домогосподарств із рівнем доходів нижче 4701 грн/місяць	12
Рис. 3-6. Розподіл способів пересування за метою поїздок	13
Рис. 3-7. Розподіл поїздок громадським транспортом за видами ГТ	13
Рис. 3-8. Мережа громадського транспорту Києва	15
Рис. 3-9. Типові приклади громадського транспорту Києва	16
Рис. 3-10. Схема всіх маршрутів ГТ на кожній ділянці дороги	16
Рис. 3-11. Зразок усіх поїздок з пункту відправлення до пункту призначення в Києві протягом цілого дня	17
Рис. 4-1. Густота населення на км^2 і регулярність роботи мережі громадського транспорту	19
Рис. 4-2. Тривалість поїздок до центру Києва наземним громадським транспортом + метро	20
Рис. 4-3. Порівняльна здатність доступу громадського транспорту до ключових місць	21
Рис. 4-4. Швидкі транзитні маршрути та середнє число етапів у кожній поїздці	22
Рис. 4-5. Дані про посадки та висадки (за цілий день), факторизовані	23
Рис. 4-6. 45 ліній маршруток, які перекривають маршрути транспорту КП «Київпастранс»	24
Рис. 4-7. Загальний пасажиропотік у наземних пунктах пересадок (у ранкові години пік)	25
Рис. 4-8. Прогноз зростання населення до 2025 року	26
Рис. 5-1. Міські райони, які було використано в процесі оптимізації	29
Рис. 5-2. Місця правобережжя, з яких громадський транспорт не курсує до Троєщини	31
Рис. 5-3. Нові маршрути, запропоновані для усунення прогалин в охопленні міста послугами ГТ	32
Рис. 5-4. Тролейбусні маршрути, які можна об'єднати для створення більшого числа прямих рейсів	32
Рис. 5-5. 16 маршрутів, якими перевозиться менш ніж 1000 пасажирів на день	33
Рис. 5-6. Приклад скасування маршруту з невеликим пасажиропотоком	33
Рис. 5-7. Існуючі маршрути громадського транспорту через Московський міст	34
Рис. 5-8. Маршрути ГТ з Троєщини на правобережжя до (ліворуч) і після (праворуч) змін	35
Рис. 6-1. 19 нових маршрутів, запропонованих у сценаріях А і В	39
Рис. 6-2. 46 змін маршрутів у сценаріях А і В	39
Рис. 6-3. 118 скасувань маршрутів у сценаріях А і В	40
Рис. 6-4. Покращення контактних мереж і смуг із пріоритетом руху ГТ	47
Рис. 6-5. Поліпшення транспортних вузлів	48
Рис. 6-6. Розмежовані виділені смуги руху автобусів у Римі (бордюр) і Сан-Франциско (розмітка фарбою)	50
Рис. 6-7. Типовий приклад перетину двосторонніх смуг руху автобусів, створених на 3-смуговій дорозі	50
Рис. 6-8. Дорожні знаки, які забезпечують пріоритетне право руху автобусів на транспортних вузлах	50
Рис. 6-9. Ключові розв'язки громадського транспорту Києва	52
Рис. 6-10. Приклад комплексного устрою транспортної розв'язки для різних видів ТЗ	53

Рис. 6-11. Схеми маршрутів швидкісного ГТ, які можуть бути реалізовані в довгостроковій перспективі 57
Рис. 6-12. Тролейбуси, які використовуються в системі США Кіто 60
Рис. 6-13. Потенційні нові маршрути для вузькоколійного та ширококолійного громадського транспорту 61
Рис. 6-14. Подовження трамвайного маршруту від станції «Старовокзальна» до площі Льва Толстого/Палацу Спорту 63
Рис. 6-15. Потенційні зміни транспортних вузлів навколо Бессарабської площі/ТОЦ Arena City 63
Рис. 7-1. Пасажиропотоки при сценаріях А і В за змодельованими ланками транспортної мережі 65
Рис. 7-2. Зміна пасажиропотоків при сценаріях А і В за змодельованими ланками транспортної мережі 66
Рис. 7-3. Прогнозні пасажиропотоки на запропонованих маршрутах при впровадженні сценаріїв А і В 68
Рис. 7-4. Зміна автомобіле-кілометрів щоденного пробігу при впровадженні сценаріїв А і В 69
Рис. 7-5. Розрахунковий вплив на споживання енергії 71
Рис. 7-6. Зміна споживання енергії (ТДж/рік) при сценаріях А і В 71
Рис. 7-7. Розрахункова потреба в ТЗ автопарку КП «Київпастранс» до і після оптимізації 73
Рис. 7-8. Зміна пов'язаних із транспортом викидів ПГ при сценаріях А і В 74
Рис. 7-9. Доступність послуг ГТ для поїздок у центр Києва (поточна) 76
Рис. 7-10. Доступність послуг ГТ для поїздок у центр Києва (після оптимізації) 77
Рис. 7-11. Прогнозовані частки пасажиропотоків на наземних видах громадського транспорту 78
Рис. 8-1. Приклади заходів для створення можливостей пріоритетного руху громадського транспорту 81

ДОДАТКИ

Додаток А. Карти оптимізованих маршрутів громадського транспорту, визначених для Києва
Додаток В. Докладний список маршрутів, що підлягають скасуванню в сценаріях А і В, з обґрунтуванням рішення про скасування
Додаток С. Запропоновані інтервали руху на маршрутах, які будуть збережені в сценаріях А і В
Додаток D. Карти транспортного обслуговування Троєщини, Оболоні, промрайону «Відрадний» і району ТРЦ Ocean Plaza
Додаток Е. Технічна примітка про розробку моделі
Додаток F. Технічна примітка про підходи до збору та моніторингу стратегічних даних

1 ВСТУП

1.1 Світовий банк доручив компанії Integrated Transport Planning Ltd. (ITP) співпрацювати з Київською міською державною адміністрацією (КМДА), щоб допомогти їй провести дослідження сталого розвитку міського транспорту Києва. Проект розпочався в січні 2015 року і мав своєю метою:

- допомогти КМДА поліпшити та розробити стратегію щодо збору даних про міський транспорт;
- допомогти зрозуміти сильні сторони та недоліки систем громадського транспорту (ГТ) Києва за результатами ретельної оцінки та бенчмаркінгу;
- надати підтримку технічному персоналу міської адміністрації у розширенні їхніх можливостей у галузі транспортного планування;
- розробити рекомендації щодо оптимізації та реорганізації послуг ГТ.

Мета та структура даного звіту

1.2 У цьому Остаточному звіті наведені всі основні висновки дослідження для того, щоб представити пропозиції ITP щодо оптимізації мережі громадського транспорту Києва. Вони були розроблені в партнерстві зі Світовим банком, КМДА, КП «Київпастранс» і консультантами з питань моделювання A+S. Решта цього звіту має таку структуру:

- у главі 2 описаний підхід, прийнятий партнерами проекту, які були перераховані вище, для збору й аналізу даних, необхідних для обґрунтування рекомендацій щодо оптимізації ГТ;
- у главі 3 міститься огляд поточного попиту на транспортні послуги та варіантів транспортних маршрутів Києва;
- у главі 4 стисло визначені ключові проблеми пропозиції послуг громадського транспорту, які були виявлені шляхом аналізу даних і обговорень з перевізниками, перш ніж пов'язати ці проблеми зі структурою попиту на транспортні послуги Києва та представити їх як проблеми та можливості для оптимізації;
- у главі 5 викладені аналітичні критерії, які лягли в основу розробки пропозицій щодо оптимізації мережі громадського транспорту;
- у главі 6 описані поетапні сценарії оптимізації маршрутів громадського транспорту, розроблені в рамках даного дослідження з урахуванням наявної потреби пересування по місту. У цій главі детально відображені результати ітераційного процесу, у якому пропозиції ITP щодо розвитку мережі були протестовані та вдосконалені за допомогою моделі транспортної системи Києва, яку спеціалісти A+S розробили та підтримують від імені міської адміністрації;
- у главі 7 міститься оцінка прогнозованого впливу сценаріїв оптимізації мережі транспортних маршрутів, яка базується на ретельному аналізі даних і результатах використання моделі транспортної системи Києва;
- у главі 8 для КМДА викладені міркування відносно впровадження рекомендацій щодо оптимізації системи громадського транспорту, які представлені в цьому звіті;
- в останній главі для Світового банку та КМДА наведені висновки та рекомендації стосовно реорганізації мережі громадського транспорту Києва за принципами оптимізації, викладеними в цьому звіті.

2 УМОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПІДХІД ДО НЬОГО

Передумови проекту

2.1 Київ є столицею України й одним із визначних міст Європи з населенням три мільйони осіб. Він займає площу понад 835 км^2 і розвиває свою культуру, політику та стратегії, щоб відобразити українську ринкову економіку, що формується. Місто швидко урбанізується, і в ньому з'являється все більше приватних власників автомобільного транспорту, які все активніше його використовують.

2.2 Як і низка міст Східної Європи, Київ стикається з проблемами, пов'язаними з переходом від централізованої планової економіки до більш ринкових моделей. Стратегічне планування транспортної системи є однією з частин цього переходу. Планування і реалізація транспортних схем на основі історичних моделей і напрямків землекористування у поєднанні зі спадщиною жорстких, затратних інфраструктурних систем громадського транспорту (трамвай, тролейбус, метро) свідчать про те, що транспортні мережі міста намагаються «наздогнати» попит і потреби XXI століття. Планування з урахуванням підвищення рівня використання автомобілів і управління зростаючим числом приватних автобусних маршрутів у Києві — які завдяки своїй гнучкості більш чуйно реагують на очевидні потреби користувачів — є хорошими прикладами проблем, з якими стикається міська адміністрація.

2.3 Підтримка сильно субсидованих тарифів на проїзд у громадському транспорті в умовах економіки, яка зазнала значного зростання і скорочення бідності на початку 2000-х років, підірвала здатність міської адміністрації обслуговувати інфраструктуру громадського транспорту та рухомого складу, а також робити в неї інвестиції. Тенденція до зростання рівнів автомобілізації, часте скупчення транспортних засобів на дорогах, старіння інфраструктури громадського транспорту та рухомого складу і невідповідність між стратегіями транспортного забезпечення і міського розвитку обумовили бажання міської адміністрації в 2014 році здійснити реформи муніципальної транспортної інфраструктури, системи квитків і тарифів, що є позитивним кроком.

Проблеми стратегічного планування транспортної системи та цілі проекту

2.4 Існуючі реформи здатні лише частково усунути реальні експлуатаційні недоліки та проблему недостатньої пропускної спроможності, з якими зазвичай стикаються місцеві мережі громадського транспорту в години пік. Насправді, нинішні моделі фінансування залишаються нестійкими, і деякою мірою оптимізація існуючої системи громадського транспорту є життєздатним довгостроковим варіантом для поліпшення умов мобільності та якості життя місцевого населення.

2.5 До початку цього проекту діалог між цільовою групою Світового банку і заступником голови КМДА дозволив установити, що місто визнає необхідність обґрунтованого фактичними даними консенсусу для зміцнення і розвитку транспортної інфраструктури з метою задоволення мінливого попиту на транспортні послуги. Також були підкреслені фінансові труднощі, пов'язані з традицією субсидування громадського транспорту, у рамках якої мають бути реалізовані такі рішення.

2.6 Тому цей проект мав такі чотири основні цілі:

- допомогти КМДА поліпшити та розробити стратегію щодо збору даних про міський транспорт;
- допомогти КМДА зрозуміти сильні сторони та недоліки систем ГТ Києва за результатами ретельної оцінки та бенчмаркінгу;
- надати підтримку технічному персоналу КМДА у розширенні їхніх можливостей у галузі транспортного планування;
- розробити практичні рекомендації щодо оптимізації та реорганізації послуг громадського транспорту, які КМДА має обговорити з місцевими зацікавленими сторонами.

Методологія проекту

2.7 Протягом цього проекту була підтримана серія основних завдань, включаючи взаємодію із зацікавленими сторонами, збір і аналіз даних, оцінку та бенчмаркінг систем ГТ Києва, підтримку моделювання транспортної системи та пропозиції щодо оптимізації маршрутів ГТ. Робота, яку було виконано проектною групою щодо цих завдань, а також їхнє узгодження в часі в контексті загального проекту описані в наступних розділах.

Взаємодія із зацікавленими сторонами та їхня участь у роботі (протягом усього проекту)

2.8 Виходячи з цілей проекту, які були визначені вище, було ясно, що цей проект потребував дуже кооперативного і прозорого підходу, щоб допомогти технічному персоналу КМДА залучитися до роботи та вчитися на власному досвіді. Отже, проектна група прагнула залучити якомога більше місцевих зацікавлених сторін до проектних семінарів, які проводилися в Києві українською мовою, щоб заручитися підтримкою місцевих державних і приватних перевізників і Департаменту транспорту України.

2.9 За п'ять відвідувань Києва проектна група допомогла провести чотири семінари та низку пов'язаних із ними технічних нарад щодо тем, наведених у Табл. 2-1.

Табл. 2-1. Реалізовані заходи підвищення взаємодії із зацікавленими сторонами та їхньої участі в роботі

Відвідування Києва проектною групою	Заходи для підвищення взаємодії із зацікавленими сторонами
Січень 2015 р.	• Вступний семінар проекту • Зустрічі з представниками відділів КМДА та заступником мера • Зустрічі з місцевими перевізниками • Зустріч з A+S для обговорення розробки моделі транспортної системи • Зустріч із представниками оператора мобільного зв'язку «Київстар» для вивчення способів використання даних
Березень 2015 р.	• Планування дослідження посадки/висадки пасажирів, планування і заходи з вищими навчальними закладами авіації, будівництва та транспорту
Травень 2015 р.	• Підтримка безперервного збору даних • Навчання транспортному плануванню студентів місцевих вищих навчальних закладів • Презентація початкових висновків з аналізу даних • Семінар для обговорення можливих варіантів раціоналізації
Липень 2015 р.	• Підтримка додаткового збору даних • Зустрічі з A+S і представниками КМДА стосовно моделі транспортної системи • Знайомство з основними транспортними коридорами та розв'язками • Подальші зустрічі з місцевими перевізниками
Вересень 2015 р.	• Семінар на тему варіантів завчасної оптимізації мережі наземного транспорту • Подальші зустрічі із заступником і радниками мера • Подальша зустріч із представниками КП «Київпастранс» • Зустрічі з A+S і представниками КМДА стосовно моделі транспортної системи

Листопад 2015 р.	• Консультації та навчання КМДА стратегічному транспортному плануванню • Зустрічі з A+S і представниками КМДА стосовно моделі транспортної системи • Підтримка калібрування моделі
Грудень 2015 р.	• Семінар для презентації результатів і варіантів реорганізації • Обговорення реалізації з робочими групами КМДА • Зустріч із представниками КМДА/A+S для обговорення питань калібрування і розробки моделі

Збір даних (з лютого по липень 2015 р.)

2.10 У лютому 2015 року був проведений первісний огляд наборів даних, доступних для обґрунтування аналізів запланованої оптимізації ГТ і розробки моделі (Табл. 2-2). A+S уже зібрала декілька важливих наборів даних, коли працювала над моделюванням, проте ми встановили, що потрібно провести значну подальшу дослідницьку роботу, щоб точно визначити рівні пасажиропотоку на ГТ: загальномережеве дослідження посадок/висадок пасажирів і пов'язане з цим загальноміське дослідження частоти руху/завантаженості транспорту.

Табл. 2-2. Перевірка наборів даних, які було використано в цьому проекті

Набір даних	Необхідний формат	Джерело
Набори даних про міське населення і зайнятість	Шейп-файл ГІС з векторними даними, імпортованими в багатокутник	Телефонні соціально-економічні опитування, проведені A+S
Дорожня мережа	База даних ГІС	Відкритий план міста
Розклади руху громадського транспорту та дані про мережу	GTFS/SIRI/TransXchange	GTFS з Easyway. Дані про інтервал руху транспорту, зібрані в ході придорожніх досліджень
Посадка та висадка пасажирів	Чисельні дані про маршрути/зупинки	Збиралися протягом усього проекту за допомогою застосунку для смартфонів TransitWand
Дані дослідження пунктів відправлення і призначення	Матриці пунктів відправлення та призначення на маршрутах	Для розробки моделі транспортної системи були використані результати опитування A+S 30 000 домогосподарств
Настрої/вподобання користувачів транспортної системи Києва	Кількісні дослідницькі дані	A+S: опитування 30 000 домогосподарств
Фізичний і експлуатаційний потенціал громадського транспорту	Показники ємності транспортних одиниць	КП «Київпастранс» і приватні перевізники
Ефективність використання палива	Дані про кілометраж у л/авт.	КП «Київпастранс» і приватні перевізники
Показники аварійності	Кількість нещасних випадків на кожні 1000 км, пройдених транспортним засобом	КП «Київпастранс»
Статистичні дані про експлуатаційну надійність	Кількість несправностей на кожні 1000 км, пройдених транспортним засобом	КП «Київпастранс»

Облік рейсів і коливання руху транспорту на маршрутах	Облік кругового руху та руху в денні години у вулично-дорожній мережі	Дані надані транспортним відділом для калібрування моделі транспортної системи
Використання станцій метро	Пасажиропотоки на годину	Київський метрополітен
Завантаженість автотранспортних засобів	Кількість пасажирів у кожному автобусі/трамваї/тролейбусі	Дані збиралися протягом усього проекту за допомогою придорожніх спостережень

2.11 Дослідження посадок/висадок пасажирів було проведено на кожному наземному транспортному маршруті Києва. Для цього дослідження використовувався мобільний застосунок TransitWand, розроблений в ході попередніх дослідницьких проектів, які фінансував Світовий банк. Для збору цих даних ITP працювала з КМДА, A+S та вищими навчальними закладами авіації, будівництва та транспорту для підготовки та навчання групи з 60 дослідників. Місцева група в цілому виконала по три поїздки в обидва кінці на всіх, тобто більш ніж на 300 маршрутах автобусів, маршруток, трамваїв і тролейбусів Києва.

2.12 Дослідження частоти руху та завантаженості ГТ проводилися у 17 місцях по всьому Києву протягом цілого дня.

Аналіз даних (з лютого по листопад 2015 р.)

2.13 Аналіз первинних даних відбувся разом з асиміляцією та аналізом вторинних наборів даних, описаних у Табл. 2-2. До методів, які були використані для обробки цих даних, належать:

- обробка асимільованих даних за допомогою MS Excel і QGIS, щоб пов'язати шейп-файли геопросторових даних про громадський транспорт із даними, які відносяться до роботи ГТ, і вивести із зібраних наборів даних середні показники для цілого дня;
- геопросторова презентація (за допомогою інструментів ГІС) щільності робочих місць, головних місць і факторів, які спонукають до подорожей, середніх рівнів доходів, рівнів автомобілізації і частоти користування громадським транспортом з урахуванням географії мешкання місцевого населення;
- розробка оновлених наборів даних GTFS, які включені до цієї інформації, для забезпечення аналізу доступності та тривалості рейсів для жителів міста за допомогою інструмента Transport Analyst;
- візуалізація даних про посадки та висадки пасажирів у кругових діаграмах для геолокації найбільш перевантажених пунктів пересадки та коридорів громадського транспорту міста;
- загальноміський аналіз пунктів відправлення та призначення на маршрутах, щоб зрозуміти місцевий попит на транспортні послуги та визначити ключові коридори та напрямки руху в різний час доби.

2.14 Далі представлені аналітичні інструменти, розроблені для використання в умовах Києва:

- база даних ГІС, що містить детальну інформацію про робочі маршрути громадського транспорту, середні добові пасажирські потоки (згідно з даними про посадки та висадки пасажирів), населення, зайнятість і дані про попит на перевезення з пунктів відправлення до пунктів призначення;
- базова модель у форматі таблиці MS Excel, у якій задокументовані ключові робочі параметри (інтервали руху, ємність транспортних засобів, кількість пасажирів, пройдені відстані, норми викидів, установлені для транспортних засобів);
- оновлений набір даних GTFS із зазначенням робочих інтервалів руху на всіх маршрутах громадського транспорту Києва для використання в аналізах доступності.

2.15 Ці інструменти були використані для підтримки розробки й тестування моделі транспортної системи Києва та для визначення пропозицій щодо оптимізації маршрутів громадського транспорту, які краще задовольняють сукупний попит киян на місцеві перевезення.

Підтримка процесу формування моделі транспортної системи (з лютого по грудень 2015 р.)

2.16 Модель транспортної системи VISUM, розроблена A+S за дорученням КМДА, є «повноденною» стратегічною моделлю, яка підтримує стратегічні та науково обґрунтовані рішення щодо транспортної інфраструктури, а також вимоги обслуговування для задоволення існуючої потреби в транспортних послугах. Угода про майбутнє зростання (населення, рівні автомобілізації і кількість подорожей) дозволить перевірити майбутні варіанти транспортних інвестицій і, отже, допоможе керувати процесом прийняття рішень і формуванням бюджету.

2.17 Протягом дослідження проектна група співпрацювала з A+S, щоб забезпечити розробку максимально цілеспрямованої моделі, яка б допомогла задовольнити і потреби цього проекту, і амбіції КМДА в частині довгострокового стратегічного планування. Підтримка, надана проектною групою, включала в себе таке:

- виступ у якості ключових прихильників ідеї розробки моделі за допомогою перевірки мережі громадського транспорту й експлуатаційних даних, на основі яких розроблялась ця модель;
- збір і форматування даних про посадки та висадки пасажирів і їхнє геопросторове зіставлення зі шейп-файлами дорожньої мережі OpenStreetMap, щоб спростити калібрування моделі;
- забезпечення того, щоб прогнози щодо населення, зайнятості та землекористування з Плану розвитку Києва були вбудовані в майбутні сценарії, визначені в моделі;
- розробку сценаріїв оптимізації маршрутів громадського транспорту для тестування в моделі й аналіз базового сценарію, що зображає поточну систему перевезень Києва;
- незалежне вивчення калібрувальних показників моделі на основі даних і перевірочних вимірювань, наданих A+S, щоб підготувати для КМДА технічну примітку про придатність моделі до використання для довгострокового стратегічного планування й оцінки транспортної системи.

2.18 Короткий огляд можливостей для підвищення точності та надійності моделі представлений у главі 8 цього звіту з урахуванням міркувань проектної групи щодо реалізації моделі.

Пропозиції щодо оптимізації маршрутів громадського транспорту (з серпня по грудень 2015 р.)

2.19 Ґрунтуючись на даних, що походять з моделі транспортної системи Києва у зв'язку з майбутніми сценаріями, і на прогнозах землекористування, зазначених у Плані розвитку Києва, проектна група розробила низку сценаріїв раціоналізації громадського транспорту, які були перевірені в моделі.

2.20 Сценарії були визначені, виходячи з детального розуміння того, наскільки добре існуючі послуги громадського транспорту задовольняють попит на подорожі з пункту відправлення до пункту призначення в різних районах Києва. Розглянувши, у свою чергу, наскільки пасажиропотоки на існуючих маршрутах є стійкими та репрезентативними для місць, між якими люди хочуть подорожувати, а також пов'язавши їх із допустимим навантаженням транспортних засобів, що курсують на існуючих маршрутах, проектна група змогла розробити оновлений набір першорядних маршрутів і графіків громадського транспорту, які більш точно відповідають поточному та прогнозованому попиту населення на транспортні послуги.

2.21 Модель транспортної системи Києва була використана для багаторазової перевірки та поліпшення кожного сценарію з урахуванням його впливу на місцеве транспортне сполучення та прогнозовані потоки пасажирів і транспорту. Результати проведення моделі через кожний сценарій забезпечили необроблені дані, які можуть бути використані для визначення ефективності цих пропозицій і виключення можливості негативного впливу на існуючу доступність послуг і рівні завантаженості автотранспортних засобів. Вони були протестовані за низкою контрольних критеріїв для всієї мережі громадського транспорту, визначених протягом проекту.

2.22 Більш докладно про аналітичні принципи, які стоять за цим процесом оптимізації, і про контрольні критерії, які були використані для визначення прогнозованого впливу кожного сценарію, розробленого в рамках проекту, розповідається в главі 4 цього звіту. Це докладне пояснення логічно походить з огляду існуючих транспортних мереж Києва та зразків місцевого попиту на перевезення, про які йдеться в главі 3.

3 МІСЦЕВИЙ ПОПИТ НА ПОСЛУГИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ Й ІСНУЮЧІ ТРАНСПОРТНІ ВАРІАНТИ

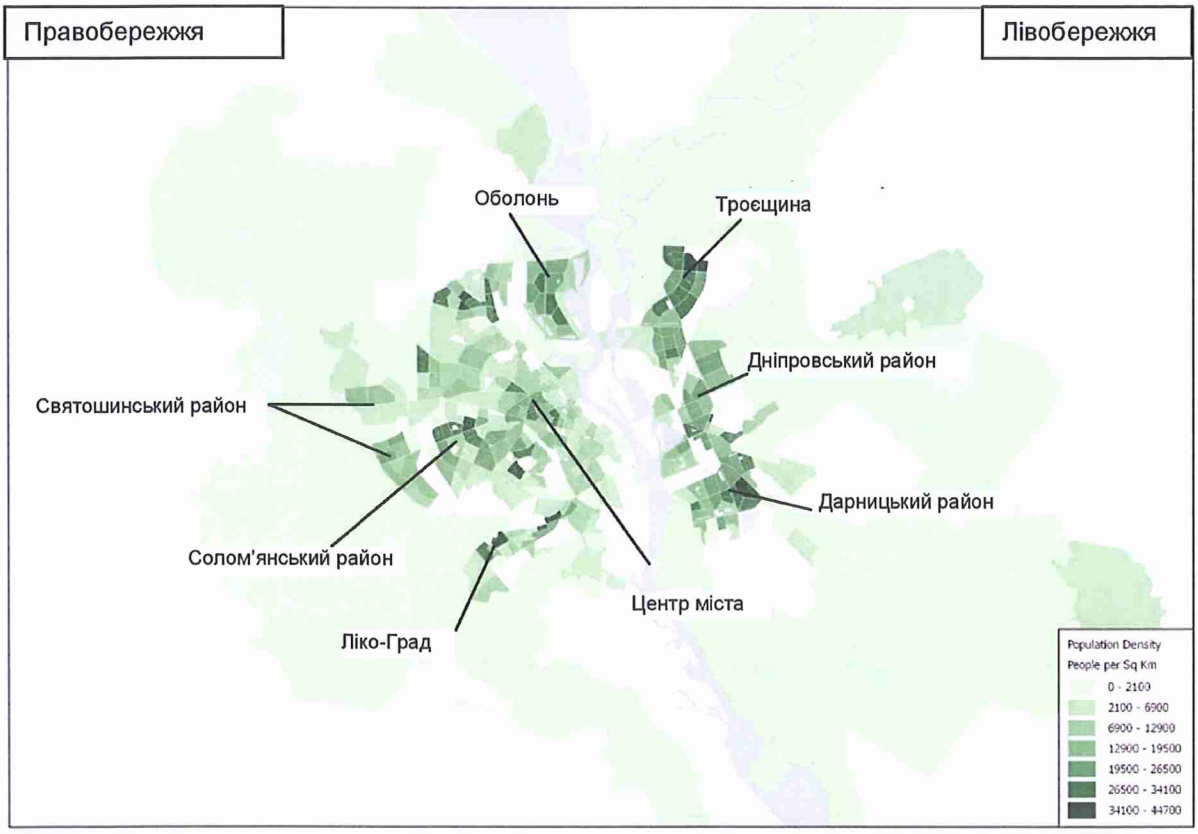
3.1 Попит на послуги перевезення є похідним попитом. Люди переважно подорожують, щоб брати участь у різних формах соціально-економічної діяльності та користатися можливостями. Отже, переважаючу модель попиту на послуги перевезення формує розподіл людей і робочих місць, рівень автомобілізації і вибір доступних транспортних варіантів, які полегшують індивідуальну мобільність. Також важливим є розташування освітніх закладів і магазинів.

Розподіл населення і робочих місць Києва

Населення

3.2 Для Києва не типова ані концентрична, ані поліцентрична модель розподілу населення. Замість цього він має густонаселені приміські райони на заході (Святошинський район), на півночі (Оболонь), на північному сході (Троєщина) і на сході (Дніпровський і Дарницький райони). На Рис. 3-1 показані ці концентрації і те, як Дніпро розділяє лівий і правий береги Києва. Центр міста менш густонаселений, ніж приміські райони, і складається з історичних будівель, які обумовлюють більш низьку щільність заселення, ніж у нових багатоповерхівках на півночі, сході та заході міста. Житлові райони з низькою густотою населення, головним чином, розташовані на півдні міста.

Рис. 3-1. Густота населення Києва (осіб на км^2)



Джерело: дані про населення Києва з моделі транспортної системи, КМДА/A+S, 2015 р.

Зайнятість і робочі місця

3.3 Розподіл робочих місць у Києві є більш концентрованим, ніж населення міста. На Рис. 3-2 показане правобережжя (на захід від Дніпра), де розташована більшість можливостей для працевлаштування, зокрема, у центрі міста й у Солом'янському районі. Густозаселені житлові райони Оболонь, Троєщина та Дарниця також забезпечують велику кількість робочих місць.

Рис. 3-2. Розподіл можливостей для працевлаштування

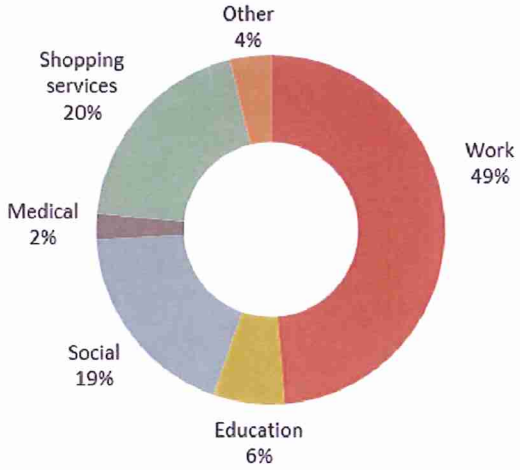
Джерело: дані про можливості працевлаштування в Києві з моделі транспортної системи, КМДА/A+S, 2015 р.

Цілі поїздок, рівні автомобілізації та доходів домогосподарств

3.4 На Рис. 3-3 показано, що поїздки до місць роботи та навчання складають 55% усіх поїздок, які здійснюються в Києві. Однак ці дані були отримані з опитувань домогосподарств без урахування дітей і студентів вищих навчальних закладів, які проживають у гуртожитках. За оцінками, одні тільки студенти складають приблизно 14% населення міста.

3.5 З погляду стратегічного впливу на місцеву динаміку руху, поїздки з метою отримання доступу до можливостей працевлаштування, як правило, є більш довгими, ніж поїздки для здобуття освіти та заради здійснення покупок, тому що такі поїздки, у більшості випадків, є локально орієнтованими.

Рис. 3-3. Мета поїздок у Києві



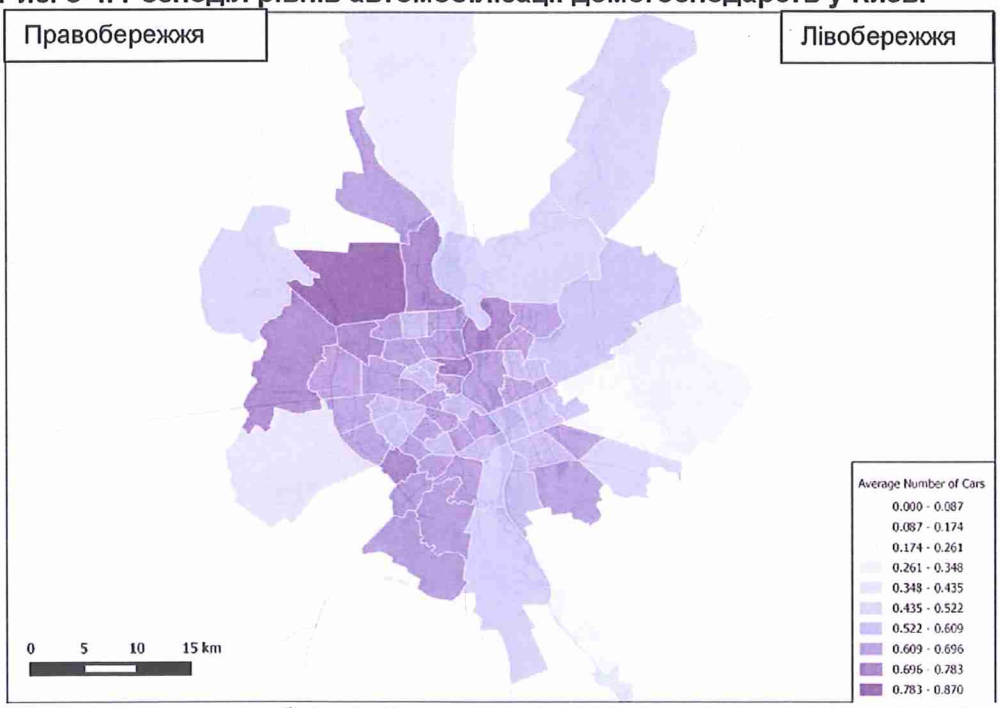
Джерело: A+S: опитування домогосподарств, 2014 р.

Рівні автомобілізації

3.6 Опитування домогосподарств показали, що в середньому кожна сім'я має доступ до 0,6 автомобіля. Це низький рівень доступу до автомобілів порівняно з іншими європейськими містами. Крім того, 50% сімей у Києві не мають доступу до жодного автомобіля.

3.7 На Рис. 3-4 показано, що рівень автомобілізації на правобережжі є більш високим, зокрема, у районах, близьких до північного заходу та західних околиць міста. Також на правобережжі сконцентровані першокласні професійні робочі місця й елітні магазини.

Рис. 3-4. Розподіл рівнів автомобілізації домогосподарств у Києві



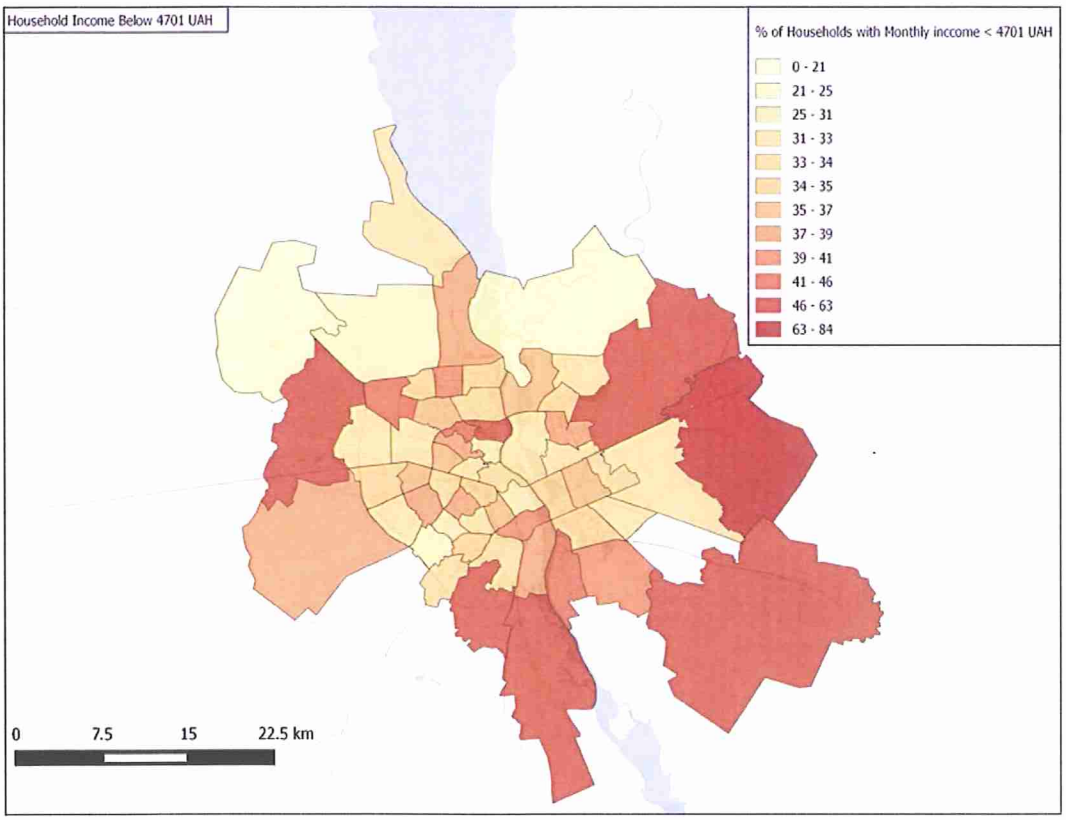
Джерело: дані про автомобілізацію Києва з моделі транспортної системи, КМДА/A+S, 2015 р.

Рівні доходів домогосподарств

3.8 Райони Києва з низькими рівнями доходів домогосподарств (менше ніж 4701 гривень на місяць) територіально близькі до районів міста з низьким рівнем автомобілізації. Як видно з Рис. 3-5, цими місцями переважно є Троєщина та Дніпровський район на схід від центру міста, на лівому березі; на півдні міста це Ходосівка, Підгірці та Романків; а на західній периферії міста — Святошинський район.

3.9 В ідеалі ці райони з низькими рівнями доходів/автомобілізації домогосподарств повинні мати добре обслуговування громадським транспортом, щоб забезпечити надійний доступ до місць роботи й інших можливостей. Глибокий аналіз, здійснений проектною групою (описаний у главі 4 цього звіту), показав, що на даний час ситуація з ГТ далека від ідеальної, і виявив можливості для поліпшення транспортного сполучення в цих частинах міста.

Рис. 3-5. Розподіл домогосподарств із рівнем доходів нижче 4701 грн/місяць

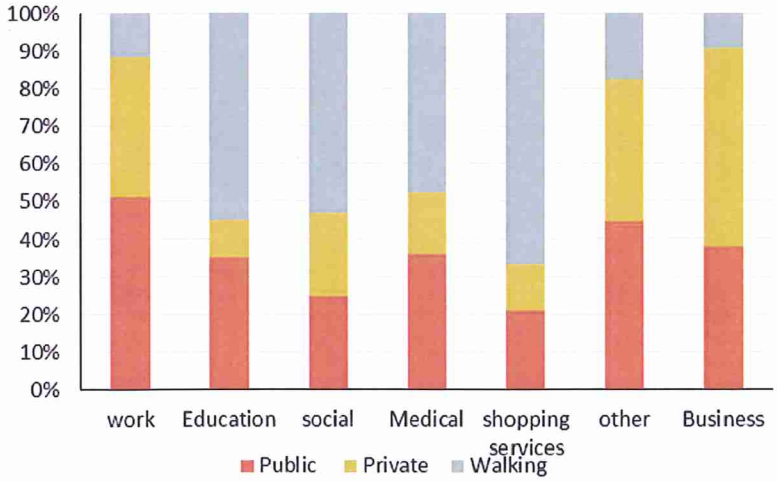


Джерело: дані про доходи домогосподарств Києва з моделі транспортної системи, КМДА/A+S, 2015 р.

Співвідношення видів транспортних засобів і роль громадського транспорту в Києві

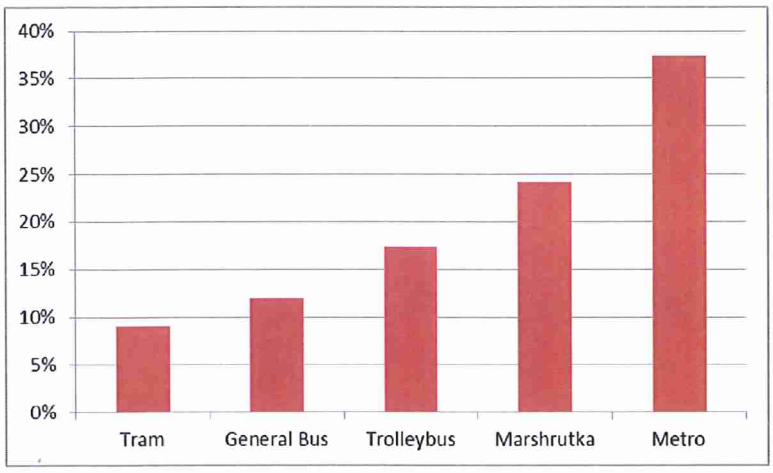
3.10 Громадський транспорт найбільш часто використовується для поїздок автошляхами; на його частку припадає 57% таких поїздок. Якщо в цей аналіз включити пересування пішки (див. Рис. 3-6), ми побачимо, що воно є основним видом пересування з освітньою, соціальною, медичною метою та з метою здійснення покупок. Це підтверджує, що жителі Києва намагаються користуватися цими послугами у своїх районах і готові пересуватися до таких місць пішки. Разом із тим від 25% до 35% цих поїздок здійснюються громадським транспортом.

Рис. 3-6. Розподіл способів пересування за метою поїздок



3.11 При більш уважному дослідженні розподілу варіантів громадського транспорту в Києві (Рис. 3-7) стає ясно, що на метро припадає найбільша частка поїздок; друге місце займає маршрутка (мікроавтобуси, які використовуються і державними, і приватними перевізниками). На регулярне автобусне, тролейбусне та трамвайне обслуговування припадає близько третини всіх поїздок громадським транспортом у Києві.

Рис. 3-7. Розподіл поїздок громадським транспортом за видами ГТ



Роль різних видів громадського транспорту Києва

3.12 Порівняно з багатьма іншими європейськими містами мережа громадського транспорту Києва є щільною і пропонує високий рівень транспортного сполучення для багатьох жителів міста. У Табл. 3-1 показаний масштаб охоплення міста послугами маршруток, на які припадає 56% усіх маршрутів, і які щоденно перевозять 24,5% усіх пасажирів. У Рис. 3-8 показано, скільки з цих послуг надаються в частинах Києва з трамвайними лініями та тролейбусними маршрутами, що відображає органічне зростання кількості послуг маршруток у відповідь на виявлений місцевий попит на більш швидкі поїздки без пересадок.

Табл. 3-1. Види та функції транспорту Києва

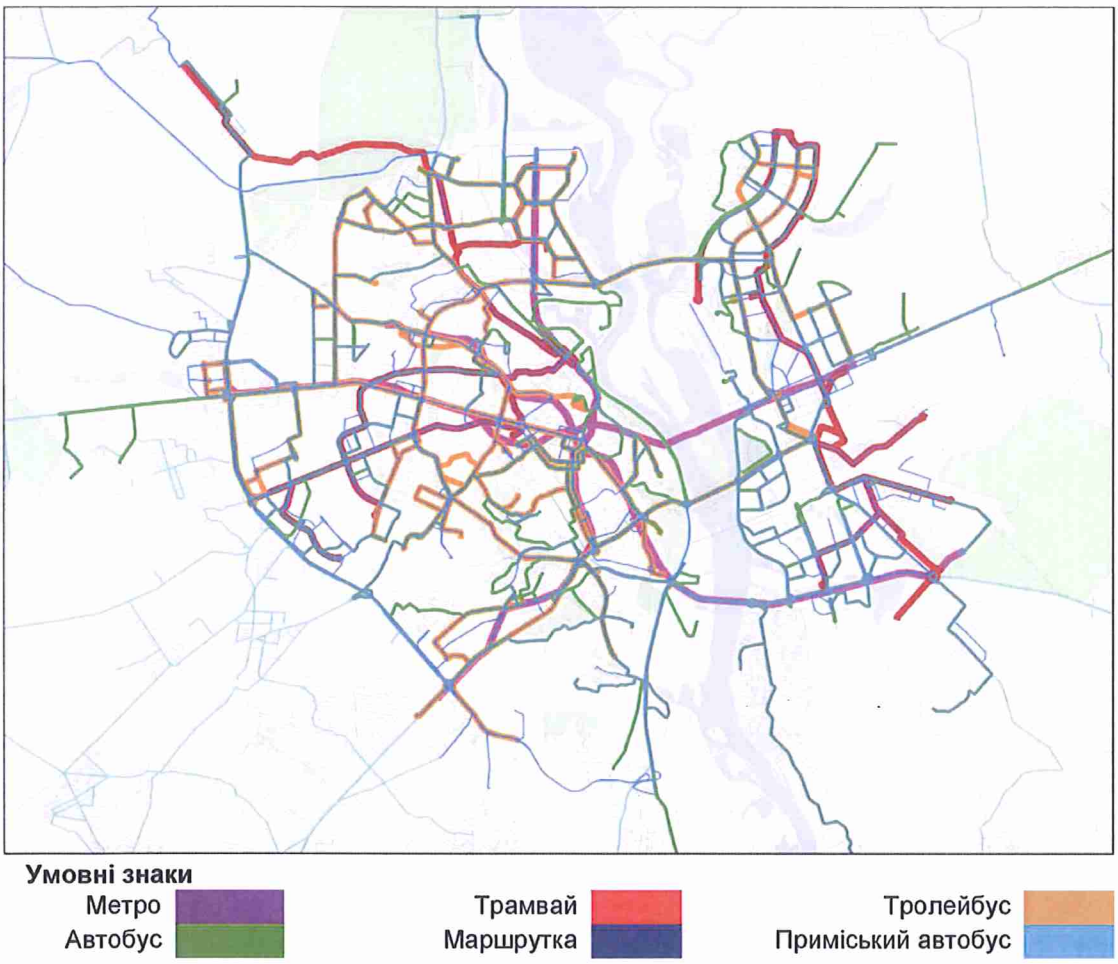
Вид транспорту	Кількість маршрутів	Кількість транспортних засобів	Щоденна кількість пасажирів	Основна функція
Метро	3	-	1 714 000	• Швидке сполучення районів, розташованих на різних берегах • Масове пересування людей • Доступ до центру міста та пересування по ньому
Приватні маршрутки	141	1525	937 300	• Деякі пропонують пряме сполучення без пересадок • Деякі курсують до/від станцій метро • Головним чином, експлуатуються приватними перевізниками • Невеликі, швидкі та маневрені транспортні засоби, які не потребують значних затрат на технічне обслуговування
Громадські маршрутки	30	279	174 000	
Автобус	72	370	548 000	• Громадське обслуговування за графіком • Доставка пасажирів до/від станцій метро та транспортних розв'язок • Сполучення з периферійними частинами міста
Тролейбус	41	369	800 000	
Трамвай	21	289	416 000	
Приміський автобус	161	-	-	• Сполучення з околицями міста • Доставка пасажирів до місць пересадки на міський транспорт

Джерело: дослідження ITP та A+S посадок і висадок пасажирів, 2015 р.

3.13 Метро забезпечує швидке сполучення між берегами Дніпра, використовується дуже активно і, як результат, приваблює в середньому 1,5 млн пасажирів на день і 1,7 млн пасажирів на день у зимові місяці.

3.14 Трамвайна мережа відносно нещільна й обслуговує обмежені райони міста. Велика частина мережі обслуговується одинарними трамвайними одиницями, які працюють на ділянках зі змішаним рухом, що обмежує їхнє використання. У більшості випадків ці трамвайні одиниці дуже старі та потребують оновлення, так само як і колії, по яких вони пересуваються, і контактні мережі, які розподіляють струм. Виняток становлять дві лінії швидкісного трамваю «Правобережна» і «Лівобережна», які забезпечують надання сучасних, швидких і високоякісних транспортних послуг.

Рис. 3-8. Мережа громадського транспорту Києва

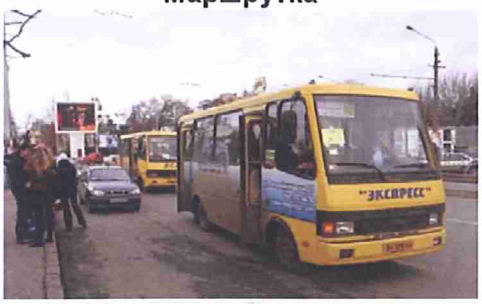


3.15 Автобуси та тролейбуси, головним чином, використовуються для перевезення пасажирів по периферійних районах міста, а не для пересування у середмісті. Метро вважається основним видом транспорту для подорожей до центру міста.

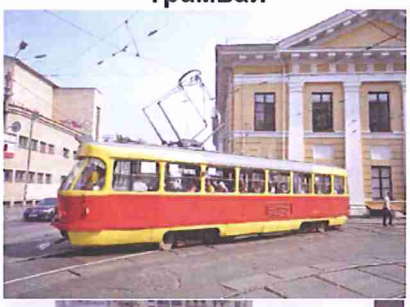
3.16 Інші види наземного транспорту, доступні в Києві, включають у себе міську електричку — кільцеві залізничні потяги, які курсують по місту — і фунікулер, який з'єднує історичний високий центр міста з розташованим нижче комерційним районом Поділ через круту Володимирську гірку з панорамою Дніпра. З точки зору щоденної кількості пасажирів, обидва види використовуються не дуже активно порівняно з іншими видами транспорту, про які йшлося вище.

Рис. 3-9. Типові приклади громадського транспорту Києва

Маршрутка



Трамвай

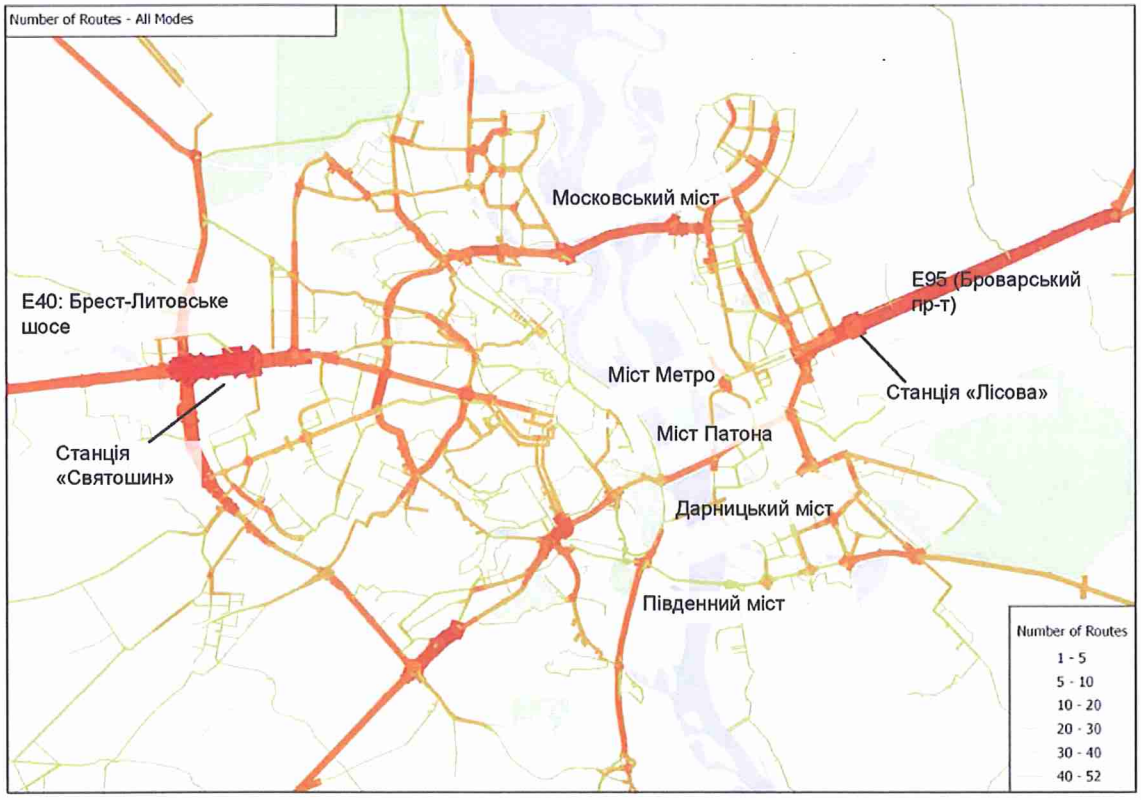


Тролейбус

Автобус

3.17 На Рис. 3-10 зображена щільність маршрутів наземного громадського транспорту вулично-дорожньої мережі Києва. Він показує, яким сильним є скупчення транспорту на автодорожніх переїздах через річку. Найбільша кількість маршрутів, які перекривають один одного, спостерігається біля станцій «Лісова» і «Святошин», де закінчується багато маршрутів транспорту з міст області.

Рис. 3-10. Схема всіх маршрутів ГТ на кожній ділянці дороги



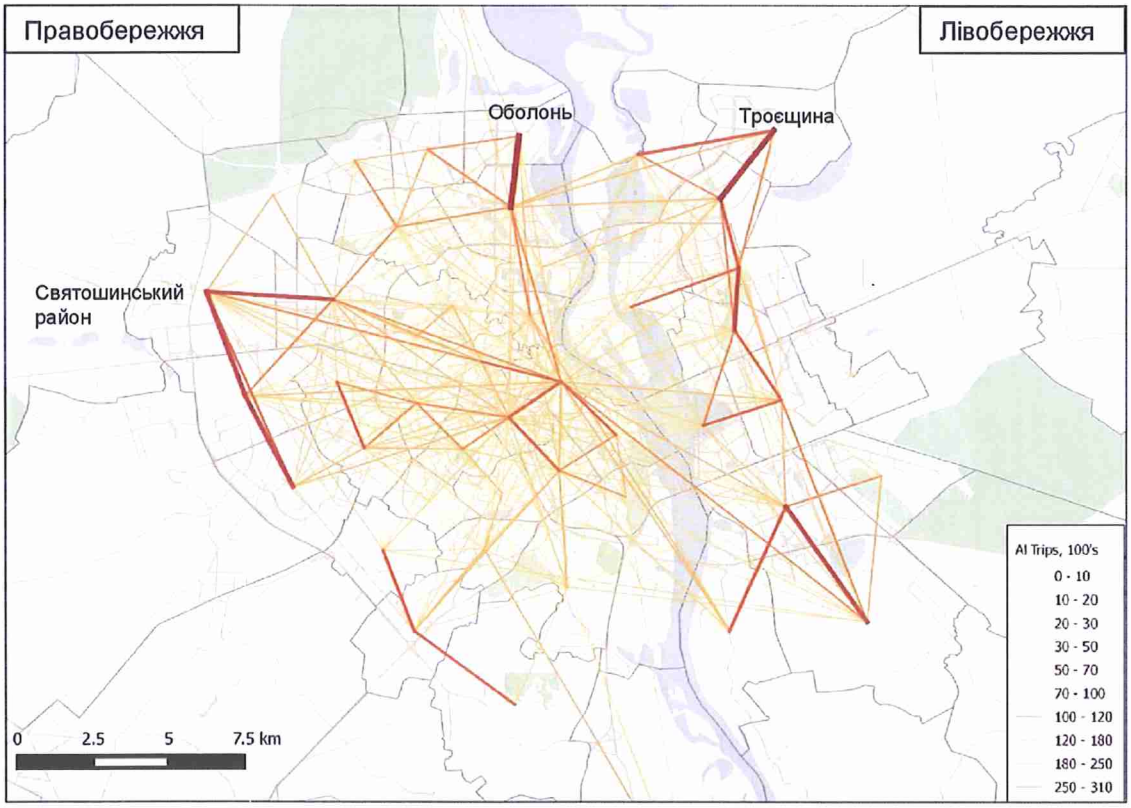
3.18 Через мости Дніпра працюють до 20 маршрутів автобусів і маршруток. Трамвайних маршрутів через Дніпро більше немає, але тролейбусні маршрути проходять по Московському та Дарницькому мостах.

3.19 На Рис. 3-10 показана недостатність транспортних артерій у центрі міста. Замість цього мережа орієнтована на круговий рух по краю центру міста. Як згадувалося раніше, метро вважається основним видом транспорту для обслуговування центру.

Моделі місцевого попиту на транспортні послуги

3.20 Дані про пункти відправлення та призначення, отримані в результаті опитування домогосподарств, факторизовано відповідно до вибіркової сукупності, яка була використана в моделі транспортної системи; вони виявляють складність попиту на транспортні послуги в Києві. У той час як моделі попиту на перевезення на Рис. 3-11 частково обмежені існуючою пропозицією послуг громадського транспорту, вони ілюструють велику кількість коротких поїздок, що відбуваються між зонами на периферії міста. Ці короткі поїздки є дуже помітними в густозаселених житлових масивах Оболоні на північ від центру міста та на Троєщині, що на північному сході. Інші значні потоки пасажирських перевезень спостерігаються між зонами у Святошинському районі на захід від центру.

Рис. 3-11. Зразок усіх поїздок з пункту відправлення до пункту призначення в Києві протягом цілого дня



3.21 Також на Рис. 3-11 зображені різні маршрути, які сходяться на Подолі й у районі Хрещатика/Майдану Незалежності. Вони відображають попит на сполучення багатьох районів Києва з центром міста. Зразки маршрутів демонструють розрив між східною і західною сторонами Дніпра, а також кілька інтенсивних транспортних потоків через річку. Це є свідоцтвом того, що люди, які мешкають на лівому березі, дістаються до багатьох потрібних їм об'єктів побуту та зручностей, не перетинаючи річку. Незначні потоки

пасажирського транспорту спостерігаються в південно-західному районі міста, який має найменшу густоту населення.

3.22 Проаналізувавши ці маршрутні зразки з урахуванням пропозиції послуг громадського транспорту, проектна група змогла виявити дублювання і прогалини в існуючій системі, щоб обґрунтувати можливі заходи щодо її оптимізації. Результати цього аналітичного завдання наведені в наступній главі.

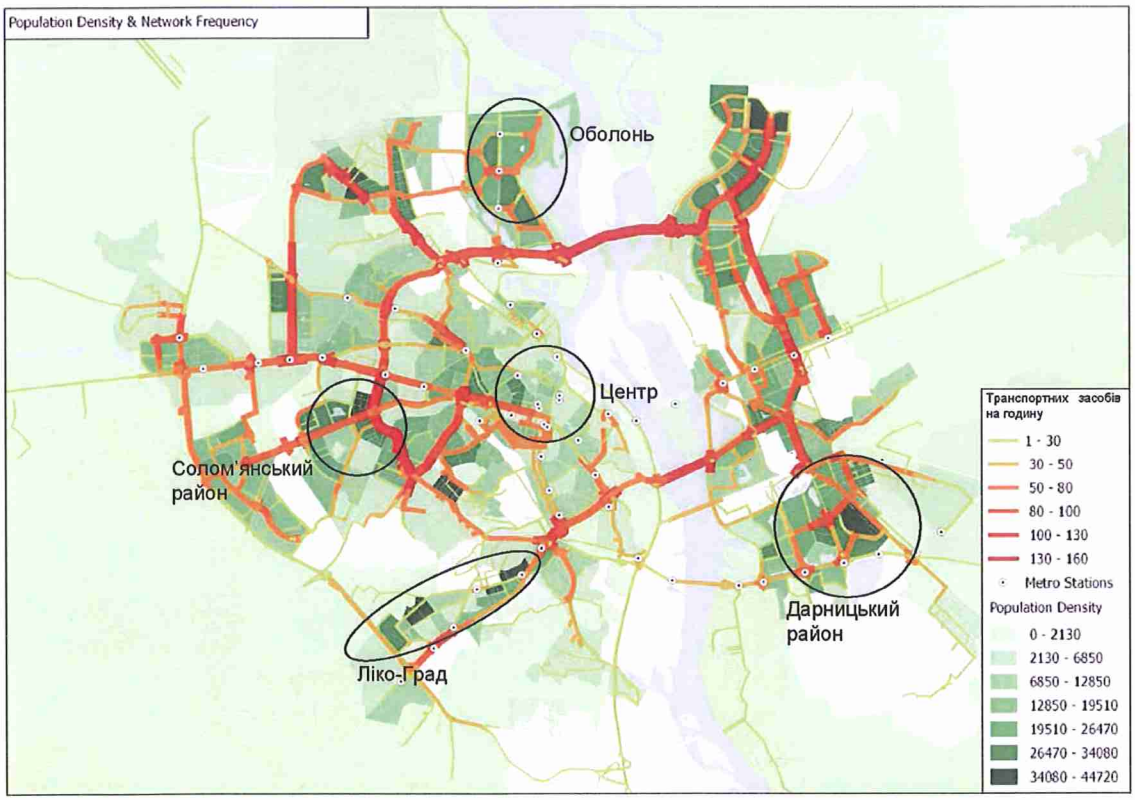
4 ПОГЛИБЛЕНИЙ АНАЛІЗ ПОПИТУ ТА ПРОПОЗИЦІЇ ПУНКТІВ ПЕРЕСАДКИ ПАСАЖИРІВ

Густота населення і частота обслуговування в пунктах пересадки

4.1 Майже 94% населення Києва мешкає на відстані 400 метрів по прямій лінії від пунктів пересадки ГТ, що свідчить про щільність мережі. Це може допомогти пояснити, чому громадський транспорт використовується більш широко, ніж приватний, для будь-яких цілей, крім ділових поїздок.

4.2 Незважаючи на те, що більшість районів міста має добре налагоджене транспортне сполучення, у деяких густонаселених районах із багатьма об'єктами, які спонукають до здійснення поїздок, пунктів пересадки недостатньо. Ці розбіжності наведені на Рис. 4-1 і в Табл. 4-1.

Рис. 4-1. Густота населення на км^2 і регулярність роботи мережі громадського транспорту



Джерело: A+S: соціально-економічний профіль, вер. 2, 2015 р.; дані GTFS Easyway, 2015 р. (http://www.eway.in.ua/en/cities/kyiv)

Табл. 4-1. Райони Києва з недостатньо розвинутим обслуговуванням громадським транспортом

Густонаселені райони	Більш ніж 400 м від транспортної зупинки для пересадки	Велика кількість об'єктів, які спонукають до здійснення поїздок
• Ліко-Град	• Центр Києва	• Центр Києва
• Частини Солом'янського району	• Комсомольський житловий масив	• Північний захід: Троєщина
• Південно-східна частина Дарницького району	• Сирець	• Сирець

• Оболонь, зокрема її крайні північні частини	• Осокорки • Оболонь	• Воскресенські сади • Поділ

4.3 На Рис. 4-1 показано, що в порівнянні з іншими частинами Києва центр міста має небагато пунктів пересадок наземного транспорту та метро. Недостатність пунктів пересадок наземного транспорту в центрі міста має такі наслідки:

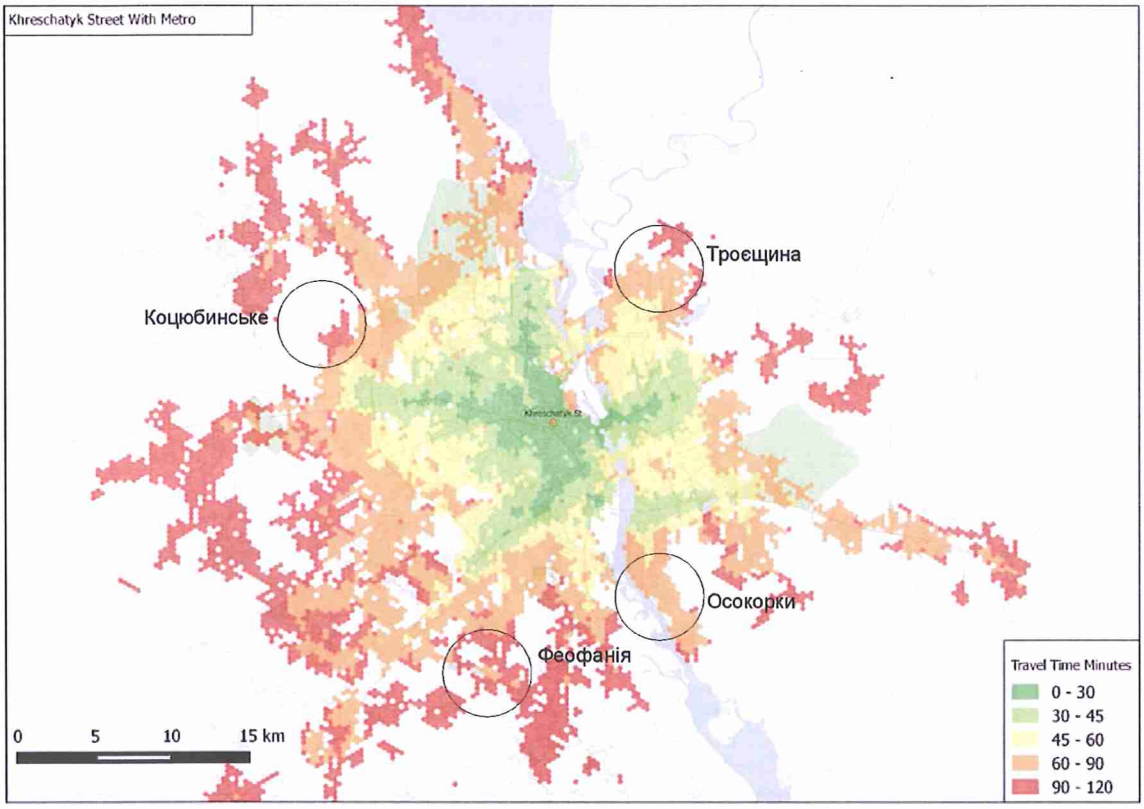
- незручності для людей, які мешкають в районах, де немає метро;
- виникнення додаткових витрат через пересадки для поїздок, які можуть бути пов'язані з перетином центру міста;
- транзитні пасажири вимушені проходити пішки більші відстані в центрі міста, ніж в інших районах.

4.4 З точки зору соціальної справедливості, мережа громадського транспорту міста в цілому функціонує добре, і житлові райони з концентраціями домогосподарств, які мають низькі рівні доходів, головним чином, розташовані в місцях із кращим розкладом руху на маршрутах громадського транспорту до центру міста. Найгірше обслуговування зафіксоване в таких районах з низьким рівнем доходу населення, як Феофанія, Коцюбинське, Троєщина й Осокорки.

Доступність громадського транспорту

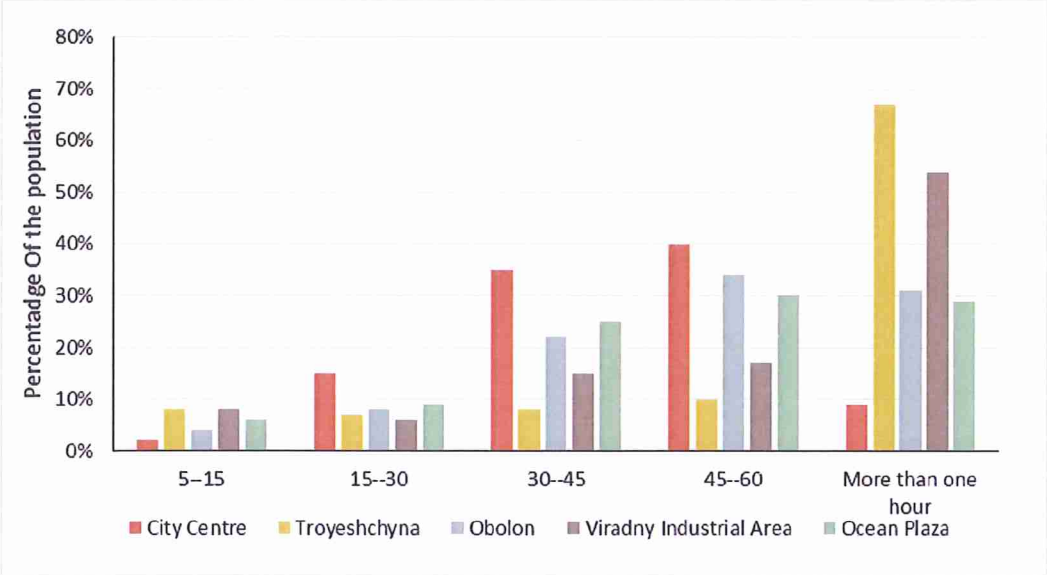
4.5 На Рис. 4-2 та Рис. 4-3 показана недостатність послуг прямого транзиту в районах із низьким рівнем доходів, які були зазначені вище. Тривалість подорожі з Осокорків і Троєщини до і з центру становить 60—90 хвилин, а поїздки з Феофанії і Коцюбинського займають до двох годин.

Рис. 4-2. Тривалість поїздок до центру Києва наземним громадським транспортом + метро



Джерело: інструмент ITP Transport Analyst, 2015 р.

Рис. 4-3. Порівняльна здатність доступу громадського транспорту до ключових місць

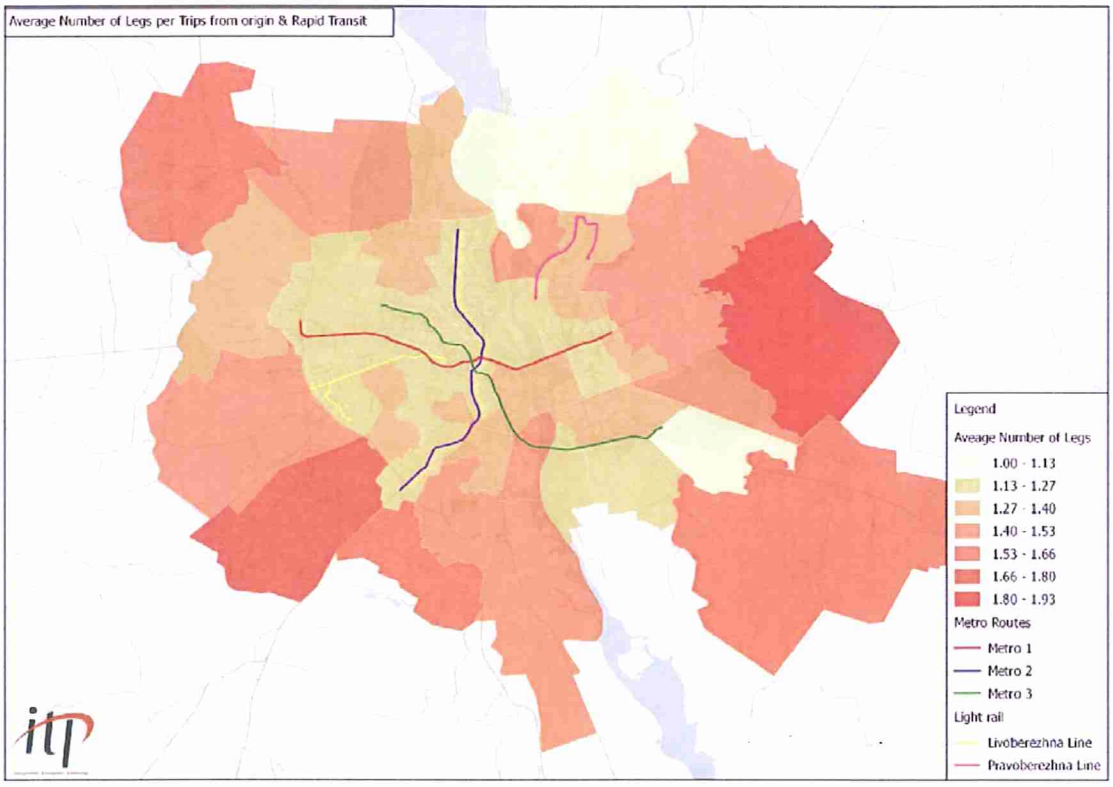


Джерело: інструмент ITP Transport Analyst, 2015 р.

Масові/швидкі пересадки

4.6 На Рис. 4-4 показане середнє число етапів у подорожі з кожної частини міста, включаючи використання мережі метро та швидкісного трамваю. Тут можна побачити, що ці види транспорту є ключовими для забезпечення швидкісного руху по всьому місту та до центру Києва, зокрема для поїздок із лівого берега до середмістя.

Рис. 4-4. Швидкі транзитні маршрути та середнє число етапів у кожній поїздці



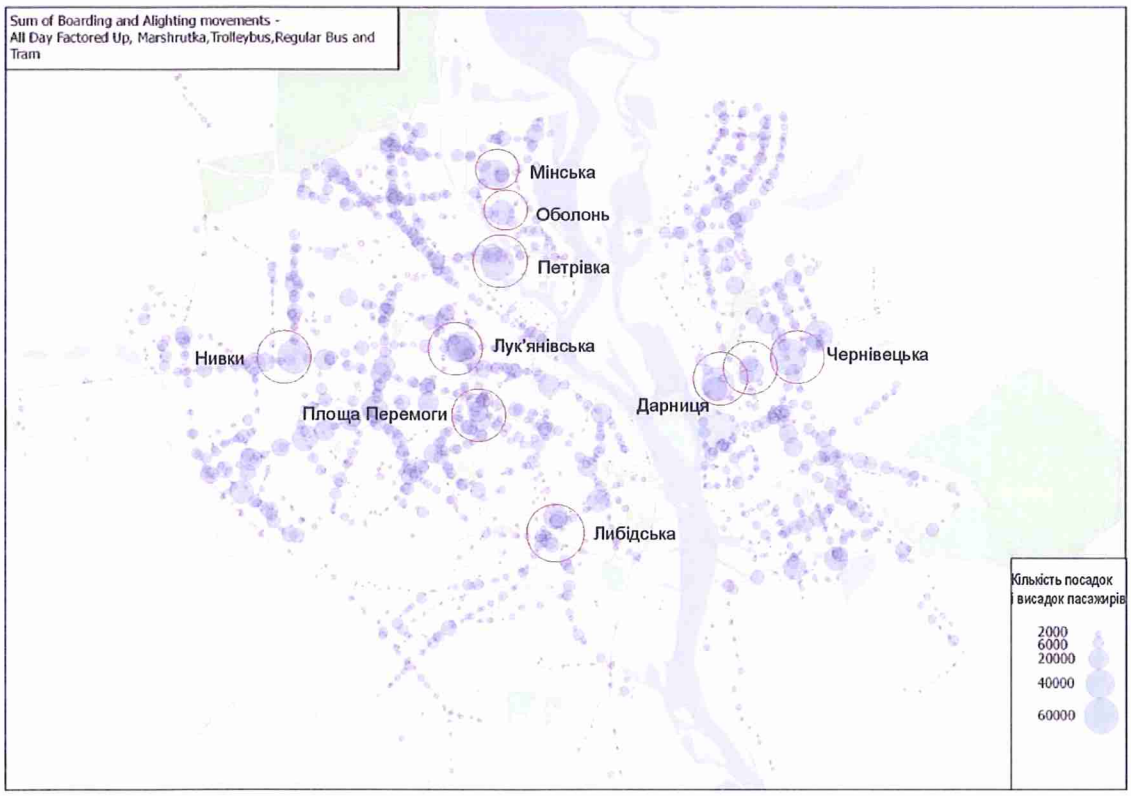
Джерело: дані GTFS Easyway, 2015 р.; A+S: опитування домогосподарств, 2015 р.

Ефективність мережі наземного транспорту

4.7 Аналіз посадок і висадок пасажирів на наземних транзитних зупинках за цілий день (Рис. 4-5) показує, що зупинки з найбільшим числом посадок розташовані біля станцій метро. Особливо це спостерігається біля станцій метро, де також закінчуються транзитні маршрути наземного транспорту, наприклад станції метро «Либідська» на 2-й лінії, яка є кінцевою зупинкою великої кількості приміського транспорту.

4.8 Також на Рис. 4-5 показано, що пункти пересадки громадського транспорту більш інтенсивно використовуються в густонаселеній північній частині міста. Аналіз пасажирських перевезень показує, що більшість людей, які подорожують через станції метро та змінюють види транспорту на ключових зупинках, їдуть на Поділ (через станції метро «Контрактова площа» і «Поштова площа») або в центр міста (через станції метро «Майдан Незалежності», «Площа Льва Толстого» та «Театральна»).

Рис. 4-5. Дані про посадки та висадки (за цілий день), факторизовані



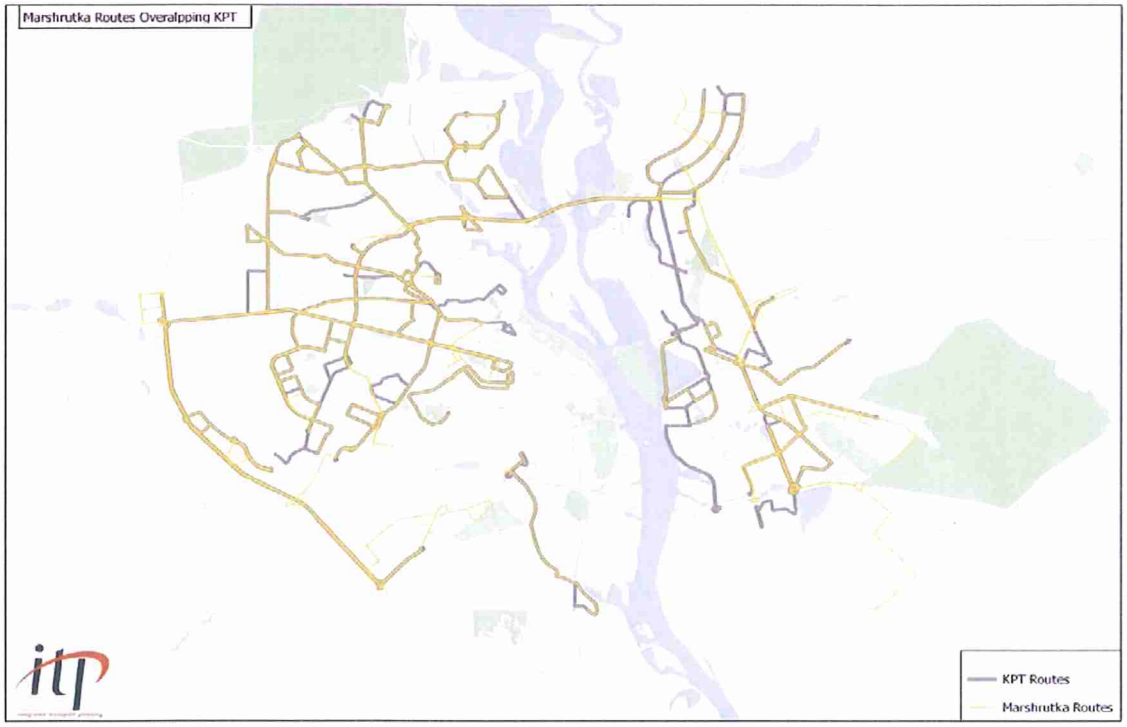
Джерело: дослідження ITP та A+S посадок і висадок пасажирів, 2015 р.

4.9 Мережа громадського транспорту Києва обширна та щільна, але вона ще й дуже складна та має вдвічі більше маршрутів (схожої протяжності), ніж у Варшаві, Польща. Складність маршрутів зумовлена:

- наявністю старих видів транспорту та маршрутів, які не були видалені чи змінені, щоб задовольнити транспортні потреби киян;
- додаванням нових маршрутів у імпровізований спосіб, зокрема, розвиток маршрутів приватних маршруток, аби швидко та дешево заповнити недоліки пропускної здатності.

4.10 На Рис. 4-6 представлене пояснення цього явища та показана низка шляхів курсування маршруток, які перекривають і дублюють один одного, а також деякі дуже короткі маршрути.

Рис. 4-6. 45 ліній маршруток, які перекривають маршрути транспорту КП «Київпастранс»



Джерело: аналіз ITP даних GTFS Easyway і карти ліній маршруток за 2015 р.

Неефективність мережі

4.11 На даний час мережа не обслуговує місто належним чином із трьох причин, які досліджуються нижче.

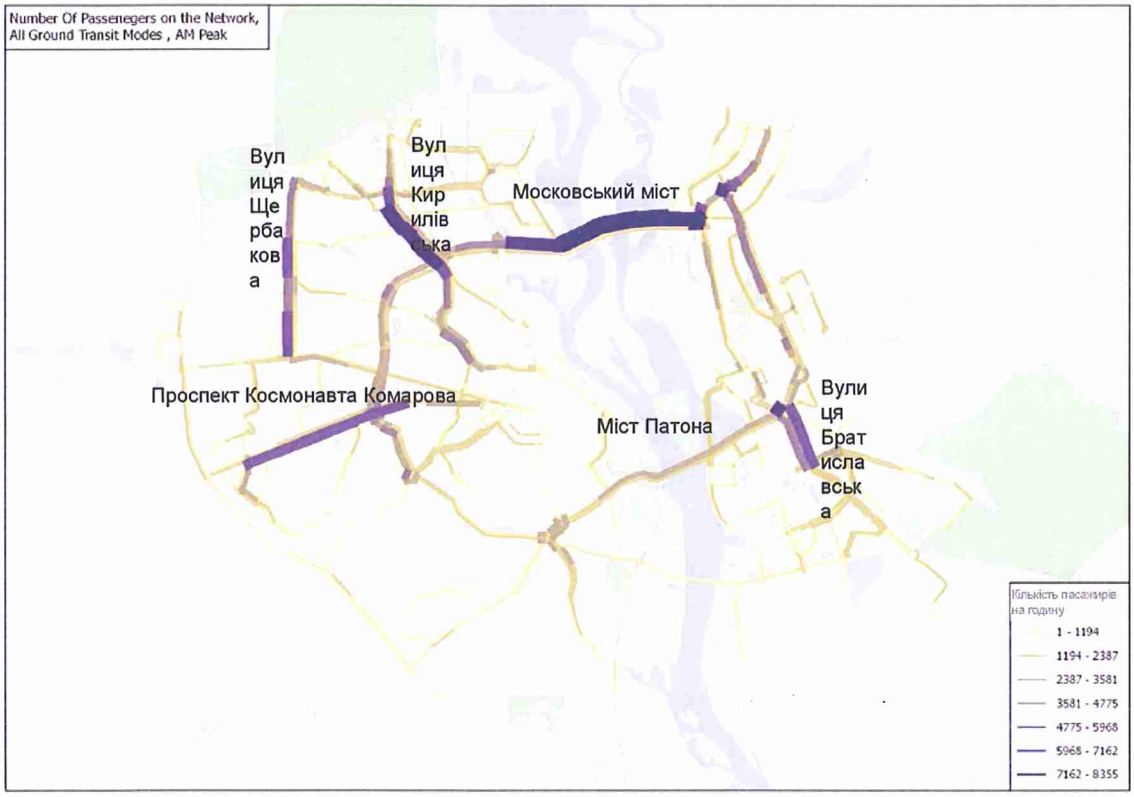
- Фрагментація послуг.
- Невідповідність між пасажиропотоками, ємністю і періодичністю руху транспортних засобів, зокрема, невеликих автомобілів, які використовуються для перевезення пасажирів.
- Маршрути не найкращим чином задовольняють поточний або потенційний попит на поїздки (це питання обговорювалось вище).

4.12 Незважаючи на те, що прямі маршрутки забезпечують пасажирам певну вигоду, їхній внесок у складність всієї мережі впливає на:

- **експлуатаційні витрати**, тому що приватні маршрутки, як правило, перевозять меншу кількість пільгових пасажирів. У результаті КП «Київпастранс» перевозить більшу кількість пільгових пасажирів, що знижує доходи державного перевізника від плати за проїзд;
- **інтервали руху транспортних засобів** із дублюванням маршрутів, що зменшують середню кількість пасажирів на кожному маршруті та знижують ефективність рейсів для пасажирів;
- **екологічну ефективність**, тому що маршрутки — це, передусім, старі, невеликі транспортні засоби, які є менш ефективними та менш екологічно чистими.

4.13 Як показано на Рис. 4-7, також є маршрути з інтенсивним рухом, для яких існуюча транзитна мережа погано спроектована. Наприклад, спостерігається дуже інтенсивний рух (приблизно 8400 пасажирів на годину) з Троєщини на захід через Московський міст. Багато хто з цих пасажирів їдуть у центр міста, для чого вони змушені пересідати на 2 лінію метро на станції «Петрівка». Було б значно ефективніше забезпечити цей маршрут прямими масовими перевезеннями пасажирів із Троєщини до центру міста.

Рис. 4-7. Загальний пасажиропотік у наземних пунктах пересадок (у ранкові години пік)



Джерело: дослідження ITP та A+S посадок і висадок пасажирів, 2015 р.

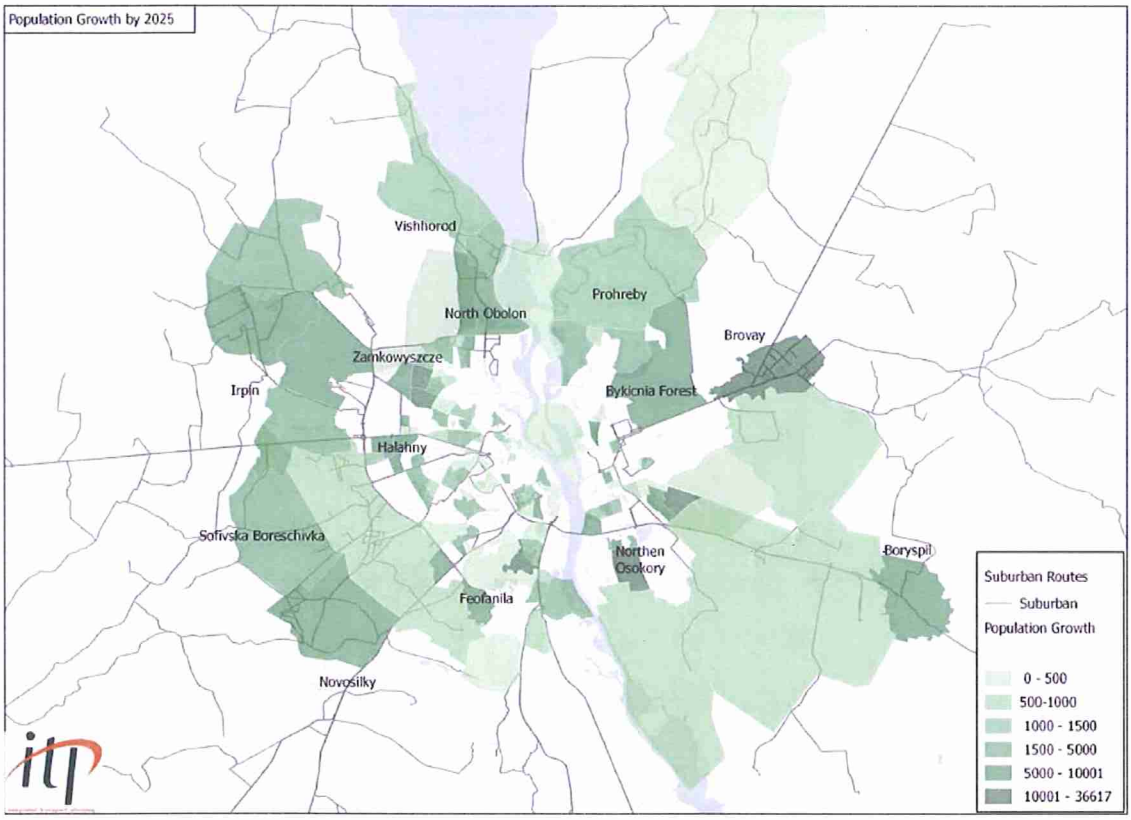
4.14 Інші значні пасажиропотоки спостерігаються на вулиці Кирилівська, вулиці Щербакова, проспекті Космонавта Комарова, Харківському шосе, вулиці Братиславська, мості Патона та на східній кільцевій дорозі. Ці дорожні ділянки з пасажиропотоками, що перевищують 4000 осіб на годину, у майбутньому повинні обслуговуватися системою швидкісного громадського транспорту.

Майбутнє зростання населення та наслідки для транспортних послуг

4.15 Генеральний план Києва прогнозує значне зростання населення міста та його околиць. Оскільки розробка генерального плану триває, A+S надала свою оцінку найбільш ймовірних місць зростання населення до 2025 року, і ці прогнози представлені на Рис. 4-8.

4.16 Значне зростання населення очікується на периферії міста й у прилеглих обласних містах, які, головним чином, обслуговуються приміськими маршрутами. З огляду на це, великого значення набувають кінцеві станції приміського транспорту та забезпечення того, щоб вони були добре організовані та пропонували широкий спектр подальших маршрутів з урахуванням попиту. При плануванні нових транспортних маршрутів також необхідно враховувати райони зі швидким зростанням чисельності населення в місті.

Рис. 4-8. Прогноз зростання населення до 2025 року



Огляд ключових проблем і можливостей для оптимізації транспортної мережі

4.17 У Табл. 4-2 зазначені пріоритетні проблеми та можливості оптимізації мережі громадського транспорту, які були виявлені на основі висновків з аналізів існуючих резервів, представлених у цій главі.

Табл. 4-2. Проблеми та можливості оптимізації мережі ГТ Києва

Priority issue	Possible action
1. Some mis-matched PT supply relative to demand	Simplify overly-complex network to better serve current & future land-uses
2. Some locations poorly connected to key trip attractors	Improve accessibility through more direct routes and less interchange
3. Scope for new mass transit services to reduce congestion	Directly connect most popular O-D flows without need for interchange
4. Poor access into (and within) city centre by surface PT	Reduce reliance on walking & interchange More directly connected locations
5. Operational inefficiencies which increase PT system costs	Smaller fleets of larger vehicles, operating fewer routes at higher capacities
6. Poor passenger experience making car travel more attractive	Establish faster journey times, and invest in newer PT vehicles
7. Poor integration from Metro & Rail with surface PT network	Establish appropriate feeder routes, and limit duplication of metro & rail services

5 КРИТЕРІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ КИЄВА

5.1 Проектна група визначила сукупність основних принципів, які служать основою для пропозицій щодо оптимізації мережі наземного громадського транспорту Києва. Вони були доповнені набором кількісних показників, які були використані для порівняння відносної ефективності поточних і оптимізованих сценаріїв розвитку мережі. Контрольні критерії були отримані з порівнянь Києва з іншими містами подібного розміру та місцезнаходження.

Встановлені принципи оптимізації і підхід до неї

5.2 Основна мета оптимізації мережі громадського транспорту Києва базується на підвищенні привабливості міста. Це означає більш високий рівень якості життя для кожного громадянина завдяки **швидкому та зручному громадському транспорту**, надійним комунальним послугам, високоякісному та доступному медичному обслуговуванню та освіті, а також чистому повітрю. Чотирма основними цілями розвитку мережі громадського транспорту Києва, які було встановлено з урахуванням цих умов і визначено в партнерстві з колегами з адміністрації міста, є:

- забезпечення **відповідності мережі потребам користувачів**;
- підвищення **економічної ефективності** мережі;
- забезпечення оптимального **обслуговування міста** мережею;
- урахування внеску транспорту в **ширші стратегічні цілі**, наприклад в економічний розвиток, охорону навколишнього середовища та соціальне благополуччя.

Пояснення процесу оптимізації

5.3 Для вирішення пріоритетних проблем, які було зазначено в Табл. 4-2, проектна група послідовно застосувала принципи оптимізації, визначені в Табл. 5-1 для основних транспортних коридорів Києва.

Табл. 5-1. Принципи оптимізації мережі громадського транспорту Києва

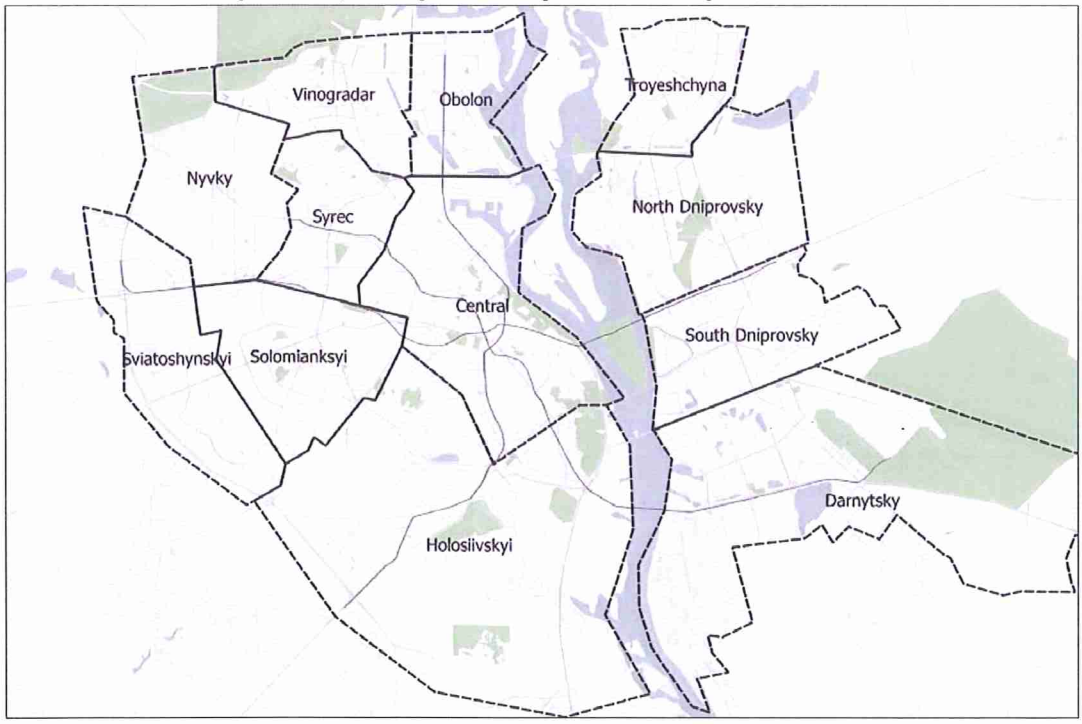
Optimisation Principle	Indicator
Patronage?	• <5,000 pax/day consider removing or merging • >8,000 pax /day consider bus / trolleybus • >50-80,000 pax/day consider mass transit
Duplication?	• Is O-D patronage shared between similar routes? • If yes, consider merging to maximise load factor
Extension?	• Do lots of people regularly alight in same place? • Does route fall short of desired destinations? • If so, consider extending to better meet demand
Shorten?	• Does service run empty for a portion of its route? • Would two separate services be more efficient? • If so, consider splitting into two separate routes
Directness?	• Is journey time relative to O-D distance acceptable? • Can routes be altered to reduce travel time? • If so, consider re-routing to optimise journey times
New route?	• Are there O-Ds that are not being met? • If so consider introducing a new route

5.4 Коридори для оптимізації були визначені шляхом аналізу агрегованих потоків людей у місті з пунктів відправлення до пунктів призначення. Завдяки багаторазовим дослідженням кожного коридору в місті та принципам оптимізації вдалося запропонувати зміни до первинних тролейбусних, трамвайних і автобусних маршрутів транспорту КП «Київпастранс», а потім до вторинних маршрутів, які обслуговуються маршрутками та невеликими автобусами.

5.5 Головною метою було спростити складну мережу та підвищити регулярність обслуговування і пропускну здатність решти маршрутів. Місто було поділено на 12 великих зон, до яких був послідовно застосований процес оптимізації, і які перераховані нижче.

- Троєщина
- Північна частина Дніпровського району
- Південна частина Дніпровського району
- Дарницький район
- Оболонь
- Виноградар
- Нивки
- Сирець
- Святошинський район
- Солом'янський район
- Голосіївський район
- Центральний район

Рис. 5-1. Міські райони, які було використано в процесі оптимізації



5.6 До кожної зони міста була застосована така схема роботи:

- **виявлення нових стратегічних маршрутів** для задоволення попиту на поїздки на довгі відстані з пункту відправлення до пункту призначення (Origin-Destination, O-D), який на даний час неможливо задовольнити існуючими маршрутами. Вони базуються на аналізі рухів O-D та можливості доступу до ділянок міста з кожної зони;
- **оцінка існуючих маршрутів** відповідно до принципів, представлених у Табл. 5-1;
- **реорганізація маршрутів** для прив'язки до стратегічних розв'язок міста, де це доречно;
- **реорганізація й об'єднання маршрутів** і **розвиток нових місцевих маршрутів** для обслуговування районів із поганим транспортним забезпеченням (включаючи місця з концентрацією домогосподарств із низьким рівнем доходів).

5.7 При розгляді типів транспортних засобів (ТЗ), які будуть придатні для курсування на кожному маршруті, проектна група враховувала розміри ТЗ і граничні оціночні показники ємності ТЗ на маршрутах у кількості пасажирів на годину в одному напрямку (Passengers, Per Hour, Per Direction, PPHPD), визначені в Табл. 5-2 як основа для розподілу ТЗ по оптимізованих маршрутах.

Табл. 5-2. Граничні показники ємності ТЗ і кількості пасажирів на годину в одному напрямку (PPHPD)

Тип ТЗ	Зручна ємність ТЗ	PPHPD	Відповідні інтервали руху (хв.)
Маршрутка	30	<750	2,5–30
12-метровий автобус	80	750–1200	4–6,5
Зчленований автобус	120	>1200	1–6,0
12-метровий тролейбус	80	750–1200	4–6,5
Зчленований тролейбус	120	>1200	1–6,0
Трамвай (з одним вагоном)	80	750–1200	4–6,5
Трамвай (з кількома вагонами)	240	>2000	1–7,0

5.8 Також було розглянуто та визначено ієрархію міських видів транспорту Києва, як описано нижче.

- **Трамваї** повинні забезпечувати швидке обслуговування на стратегічних маршрутах із декількома зупинками; буде підходящою відстань між зупинками від 600 м до 1 км; також має забезпечуватись обслуговування зон з об'єктами, що спонукають до подорожей, і транспортних розв'язок. На даний час низка трамвайних ліній працюють по багаторазових проїзних квитках (за принципом «зайшов — вийшов»).
- **Тролейбуси** й **автобуси** підходять для поїздок на довгі відстані, а також для роботи за принципом «зайшов — вийшов». Відстань між зупинками слід зробити приблизно 400 м, а також має забезпечуватись обслуговування зон з об'єктами, що спонукають до подорожей, і транспортних розв'язок;
- Через малу ємність **маршрутки** не підходять для подорожей на далекі відстані. Замість цього їх слід використовувати для підвезення пасажирів, а також експлуатувати за принципом «зайшов — вийшов». Ми визнаємо, що це вимагає переосмислення роботи маршруток, тому що на даний момент вони технічно призначені для курсування з пункту до пункту.

5.9 Після того як цей процес був завершений для всіх маршрутів, пропозиції щодо маршрутів та інтервалів руху за оновленим сценарієм були передані A+S для перевірки в моделі транспортної системи Києва, що розроблялася. Цей процес був повторений кілька разів, щоб перевірити сукупний вплив пропозицій, які були розроблені для кожної зони. Були внесені подальші зміни в маршрути й інтервали руху, а сценарії було уточнено та протестовано чотири рази.

5.10 Наступним кроком процесу оптимізації була перевірка запропонованих змін і забезпечення того, щоб пропозиції не мали значного згубного впливу на пасажиропотоки. Була проведена перевірка, щоб гарантувати:

- можливість прямого сполучення між найбільш популярними парами O-D за допомогою карт транспортного забезпечення;

- наявність варіантів для пересадок, які забезпечують сполучення між менш популярними пунктами відправлення і призначення з мінімальними пересадками на інші види громадського транспорту.

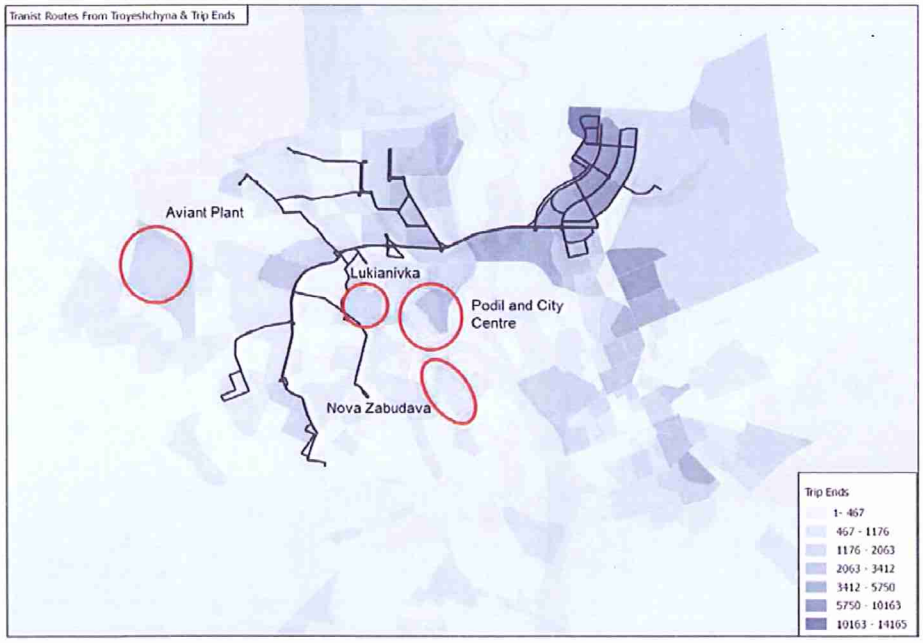
5.11 Нарешті, ми двічі перевірили узгодженість запропонованих змін до мережі громадського транспорту з планами майбутнього землекористування в зоні київського метро. Були розроблені нові або змінені існуючі маршрути для більш ефективного обслуговування таких районів зі швидким зростанням населення, як Осокорки. Крім того, маршрути були змінені, щоб шість пунктів пересадок із приміського транспорту забезпечували широкий вибір подальших маршрутів.

Робочий приклад використання принципів

5.12 Одним із транспортних коридорів, який у числі перших проаналізувала проектна група, була низка маршрутів, які з'єднують Троєщину на лівому березі з популярними місцями центру міста на правому березі через Московський міст.

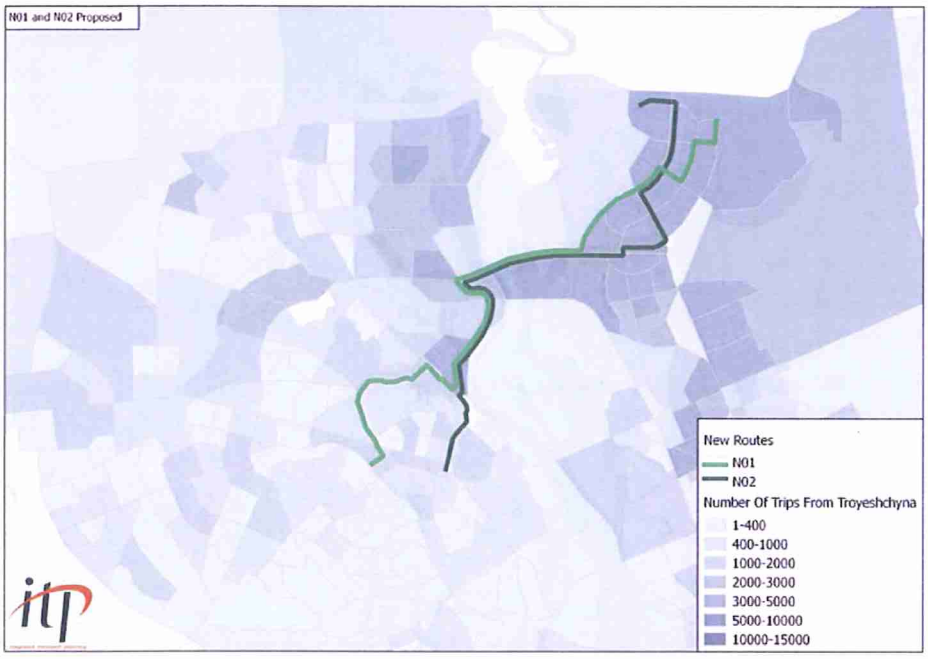
5.13 **<u>Перший крок</u> пропонує нові маршрути/поправки до маршрутів для забезпечення потрібного руху:** накладення існуючих маршрутів на лінії курсування транспорту з пунктів відправлення до пунктів призначення на Троєщині дозволило виявити деякі ділянки (позначені колом на Рис. 5-2), які не охоплені існуючими транспортними мережами. Використання цих даних дозволило визначити два можливих нових маршрути (Рис. 5-3), якими можна здійснювати прямі перевезення пасажирів громадським транспортом із Троєщини до Подолу, центру міста та центрального залізничного вокзалу. Ці нові лінії можуть на початковому етапі обслуговуватися автобусами, а потім системою швидкісного громадського транспорту, виходячи з пасажирського попиту.

Рис. 5-2. Місця правобережжя, з яких громадський транспорт не курсує до Троєщини



Джерело: аналіз ITP результатів опитування A+S домогосподарств і дані GTFS EasyWay, 2015 р.

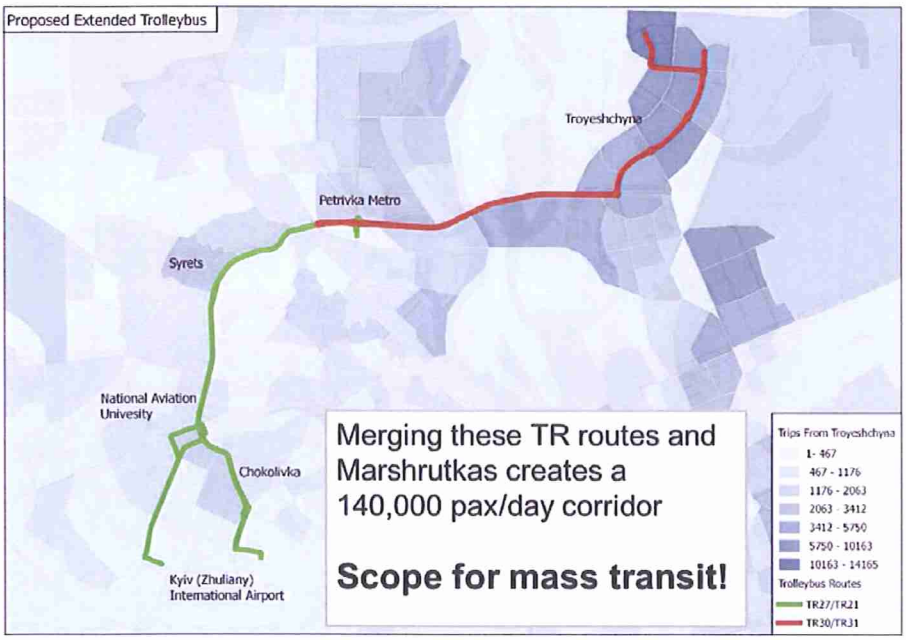
Рис. 5-3. Нові маршрути, запропоновані для усунення прогалин в охопленні міста послугами ГТ



Джерело: аналіз ITP результатів опитування A+S домогосподарств і дані GTFS EasyWay, 2015 р.

5.14 **<u>Другий крок</u> включав в себе сполучення маршрутів, які обумовлюють пересадки пасажирів:** аналіз маршрутів, які з'єднують Троєщину з правобережжям, також дозволив виявити декілька тролейбусних маршрутів (TR21, TR22 і TR30), які використовуються дуже активно, і багато людей виходять біля станції метро «Петрівка», щоб сісти на інший вид транспорту. Якщо злити маршрути для створення прямого тролейбусного рейсу та видалити дублюючі лінії курсування маршруток, можна сформувати коридор для швидкісного перевезення громадським транспортом 140 000 пасажирів на день (Рис. 5-4).

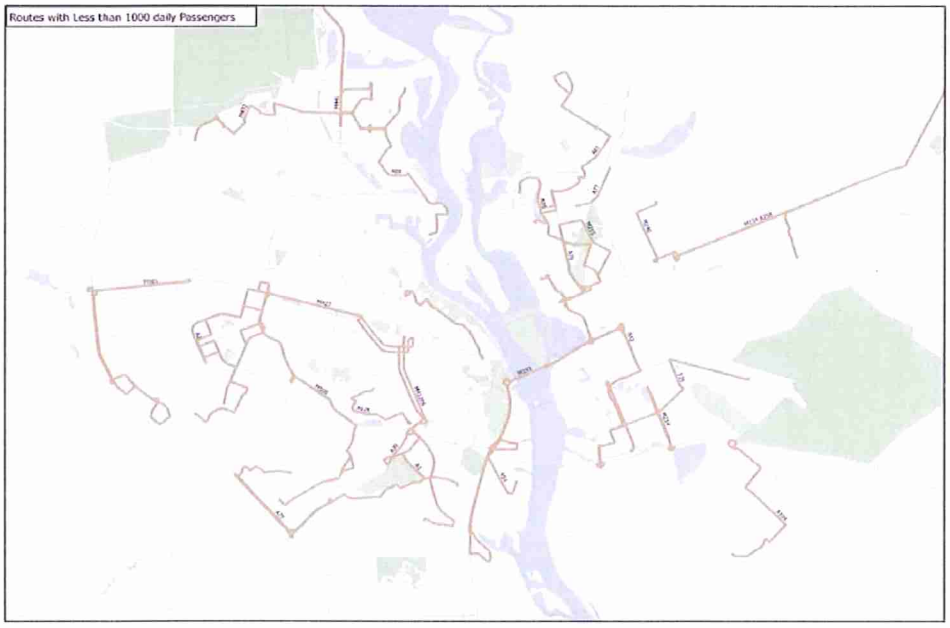
Рис. 5-4. Тролейбусні маршрути, які можна об'єднати для створення більшого числа прямих рейсів



Джерело: аналіз ITP даних КП «Київпастранс» про пасажиропотоки, 2015 р.

5.15 **Третім кроком був перегляд маршрутів із невеликими пасажиропотоками**: було виявлено 16 маршрутів (Рис. 5-5), які можна об'єднати чи скасувати, тому що ними перевозиться менше ніж 1000 пасажирів на день / 60 осіб на годину. Лише деякі з них є соціальними маршрутами, і якщо їх з'єднати із сусідніми маршрутами, можна скоротити експлуатаційні витрати та підвищити рентабельність послуг.

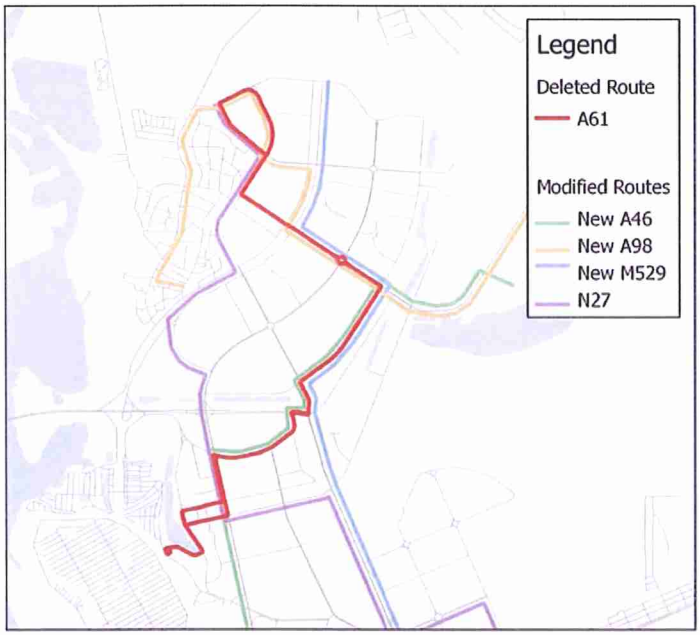
Рис. 5-5. 16 маршрутів, якими перевозиться менш ніж 1000 пасажирів на день



Джерело: аналіз ITP даних КП «Київпастранс» про пасажиропотоки, 2015 р.

5.16 Прикладом маршруту з малим пасажиропотоком на Троєщині є маршрут КП «Київпастранс» А61, яким перевозиться близько 460 пасажирів на день; цей напрямок зазначений червоним кольором на Рис. 5-6. З рисунка видно, що пасажири, які в даний час користуються цим маршрутом, зможуть пересідати на один із чотирьох маршрутів А46, А98, М529 або N27 нової мережі.

Рис. 5-6. Приклад скасування маршруту з невеликим пасажиропотоком



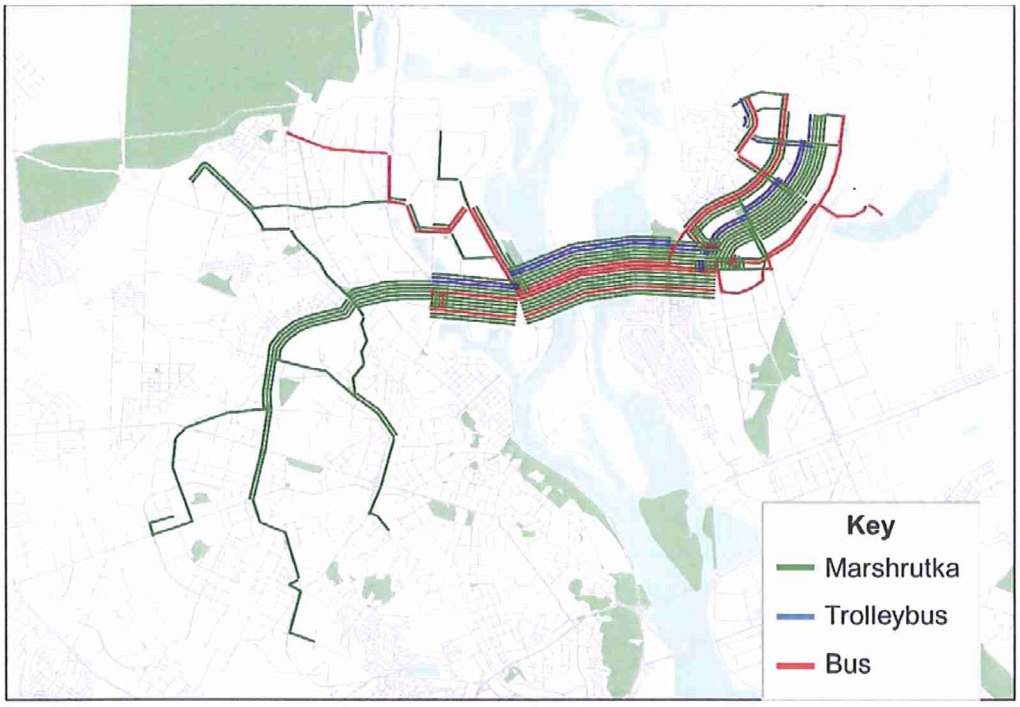
5.17 **Четвертий крок — об'єднання дубльованих маршрутів**: 19 різних маршрутів перекривають один одного в різних точках мережі, і всі вони забезпечують транспортне сполучення з правобережжям через Московський міст. Як показано на Рис. 5-7, чотири лінії курсування маршруток і два автобусних маршрути можна об'єднати в три лінії, тому що тут спостерігаються невеликі пасажиропотоки та дублювання маршрутів. Кінцевим результатом має стати половина маршрутів, якими щоденно будуть перевозитися близько 65 000 пасажирів. Об'єднані маршрути можуть обслуговуватися приватними перевізниками або КП «Київпастранс». Великі пасажиропотоки дозволять використовувати на цих маршрутах 12-метрові автобуси, а не маршрутки, і, отже, забезпечувати незмінний рівень обслуговування з меншою кількістю ТЗ.

Табл. 5-3. Шість ліній курсування маршруток, які пропонується об'єднати з іншими маршрутами

Route	Troyeshchyna Corridor	Route Description/Dest.	Daily Pax	Avg Freq Per Hour	Duplicate
A101	Mykohly-Zakrev;loho St	Petrivka Metro	24,990	11	
M151(101)	Mykohly-Zakrev;loho St	Petrivka Metro	3,495	4.3	A101
A21	Onore de Ball'zaka St	Petrivka Metro	22,485	17	
M157(21)	Onore de Ball'zaka St	Petrivka Metro	3,726	5	A21
M180	VoldomyraMayakvoskoho Ave	Vinograd	7,922	8.4	
M478	VoldomyraMayakvoskoho Ave	Vinograd	1,986	4	M180

Джерело: аналіз ITP даних КП «Київпастранс» про пасажиропотоки, 2015 р.

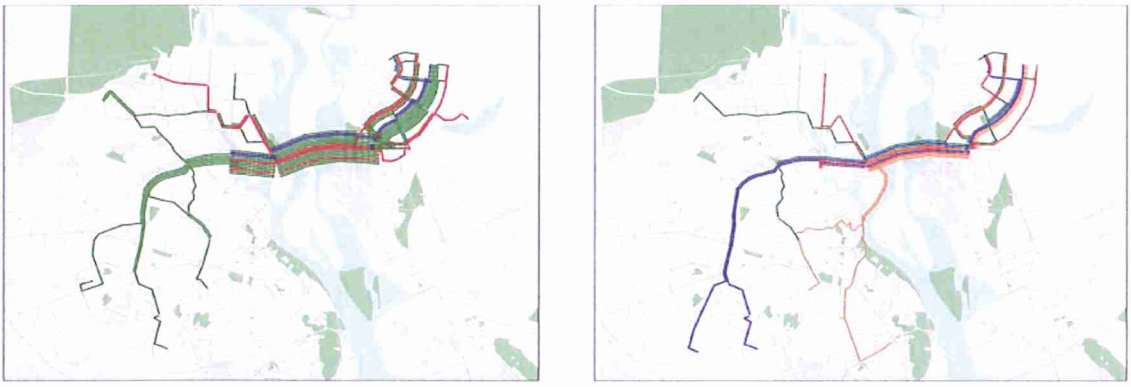
Рис. 5-7. Існуючі маршрути громадського транспорту через Московський міст



Джерело: аналіз ITP даних GTFS EasyWay, 2015 р.

5.18 **Чистий результат запропонованих змін**, виходячи з даних про пасажиропотоки, має бути значущим. На Рис. 5-8 показано, що скасування ще трьох маршрутів автобусів і маршруток та змінення або збереження п'яти інших маршрутів призведе до чистого скорочення числа різних маршрутів громадського транспорту, які з'єднують Троєщину з правобережжям, навпіл.

Рис. 5-8. Маршрути ГТ з Троєщини на правобережжя до (ліворуч) і після (праворуч) змін



Джерело: вихідні дані ITP щодо оптимізації мережі, 2015 р.

5.19 У Табл. 5-4 показано, що прогнозованим ефектом цих оптимізацій буде зниження щоденного кілометражу ТЗ на 30% для забезпечення оптимізованого охоплення міста послугами громадського транспорту, який буде з'єднувати більшу кількість бажаних пунктів відправлення і призначення. Якщо збалансувати навантаження в години пік, щоб запобігти переповненню ТЗ, і експлуатувати меншу кількість великих транспортних засобів при підвищених середніх пасажиропотоках, можна досягти зниження щоденних викидів NOx на 80% (за умови заміни маршруток автобусами, які відповідають європейським екологічним стандартам Євро-V).

Табл. 5-4. Чистий результат запровадження пропозицій для Троєщини

Troyeshchyna ↔ Right Bank		
Metric	**Before**	**After**
Total 2-way route length (km)	685	339
# Routes	19	9
Avg. 2-way route length (km/route)	35	37.6
Vehicle km travelled/day	55,000	38,000
Avg. Daily Pax / Route	10,800	22,800
Average peak hr pax load	125%	100%
Estimated daily NOx emissions	520kg	87kg

Джерело: вихідні дані ITP щодо оптимізації мережі, 2015 р.

Критерії, встановлені для тестування пропозицій щодо оптимізації мережі ГТ

5.20 Мета процесу оптимізації полягає в розробці мережі громадського транспорту Києва, яка буде обслуговувати бажані маршрути з найменшою кількістю пунктів пересадок і найкоротшою можливою тривалістю поїздок. Розробка пропозицій щодо оптимізації являє собою ітераційний процес. Модель транспортної системи Києва надала інструмент для тестування кожного набору пропозицій (сценаріїв) оптимізації мережі громадського транспорту та для використання вихідних даних із метою вдосконалення цих пропозицій. Були визначені об'єктивні критерії та критерії, які піддаються кількісному вимірюванню (Табл. 5-5), щоб забезпечити механізм оцінки різниці між поточною ефективністю транспортної мережі й ефективністю сценаріїв оптимізації, розроблених у рамках цього дослідження.

Табл. 5-5. Критерії, визначені для оцінки ефективності мережі ГТ Києва

Критерії	Одиниці вимірювання	Існуюча мережа
Фізична й експлуатаційна продуктивність	Кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу	5,7
	Середньоденна кількість пасажирів на транспортний засіб	1015
Енерго-ефективність	Загальне розрахункове енергоспоживання (ТДж/рік)	2021
	Загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу (МДж/пасажиро-км)	0,58
	Загальне зважене середнє енергоспоживання на автомобіле-кілометр пробігу (МДж/авто. км)	11,8
	Загальний об'єм споживання дизельного пального (1 000 000 л/рік)	44,4
	Загальний об'єм споживання електрики (1 000 000 кВт·год.)	124,8
Доступність наземних видів громадського транспорту	Відсоток населення, яке витрачає не більш ніж 60 хвилин на поїздки наземним громадським транспортом до наступних районів Центр Києва	35%
	Троєщина	30%
	Оболонь	68%
	Промрайон «Відрадний»	46%
	ТРЦ Ocean Plaza	41%
Грошова доступність для міста	Узагальнені річні експлуатаційні витрати обслуговування мережі з прив'язкою до кількості пасажирів, які перевозяться щороку (грн/пасажир)	2,88
Кількість пересадок	Середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі	1,6

5.21 Такі показники якості обслуговування, як безпека, задоволеність користувачів і надійність послуг, не були перевірені, тому що вони базуються на суспільному ставленні, яке формується під впливом реального досвіду окремої людини. Про ці матеріальні враження користувачів неможливо дізнатися у зв'язку з пропозиціями щодо оптимізації, розробленими в ході даного дослідження.

5.22 Аналіз даних, отриманих у результаті опитування домогосподарств і представлених у Табл. 5-6, показав, що регулярні рейси автобусів і потягів метро є транспортними послугами, щодо яких представники громадськості висловлюють найбільше задоволення. Маршрутки отримали найгірше місце в рейтингу через незручність і низьку якість пунктів пересадки.

Табл. 5-6. Задоволеність користувачів послуг ГТ Києва за видами транспорту (за 5-бальною шкалою)

Вид транспорту	Зручність	Зрозумілість розкладу	Комфорт	Безпека	Зручність пересадок
Автобус	4,4	4,4	4,4	4,4	4,3
Метро	4,2	4,3	4,0	4,1	4,1
Електричка	4,0	3,7	3,8	4,0	3,6
Тролейбус	3,9	3,7	3,7	3,8	3,6
Трамвай	3,9	3,8	3,6	3,8	3,7
Маршрутка	3,7	3,6	3,5	3,5	3,5

Джерело: аналіз результатів опитування A+S домогосподарств, 2015 р.

6 ВИЗНАЧЕННЯ СЦЕНАРІЇВ ОПТИМІЗАЦІЇ МАРШРУТІВ

6.1 У результаті застосування зазначених вище аналітичних підходів і принципів були розроблені три набори пропозицій щодо вдосконалення мережі. Вони відповідають різному рівню інвестицій і змін до транспортної мережі Києва:

- **сценарій А, короткостроковий** — зміни транспортних маршрутів, які потребують мінімальних робіт зі створення інфраструктури, наприклад прості зміни існуючих пунктів перетину доріг;
- **сценарій В, середньостроковий** — зміни транспортних маршрутів, які потребують значних робіт зі створення інфраструктури, наприклад подовження контактних мереж і надання автобусам переважного права на рух для створення виділених ліній;
- **сценарій С, довгострокові варіанти створення систем громадського транспорту** — виявлення потенційних схем масових перевезень, які можна розвинути в довгостроковій перспективі, включаючи можливий зворотній рух міської електрички, яка зв'язує лівий і правий береги, і повернення трамвайного сполучення через Дніпро.

6.2 Якщо сценарії А і В орієнтовані на прагматичну оптимізацію існуючої мережі громадського транспорту, то сценарій С враховує потенціал для впровадження нових маршрутів швидкісного громадського транспорту в Києві. Сценарії А і В були у фокусі основної уваги проектної групи.

6.3 Кожен набір пропозицій був розроблений ітераційно, шляхом тестування запропонованих змін до мережі в моделі транспортної системи Києва та внесення поправок з урахуванням пасажирських прогнозів і профілів посадок/висадок, які досліджувались у моделі. Також у відповідних випадках у пропозиції були включені зауваження, отримані від робочої групи адміністрації міста у зв'язку з початковим набором пропозицій щодо оптимізації мережі.

Сценарії А і В: короткострокові та середньострокові зміни маршрутів

6.4 Короткострокові та середньострокові зміни маршрутів можуть мати одну з чотирьох форм: **створення, скасування, зміна** (скорочення, подовження або реорганізація) або **збереження**. У Табл. 6-1 представлений огляд змін маршрутів, запропонованих у цьому сценарії. На сьогоднішній день існує 313 робочих маршрутів, і сценарій А передбачає зниження цього числа до 222, а сценарій В — до 215.

6.5 Цей огляд маршрутів суворо обмежений конфігурацією маршрутів, а не перевізниками, які на них працюють. Будь-який маршрут нової мережі може експлуатуватися приватним перевізником або КП «Київпастранс» незалежно від того, хто працює на маршруті в даний час. Прикладом є об'єднання лінії курсування маршрутки М545 з маршрутом автобуса А45. Обидва ці маршрути проходять по одному шляху, але маршрутки належать приватному перевізникові, а автобуси — КП «Київпастранс». Цей звіт рекомендує об'єднати ці лінії в один маршрут, який може експлуатуватися або приватним, або державним перевізником. Це рішення має прийняти адміністрація міста, враховуючи різні фактори, у т. ч. фінансові та договірні аспекти.

Табл. 6-1. Огляд змін маршрутів, запропонованих у сценаріях А і В

Сценарій А, короткостроковий	Сценарій В, середньостроковий
16 нових маршрутів	3 додаткових нових маршрути
38 змінених існуючих маршрутів	6 маршрутів зі сценарію А мають стати тролейбусними 8 подальших змін маршрутів
107 скасувань існуючих маршрутів	11 додаткових скасувань маршрутів
168 збережених маршрутів із новим інтервалом руху	198 збережених маршрутів зі сценарію А
Усього 222 маршрути	Усього 215 маршрутів

6.6 На Рис. 6-1, Рис. 6-2 і Рис. 6-3 зображені нові, змінені та скасовані маршрути у випадку реалізації сценаріїв А і В. Рисунки показують, що ці зміни є значними та впливають на всю мережу.

6.7 Були розроблені дванадцять карт запропонованих змін по кожному маршруту для різних районів Києва. Вони представлені в Додатку А.

6.8 Шейп-файли з напрямками всіх маршрутів, охоплених сценаріями А і В, були передані КМДА для подальшого використання, а також щоб спростити навігацію по базі даних щодо оптимізації громадського транспорту, розробленій у рамках цього проекту.

6.9 У решті цього розділу описані зміни маршрутів, запропоновані в обох сценаріях.

- У Табл. 6-2 описані 19 нових маршрутів і зазначено, чи повинні вони бути запроваджені в сценарії А або В. Також деякі маршрути в сценарії В перетворені в тролейбусні.
- У Табл. 6-3 зазначені маршрути, які пропонується змінити або в сценарії А, або в сценарії В.

6.10 Нові інтервали руху були визначені за допомогою моделі транспортної системи, розробленої A+S за дорученням міської адміністрації. Оскільки це неробоча модель, яка може встановити кількість пасажирів на годину в одному напрямку (Passengers Per Hour Per Direction, PPHPD), інтервали руху були логічно виведені з прогнозів пасажиропотоків за весь день[1]. Ця недостатня точність означає, що запропоновані інтервали руху можна передбачити тільки з точністю до 5 хвилин.

[1] Модель транспортної системи обмежена моделюванням на проміжок часу, який дорівнює цілому дню. Отже вона видає щоденну кількість пасажирів на кожну транспортну лінію. Це підходить для тестування популярності зміни маршрутів, але і модель оцінки погодинних піків може знадобитися для точного моделювання спрямованого потоку пасажирів (PPHPD) і швидкості руху, які необхідні для оперативного планування.

Рис. 6-1. 19 нових маршрутів, запропонованих у сценаріях А і В

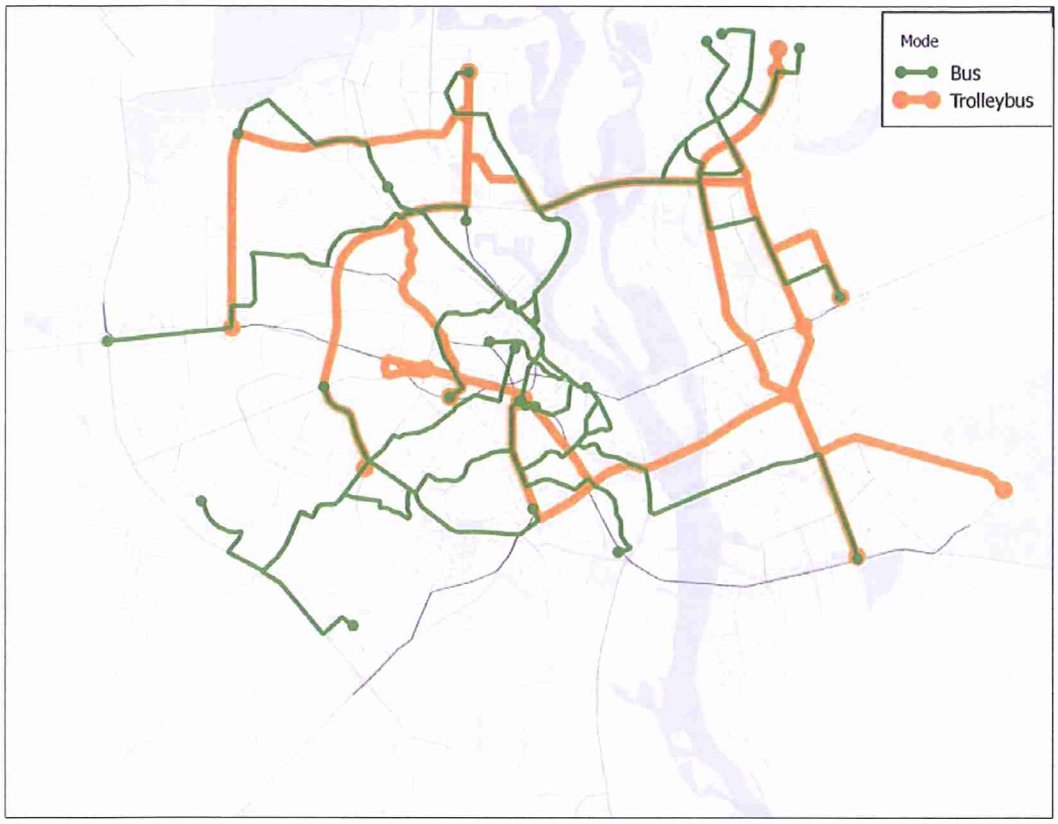


Рис. 6-2. 46 змін маршрутів у сценаріях А і В

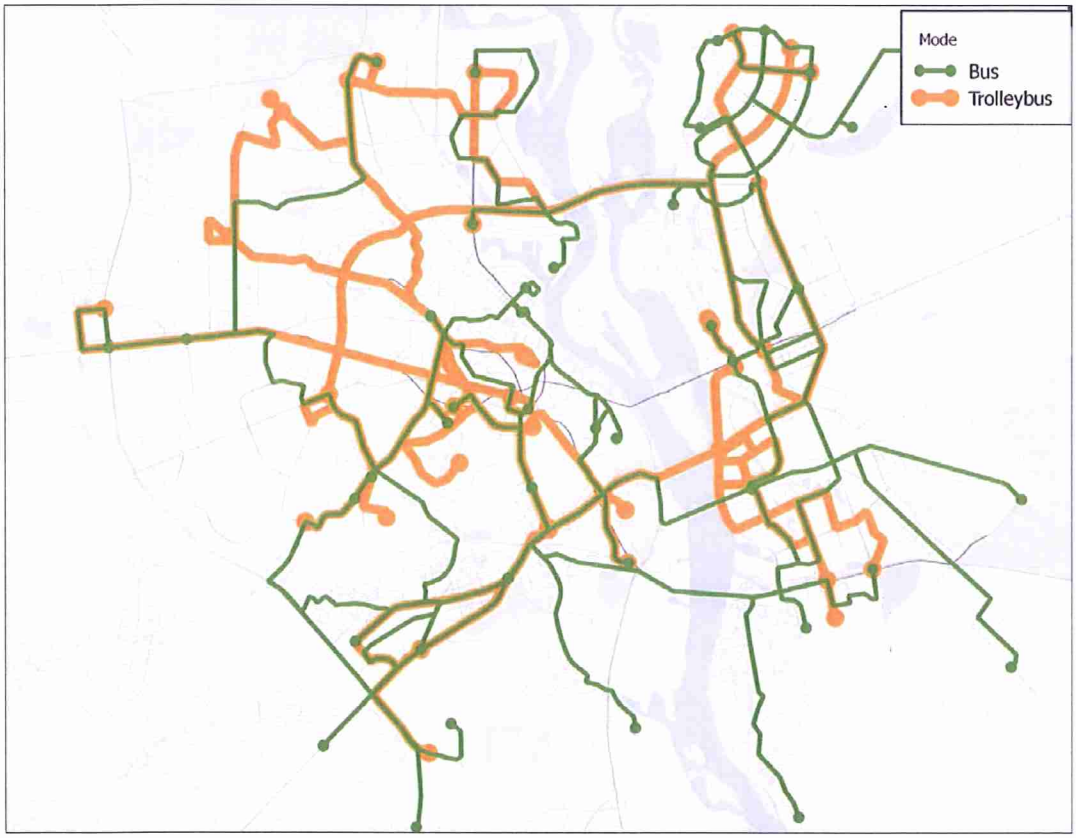


Рис. 6-3. 118 скасувань маршрутів у сценаріях A і B

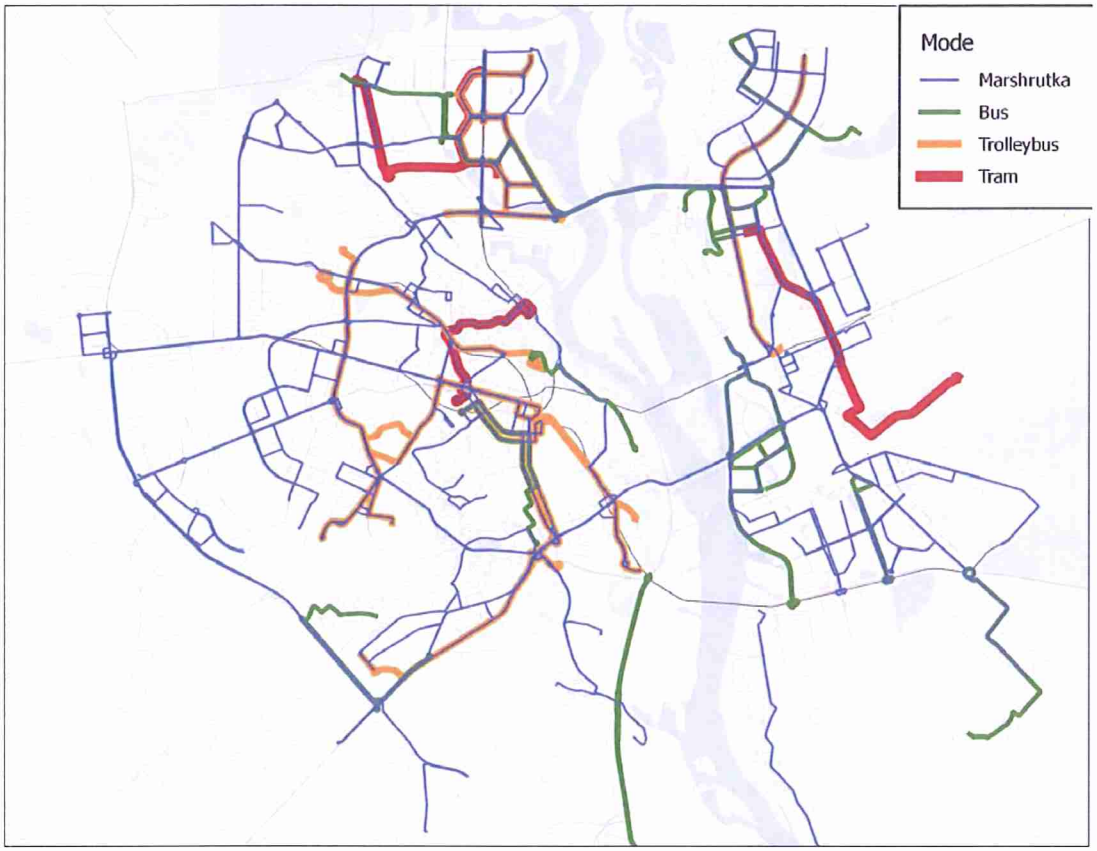


Табл. 6-2. Нові маршрути, запропоновані в сценаріях А і В

Назва	Маршрут	Фаза А	Фаза В	Вид транспорту у фазі А	Вид транспорту у фазі В	Довжина в 1 кінець (км)	Запропонований інтервал руху у фазі А	Запропонований інтервал руху у фазі В
N01	Троєщина — Центральний залізничний вокзал	Новий маршрут		Автобус	Автобус	20,0	5	10
N02	Троєщина — Площа Льва Толстого	Новий маршрут		Автобус	Автобус	17,9	5	5
N03	Оболонь — Центральний залізничний вокзал	Новий маршрут	Оновлення	Автобус	Тролейбус	11,8	15	10
N04	Голосіївська — Михайлівська площа	Новий маршрут		Автобус	Автобус	14,9	20	20
N05	Харківська — Львівська площа	Новий маршрут		Автобус	Автобус	17,3	10	10
N06	Оболонь — Площа Льва Толстого (через Поділ)	Новий маршрут		Автобус	Автобус	14,7	15	20
N07	Троєщина — Харківська	Новий маршрут	Оновлення	Автобус	Тролейбус	16,4	5	2,5
N08	Чернігівська — Площа Льва Толстого		Новий маршрут		Тролейбус	13,6	-	5
N11	Ленінградська площа — Площа Перемоги		Новий маршрут		Тролейбус	15,1	-	5
N12	Оболонь — Лісова	Новий маршрут	Оновлення	Автобус	Тролейбус	16,3	5	2,5
N14	Оболонь — Жуляни	Новий маршрут	Оновлення	Автобус	Тролейбус	14,1	5	5
N15	Оболонь — Нивки	Новий маршрут		Тролейбус	Тролейбус	12,2	20	25
N16	Індустріальна — Арсенальна	Новий маршрут		Автобус	Автобус	12,5	15	15
N19	Житомирська — Петрівка	Новий маршрут		Автобус	Автобус	13,5	15	20
N22	Бульвар Кольцова — Либідська	Новий маршрут		Автобус	Автобус	14,5	15	20
N24	Видубичі — Площа Льва Толстого	Новий маршрут		Автобус	Автобус	7,3	30	30
N25	Червоний хутір — Троєщина		Новий маршрут		Тролейбус	17,5	-	5
N27	Троєщина — Лісова	Новий маршрут		Автобус	Автобус	12,1	25	30
Новий експрес А72	Виноградар — Поділ	Новий маршрут		Автобус	Автобус	10,8	15	25

Табл. 6-3. Маршрути, змінені в сценаріях А і В

Назва	Маршрут	Фаза А	Фаза В	Вид транспорту у фазі А	Вид транспорту у фазі В	Довжина в 1 кінець (км)	Запропонований інтервал руху у фазі А	Запропонований інтервал руху у фазі В
A101	Троєщина — Петрівка	Подовження	-	Автобус	Автобус	13,8	30	30
A108	Микільська слобідка — Харківська	Реорганізація	-	Тролейбус	Тролейбус	14,3	10	10
A20	Виставковий центр — станція «Київ-Пасажирський»	Подовження	-	Автобус	Автобус	12,4	5	5
A24	Арсенальна — Лук'янівська	Подовження	-	Автобус	Автобус	9,2	10	10
A32	Виноградар — Святошин	Подовження	-	Автобус	Автобус	12,8	15	15
A35	Осокорки — Лівобережна	Подовження	-	Автобус	Автобус	11,2	15	15
A42	Микільська слобідка — вулиця Єлизавети Чавдар	Подовження	-	Автобус	Автобус	12,9	30	30
A46	Школа — Лівобережна	Подовження	-	Автобус	Автобус	10,5	30	30
A51	Фармацевтична — Площа Льва Толстого	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	18,8	10	15
A6	Троєщина (село) — Дарниця	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	15,3	30	30
A62	Видубичі — Поділ (через Арсенальну)	Подовження	-	Автобус	Автобус	10,9	5	10
A7	Південний вокзал — Майдан Незалежності	Подовження	-	Автобус	-	4,6	10	15
A70	Дитячий садок — Лівобережна	Подовження	-	Автобус	Автобус	11,2	30	30
A73	Троєщина — Героїв Дніпра	Реорганізація	Оновлення	Автобус	Тролейбус	16,1	15	20
A78	Райдержадміністрація — Виставковий центр	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	10,8	30	30
A88	Героїв Дніпра — Рибальський півострів	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	13,1	30	30
A91	Харківська — Голосіївська	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	12,7	10	10
A95	Микільська слобідка — Позняки	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	10,5	5	5
A98	Троєщина (село) — ТЕЦ-6	Подовження	-	Автобус	Автобус	12,1	30	30
A99 (TR)	Автостанція «Полісся» — Героїв Дніпра	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	8,1	5	5
M209	Кібернетичний центр — Палац «Україна»	-	Подовження	-	Автобус	11,8	-	30
M227 (TR)	Виноградар — Жуляни	-	Реорганізація	-	Тролейбус	15,9	-	30
M249	Станція «Лівобережна» — Проспект Петра Григоренка	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	11,3	10	10
M405	Троєщина — Дарниця	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	13,2	30	30

Назва	Маршрут	Фаза А	Фаза В	Вид транспорту у фазі А	Вид транспорту у фазі В	Довжина в 1 кінець (км)	Запропонований інтервал руху у фазі А	Запропонований інтервал руху у фазі В
M444	Парк «Феофанія» — Арсенальна	Подовження	-	Автобус	Автобус	16,9	20	30
M496	Лікарня «Феофанія» — Центральний залізничний вокзал	Скорочення	-	Автобус	Автобус	16,3	25	30
M499	Іподром — Поділ	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	14,5	10	10
M517	Академмістечко — Севастопольська площа	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	14,6	20	25
M529	Троєщина — Бортничі	Реорганізація	-	Автобус	Автобус	22,2	15	20
M580	Троєщина — Лівобережна	Подовження	-	Автобус	Автобус	12,9	30	30
T11	Оболонь — Поділ	Подовження	-	Трамвай	Трамвай	12,6	15	15
T28	Лісова — Вулиця Радунська	-	Подовження	-	Трамвай	13,0	-	10
TR3	Залізничний масив — Печерський міст	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	10,4	10	10
TR7	Академмістечко — Площа Льва Толстого	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	15,6	30	30
TR9	Станція «Київ-Волинський» — Площа Льва Толстого	-	Подовження	-	Тролейбус	9,8	-	25
TR11	Парк «Феофанія» — Видубичі	-	Подовження	Тролейбус	Тролейбус	13,1	-	5
TR23	Сади — Майдан Незалежності	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	12,3	5	5
TR28	Виноградар — Либідська	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	15,7	10	10
TR29	Дарниця — Національний авіаційний університет	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	22,4	20	20
TR30	Троєщина — станція «Київ-Волинський»	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	24,9	10	10
TR31	Троєщина — Жуляни	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	13,0	5	5
TR33	Бульвар Тараса Шевченка — Площа Льва Толстого	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	15,0	15	15
TR35	Виноградар — Центральний залізничний вокзал	-	Подовження	-	Тролейбус	14,1	-	5
TR43	Чернігівська — Теремки	-	Подовження	-	Тролейбус	19,3	-	20
TR45	Виставковий центр — станція «Київ-Пасажирський»	-	Подовження	Тролейбус	Тролейбус	14,3	-	5
TR50	Троєщина — Либідська	Подовження	-	Тролейбус	Тролейбус	20,8	2,5	10

Обґрунтування скасування маршрутів

6.11 Загалом для видалення було визначено 107 маршрутів у сценарії А та ще 4 — у сценарії В. Таблиці з обґрунтуванням скасування цих маршрутів представлені в Додатку В, при цьому найбільш поширеними є такі причини:

- пасажири можуть обслуговуватися новим маршрутом — 59 маршрутів (53%);
- дублювання іншого маршруту — 34 маршрути (31%);
- маршрут занадто довгий, і його слід замінити більш стратегічним — 11 маршрутів (10%);
- малий пасажиропотік, який можна спрямувати на інший маршрут — 7 маршрутів (6%).

6.12 Там, де проектна група рекомендувала видалити маршрути, вона припускала, як пасажиропотік із них перекинути на сусідні маршрути. Ці припущення були перевірені шляхом аналізу пасажирських прогнозів із моделі транспортної системи Києва, які потім використовувалися для багаторазового поліпшення пропозицій щодо оптимізації.

Пропоновані робочі інтервали руху на збережених маршрутах

6.13 Також для 174 маршрутів, які проектна група визначила для збереження, був запропонований набір інтервалів руху. Таблицю з ними включено в Додаток С, але середні інтервали руху представлені в Табл. 6-4. У ній показано, що маршрутки та трамваї будуть і надалі курсувати містом із найвищою частотою, а тролейбуси й автобуси будуть здійснювати менше рейсів на збережених маршрутах.

Табл. 6-4. Середні інтервали руху для всіх видів транспорту, збережених у кожному сценарії

Сценарій	Автобус (42 маршрути)	Маршрутка (82 маршрути)	Трамвай (15 маршрутів)	Тролейбус (25 маршрутів)
А — середній інтервал руху (хв.)	23,3	9,8	12,3	14,0
В — середній інтервал руху (хв.)	24,5	10,5	10,7	13,3

6.14 Ці середні показники приховують значні відмінності в регулярності рейсів на всіх маршрутах, відображаючи той факт, що деякі маршрути мають дуже інтенсивний рух, а інші експлуатуються менш активно і, значною мірою, за місцем. Нинішні маршрути, які були збережені в сценаріях А і В, будуть підтримані новими та зміненими маршрутами, визначеними в Табл. 6-2 та Табл. 6-3.

Сценарій В: середньострокові зміни інфраструктури

6.15 Подовження і реорганізація маршрутів за сценарієм В, про які йшлося в попередньому розділі, а також на картах і в таблицях, що додаються, відображають зміни, які, на думку проектної групи, можна здійснити за допомогою не дуже масштабних інфраструктурних робіт. У Табл. 6-5, Табл. 6-6 і Табл. 6-7 перераховані всі місця, визначені для цих робіт, які були внесені у стратегічну модель транспортної системи Києва, щоб можна було перевірити ефективність сценарію В та порівняти результат з існуючою мережею громадського транспорту. Пропонується здійснити такі заходи для сприяння інвестиціям в інфраструктуру:

- подовження тролейбусної контактної мережі для приєднання нових маршрутів до існуючої тролейбусної мережі (наприклад, вздовж Оболонського проспекту в північній частині міста). Див. Табл. 6-5 та Рис. 6-4;
- надання автобусам переважного права на рух через створення виділених смуг (наприклад, на Московському мості) і повністю ізольованих доріг тільки для руху автобусів (наприклад, на Великій Васильківській вулиці). Див. Табл. 6-7 та Рис. 6-4;
- зміна дорожніх вузлів, як зазначено в Табл. 6-6 і на Рис. 6-5;
- покращення розв'язок громадського транспорту.

6.16 Ділянки доріг, на яких необхідно створити автобусні смуги, були визначені шляхом порівняння пасажиропотоків зі швидкістю руху. Такі автобусні смуги потрібно зробити в місцях зі значними прогнозованими пасажиропотоками та повільним і перевантаженим рухом. Зазвичай відповідними кандидатами вважалися дороги з пасажиропотоками > 2000 PPHPD. Швидкість руху була взята з бази даних Google Traffic (https://googleblog.blogspot.co.uk/2009/08/bright-side-of-sitting-in-traffic.html).

Табл. 6-5. Подовження контактних мереж, запропоновані в сценарії А і показані на Рис. 6-4

Подовження контактних мереж		
Місцезнаходження	**Обсяг робіт**	**Довжина**
1a Ленінградська площа — станція метро «Харківська»	Подовження існуючої контактної мережі	5,1 км
1b Станція «Дарниця» — станція метро «Червоний хутір»	Подовження існуючої контактної мережі	6,9 км
2 Оболонський проспект	Подовження існуючої контактної мережі	3,7 км
3 Проспект Генерала Ватутіна	Коротка ланка	1,4 км
4 Бульвар Тараса Шевченка — вулиця В'ячеслава Чорновола	Коротка ланка	2,0 км
5 Васильківська вулиця	Коротка ланка	1,3 км
6 Бульвар Дружби Народів — Бульвар Лесі Українки	Поворотний рух на перехресті	0,2 км
7 Бульвар Тараса Шевченка — Басейна вулиця	Коротка ланка на перехресті	0,4 км
8 Копиловська вулиця	Коротка ланка навколо перехрестя	0,3 км
9 Братиславська вулиця (Лісовий проспект — Ленінградська площа)	Подовження існуючої контактної мережі	4,2 км
10 Борщагівська вулиця — Політехнічний провулок	Подовження, щоб забезпечити розвертання біля Політехнічного інституту	1,6 км
11 Аеропорт «Київ» (Жуляни) — станція «Київ-Волинський»	Коротке подовження існуючої контактної мережі	0,3 км

Табл. 6-6. Поліпшення транспортних вузлів, запропоновані в сценарії В і показані на Рис. 6-5

Поліпшення транспортних вузлів	
Місцезнаходження	**Опис**
1 Шулявська транспортна розв'язка	Великий дорожньо-будівельний проект. Не потрібен для оптимізації транспорту, але запрограмований.
2 Московський проспект — Петрівка	Зміни контактної мережі, смуг руху та сигнальної системи, щоб засоби ГТ могли повертати безпосередньо з Московського проспекту до Петрівки.
3 Ленінградська площа	Призначення перехрестя з круговим рухом тільки для ГТ. Зміна контактної мережі для 2-стороннього руху ГТ по проспекту Миру.
4 ТОЦ Arena City — Хрещатик	Ділянка дороги підвищеної небезпеки заторів. Транспортний вузол можна розвантажити, зменшивши кількість поворотів і змінивши систему сигналів. Є можливість перетворити Бессарабську площу на пішохідну зону та перекрити загальний рух на Великій Васильківській вулиці (Рис. 6-15)
5 Перехрестя біля ТРЦ Gulliver	Зміна смуг руху, системи сигналів і дозволених видів руху транспорту, щоб збільшити пропускну здатність дороги.
6 Європейська площа й перехрестя з Хрещатиком і Майданом Незалежності	Зміни для поліпшення потоку ГТ на Європейській площі. Система сигналів має дозволити ГТ перетинати Хрещатик від алеї Героїв Небесної Сотні до Майдану Незалежності.
7 Площа Дзержинського	Нова під'їзна дорога, що з'єднує бульвар Дружби Народів із Залізничним шосе. Передбачена в сценарії С для створення маршрутів швидкісного руху ГТ.
8 Церква святого Олександра	Нова під'їзна дорога для полегшення сполучення між Харківським і Дарницьким шосе. Проїжджа частина для створення нової транспортної розв'язки.
9 Чернігівська	Розширення дороги для створення окремих смуг руху трамваїв і автобусів через перевантажене перехрестя
10 Ігорівська вулиця — Набережно-Хрещатицька вулиця	Система сигналів повинна дозволяти лівий поворот ГТ, який в'їжджає на Гаванський міст із Контрактової площі — це передбачено в сценарії А для реорганізації маршрутів N01 і N02.

Рис. 6-4. Покращення контактних мереж і смуг із пріоритетом руху ГТ

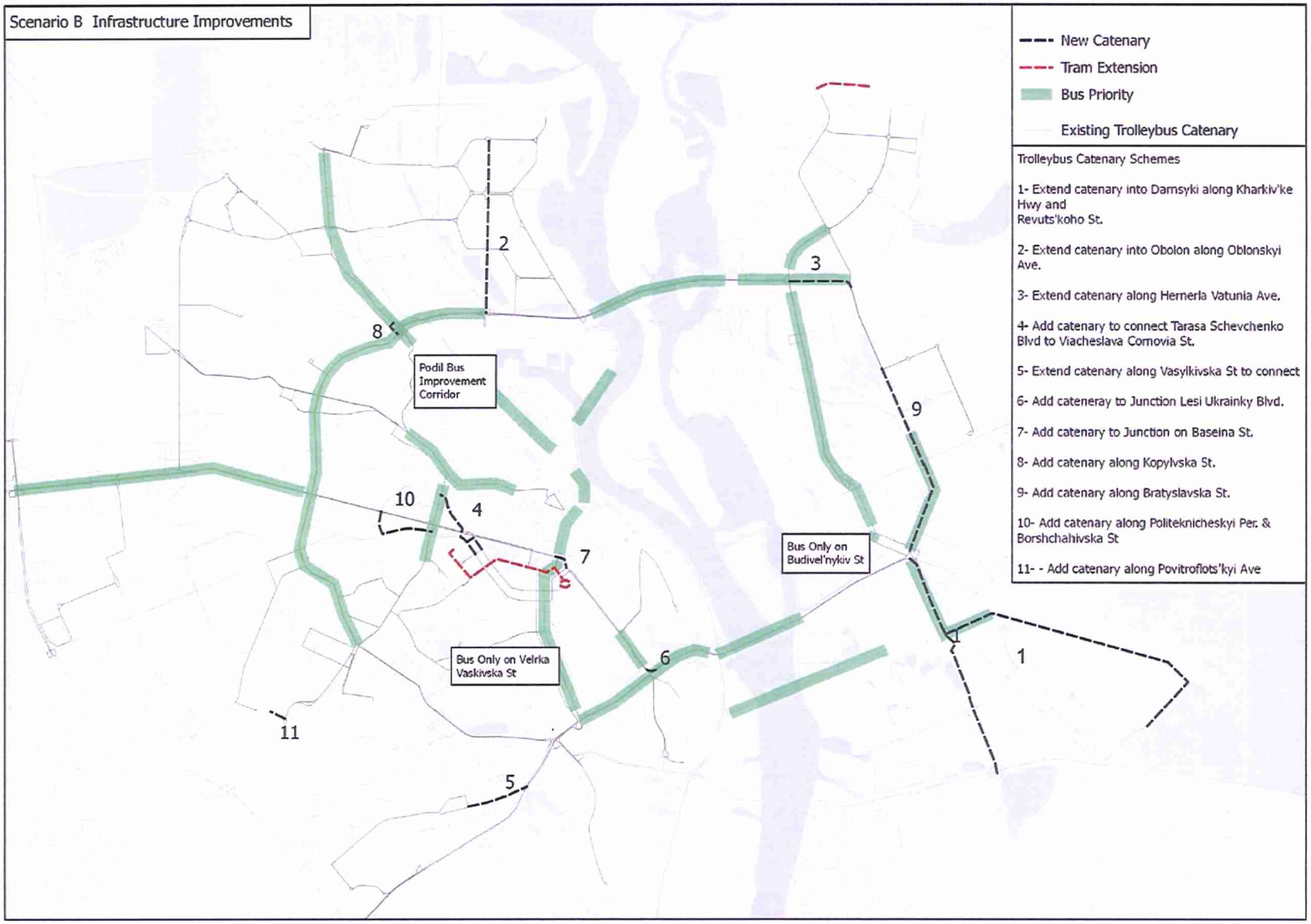


Рис. 6-5. Поліпшення транспортних вузлів

Junction Improvements

1- Junction improvement at Schuliavska Interchange between Vadyma- Hetmana St and Peremohy Ave to allow turn.

2- Junction improvement between Moskovs'kyi Ave and the accesses road to Petrivka Metro to improve PT into Petrivka.

3- Junction improvements at Leninhrads'ka square to facilitate new interchange.

4- Junction improvement at Arena City reduce congestion.

5- Junction between Baseand Hospitalna St to reduce congestion.

6- Signals at Yevropeis'ka Square to reduce congestion and allow PT down Khreschatyk.

7- New Slip road on Drezhyns'khoho square to allow routes south.

8- Junction Improvements at Alexandria Church to facilitate new Interchange.

9- Junction Improvements at Chernihiviska to reduce congestion at the interchange.

10- Junction Improvements in Podil to allow new PT routes into Podil from Havansky Bridge.

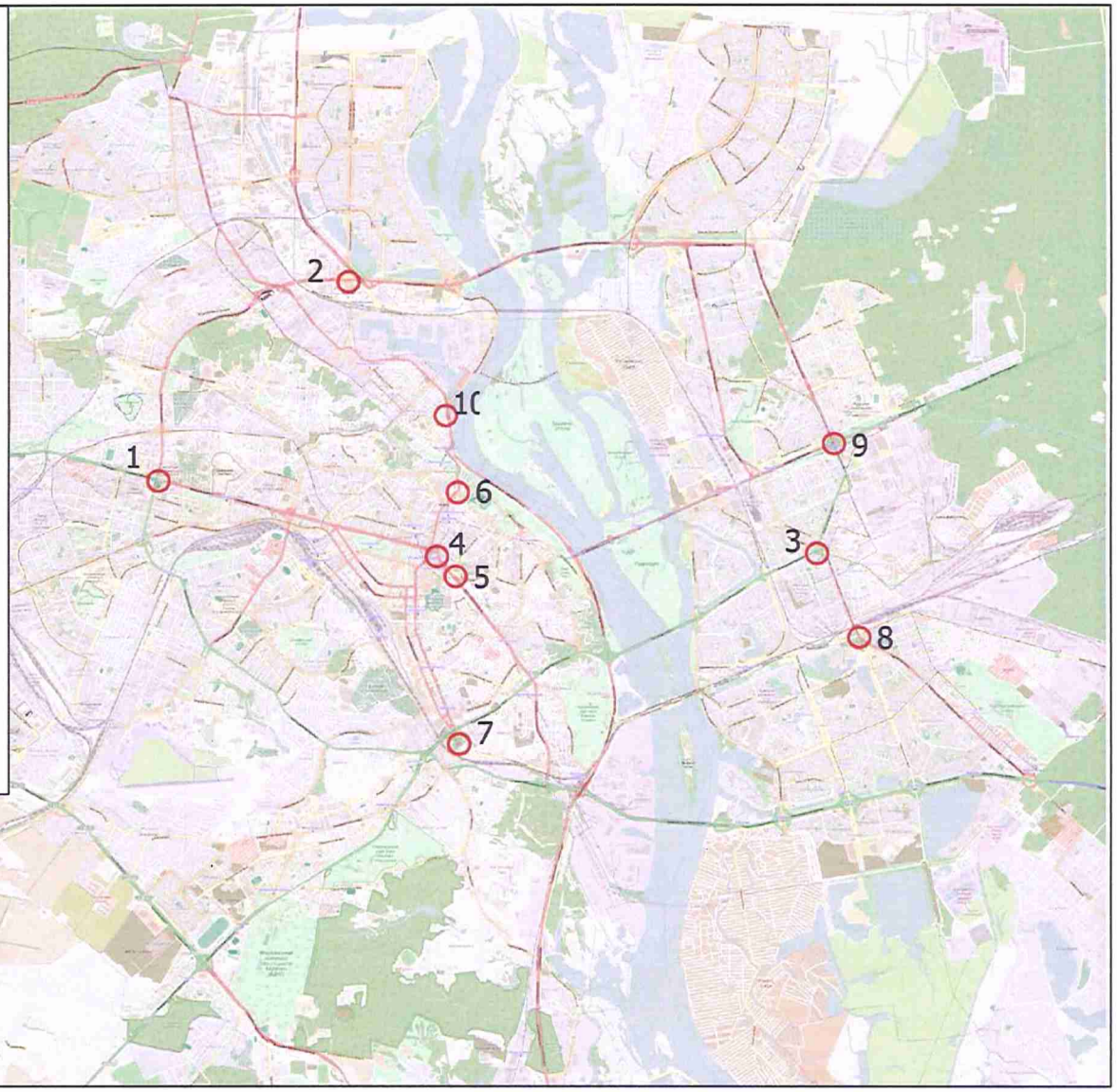


Табл. 6-7. Роботи зі створення смуг пріоритетного руху автобусів, запропоновані в сценарії В і показані на Рис. 6-4

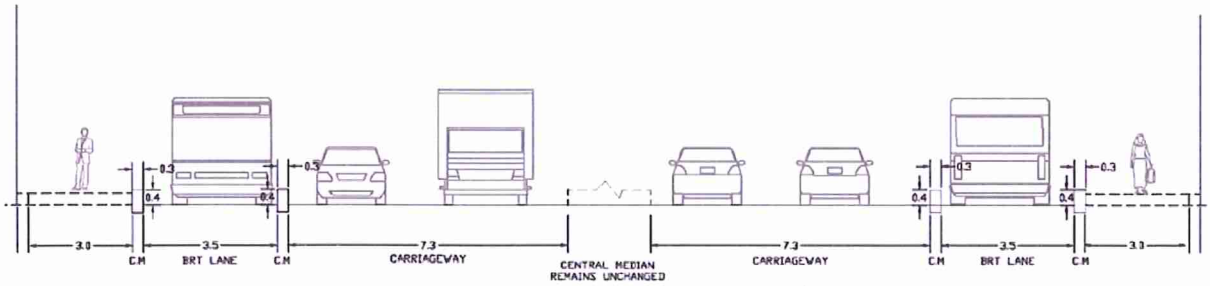
Роботи зі створення смуг пріоритетного руху автобусів		
Місцезнаходження	**Обсяг робіт**	**Довжина**
Московський міст	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	3,0
Поділ	Поліпшення автобусного коридору	2,2
Хрещатик	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	1,1
Велика Васильківська вулиця	Тільки автобуси. Рух ГТ в обох напрямках по Великій Васильківській вулиці; переміщення автомобілів на нову дорогу з 2-стороннім рухом на вулиці Антоновича. Або пріоритетний рух автобусів на цих дорогах	3,5
Міст Патона	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	1,9
Дарницький міст	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	3,6
Вулиця Будівельників	Тільки ГТ — дозвіл на рух тролейбусів у обох напрямках на проспекті Миру	0,2
Проспект Генерала Ватутіна	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	2,4
Проспект Володимира Маяковського	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	1,3
Бульвар Перова	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	5,4
Братиславська вулиця/проспект Юрія Гагаріна	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	2,7
Привокзальна вулиця/Харківське шосе	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	2,9
Бульвар Дружби Народів	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	3,3
Бульвар Лесі Українки	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	0,9
Володимирський узвіз	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	0,8
Набережно-Рибальська вулиця	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	1,4
Вулиця Мельникова/вулиця Січових Стрільців	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	2,8
Вулиця В'ячеслава Чорновола/ Повітрофлотський проспект	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	1,7
Східна кільцева дорога	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	10,1
Проспект Перемоги	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	6,3
Вишгородська вулиця/Кирилівська вулиця	Пріоритетний рух автобусів/смуги руху автобусів	4,8

6.17 Пріоритетне право руху громадського транспорту має бути забезпечене шляхом створення виділених смуг руху автобусів, а також встановлення пріоритетного руху засобів ГТ на перехрестях. Автобусні смуги повинні бути смугами відведення і використовуватися тільки громадським транспортом і ТЗ екстрених служб. Така інфраструктура вимагає ефективного контролю дотримання правил руху, щоб інші транспортні засоби не виїжджали на виділені смуги. У Києві це також буде залежати від успішної реалізації обмежень щодо вуличних паркувань. На Рис. 6-6 представлені приклади смуг для руху

автобусів, відокремлених від загального трафіку за допомогою фізичного бар'єру (бордюру) або розмітки фарбою; в обох випадках йдеться про тролейбус.

Рис. 6-6. Розмежовані виділені смуги руху автобусів у Римі (бордюр) і Сан-Франциско (розмітка фарбою)

Рис. 6-7. Типовий приклад перетину двосторонніх смуг руху автобусів, створених на 3-смуговій дорозі



6.18 Пріоритетне право руху громадського транспорту на транспортних вузлах є ключовою частиною цих рекомендацій. Вузли повинні бути адаптовані та включати в себе виділені смуги руху автобусів із власними дорожніми знаками, що активуються присутністю транспортних засобів, як показано на Рис. 6-8. Також такий пріоритетний рух буде доречно впровадити на інших перевантажених транспортних вузлах, де немає автобусних смуг.

Рис. 6-8. Дорожні знаки, які забезпечують пріоритетне право руху автобусів на транспортних вузлах

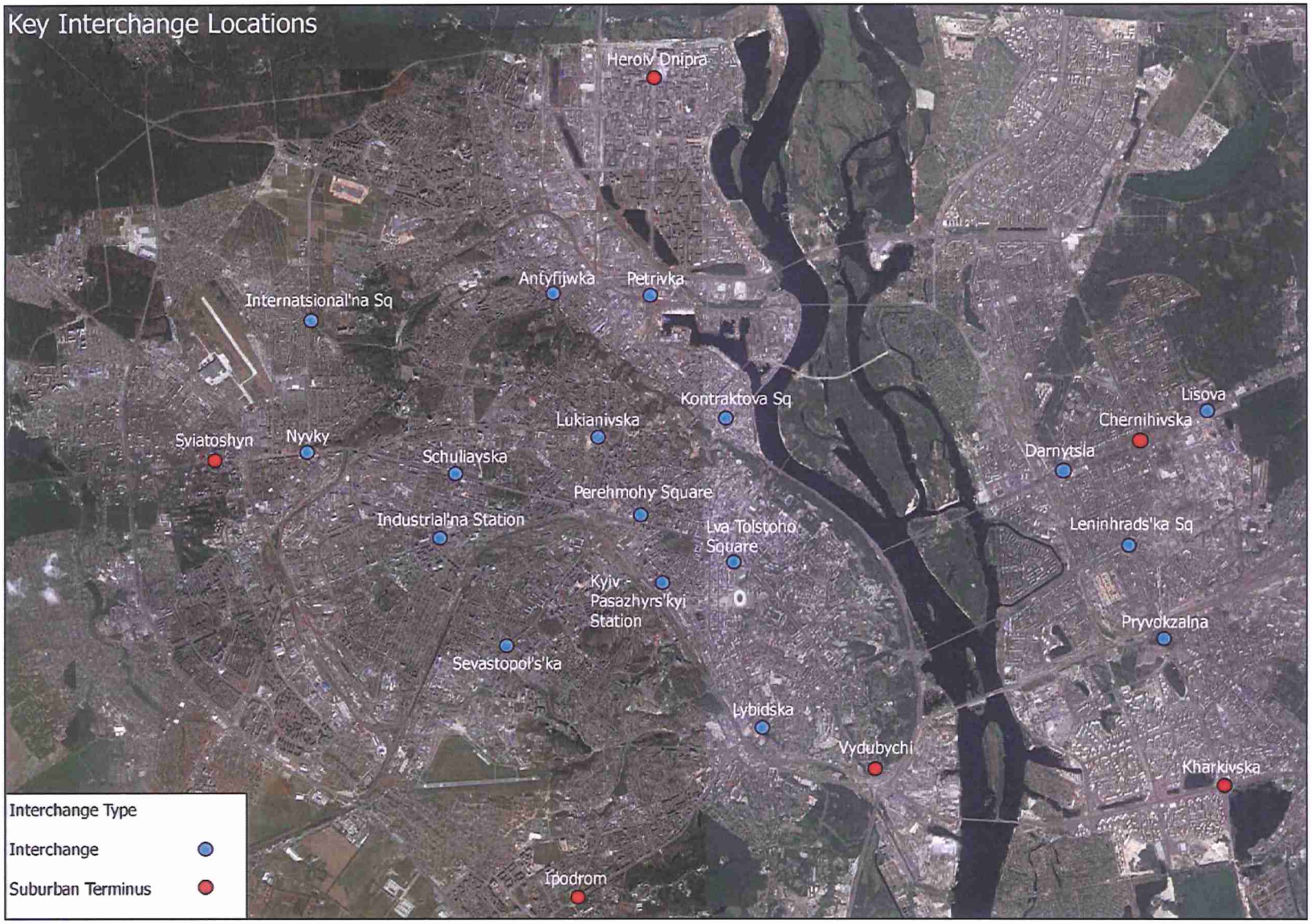
Покращення транспортних розв'язок

6.19 Загалом 23 ключових транспортних розв'язки були визначені за допомогою аналізу пасажиропотоків, який ліг в основу пропозицій щодо оптимізації, викладених у цьому звіті. Ці місця зазначені на Рис. 6-9.

6.20 Виявлені розв'язки є транзитними зупинками, на яких щоденно спостерігається велика кількість посадок і висадок пасажирів, або зупинками, на яких буде спостерігатися така інтенсивність, якщо будуть реалізовані пропозиції щодо оптимізації за сценаріями А і В. Поліпшення в цих місцях цілком виправдані, щоб підвищити експлуатаційний потенціал і ефективність ГТ. Також вони підвищать рівень зручності для пасажирів, оскільки будуть забезпечені плавні пересадки на різні маршрути та види транспорту.

6.21 Широкий вибір видів транспорту Києва означає, що багато транзитних зупинок є транспортними розв'язками для різних ТЗ. Існує можливість поліпшення устрою деяких великих транспортних розв'язок, щоб зробити їх більш ефективними та зменшити часові втрати пасажирів (на очікування і пересадку на інші рейси) і засобів ГТ (на стояння в черзі та затримки перешкодами).

Рис. 6-9. Ключові розв'язки громадського транспорту Києва



6.22 На Рис. 6-10 представлений ілюстрований приклад ефективної транспортної розв'язки для засобів ГТ. Основні характерні риси включають в себе односторонній рух для автобусів у напрямку пасажирської зони очікування й абсолютне пріоритетне право руху, надане трамвайним лініям, які проходять через розв'язку. Криті пасажирські зони очікування забезпечують захист від погодних умов і створюють можливості для зручної роздрібної торгівлі біля транспортних розв'язок. Громадська зона із забороною руху автотранспорту в багатьох місцях полегшує пересадку пасажирів на інші рейси, водночас створюючи приємну обстановку навколо транспортної розв'язки.

6.23 Розмір розв'язки, у першу чергу, визначається кількістю і періодичністю маршрутів, які вона обслуговує. ТЗ, які виконують часті рейси, повинні мати власні місця для висадки/посадки пасажирів, а ТЗ, що курсують менш напруженими маршрутами, можуть спільно використовувати одні й ті ж місця для висадки/посадки пасажирів. Керівництво з належного устрою транспортних розв'язок підготувало транспортне відомство Окленда (Auckland Transport):
https://at.govt.nz/media/imported/4394/Public_Transport_Interchange_Design_Guidelines.pdf

Рис. 6-10. Приклад комплексного устрою транспортної розв'язки для різних видів ТЗ

Джерело: Transport for Greater Manchester (TFGM), транспортна розв'язка Уізеншо, Манчестер, Велика Британія

6.24 Польові дослідження, проведені проектною групою, дозволили виділити три ключові проблеми, пов'язані з існуючим устроєм та управлінням багатьох ключових транспортних розв'язок Києва. Ці проблеми зазначені в Табл. 6-8 і включають у себе:

- необмежені паркування ТЗ на вулицях і тротуарах безпосередньо навколо транспортних розв'язок;
- відсутність пріоритетного права руху громадського транспорту в безпосередній близькості до зупинок і станцій;
- неефективні проектні схеми транспортних розв'язок, які зменшують пасажиропотоки та пропускну здатність ТЗ.

6.25 Загальні поліпшення для вирішення цих проблем можуть включати в себе таке:

- удосконалене планування, організація і сполучення зупинок транзитного транспорту;
- переміщення зупинок автобусів, трамваїв і тролейбусів ближче до входів у станції метро;

- створення спеціалізованих місць стоянки ТЗ та зручностей для водіїв (наприклад, туалетів);
- поліпшення системи знаків, карт маршрутів та інформації про розклад/рух у режимі реального часу для пасажирів;
- створення автобусних смуг у місцях під'їзду до транспортних розв'язок і виїзду з них для забезпечення відповідності тривалості рейсів розкладу;
- поліпшення пішохідних шляхів і доріжок на розв'язках за рахунок демонтажу малих архітектурних форм, а також поліпшення/додавання пішохідних мостів, підземних і пішохідних переходів;
- підвищення рівня безпеки пішоходів, включаючи створення чітких переходів із хорошим кутом огляду прилеглої території, добре освітленими вночі, широкими тротуарами для безпечного руху пішоходів (принаймні 3 м завширшки), без зайвих структурних елементів;
- підвищення рівня безпеки пасажирів, включаючи створення зон очікування з прозорих матеріалів без внутрішніх перегородок;
- заборона паркувань на вулицях і тротуарах навколо зупинок транзитного транспорту.

Табл. 6-8. Виявлені проблеми розв'язок громадського транспорту Києва

Приклад місцезнаходження	Виявлені проблеми
Транспортна розв'язка біля ст. метро «Петрівка» Ст. метро «Нивки», вул. Щербакова Транспортна розв'язка біля ст. метро «Лук'янівська»	**Контроль паркування** • Маршрутки, автобуси та тролейбуси змушені маневрувати повз пішоходів і автомобілів, щільно припаркованих уздовж дороги. • Автобуси та тролейбуси не можуть проїхати через припарковані автомобілі, і тому змушені стояти в черзі на зупинках. • Автомобілі, припарковані на дорогах і тротуарах, змушують пішоходів виходити на проїжджу частину, щоб сісти в ТЗ.
Ст. метро «Лук'янівська», вул. Мельникова Ст. метро «Берестейська», проспект Перемоги 	**Відсутність пріоритетного права руху ГТ** • ТЗ застрягають у пробках, під'їжджаючи до переповнених зупинок. • Засоби ГТ змагаються із засобами приватних перевізників за місце на дорозі, під'їжджаючи до транзитних зупинок. • Засоби ГТ, змушені чекати в чергах, затримують один одного.
Розв'язка біля ст. метро «Чернігівська» Розв'язка біля ст. метро «Лук'янівська» 	**Неефективне планування транспортних розв'язок** • Відсутність чітких пішохідних доріжок і переходів. • Вузькі пішохідні доріжки, які не дозволяють забезпечити нормальний потік пішоходів і зручне очікування наземного громадського транспорту. • Тиснява на розв'язках через незручне розташування магазинів дрібного товару та ларків — дуже близько до краю тротуару. Пасажири не в змозі бачити транспортні засоби, що наближаються. • Захаращення пішохідних маршрутів малими архітектурними формами.

Інші потенційні інфраструктурні й експлуатаційні інвестиції

6.26 На додаток до поліпшення транспортних розв'язок, зазначених вище, дискусії з місцевими операторами громадського транспорту також дозволили виявити зазначені нижче потенційні інфраструктурні покращення, які б могли сприяти ефективності роботи.

- Маршрути приміських автобусів повинні закінчуватися на спеціально відведених розв'язках на околиці міста — в ідеалі розташованих біля головних станцій метро й автобусних зупинок. Приватні перевізники Києва вважають, що це може допомогти не дозволити приміським автобусам із міст області заїжджати прямо до центру міста та підбирати пасажирів у межах міста, що в даних час спостерігається все частіше.
- Забезпечення подальшого швидкісного сполучення цих периферійних приміських розв'язок із різними частинами міста. Це допоможе ефективно перевозити велику кількість пасажирів, які прибувають до міста з міст і сіл області та подорожують у протилежних напрямках.
- Необхідно дослідити використання тролейбусів з акумуляторними батареями, подібних до тих, які курсують Римом. Це дозволяє тролейбусам їздити по ділянках доріг, які не мають контактних мереж, перевозити по різних районах більшу кількість пасажирів і легше маневрувати між маршрутами.
- Оновлення застарілих тролейбусних контактних мереж. За даними КП «Київпастранс», 30% тролейбусних контактних мереж потребують заміни.
- Оновлення застарілих трамвайних шляхів, щоб забезпечити плавний рух, більш високу швидкість, поліпшені зупинки та посадки.

6.27 Витрати на ці заходи та вигоди від них, а також зазначені вище поліпшення транспортних розв'язок вимагають більш детальної оцінки рентабельності. Однак існує значний потенціал для того, щоб здійснити їх у рамках низки стратегічно розпланованих проектів оптимізації кожного коридору системи громадського транспорту.

Сценарій С: довгострокові варіанти створення систем громадського транспорту

6.28 Сценарій С визначає ряд варіантів для розробки нових маршрутів громадського транспорту в Києві. Отже цей сценарій описує не майбутню мережу цілком, як сценарії А і В, а пропонує список можливих схем. Сценарій поділений на 2 частини пропозицій:

- маршрути швидкісного ГТ, які можуть бути реалізовані з використанням будь-якого альтернативного виду громадського транспорту, наприклад швидкісні автобуси (ША) і швидкісні трамваї (ШТ);
- маршрути швидкісного ГТ, які повинні бути реалізовані як рейкові для вузькоколійного або ширококолійного міського транспорту.

Альтернативні маршрути швидкісного громадського транспорту

6.29 Загалом було визначено 8 можливих коридорів швидкісного громадського транспорту, які можуть бути придатні для ША або ШТ. Вибір заснований на аналізі проектною групою існуючої мережі ГТ Києва та пасажиропотоків із пунктів відправлення до пунктів призначення по ключових коридорах. Маршрути, представлені на Рис. 6-11 і описані в Табл. 6-10, містять загальні концепції і потребують детальної оцінки, перш ніж можна буде їх далі розробляти. Чотири з цих маршрутів включають у себе гілки, позначені літерами (a), (b) та (c).

6.30 Для тестування і поліпшення напрямків маршрутів був проведений ітераційний модельний експеримент. Отримані прогнозні дані про пасажиропотоки представлені в Табл. 6-9 і показують потенційний рівень попиту на кожному маршруті, якщо всі вони будуть реалізовані.

Рис. 6-11. Схеми маршрутів швидкісного ГТ, які можуть бути реалізовані в довгостроковій перспективі

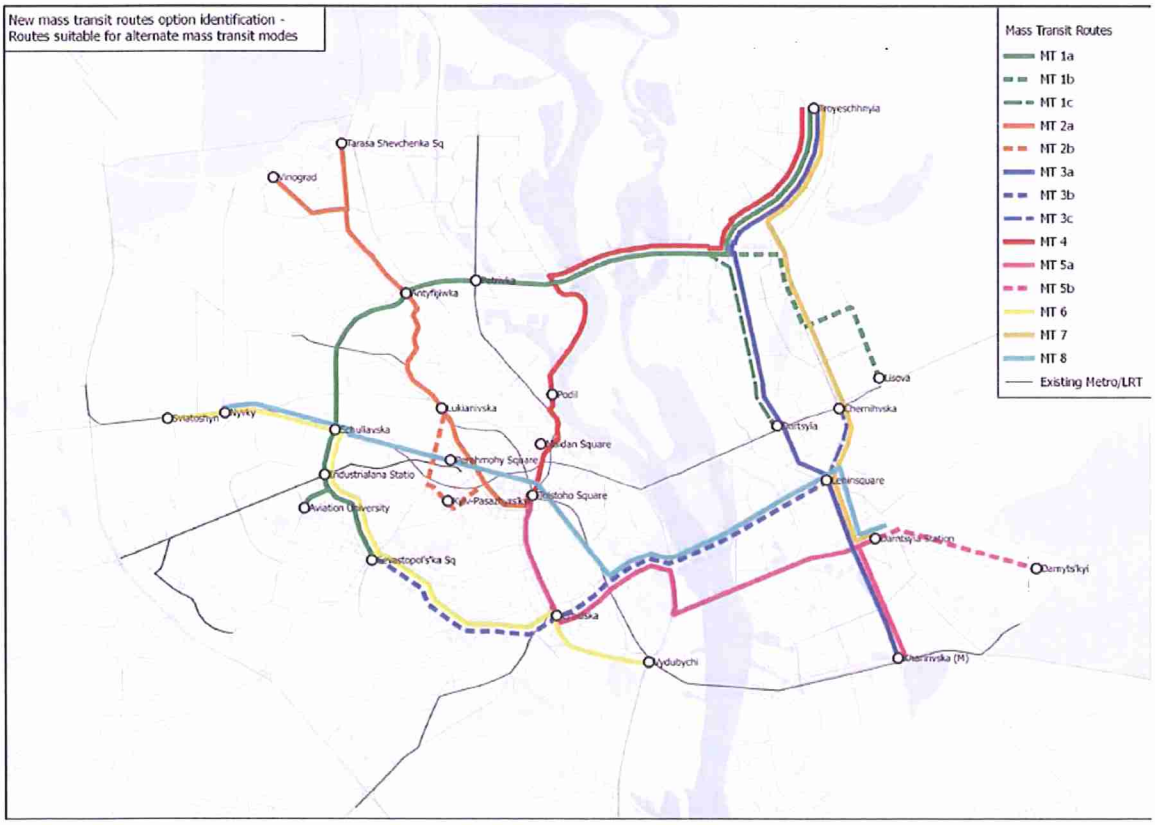


Табл. 6-9. Змодельовані прогнози пасажиропотоків по 8 схемах маршрутів швидкісного ГТ

Маршрут	Напрямок руху	Щоденний пасажиропотік
1a	Троєщина — Національний авіаційний університет/Севастопольська площа	141 000
1b	Лісова — Національний авіаційний університет	96 000
1c	Дарниця — Севастопольська площа	55 000
Проміжний підсумок 1		**292 000**
2a	Площа Тараса Шевченка — площа Льва Толстого	45 000
2b	Виноградар — площа Льва Толстого (через Повітрофлотський проспект)	64 000
Проміжний підсумок 2		**109 000**
3a	Троєщина — Харківська	88 000
3b	Троєщина — Севастопольська площа	77 000
3c	Чернігівська — Севастопольська площа	54 000
Проміжний підсумок 3		**219 000**
4	Троєщина — площа Льва Толстого	92 000
5a	Дарницький — площа Льва Толстого	51 000
5b	Харківська — площа Льва Толстого	90 000
Проміжний підсумок 5		**141 000**
6	Святошин — Видубичі	86 000
7	Троєщина — залізнична станція «Дарниця»	74 000
8	Залізнична станція «Дарниця» — Нивки	127 000
Підсумок		**1 141 000**

6.31 Найпопулярнішою схемою є маршрут 1, який складається з 3 гілок. За прогнозами, разом ці гілки можуть забезпечувати перевезення 292 000 пасажирів на день, що складає приблизно половину навантаження на метро (у середньому київське метро перевозить близько 550 000 пасажирів на день). Пасажиропотоки на всіх запропонованих нових маршрутах зафіксовані в межах можливостей систем ША або ШТ. Для порівняння щоденний прогноз пасажиропотоків на всіх 8 маршрутах швидкісного ГТ становить 1 141 000 осіб, що менше, ніж у системі ША Боготи, яка в даний час обслуговує 1 650 000 пасажирів на день. (Джерело: http://www.worldbrt.net/en/cities/bogota.aspx).

Табл. 6-10. Опис схем 8 швидкісних маршрутів різних видів ГТ

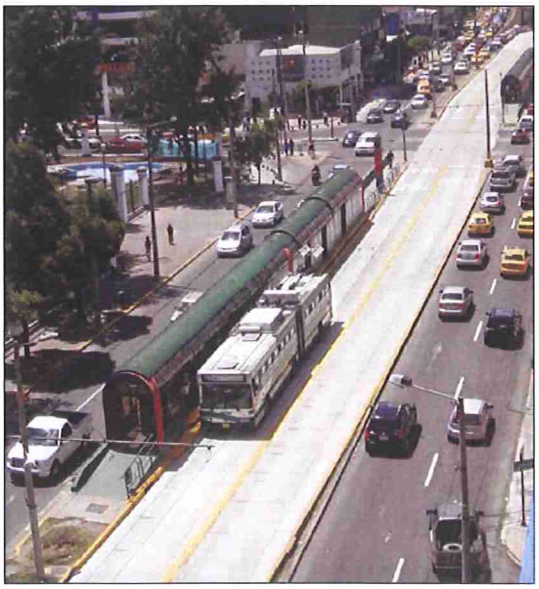
Маршрут	Опис
1	Ця схема з'єднує північ лівобережжя та південний схід правобережжя. Це призведе до кращого сполучення з Троєщиною і забезпечить ефективне обслуговування північно-східної частини міста через Петрівку, Сирець і Солом'янський район. Гілка А пропонує маршрути між Троєщиною й Авіаційним університетом/Севастопольською площею. Цей коридор йде по напрямках подовжених маршрутів TR30 і TR31, запропонованих у сценарії А, і може розглядатися як їхнє оновлення. Також коридор передбачає ключові розв'язки на інших основних маршрутах біля станції метро «Петрівка», Антифіївка (TR18/MT 2), біля станції метро «Шулявська» і станції швидкісного трамвая «Індустріальна» (маршрути 1 і 3). Гілки В і С на лівому березі допоможуть скоротити тривалість поїздок між найбільш популярними пунктами та розв'язками біля станцій метро «Лісова» і «Дарниця» та північними районами правобережжя, які в даний час не обслуговуються швидкісним громадським транспортом.

Маршрут	Опис
2	Ця схема пропонує коридор швидкісного руху ГТ між Виноградарем і центром Києва. Вона доповнить один із найжвавіших коридорів громадського транспорту Києва, який не обслуговується метро та швидкісним трамваєм. Ця схема пропонує маршрути між Виноградарем і площею Льва Толстого, яка обслуговує основну ділянку найжвавішого наземного маршруту Києва — TR18. Частина цієї пропозиції передбачає створення нової транспортної розв'язки в Антифіївці, щоб забезпечити пересадку з вулиці Олени Теліги. Напрямок по маршруту TR18 до Майдану Незалежності був перевірений, але виявилося, що він не є популярним. Гілка В слідує популярним маршрутом TR33, включаючи зупинку на центральному вокзалі. Подорож з Виноградаря до району навколо площі Льва Толстого та центрального залізничного вокзалу в даний час триває довго, але між цими місцевостями спостерігається значний рух без пересадок.
3	Схема 3 пропонує коридор швидкісного руху ГТ, що з'єднує Троєщину та південь лівобережжя, а також відгалуження мосту Патона для сполучення із півднем правобережжя. Ця пропозиція дозволить скоротити тривалість поїздок із півночі до півдня лівого берега, де в даний час транспортне сполучення дуже погане незважаючи на дуже великий попит. Гілка В цієї схеми передбачає подовження гілки від Ленінградської площі до Севастопольської площі через станцію метро «Либідська», а гілка С пов'язує її зі станцією метро «Чернігівська». Це подовження маршруту забезпечить швидке сполучення між Дарницьким районом і правобережжям, а також покращене транспортне обслуговування південної частини міста через Голосіївський і Солом'янський райони.
4	Схема 4 пропонує коридор швидкісного ГТ між Троєщиною та центром міста через Московський міст і Набережно-Рибальську вулицю. Цей маршрут забезпечить пряме сполучення між Троєщиною, Подолом, Хрещатиком і площею Льва Толстого. Схема допоможе вдосконалити обслуговування між Троєщиною та центром міста та знизить інтенсивність рейсів, які підвозять пасажирів до станції метро «Петрівка». Залежно від обраного режиму, ця схема може надати більш дешеву альтернативу запропонованій новій 4-й лінії метро для з'єднання Троєщини з центром міста. Повинен бути розглянутий варіант подовження маршруту через площу Льва Толстого до станції метро «Либідська».
5	Ця схема пропонує коридор швидкісного ГТ між Дарницьким районом на півдні лівобережжя та центром Києва. Ця схема забезпечить швидкі перевезення ГТ через річку для північних і південних частин Дарницького та Дніпровського районів, які розташовані далеко до метро, а також використання нового Дарницького залізнично-автомобільного мосту, який у даний час недостатньо експлуатується громадським транспортом. Слід розглянути варіант подовження маршруту через площу Льва Толстого до Майдану Незалежності.
6	Ця схема пропонує маршрут для швидкісного руху ГТ між станціями метро «Святошин» і «Видубичі» уздовж Червонозоряного проспекту. Ця схема передбачає з'єднання цих двох великих приміських розв'язок із Солом'янським та Голосіївським районами та скорочення тривалості поїздок по всій південній частині міста.

Маршрут	Опис
7	Ця схема пропонує коридор швидкісного ГТ між Троєщиною на півночі лівобережжя і Дарницьким районом на південному сході лівобережжя. Запропонований маршрут пролягає через станцію метро «Чернігівська», Ленінградську площу, Олександрівську площу та залізничну станцію «Дарниця». Ця пропозиція допоможе скоротити тривалість поїздок з півночі на південь лівобережжя і забезпечить швидкий доступ до станції метро «Чернігівська» від залізничної станції «Дарниця».
8	Ця схема пропонує коридор швидкісного ГТ від залізничної станції «Дарниця» до станції метро «Нивки» через міст Патона, бульвар Лесі Українки та проспект Перемоги. Цей маршрут забезпечує зв'язок між лівим і правим берегами й обслуговує інтенсивний безпересадочний рух, який спостерігаються між бульваром Лесі Українки та такими місцями уздовж проспекту Перемоги, як Політехнічний інститут.

6.32 Якщо будь-які маршрути впроваджувати для ША, слід розглянути можливість використання на них тролейбусів. Деякі системи ША, хоча й рідко, але використовують тролейбуси, наприклад у столиці Еквадору Кіто. Ця система має пікову пропускну здатність 6000 PPHPD, що відповідає рівням пропускної здатності, необхідної для Києва — через Московський міст, який є найбільш завантаженою частиною транспортної мережі Києва, у ранкові години пік у даний час перевозиться більш ніж 8500 PPHPD. Використання тролейбусів у якості транспортних засобів дозволяє перетворити існуючі тролейбусні лінії на лінії для ША. Як у Кіто, ця інфраструктура ША повинна обслуговуватися ТЗ з правостороннім відкриттям бічних дверей, як показано на Рис. 6-12.

Рис. 6-12. Тролейбуси, які використовуються в системі ША Кіто



Джерело: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b0/Quito_Trole_08_2011_3335.jpg

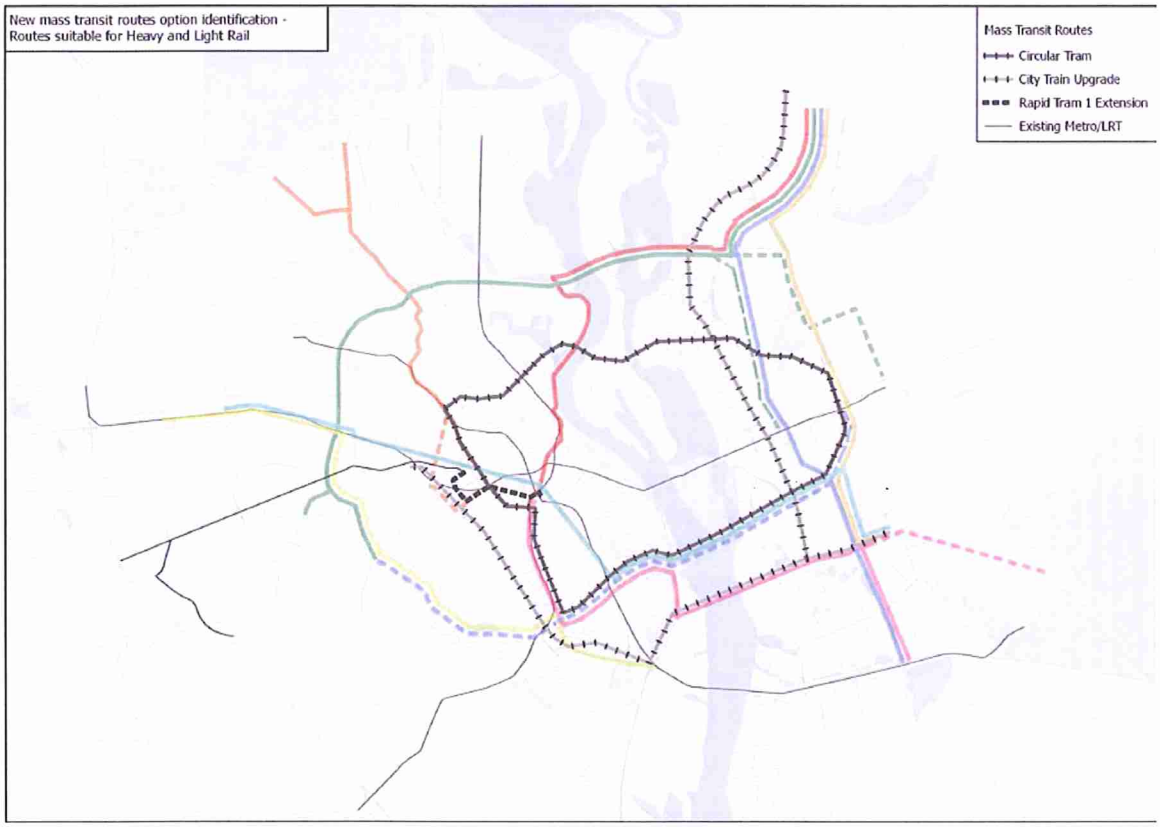
Нові маршрути для швидкісного руху рейкових транспортних засобів

6.33 Також за результатами обговорення з Департаментом містобудування та архітектури КМДА були визначені три потенційні нові схеми для руху рейкових транспортних засобів:

- подовження маршрутів швидкісного трамвая 1 і 3 від станції метро «Вокзальна» до площі Льва Толстого;
- модернізація системи міської електрички на лівобережжі та Дарницькому мості;
- поновлення руху трамваїв через Дніпро, щоб з'єднати існуючі трамвайні системи лівобережжя та правобережжя.

6.34 Ці схеми представлені на Рис. 6-13 і описані в Табл. 6-12.

Рис. 6-13. Потенційні нові маршрути для вузькоколійного та ширококолійного громадського транспорту



6.35 У Табл. 6-11 представлені прогнозовані зміни пасажиропотоків по кожній схемі. Установлено, що всі три схеми є популярними та передбачають значне збільшення пасажиропотоків на кожному виді транспорту.

Табл. 6-11. Щоденний пасажиропотік у потенційних схемах руху рейкових транспортних засобів

Схема	Щоденний пасажиропотік		
	Існуючі	За умови впровадження схеми	Збільшення
Подовження маршрутів швидкісного трамваю Т1 і Т3	141 700	226 400	84 700
Міська електричка	13 600	151 00	137 700
Трамвайна мережа	415 600	714 300	298 700

Табл. 6-12. Опис нових маршрутів швидкісного руху рейкових транспортних засобів

Маршрут	Коментарі
Подовження маршрутів швидкісного трамваю 1 і 3	Подовження дуже популярних трамвайних маршрутів 1 і 3 від станції «Старовокзальна» до площі Льва Толстого безпосередньо перед центральним залізничним вокзалом. У даний час цей маршрут швидкісного трамваю є дуже популярним, однак він не забезпечує сполучення з ключовими районами міста, що змушує більшість пасажирів пересідати на інші види транспорту на кінцевій зупинці чи площі Перемоги. Це подовження дозволить зробити так, щоб трамвайний маршрут проходив через центр міста. Ця реорганізація потребує будівництва насипного рейкового шляху між станцією «Старовокзальна» і центральним залізничним вокзалом через річку Либідь, як представлено нижче на Рис. 6-14. Нова розв'язка для різних видів ТЗ повинна бути побудована за межами центрального залізничного вокзалу.
Оновлення системи міської електрички	Оновлення північно-західної залізничної лінії на лівобережжі забезпечує сполучення з існуючим маршрутом швидкісного трамваю на Троєщині, а також нову лінію у Дарницькому районі для прямих рейсів між Троєщиною та центральним залізничним вокзалом.
Кільцевий трамвайний маршрут	Відновлення трамвайних маршрутів, що перетинають річку Дніпро, для з'єднання трамвайних систем на лівобережжя та правобережжя. Передбачається відновлення руху трамваїв по мосту Патона в якості південного пункту перетину та використання лінії, що будується, із Рибальського півострова для створення північного пункту перетину. Ця реорганізація означає придбання й очищення земельної ділянки на півночі Дніпровського району.

6.36 Потенційний напрямок для подовження маршруту швидкісного трамваю представлений на Рис. 6-14. Також на цьому рисунку представлені варіанти створення великої транспортної розв'язки на площі Льва Толстого. В ідеалі цей план вимагає скасування руху автомобілів по Великій Васильківській вулиці. Результати такої пропозиції потребують детального моделювання для визначення того, як можна звідти перенести рух автомобілів. Але видалення автомобілів з Великої Васильківської вулиці може допомогти розвантажити складний транспортний вузол довкола Бессарабської площі/ТОЦ Arena City, створивши більш прості шляхи для руху транспортних засобів і пішохідні зони на Бессарабській площі, як показано на Рис. 6-15.

Рис. 6-14. Подовження трамвайного маршруту від станції «Старовокзальна» до площі Льва Толстого/Палацу Спорту

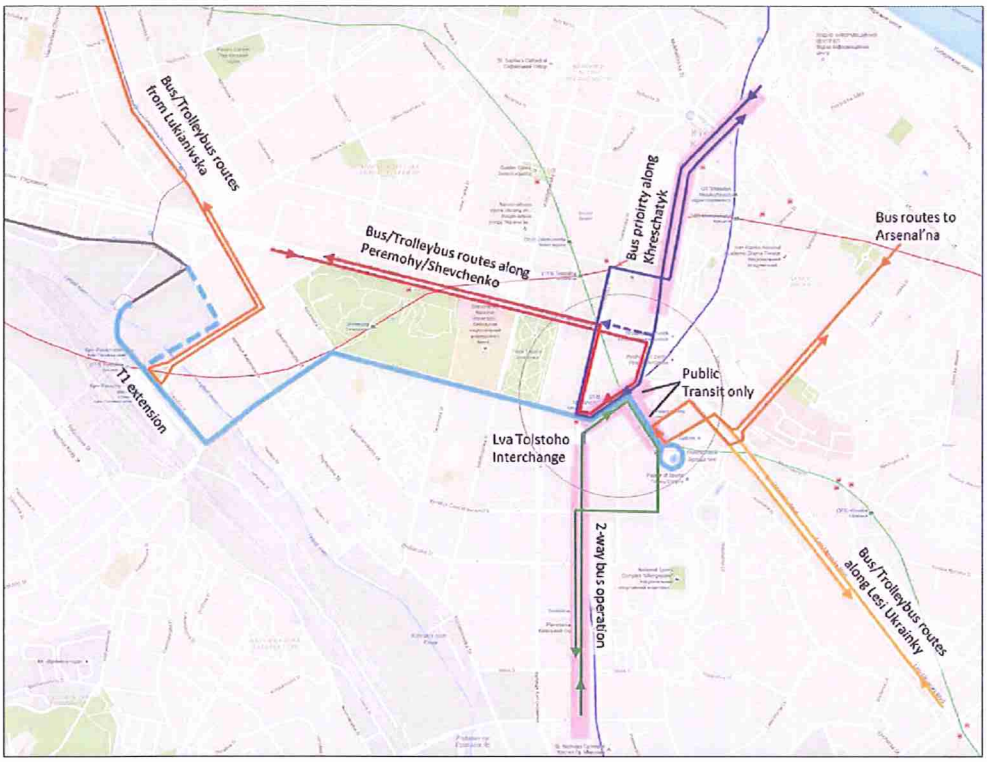
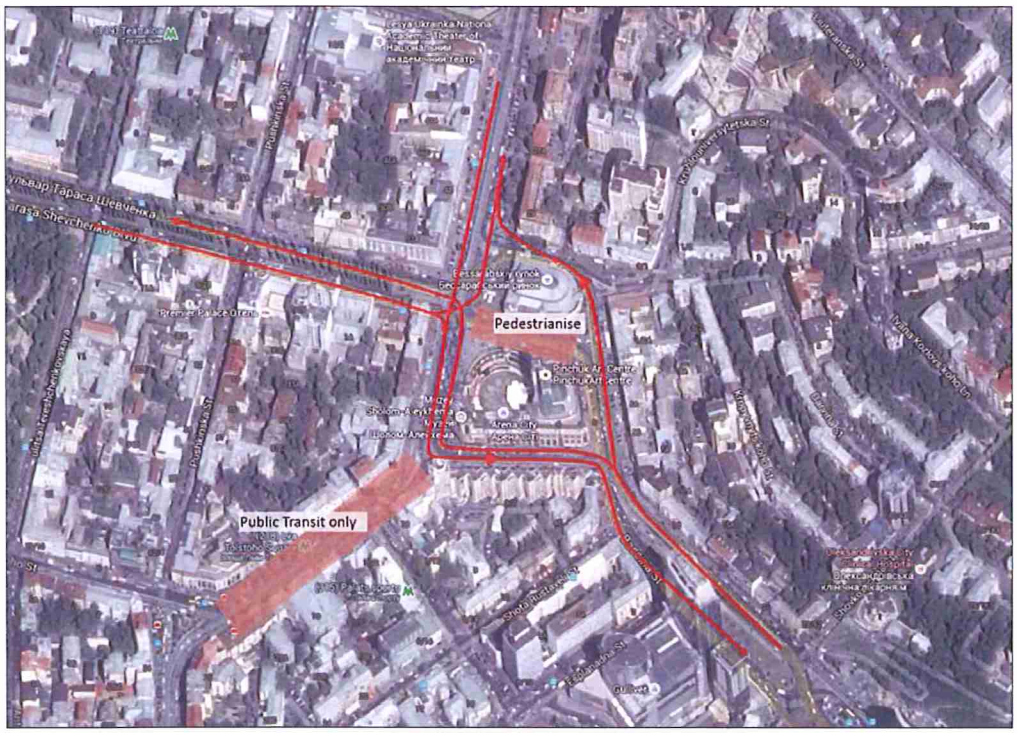


Рис. 6-15. Потенційні зміни транспортних вузлів навколо Бессарабської площі/ТОЦ Arena City



7 ПРОГНОЗОВАНІ НАСЛІДКИ ОПТИМІЗАЦІЇ МЕРЕЖІ ГТ В КИЄВІ

7.1 Наслідки впровадження двох сценаріїв оптимізації мережі громадського транспорту (сценаріїв А і В) були перевірені з використанням моделі транспортної системи Києва та підтверджені аналізами змодельованих ефектів для якості транспортного сполучення, оцінених експлуатаційних витрат і розрахунків енергоефективності, здійснених проектною групою. Сценарій С був виключений з аналізу наслідків, тому що він представляє не повну майбутню мережу, а список потенційних схем, кожна з яких має бути оцінена індивідуально.

7.2 В Табл. 7-1 представлене базове порівняння ефективності кожного сценарію за допомогою критеріїв, визначених у главі 5. Це демонструє більшу ефективність двох сценаріїв оптимізації порівняно з вихідними показниками існуючої мережі громадського транспорту.

Табл. 7-1. Високорівневе порівняння ефективності мережі при впровадженні кожного сценарію

Критерії	Одиниці вимірювання	Поточний показник	Сценарій	
			A	B
Фізична й експлуатаційна продуктивність	Кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу	5,7	7,8	8,2
	Середньоденна кількість пасажирів на транспортний засіб	1015	1243	1274
Енерго-ефективність	Загальне розрахункове енергоспоживання (ТДж/рік)	2021	1551	1494
	Загальне середнє енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу (МДж/пасажиро-км)	0,58	0,45	0,43
	Загальне зважене середнє енергоспоживання на автомобіле-кілометр пробігу (МДж/авто. км)	11,8	12,5	12,7
	Загальний об'єм споживання дизельного пального (1 000 000 л/рік)	44,4	28,5	22,7
	Загальний об'єм споживання електрики (1 000 000 кВт·год.)	124,8	146,3	189,3
Доступність наземних видів громадського транспорту	Відсоток населення, яке витрачає не більш ніж 60 хвилин на поїздки наземним громадським транспортом до наступних районів: Центр Києва	35%	75%	
	Троєщина	30%	67%	
	Оболонь	68%	63%	
	Промрайон «Відрадний»	46%	74%	
	ТРЦ Ocean Plaza	41%	61%	
Грошова доступність для міста	Узагальнені річні експлуатаційні витрати обслуговування мережі з прив'язкою до кількості пасажирів, які перевозяться щороку (грн/пасажир)	2,88	2,50	2,47
Кількість пересадок (розв'язок)	Середня кількість пересадок, які здійснюються по всій мережі (дані з моделі транспортної системи Києва)	1,6	1,49	1,47

Очікується, що реалізація рекомендацій щодо оптимізації мережі громадського транспорту, викладених у цьому звіті, збільшить ефективність усієї системи. Вона призведе до зростання середньої кількості пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу, що дозволить скоротити експлуатаційні витрати та споживання енергії на користь Київської міської державної адміністрації та місцевих перевізників. Це підвищення ефективності досягається при одночасному покращенні наземного транспортного сполучення основних місць Києва з іншими районами, а також зниженні середньої кількості пересадок під час поїздок.

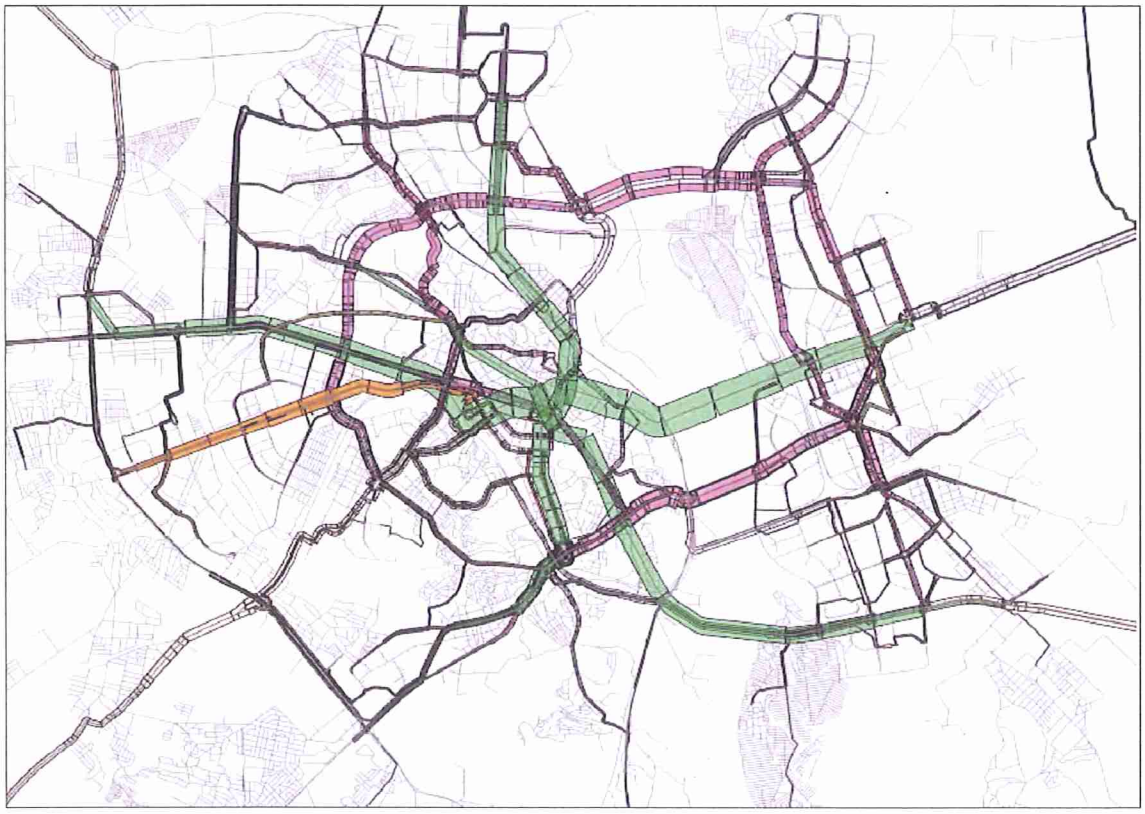
7.3 У решті цієї глави докладно розповідається про прогнозовані наслідки кожного сценарію з прив'язкою до пасажирських потреб і транспортного попиту, які підтверджуються даними, зібраними на підтримку даного дослідження.

Оцінка змін пасажиропотоків за даними моделі транспортної системи Києва

Стратегічна оцінка всіх маршрутів

7.4 Модель транспортної системи Києва дозволяє представити пасажиропотоки на кожній ланці мережі ГТ. Це може бути використано в стратегічному аналізі транспортних коридорів, щоб дослідити, як будуть виглядати пасажиропотоки при різних сценаріях. На Рис. 7-1 показані такі дані для сценарію В; зеленим позначені потоки пасажирів метро, фіолетовим — тролейбусів, помаранчевим — трамваїв, а білим — автобусів.

Рис. 7-1. Пасажиропотоки при сценаріях А і В за змодельованими ланками транспортної мережі



Джерело: модель транспортної системи Києва, 2015 р.

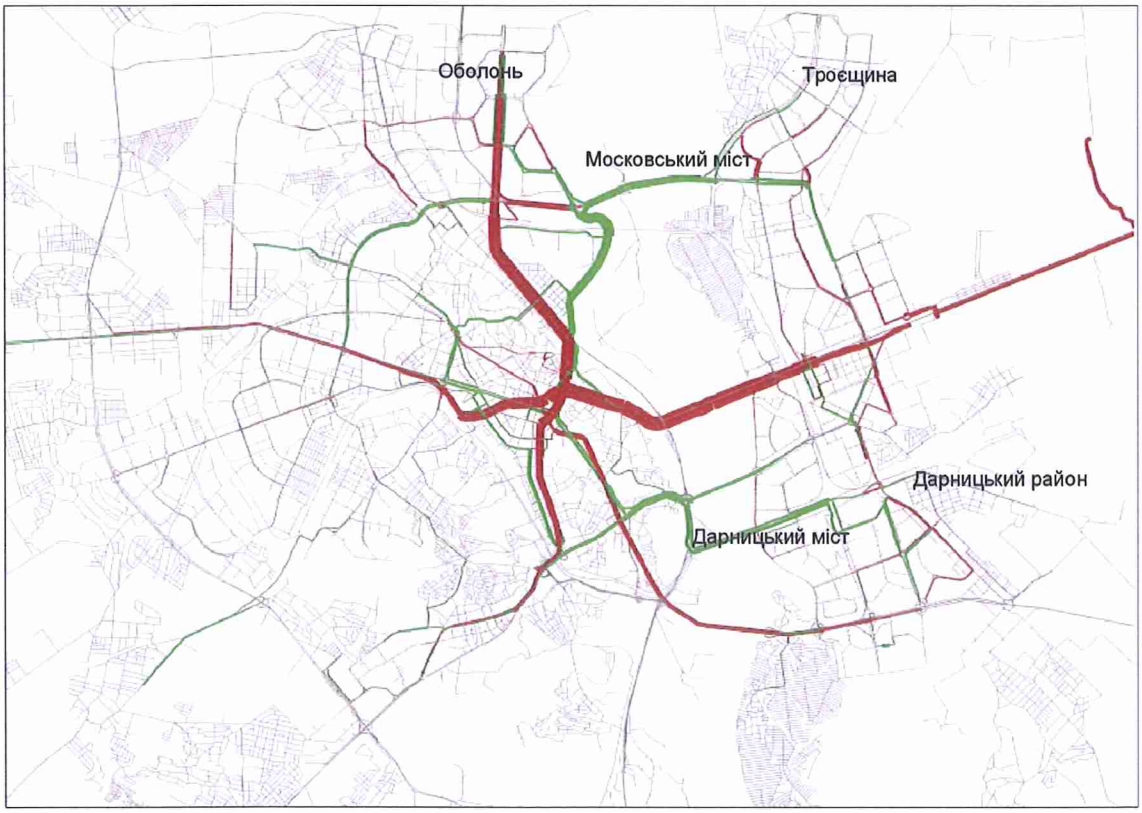
7.5 Більш зручна візуалізація показана на Рис. 7-2, де зазначені прогнозовані зміни в пасажиропотоках за змодельованими ланками транспортної мережі між сценарієм вихідного рівня (поточна мережа громадського транспорту) і сценарієм В. Тут ступінь змін у пасажиропотоках ГТ показана за допомогою товщини та кольору ліній. Червоні лінії зображують зменшення, зелені — збільшення, і чим більше товщина лінії, тим більше ступінь прогнозованої зміни. Цей результат є стратегічним і агностичним щодо видів транспорту, які він представляє, але він допомагає виділити місця, у яких сценарій В має найбільший вплив на пасажиропотоки.

7.6 Найбільш помітною зміною є зменшення пасажиропотоків на всіх лініях метро й особливо на лінії 1, коли пасажири перетинають Дніпро, і на лінії 2, коли вони їдуть з Оболоні. У даний час багато пасажирів всіляко намагаються використовувати метро як головний вид швидкісного транспорту в своїх поїздках по місту, тому це переключення з метро показує, що нова мережа надає нові послуги, які краще задовольняють попит пасажирів на подорожі без пересадок.

7.7 Наприклад, сьогодні мешканці густонаселених районів Троєщини та Дарниці (на лівому березі) користуються транспортом, який підвозить їх до станцій метро, щоб дістатися до центру міста. Нова мережа передбачає прямі автобусні або тролейбусні рейси з цих великих житлових районів. Збільшення пасажиропотоку через Московський і Дарницький мости показує, що жителі цих районів не намагаються діставатися до метро, а віддають перевагу новим автобусним маршрутам, які забезпечують пряме сполучення з правобережжям.

7.8 Також бажано зменшити кількість пасажирів метро, тому що ці лінії вже перевантажені.

Рис. 7-2. Зміна пасажиропотоків при сценаріях А і В за змодельованими ланками транспортної мережі



Джерело: модель транспортної системи Києва, 2015 р.

7.9 Незважаючи на те, що метро, згідно з прогнозами, залишиться найбільш завантаженим видом транспорту для перетину річки, після реалізації заходів з оптимізації за сценаріями А і В очікується більш рівномірний розподіл пасажиропотоків через річку. Дані, які лягли в основу моделі, показують існування підвищеного пасажиропотоку через Московський міст, що демонструє більш ефективну мережу, враховуючи той факт, що багато наземних маршрутів через міст були скасовані. Ця ефективність була досягнута за рахунок зменшення кількості ліній курсування через річку маршруток малої ємності та збільшення числа автобусів і тролейбусів великої ємності, які використовують цю дорогу. Це допоможе зменшити затори і забруднення повітря, тому що більше людей буде перевозитись за допомогою меншої кількості засобів ГТ. Схожа модель додаткового використання Дарницького мосту для наземних перевезень пасажирів збільшує пропускну здатність доріг через річку.

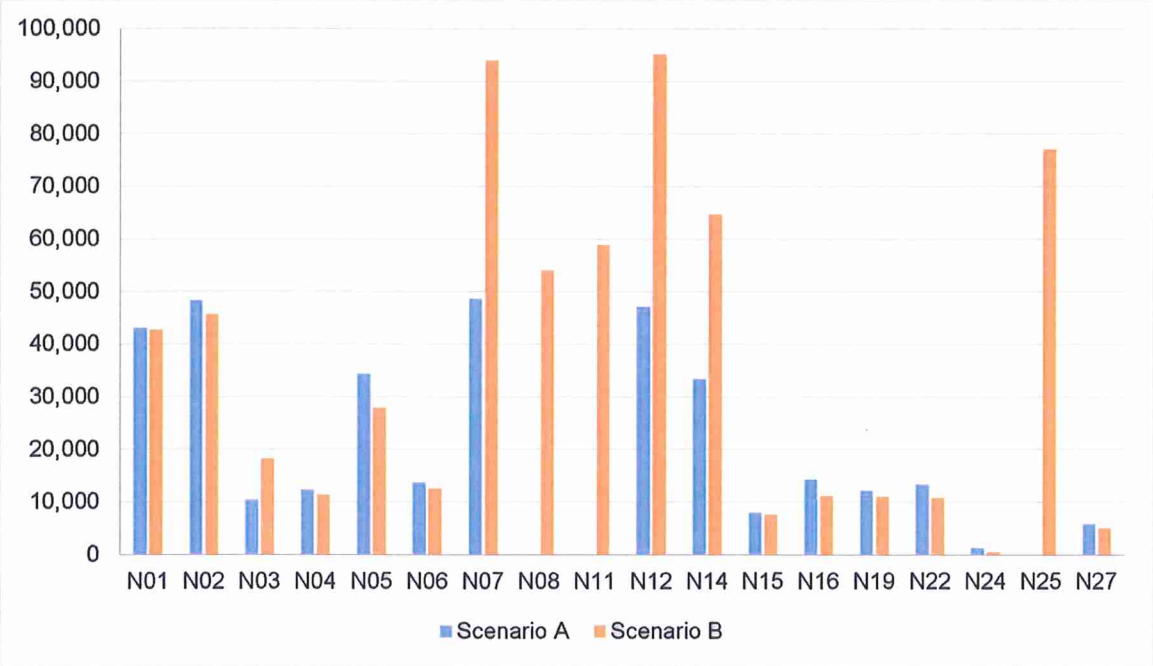
7.10 Цей аналіз свідчить про те, що наслідками впровадження сценаріїв на маршрутах N01 і N02 є балансування попиту на послуги мережі громадського транспорту Києва. Пасажиропотоки до основних зон працевлаштування на Подолі є більш збалансованими, а пасажиропотоки через річку перерозподілені по великій кількості маршрутів громадського транспорту і не обмежуються виключно маршрутками та метро.

Пасажиропотоки на нових маршрутах

7.11 Також модель транспортної системи Києва надає прогнози пасажиропотоків по кожному маршруту. На Рис. 7-3 показані прогнозовані пасажиропотоки на нових маршрутах, які пропонується ввести за сценаріями А і В. Тут припускається, що реалізовані всі пропозиції відразу, але в реальному житті маршрути повинні впроваджуватися поетапно після подальшої оцінки та технічних досліджень.

7.12 Встановлено, що всі маршрути, окрім N24, є сьогодні життєздатними з точки зору кількості пасажирів. Дев'ять із маршрутів дуже популярні, оскільки ними перевозиться більш ніж 30 000 пасажирів на день; ці маршрути значно покращаться, якщо створити на них смуги пріоритетного руху автобусів. Три нових маршрути (N07, N12 і N25) виявилися дуже популярними — ними перевозиться більш ніж 70 000 пасажирів на день, що могло б послужити основою для створення інфраструктури для швидкісного руху ГТ. Єдиний маршрут, який здається нежиттєздатним, — це N24, однак він задовольняє соціальний попит шляхом додавання послуг ГТ у зростаючій частині міста. Передбачається, що пасажиропотік на ньому збільшуватиметься в процесі розвитку міста.

Рис. 7-3. Прогнозні пасажиропотоки на запропонованих маршрутах при впровадженні сценаріїв А і В



Огляд оптимізованої мережі та вплив на експлуатаційну ефективність

7.13 У Табл. 7-2 показаний значний вплив пропозицій щодо оптимізації на загальну довжину мережі громадських перевезень, кількість маршрутів і автомобіле-кілометрів щоденного пробігу. Пропозиції скорочують загальну довжину робочої транспортної мережі на 25% і кількість маршрутів приблизно на третину, а середня довжина маршрутів збільшується на 10%, тому що багато коротких маршрутів скасовуються, а деякі стратегічні маршрути подовжуються. Ці зміни, що включають у себе перегляд інтервалів руху та перехід до транспортних засобів більшого розміру, призведуть до 30% скорочення загального числа автомобіле-кілометрів пробігу за середньостатистичний робочий день (Рис. 7-4).

7.14 Ці загальні зміни передбачають суттєві переходи на інші види транспорту. Пропозиції щодо оптимізації скорочують експлуатаційну довжину мереж маршруток приблизно на 60%, але подовжують маршрути автобусів і тролейбусів.

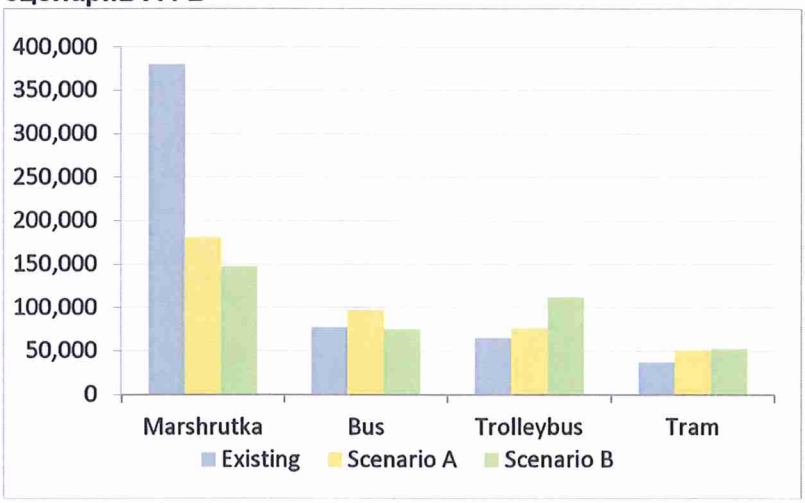
Табл. 7-2. Експлуатаційний вплив пропозицій щодо оптимізації мережі за сценаріями А і В

Критерій	Сценарій	Маршрутка	Автобус	Тролейбус	Трам-вай	Загалом/у середньому
Загальна довжина мережі (сума маршрутів в обидва кінця)	Вихідний рівень	3961	1346	741	425	6473
	А	1960	1838	872	363	5033
	В	1681	1701	1187	365	4934
Кількість маршрутів	Вихідний рівень	161	72	41	21	313
	А	87	80	39	16	222
	В	77	75	47	16	215

Середня довжина маршруту (в 1 кінець)	Вихідний рівень	11,7	9,5	9	10,1	10,7
	A	12	11,5	11,2	11,3	11,6
	B	11,7	11,3	12,6	11,4	11,7
Автомобіле-кілометр пробігу/день	Вихідний рівень	379 503	76 667	64 989	36 695	557 854
	A	181 010	96 627	75 900	50 610	404 148
	B	146 962	74 515	111 754	51 858	385 090

Джерело: розрахунки з бази даних ГІС щодо оптимізації мережі ГТ Києва та вихідні дані моделі транспортної системи Києва

Рис. 7-4. Зміна автомобіле-кілометрів щоденного пробігу при впровадженні сценаріїв A і B



Вплив на склад парку засобів ГТ, викиди та споживання палива

7.15 Викладені вище пропозиції щодо оптимізації маршрутів і інтервалів руху громадського транспорту позитивно позначаться на автопарку засобів громадського транспорту Києва. У Табл. 7-3 показано, що сумарна денна потреба в транспортних засобах має скоротиться приблизно на 12% (349 автомобілів) завдяки повному впровадженню оптимізації за сценаріями А і В. Це досягається за рахунок скорочення добової потреби в маршрутках на 750 ТЗ в сценарії А і на 943 ТЗ в сценарії В, яке компенсується збільшенням автопарку на 104 автобуси, 172 тролейбуси і 72 трамвайних вагони[2] (за оцінками кожен вагон має здатність перевозити 80 пасажирів).

7.16 Результати опитувань перевізників і надані ними протягом цього проекту дані показали, що зараз перевізники мають транспортних засобів приблизно на 25% більше, ніж потрібно для обслуговування маршрутів, згідно з їхніми офіційними специфікаціями. Проектна група допускає, що багато з цих ТЗ, які не використовуються, поганої якості, і вони не повинні курсувати новими маршрутами. Таким чином, потреба в нових ТЗ була розрахована відповідно до числа транспортних засобів, які сьогодні експлуатуються, а не до загальної кількості ТЗ, якими володіють перевізники.

Табл. 7-3. Зміна розміру автопарку відповідно до денної потреби в ТЗ

	Розмір автопарку				Зміна розміру автопарку	
	Вихідний рівень					
	Загальна кількість ТЗ, які належать перевізникам	Денна потреба в ТЗ	А	В	А	В
Маршрутка	2062	1804	1051	861	-753	-943
Автобус	567	370	601	474	+231	+104
Тролейбус	500	369	541	787	+172	+418
Трамвай	378	289	351*	361*	+62*	+72*
Підсумок	3507	2832	2543	2483	-289	-349

Джерело: розрахунки проектної групи на основі пропозицій щодо оптимізації маршрутів і інтервалів руху

7.17 Для досягнення оптимізацій мережі, визначених у сценаріях А і В, потрібна модернізація парку засобів громадського транспорту Києва. Це включає в себе позбавлення від маршруток і введення в експлуатацію сучасних транспортних засобів великої ємності з низьким рівнем підлоги. Це збільшить ефективність роботи та пропускну здатність транспортної мережі, а також підвищить комфорт пасажирів. Також це узгоджується з сильним бажанням КП «Київпастранс» і КМДА:

- підвищити енергетичну безпеку шляхом збільшення електричної тяги;
- скоротити витрати на експлуатацію мережі за рахунок підвищення ефективності використання палива;
- зменшити викиди вихлопних газів шляхом поліпшення екологічних показників транспортних засобів.

[2] За оцінками кожен трамвайний вагон перевозить 80 пасажирів

7.18 Для цього потрібно оновити та далі подовжити більшу частину існуючої тролейбусної контактної мережі, а також придбати нові ТЗ. Також можна розглянути можливість електрифікації звичайної автобусної мережі, користуючись останніми технологічними досягненнями електричних і гібридних транспортних засобів.

Вплив оновлення парку ТЗ на споживання палива й енергії

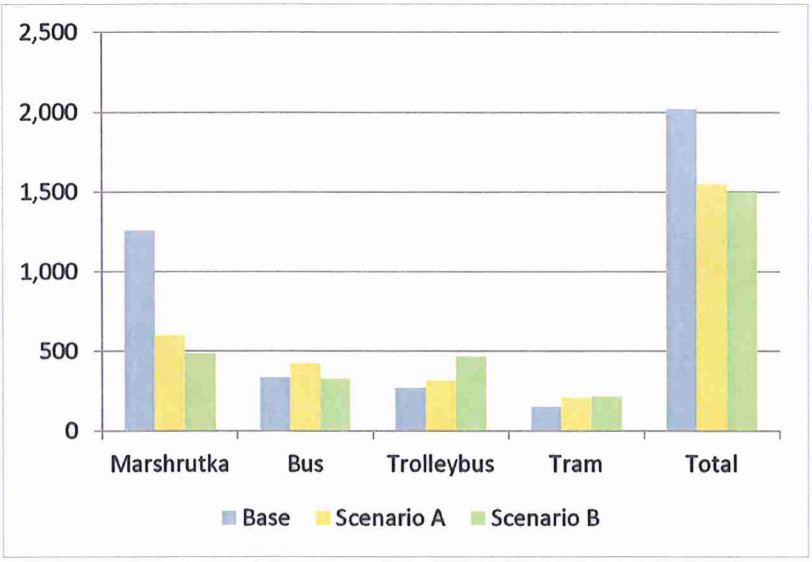
7.19 Оновлення парку ТЗ дозволить перевізникам досягти значної економії палива в порівнянні з їхніми поточними показниками. Завдяки більш екологічним транспортним засобам і прогнозованому скороченню загальної кількості автомобіле-кілометрів пробігу в результаті впровадження сценаріїв оптимізації мережі А і В, можна зменшити загальне споживання енергії, необхідної для роботи мережі громадського транспорту міста, приблизно на 25%. Цей показник був розрахований на основі чистої різниці між зниженням на 50% у споживанні дизельного пального, у першу чергу, за рахунок заміни маршруток на автобуси, за вирахуванням передбачуваного 50% збільшення споживання електроенергії, пов'язаного з введенням в експлуатацію більшої кількості трамваїв і тролейбусів.

Рис. 7-5. Розрахунковий вплив на споживання енергії

Критерій		Сценарій	Маршрутка	Авто-бус	Тролейбус	Трам-вай	Підсу-мок
Розрахун-кове споживан-ня енергії	(ТДж/рік)	Вихідний рівень	1260	337	272	152	2021
		А	600	424	317	210	1551
		В	487	327	467	215	1496
Споживан-ня дизель-ного пального	л/рік (тис.)	Вихідний рівень	35 048	9381			44 429
		А	16 699	11 803			28 502
		В	13 558	9102			22 660
Спожи-вання електрики	кВт·год/рік	Вихідний рівень			75 471	42 234	124 808
		А			88 027	58 265	146 293
		В			129 610	59 702	189 312

Джерело: проектні розрахунки на основі загальної кількості автомобіле-кілометрів пробігу за кожним видом транспорту та споживання палива

Рис. 7-6. Зміна споживання енергії (ТДж/рік) при сценаріях А і В



Вплив оновлення парку ТЗ на забруднення навколишнього середовища та місцеву енергетичну безпеку

7.20 У Табл. 7-4 зазначені можливі скорочення викидів, які можуть бути досягнуті за рахунок оптимізації мережі громадського транспорту Києва. Це показує, що успішна реалізація сценаріїв А і В дозволить досягти, згідно оцінок, щоденного скорочення викидів оксидів азоту на 3 т, а твердих частинок — на 70 кг. У річному численні[3] це, відповідно до прогнозів, призведе до зниження викидів оксидів азоту на 883 т, а твердих частинок — на 19 т. Ці показники були розраховані з використанням коефіцієнтів транспортних викидів, опублікованих EMBARQ[4], і застосовані виходячи з того, що старі маршрутки (які відповідають екологічним нормам Євро II і Євро III) будуть замінені сучасними транспортними засобами великої ємності з низьким рівнем підлоги.

Табл. 7-4. Потенційне скорочення викидів у результаті оптимізації (т/день)

Сценарій	Вуглекислий газ (CO)	Загалом вуглеводнів (HC)	Оксиди азоту (NOx)	Тверді частинки (ТЧ)
Існуюча робота ГТ	3,02	0,84	5,47	0,12
Сценарій В	1,34	0,38	2,45	0,05
Зміна (т/день)	-1,68	-0,46	-3,02	-0,07
% зміни	-44%	-45%	-45%	-44%
Зниження в річному численні (т)	-491	-136	-883	-19

Джерело: проектні розрахунки на основі загальної кількості автомобіле-кілометрів пробігу за видами транспорту та факторами викидів[4]

7.21 Що стосується покупки неелектричних автобусів, ТЗ, які відповідають екологічним стандартам Євро IV або Євро V, стануть поліпшенням у термінах стандартів викидів порівняно зі старими транспортними засобами транспортного парку міста. Припущення проектної групи про загальну кількість ТЗ, які буде необхідно замінити, щоб реалізувати пропозиції щодо оптимізації, пояснюються в Табл. 7-5.

Табл. 7-5. Розрахункова потреба в ТЗ й екологічні стандарти ЄВРО

Стандарт викидів	Автобуси		Маршрутки	
	Існуючі	Сценарій В	Існуючі	Сценарій В
Євро II	350	35	1804	861
Євро III	335	335	-	-
Євро IV	-		-	-
Євро V	-	104	-	-

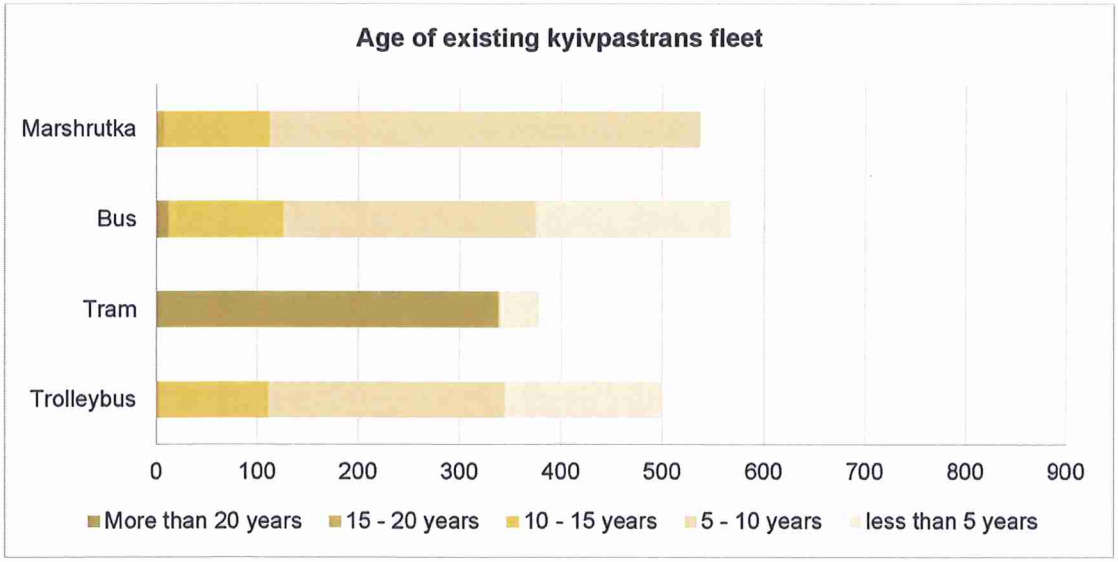
Джерело: проектні розрахунки на основі загальної кількості автомобіле-кілометрів пробігу за видами транспорту та даних місцевих перевізників. Існуючі автобуси включають у себе ТЗ, які щоденно не використовуються

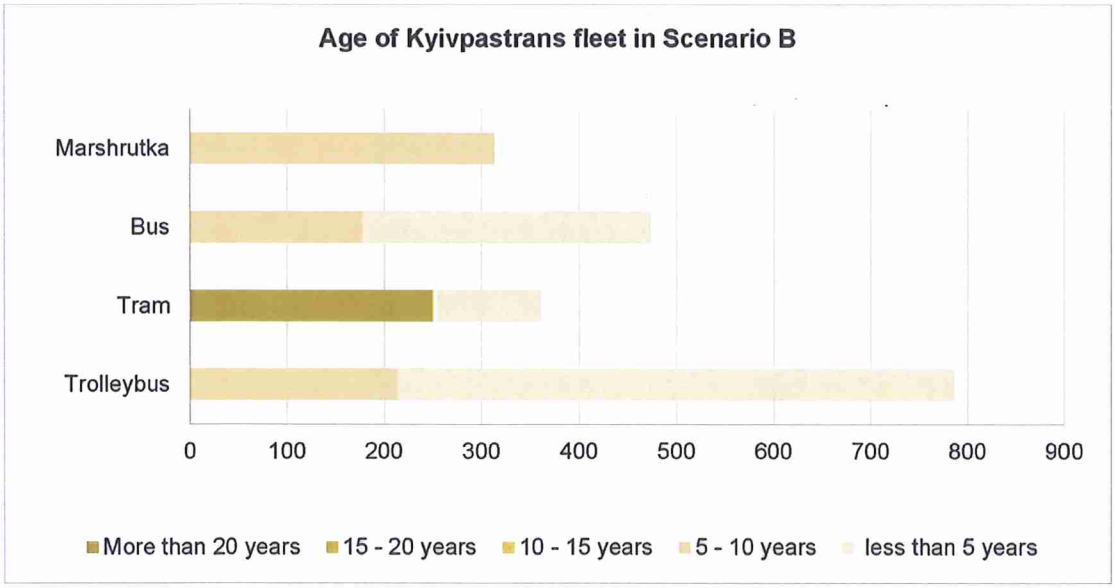
[3] Річні показники розраховані за 225 будніх днів експлуатації всього парку ТЗ і 135 вихідних днів експлуатації половини парку ТЗ.

[4] Викиди громадських автобусів EMBARQ (2012 р.). Доступно в інтернеті за адресою: http://www.wricities.org/sites/default/files/Exhaust-Emissions-Transit-Buses-EMBARQ.pdf, дата останнього звернення

7.22 На Рис. 7-7 показана розрахункова тривалість служби транспортних засобів в автопарку КП «Київпастранс» до і після реалізації пропозицій щодо оптимізації за сценаріями А і В. Тут підкреслюється виведення з парку більшості ТЗ, яким понад 10 років, і значне збільшення кількості нових ТЗ. Готуючи ці розрахунки, ми визнавали, що за сценарієм А і В рейси, які здійснюються ТЗ з цих автопарків, не обов'язково повинні керуватися КП «Київпастранс». Вони в рівній мірі можуть обслуговуватися приватними перевізниками.

Рис. 7-7. Розрахункова потреба в ТЗ автопарку КП «Київпастранс» до і після оптимізації





Джерело: прогнози проектної групи щодо тривалості служби ТЗ автопарку на основі поточних даних КП «Київпастранс»

Вплив на викиди парникових газів (ПГ)

7.23 І сценарій А, і сценарій В дозволяють скоротити викиди парникових газів від наземного громадського транспорту приблизно на 20%, що еквівалентно 38 700 т CO_2 на рік. Це скорочення пов'язане зі зменшенням пробігу ТЗ завдяки переходу на електричні види транспорту.

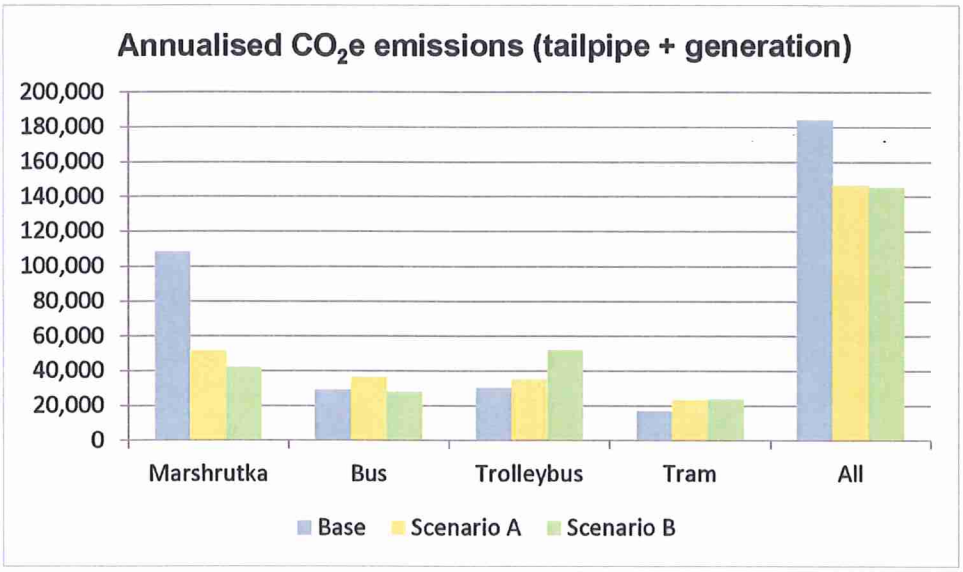
7.24 Розрахункові показники викидів ПГ представлені в Табл. 7-6 і на Рис. 7-8; вони включають у себе прогнозовані зміни прямих викидів (з ТЗ), а також непрямих викидів (у результаті виробництва, зберігання та транспортування палива). При розгляді використання електроенергії особливо актуальними є непрямі викиди.

Табл. 7-6. Вплив на викиди парникових газів (загальні річні викиди CO_2, еквівалентні викидам діоксиду вуглецю — заг.CO_2e)

Вид транспорту	Прямі			Непрямі			Підсумок		
	Вихідний рівень	A	B	Вихідний рівень	A	B	Вихідний рівень	A	B
Маршрутка	88 915	42 365	34 396	19 330	9210	7478	108 245	51 574	41 873
Автобус	23 800	29 944	23 092	5174	6510	5020	28 974	36 454	28 112
Тролейбус				30 121	35 133	51 729	30 121	35 133	51 729
Трамвай				16 856	23 254	23 828	16 856	23 254	23 828
Підсумок	**112 715**	**72 309**	**57 487**	**71 481**	**74 107**	**88 054**	**184 196**	**146 415**	**145 541**

Коефіцієнти викидів AEA, 2012 р.; проект EU Transport GHG Routes to 2050; коефіцієнт непрямих викидів для виробництва електроенергії, MEA, 2014 р.; викиди CO2 від згоряння палива, видання 2014 р.

Рис. 7-8. Зміна пов'язаних із транспортом викидів ПГ при сценаріях А і В



Вплив на експлуатаційні витрати громадського транспорту

7.25 Очікується, що реалізація пропозицій щодо оптимізації мережі, викладених у сценаріях А і В, значно скоротить експлуатаційні витрати, пов'язані з наданням послуг громадського транспорту. Згідно з прогнозами, перехід на транспортні засоби більшого розміру й експлуатаційно більш дешеві електричні види транспорту забезпечить економію експлуатаційних витрат на 20% на рік. У Табл. 7-7 показано, що це дорівнює чистій економії 348 000 000 грн на рік для всіх видів транспорту або 14,67 млн доларів США (3,47 млн доларів США у термінах паритету купівельної спроможності, ПКС)[5].

Табл. 7-7. Прогнозована зміна річних експлуатаційних витрат громадського транспорту

Вид громадського транспорту	Річні експлуатаційні витрати (млн грн)		
	Вихідний рівень	Сценарій А	Сценарій В
Маршрутка	1212	578	469
Автобус	551	694	535
Тролейбус	429	501	738
Трамвай	245	337	345
Підсумок	2436	2110	2088
Чисте скорочення	-	**326**	**348**

Джерело: розрахунок проектної групи на основі кількості автомобіле-кілометрів пробігу та даних КП «Київпастранс» про витрати на км

7.26 Ця значна річна економія експлуатаційних витрат може допомогти КМДА та місцевим перевізникам громадського транспорту створити фінансовий профіцит, який може бути використаний ними для того, щоб зміцнити свої робочі процеси та реінвестувати в нові транспортні засоби. Незважаючи на те, що сума передбачуваної економії є значною, вона, скоріше за все, буде недостатньою для досягнення рівня відшкодування експлуатаційних витрат, зазвичай пов'язаного з некомерційними системами громадського транспорту.

[5] Обмінний курс за даними www.oanda.com на 28.11.2015. Коефіцієнт ПКС (для ВВП) за даними http://data.worldbank.org/indicator/PA.NUS.PPP на 28.11.2015.

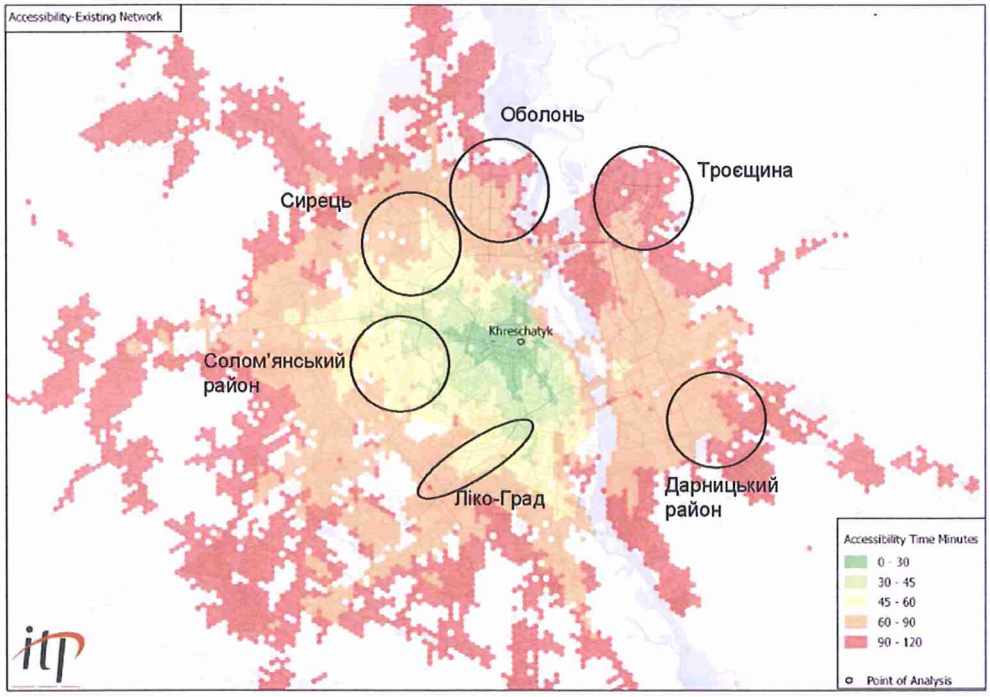
Наслідки з точки зору доступності транспортних послуг для киян

7.27 Для вимірювання впливу пропозицій щодо оптимізації на охоплення міста послугами громадського транспорту проектна група використала загальнодоступний інструмент GTFS Editor, щоб зміни вхідні дані GTFS EasyWay для Києва і додати пропозиції щодо маршрутів та інтервалів руху, визначені в сценаріях А і В. Після цього оновлені вхідні дані GTFS (з пропозиціями за обома сценаріями) були введені в загальнодоступний інструмент Transport Analyst, що був розгорнутий на початку проекту, а вихідні дані було візуалізовано за допомогою програмного забезпечення ГІС. Як показано в Табл. 7-1, рівні доступності транспортних послуг були перевірені для п'ятьох місць по всьому місту з такими основними завданнями:

- переконатися в тому, що високий рівень існуючої доступності послуг ГТ буде підтримуватися через реалізацію сценаріїв А і В;
- перевірити, щоб ізохрони тривалості поїздок були поліпшені на маршрутах, де були запропоновані заходи зі створення пріоритетного руху громадського транспорту;
- проконтролювати, чи було вдосконалене транспортне сполучення в районах, які в даний час мають незадовільне обслуговування громадським транспортом.

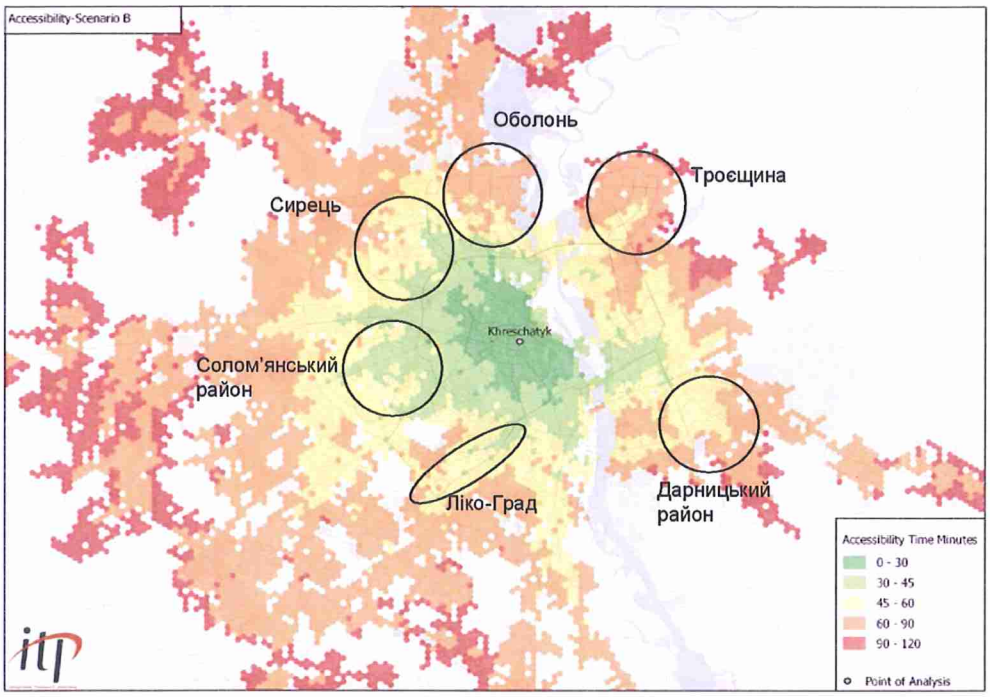
7.28 Для того щоб більш чітко візуалізувати ефекти дослідницьких пропозицій щодо оптимізації мережі, результати порівняння доступності транспортних послуг до і після, зазначені на Рис. 7-9 і на Рис. 7-10, навмисно виключають три лінії метро міста. Моделі обслуговування й інтервали руху залишилися незмінними в кожному сценарії, але високі реальні швидкості та порівняно невелика тривалість поїздок приховують характер зміни варіантів наземного транспорту. Карти даних порівняння з усіх п'яти районів представлені в Додатку D, а нижче на рисунках показані карти доступності транспортних послуг до і після оптимізації для поїздок у центр міста.

Рис. 7-9. Доступність послуг ГТ для поїздок у центр Києва (поточна)



Джерело: аналізи доступності послуг ГТ, виконані проектною групою, з вихідними даними GTFS транспортної мережі

Рис. 7-10. Доступність послуг ГТ для поїздок у центр Києва (після оптимізації)



Джерело: аналізи доступності послуг ГТ, виконані проектною групою, з даними GTFS про пропозиції оптимізації за сценаріями А і В

7.29 Після порівняння з доступністю поточних послуг мережі наземного громадського транспорту (Рис. 7-9), на Рис. 7-10 видно, що пропозиції проектної групи щодо оптимізації:

- значно збільшать охоплення мережею громадського транспорту Києва всієї території міста та прилеглих районів, які розташовані в 2 годинах їзди громадським транспортом від центру міста (позначеного словом «Хрещатик»);
- дозволять здійснювати поїздки наземними видами громадського транспорту в більшість міських районів Києва з Хрещатика, що в центрі міста, не більше ніж за 45 хвилин;
- значно поліпшать сполучення з такими густонаселеними районами, як Ліко-Град, Солом'янський район, південно-східна частина Дарницького району та північ Оболоні, які в даний час мають незадовільне обслуговування громадським транспортом;
- значно поліпшать сполучення з районами, які мають багато місць, що спонукають до подорожей, наприклад із північно-західною частиною Троєщини, Подолом, центром міста та районом Сирець.

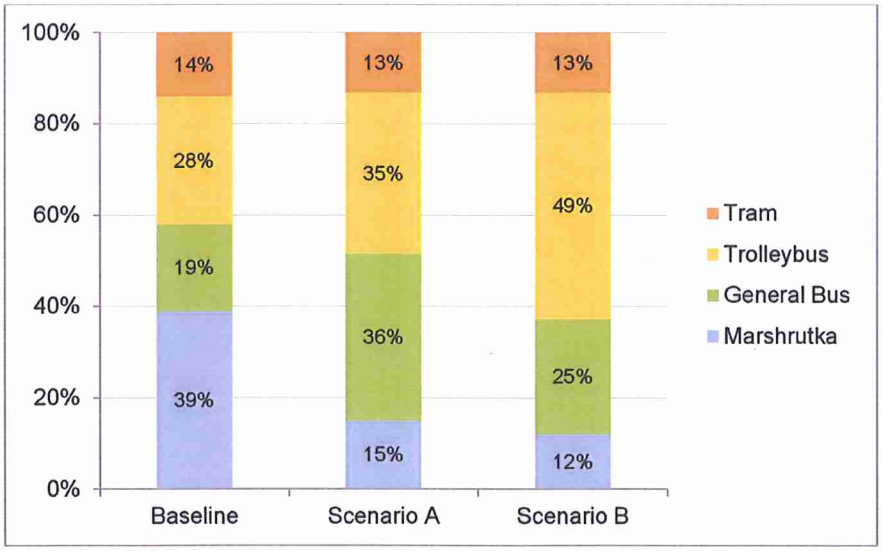
7.30 Це значні поліпшення доступності транспортних послуг, які в поєднанні з існуючими лініями метро, за прогнозами, вдосконалять пряме сполучення і скоротять тривалість поїздок для пасажирів, які подорожують Києвом за допомогою громадського транспорту.

Вплив пропозицій на пересадки пасажирів, перехід на інші види транспорту та транспортні розв'язки

Можливості оптимізованої мережі щодо переходу на інші види транспорту

7.31 Завдяки вихідним даним моделі транспортної системи Києва можна оцінити перехід на інші види транспорту, який відбудеться в результаті реалізації пропозицій щодо оптимізації за сценаріями А і В. Прогнозні дані, представлені на Рис. 7-11, включають у себе передбачені зміни в місцевій транспортній поведінці, що випливає з пропонованих скорочень ліній курсування маршруток на користь переглянутих і додаткових автобусних і тролейбусних рейсів. Ці дані показують значні прогнозовані скорочення частки пасажирів, які користуються послугами маршруток, після впровадження сценаріїв А і В, а також підкреслюють чисте збільшення частки пасажиропотоків на автобусах і тролейбусах. У сценарії В частка пасажирів, що подорожують автобусами, знижується порівняно з цим показником зі сценарію А в результаті запропонованих інвестицій для перетворення перевантажених автобусних маршрутів на тролейбусні за рахунок подовження контактних мереж.

Рис. 7-11. Прогнозовані частки пасажиропотоків на наземних видах громадського транспорту



Розрахункове середнє число пересадок за кожну поїздку громадським транспортом

7.32 У Табл. 7-1 показана середня кількість пересадок після оптимізації громадського транспорту за сценаріями А і В. Тут зазначено, що пропозиції дозволять скоротити кількість пересадок, необхідних для виконання повної поїздки громадським транспортом, у середньому з 1,6 пересадки за поїздку до 1,47 пересадки за поїздку, коли будуть реалізовані всі пропозиції сценаріїв А і В. Це означає, що чимало запропонованих рейсів громадського транспорту стануть більш прямими й ефективними для пасажирів. Люди зможуть здійснювати поїздку громадським транспортом без необхідності робити стільки пересадок, скільки вони роблять при поточній конфігурації мережі.

Наслідки поліпшення транспортних розв'язок

7.33 Ключові розв'язки, зображені на Рис. 6-9, були обрані для низки удосконалень, які описані в главі 6 цього звіту. Незважаючи на те, що жодних припущень про їх вплив не було включено в модель транспортної системи Києва, проектна група передбачає, що типи інвестицій, описані для цих розв'язок і довколишньої інфраструктури мережі громадського транспорту, дозволять:

- скоротити тривалість подорожей пасажирів за рахунок скорочення піших відстаней, видаливши тим самим реальні або уявні додаткові витрати, пов'язані з пересадками, і зробивши поїздки різними видами транспорту більш імовірними;
- зменшити затори поблизу розв'язок різних видів транспорту, покращивши загальну ефективність транспортних мереж міста;
- створити лінії пріоритетного руху для наземного громадського транспорту для запобігання його очікування в чергах, щоб поліпшити показники ГТ щодо тривалості подорожей у порівнянні з поїздками на приватних автомобілях.

7.34 Вплив будь-яких майбутніх удосконалень транспортних розв'язок може бути виміряний за допомогою опитувань пасажирів, моніторингу тривалості пересадок пасажирів на інші види транспорту, контролю затримки ГТ перешкодами (і затримок, пов'язаних із неефективністю транспортних розв'язок), а також перевірки швидкості та потоку руху в безпосередній близькості до розв'язок. Після збору такі дані можуть бути використані в майбутніх ітераціях моделі транспортної системи Києва для прогнозування можливого впливу подібних удосконалень розв'язок маршрутів наземного транспорту.

8 РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ КМДА ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОПОЗИЦІЙ

8.1 Пропозиції щодо оптимізації транзитної мережі, викладені в главі 6 цього звіту, відкривають перед Києвом значні можливості. Однак окрім подробиць реалізації пропозицій є ряд важливих рекомендацій. У цій передостанній главі ми виклали думки проектної групи по низці цих ключових питань реалізації, а також обговорили типи ініціатив, які будуть необхідні для досягнення прогнозованих ефектів оптимізації транспортної мережі за моделлю транспортної системи, як описано в главі 7.

Детальна оцінка маршрутів

Кількісні показники

8.2 Незалежно від маршрутів, які КМДА і її партнери виберуть для проведення оптимізації мережі громадського транспорту в першу чергу, ми настійно рекомендуємо здійснити детальну оцінку всіх запропонованих змін. У кожного міста є власні локалізовані методи визначення потреб необхідності та доцільності конкретного маршруту громадського транспорту, тому ми перерахували в Табл. 8-1 ключові показники, які може бути корисним розглянути при плануванні реалізації пропозицій щодо оптимізації транспортної мережі, перевірених у рамках цього проекту.

Табл. 8-1. Критерії оцінки маршрутів до реалізації пропозицій

Критерій оцінки	Опис	Джерело даних
Прогнозований пасажиропотік	Скільки пасажирів будуть користуватися цим рейсом?	Модель транспортної системи Києва, польові спостереження
Прогнозований денний дохід від пасажирів	Який середній дохід на день буде давати цей рейс?	Пасажиропотік, помножений на середню вартість проїзду
Швидкість руху при вільному та перевантаженому потоці та досяжна тривалість рейсу	Як довго триватиме повна поїздка з одного кінця маршруту до іншого?	Дані TransitWand
Інтервал руху та потреба в ТЗ в ранкові/вечірні години пік	Якою повинна бути частота рейсу для задоволення виявленого попиту, і якого розміру має бути ТЗ?	Пропозиції щодо оптимізації + модель транспортної системи Києва
Автомобіле-кілометри пробігу (авто. км)	Яку загальну денну відстань складають всі рейси за цим маршрутом? Як цей показник співвідноситься з рейсами на маршрутах, які будуть об'єднані/скасовані?	Інтервали руху, потреба в ТЗ, довжина маршруту та години роботи
Експлуатаційні витрати	Скільки потрібно коштів, щоб обслуговувати маршрут, використовуючи меншу кількість великих транспортних засобів і (можливо) менше число водіїв?	Дані про витрати перевізників ГТ (середн. витрати/км)
Вплив на навколишнє середовище	Як можна скоротити викиди CO_2, NOx і PMx за рахунок введення	Порівняння поточних і майбутніх

Критерій оцінки	Опис	Джерело даних
	в експлуатацію більш екологічно чистих транспортних засобів?	стандартів викидів для ТЗ
Наслідки переходу на інші види транспорту для заторів	Які є можливості для залучення нових пасажирів на цей рейс, і який вплив матиме будь-яка заміна ТЗ громадського транспорту (наприклад, автобусів) на кількість заторів упродовж маршруту?	Модель транспортної системи Києва
Вартість інфраструктурних заходів	Скільки коштуватимуть заходи зі створення можливостей для пріоритетного руху (наприклад, автобусних смуг) або пов'язаної з цим інфраструктури (навісів на зупинках) для забезпечення затверджених інтервалів руху та високоякісного обслуговування?	Кошторис витрат КМДА

Необхідність у створенні можливостей для пріоритетного руху громадського транспорту

8.3 На додаток до рекомендацій щодо цих кількісних показників, відзначимо, що може бути доцільним визначити за допомогою даних про швидкість і потоки руху з моделі транспортної системи або вуличних спостережень будь-які проблемні ділянки маршрутів, у яких затори можуть мати серйозні наслідки для здатності громадського транспорту рухатись із затвердженими інтервалами та регулярністю. Такі місця можуть бути вивчені з точки зору заходів, які зазначені на Рис. 8-1 і призначені для захисту громадського транспорту від наслідків вуличних заторів.

Рис. 8-1. Приклади заходів для створення можливостей пріоритетного руху громадського транспорту

Соціальні дослідження для вивчення ставлення місцевого населення до подорожей

8.4 На додаток до кількісних вимірювань, визначених у Табл. 8-1, може бути корисним дізнатися про погляди та думки людей, які живуть поруч із маршрутами, включеними до пропозицій щодо оптимізації транспортної мережі.

8.5 Вдумливе соціальне дослідження, яке включає в себе вивчення заявлених і виявлених уподобань людей, що мешкають або працюють в 400 м ходьби від транспортного коридору, запланованого для оптимізації, може зробити більш значущими прогнози з моделі транспортної системи. Дані цих типів опитувань можуть забезпечити цінну інформацію про те, як люди подорожують у даний час, а також локально значущі дані про ключові місця, які спонукають до подорожей, і фактори, що впливають на вибір виду транспорту. Більш загальна консультація та взаємодія із зацікавленими сторонами через публічне представлення пропозицій щодо оптимізації маршрутів і пошук відгуків від представників громадськості також можуть бути ефективними для вивчення ймовірної популярності запропонованих змін. Можна провести семінари, демонстрації та веб-візуалізації, щоб повідомити місцевим мешканцям можливі зміни рейсів ГТ і отримати від людей якісні відгуки.

8.6 Завдяки чіткому розумінню ситуації за допомогою цих методів можна керувати розробкою конкретних рейсів громадського транспорту, що впливають на такі аспекти, як розташування автобусних зупинок і споруд для очікування (наприклад, навісів), типи транспортних засобів, які використовуються для обслуговування рейсів (наприклад, маленькі або великі автобуси), і відповідні зручності, які впливають на комфорт пасажирів (Wi-Fi у ТЗ, можливість безготівкової оплати за допомогою смарт-карт/мобільного телефону). Ці фактори можуть набути більшого значення, коли справа дійде до переконування киян продовжувати користуватися громадським транспортом в умовах зростання рівня автомобілізації.

Коридорний підхід до максимізації об'єднання планування економіки та землекористування

8.7 Будь-яка значна реорганізація громадського транспорту будь-якого міста в ідеалі повинна здійснюватися стратегічно і в доповнення до довгострокових цілей міського планування. В умовах Києва ми бачимо можливості для узгодження будь-якої оптимізації громадського транспорту з такими заходами:

- **стратегічне планування для забезпечення зростання чисельності населення** віддалених міст і селищ і збільшення попиту на транспортне сполучення з ними;
- **визначення облаштування території і землекористування** в районах міста за допомогою вдосконаленого транспортного сполучення, щоб створити місця економічного розвитку та зростання чисельності населення;
- **контроль паркування та управління рухом** для захисту пішохідних зон міста від зростаючої кількості приватних автомобілів та для сприяння екологічно раціональній мобільності шляхом використання більш ефективної мережі громадського транспорту;
- цілі **екологічної стійкості й енергетичної ефективності**. Сприяння транспортним послугам, які базуються на використанні енергії з місцевих джерел (електроенергії), щоб скоротити транспортні викиди по всьому місту та підтримати енергетичну безпеку України.

8.8 Рекомендації, представлені в главі 6, слід виконувати поетапно, а не змінювати всю мережу. Цілком реально працювати по місту, здійснюючи зміни мережі район за районом або коридор за коридором. Рівень уваги, необхідний для досягнення цих цілей, можна забезпечити, якщо вибрати невелику кількість «пріоритетних» коридорів, наприклад які в даний час мають недостатнє пряме та швидкісне сполучення ГТ з ключовими пунктами призначення.

8.9 Спочатку пропозиції повинні бути проаналізовані адміністрацією міста разом із перевізниками та місцевими зацікавленими сторонами, щоб скласти план реалізації. Це передбачає виявлення всіх удосконалень, які можуть бути зроблені через зміни мережі. Також немає суворої вимоги реалізації всього сценарію А до впровадження будь-яких змін за сценарієм В. Адміністрація міста може вирішити поєднати кілька інфраструктурних робіт зі змінами маршрутів.

Забезпечення виконання правил паркування по всьому місту та контроль руху

8.10 Однією з проблем, виявлених у рамках цього проекту у зв'язку з транспортними розв'язками та створенням можливостей для пріоритетного руху громадського транспорту, є незадовільне виконання правил паркування по всьому місту. Неконтрольоване паркування ТЗ на автобусних маршрутах і біля великих розв'язок ГТ (зокрема там, де автобусні та тролейбусні маршрути перетинаються з лініями метро) негативно впливає на здатність державних і приватних перевізників надавати послуги своєчасно. Ключові проблеми зазначено нижче.

- Очевидна нестача місць для позавуличного паркування в Києві, що призводить до паркування автомобілів на вулицях у межах багатьох доріг. Це зменшує ефективну пропускну здатність усього транспорту та має ефект уповільнення швидкості руху по місту. Також це порушує обслуговування громадським транспортом, коли водії автобусів і тролейбусів у деяких місцях не можуть припаркуватися біля тротуарів. Через це людям з обмеженою рухливістю важче користуватися громадським транспортом у Києві.
- Недосконалість національного законодавства щодо штрафів за неправильне паркування, що не дає міській адміністрації можливості використовувати політику стягнення штрафів як механізм для обмеження попиту на паркування.
- Відсутність механізму для забезпечення дотримання правил вуличного паркування, яке допомагає захистити маршрути громадського транспорту та гарантувати меншу тривалість поїздок.

8.11 Вуличне паркування залишається серйозною проблемою, яка й надалі буде обмежувати ефективне надання послуг громадського транспорту після оптимізації мережі. Обхідні рішення, наприклад створення виділених смуг для руху автобусів/тролейбусів/трамваїв і обмеження паркувань поблизу зупинок громадського транспорту (зокрема, у центрі міста та біля станцій метро) можуть бути реалізовані на підтримку оптимізації мережі громадського транспорту.

Позбавлення від маршруток і перерозподіл водіїв

8.12 Реалізація всіх пропозицій щодо оптимізації за сценаріями А і В, визначених у рамках цього дослідження, створює потенціал для зменшення кількості майже 350 одиниць громадського транспорту, при цьому можна замінити до 943 маршруток на новіші автобуси, трамваї і тролейбуси. Така масштабна заміна транспортних засобів також пов'язана з наведеними нижче завданнями.

- Позитивні зрушення у вирішенні проблеми дорожніх заторів і поліпшення якості повітря можуть бути досягнуті тільки в тому випадку, якщо маршрутки будуть повністю виведені з автопарку та замінені екологічно чистими транспортними засобами. Якщо дозволити маршруткам повернутися на ринок, вони можуть якимось чином продовжувати працювати в місті. Тому КМДА, можливо, забажає розглянути механізм стимулювання утилізації, щоб старі, більш забруднюючі транспортні засоби цілком виводилися з експлуатації.
- Водіям, які в даний час працюють на державних і приватних власників маршруток, можливо, доведеться шукати інше місце роботи в оптимізованій мережі громадського транспорту. Тому доцільним буде розробити програму перепідготовки водіїв, щоб люди, яких торкнулися зміни, вміли грамотно керувати великими транспортними засобами, які можуть скласти більшу частку парку громадського транспорту Києва після оптимізації.

8.13 Схожі на ці проблеми, як правило, вирішуються, коли міста здійснюють значні інвестиції в інфраструктуру громадського транспорту, наприклад у лінії ША або трамвайні колії. Може бути доцільним розглянути ці додаткові заходи в рамках оптимізації транспортних коридорів.

Ролі приватного та/або державного сектора в майбутньому наданні транспортних послуг

8.14 Оптимізація маршрутів громадського транспорту Києва може викликати широкі дебати про відносні ролі приватного та державного секторів щодо майбутнього надання транспортних послуг. Незважаючи на те, що КП «Київпастранс» є найбільшим у місті перевізником, який обслуговує 1,9 млн пасажирів на день, приватні маршрутки перевозять 900 000 людей, що є дуже значним показником. Таким чином, частка маршруток на ринку наземного транспорту становить приблизно 33%. Також ці транспортні засоби перевозять більшу частку пасажирів, які оплачують повну вартість (непільгових пасажирів). Певною мірою приватні маршрутки продемонстрували більшу комерційну хватку та реагування на місцеві потреби шляхом виявлення та заповнення транспортних маршрутів, які безпосередньо відповідають попиту місцевого населення на подорожі.

8.15 На транспортному ринку Києва є можливість і далі залучати різні поєднання державного та приватного транспорту. Зважаючи на пропозиції щодо оптимізації, викладені в цьому звіті, досягнення будь-якого поєднання, яке є доцільним, на думку КМДА та Департаменту транспорту, ймовірно, вимагатиме від власників приватних маршруток набуття знань і навичок, необхідних для експлуатування великих транспортних засобів. Також це може вимагати від державного перевізника КП «Київпастранс» переходу до більш орієнтованих на ринок послуг, щоб рейси, які воно здійснює, були публічно визнані такими ж швидкими і привабливими, як рейси приватних перевізників.

Перевірка та підтвердження моделі транспортної системи

8.16 Майже половина із запропонованих детальних заходів щодо оцінки маршрутів, викладених у Табл. 8-1, базуються на даних, отриманих із моделі транспортної системи Києва. Це підкреслює необхідність того, щоб модель була корисною і придатною для використання спеціалістами КМДА.

8.17 Модель транспортної системи була розроблена паралельно з цим проектом за дорученням КМДА і, схоже, надала адекватні пасажирські прогнози для пропозицій щодо оптимізації маршрутів, розроблених у ході даного дослідження. Незалежний огляд моделі проектною групою, заснований на стані моделі на момент підготовки цього звіту, підкреслив можливості для наведених нижче заходів з оптимізації, щоб її можна було використовувати для обґрунтування більш докладного аналізу й оцінки транспортних варіантів:

- Публікації даних калібрування для забезпечення прозорості щодо ймовірної точності майбутніх прогнозів.
- Включення у модель витрат, використовуючи узагальнені витрати для автомобілів, вантажівок і засобів громадського транспорту, а також вартості часу та даних про додаткові витрати, пов'язані з пересадками.
- Підтвердження кожного етапу моделі, щоб гарантувати її калібрування для виявлення впливу невеликих змін у мережі ГТ та дорожній системі Києва. В ідеалі це повинно включати в себе перевірку прогнозів щодо генерування поїздок при базовому сценарії, співвідношення цілей поїздок та довжини маршрутів, вибору видів транспорту, розподілу доріг і громадського транспорту.
- Зміна методу калібрування моделі: замість оцінки сприйманої тривалості рейсів на кожному маршруті слід застосовувати моделювання на основі виміру пасажиропотоку із застосуванням фактичних графіків руху громадського транспорту.
- Оновлення норм швидкості руху транспорту, які лежать в основі дорожніх даних моделі, за рахунок фактичних даних, зібраних за допомогою методу рухливих датчиків ситуації на дорозі, або вторинних даних GPS у Києві, у тому числі для засобів громадського транспорту.
- Оновлення всіх даних у моделі, щоб її можна було застосовувати для ранкових і вечірніх годин пік, протягом яких очікуються найбільші затори на дорогах і максимальні пасажиропотоки на годину в одному напрямку (PPHPD).
- Дослідження пропускної здатності ключових транспортних вузлів, щоб модель могла виявити, де дорожня мережа має достатню здатність, а де можуть знадобитися додаткові потужності (або створення можливостей для пріоритетного руху громадського транспорту), щоб поліпшити потік ТЗ.
- Проведення досліджень посадок і висадок на приміських маршрутах для обґрунтування детального моделювання цих маршрутів і їх взаємодії з мережею громадського транспорту міста.

8.18 Більш детальна інформація та пояснення цих заходів представлені в Додатку Е до цього звіту.

Стратегічний моніторинг та оцінка наслідків шляхом збору транспортних даних

8.19 Важливо не забувати, що місцеві умови можуть змінитися з плином часу, і ситуація, яка лягла в основу моделі транспортної системи, перестане відображати реальність місцевих транспортних мереж і пасажирської поведінки. Такі зміни можуть включати в себе:

- вартість перевезень, яка змінює рішення щодо них (можуть збільшитися вартість володіння автомобілями, вибір видів транспорту й уподобання людей);
- нові види землекористування можуть створювати нові вимоги для пересування в певних частинах міста;
- може змінитися загальна економічна ситуація, яка створює умови для руху всередині та через все місто (наприклад, економічний спад у Великій Британії в 2010 році обумовив скорочення кількості автомобільних поїздок на далекі відстані в години пік на 10—20%);
- вплив реалізації нових/оптимізованих маршрутів громадського транспорту (наприклад, запропонованих у ході даного дослідження) на вибір пасажирами видів транспорту для певних поїздок.

8.20 Щоб модель залишалась корисним інструментом, її потрібно регулярно перевіряти/підтверджувати з використання актуальних даних. Тому збір даних не повинен закінчуватися створенням моделі транспортної системи Києва; навпаки, він має продовжуватись, щоб:

- підтримувати оцінку транспортної схеми та співвідносити її з більш широкими урядовими цілями;
- забезпечувати моніторинг та оцінку успіху ініціатив щодо оптимізації;
- визначати потенціал для подальших удосконалень місцевих транспортних систем;
- оновлювати та підтримувати актуальність інструментів моделювання.

8.21 Сукупність потреб транспортних даних і можливі підходи до збору даних для використання в Києві були визначені в проміжній доповіді про результати цього дослідження, яку було підготовлено в травні 2015 року. Підходи, визначені в цій примітці, можуть бути прийняті КМДА та її партнерами для забезпечення постійної актуальності моделі. Примітка під назвою «Стратегія та методи збору даних про міський транспорт Києва» представлена в Додатку F до цього звіту.

Огляд тарифів на послуги громадського транспорту

8.22 Це дослідження оптимізації мережі громадського транспорту було проведено з точки зору скорочення експлуатаційних витрат і поліпшення сполучення за допомогою виявлення напрямків підвищення ефективності мережі. Прогнозовані чисті річні заощадження в розмірі 348 млн грн (за умови реалізації сценаріїв А і В) є значними. Однак вони навряд чи згенерують додатковий дохід, достатній для великих інвестицій з метою модернізації інфраструктури громадського транспорту та придбання нових транспортних засобів.

8.23 Це підкреслює потенційну необхідність перегляду тарифів на послуги громадського транспорту Києва. Інвестиції в нові транспортні засоби та покращення інфраструктури можуть виправдати оновлений підхід до встановлення тарифів. Дослідження заявлених уподобань можуть бути використані для вивчення готовності місцевого населення платити більше за більш швидкі та комфортні подорожі новими транспортними засобами. Результати телефонних опитувань, проведених A+S у рамках розробки моделі, вказують на те, що вартість проїзду в громадському транспорті не є для більшості людей основним фактором (більш важливими виявилися комфорт, безпека та пряме сполучення).

8.24 Можна розглянути один підхід, який застосовується і в інших містах Європи, — введення тарифних зон по всьому місту, зокрема на нових, більш тривалих маршрутах, запропонованих у ході даного дослідження. Це створює можливості для того, щоб пасажири, які подорожують на великі відстані, платили за проїзд більше, тому що вони більше користуються послугами громадського транспорту. Очевидно, що будь-які зміни тарифів на проїзд у громадському транспорті потребують ретельного розгляду. В ідеалі вони повинні залишатися більш низькими порівняно з витратами на користування автомобілями та парковками (і з точки зору фінансів, і з точки зору зручності). Також тут може бути врахований «фактор нервування», який асоціюється з паркуванням у місті.

9 ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

9.1 У цьому звіті викладений підхід і висновки заснованого на чіткій доказовій базі огляду сильних сторін і недоліків системи громадського транспорту Києва. Він безпосередньо стосується мети адміністрації міста щодо розвитку практичних пропозицій для оптимізації мереж громадського транспорту Києва, щоб поліпшити їхню експлуатаційну й екологічну ефективність, мінімізувати витрати перевізників і максимально покращити транспортне сполучення. Також ці пропозиції враховують майбутній план землекористування міста.

9.2 Через процес дослідження проектна група прагнула зміцнити потенціал транспортного планування спеціалістів КМДА, а також поліпшити їхнє розуміння важливості постійного збору даних для обґрунтування бенчмаркінгу та стратегічного планування ефективності міської транспортної мережі. Дослідження проводилося за сприяння Світового банку й у співпраці з КМДА, КП «Київпастранс», A+S і приватними автобусними перевізниками міста.

Сильні сторони та недоліки мережі громадського транспорту Києва

9.3 Порівняно з багатьма іншими європейськими містами мережа громадського транспорту Києва є щільною і пропонує високий рівень транспортного сполучення для 94% населення, яке мешкає в межах 400 метрів від транспортних зупинок. Місто має відносно сучасний тролейбусний парк, який працює від електрики, що генерується всередині країни, а також ефективну систему метро, яка щодня перевозить понад 1,5 млн осіб.

9.4 Закономірне зростання об'єму послуг маршруток, які в даний час обслуговують 56% всіх маршрутів і щоденно перевозять 24% пасажирів ГТ, призвело до неефективного дублювання і фрагментації маршрутів. Маршрутки (з пасажиропотоком 1,1 млн осіб на день) поступаються лише метро Києва з точки зору обсягу щоденного перевезення ними пасажирів. Люди вибирають метро за швидкість, з якою можна доїхати від околиць міста до центральних районів, але маршрутки, схоже, популярні тільки тому, що вони забезпечують швидке пряме сполучення за ключовими напрямами порівняно з існуючими автобусами, тролейбусами та трамваями. Не беручи до уваги трамваї, парк маршруток є найстарішим у місті, і майже всі вони відповідають застарілим екологічним стандартам ЄВРО II. Оскільки маршрутки також мають меншу ємність, вони менш ефективні в показниках експлуатації на одного пасажира та здійснюють більше викидів у навколишнє середовище на одного пасажира.

9.5 Відсутність смуг пріоритетного руху та відокремлення від перевантажених ділянок доріг у поєднанні зі старою інфраструктурою обмежують середню швидкість автобусів, тролейбусів і трамваїв на багатьох маршрутах. Ситуація погіршується відсутністю контролю вуличного паркування або засобів забезпечення дотримання правил паркування, що часто призводить до того, що автобусні смуги та розв'язки різних видів транспорту блокуються припаркованими автомобілями.

9.6 Існуючий громадський транспорт з усіх сил намагається задовольнити мінливі моделі попиту на транспортні послуги в Києві. Складне поєднання рухів усередині густонаселених житлових районів і між ними (особливо на Троєщині, Оболоні й у Дарницькому районі) поєднується з попитом на поїздки в центр міста (Хрещатик і Поділ) з усіх районів. Розрив, який створює Дніпро, і тільки п'ять точок мостового сполучення ускладнюють ефективне планування послуг громадського транспорту. Результатом є те, що густонаселені райони Ліко-Град, Солом'янський район, південно-східна частина Дарницького району і північ Оболоні, де є багато місць, що спонукають до подорожей, у даний час мають незадовільне обслуговування громадським транспортом. Також погане обслуговування зафіксоване

в таких районах з низьким рівнем доходу населення, як Феофанія, Коцюбинське, Троєщина й Осокорки.

9.7 Центр міста на подив погано обслуговується ГТ. Проблема відсутності прямих транспортних маршрутів (крім метро) посилюється недостатньою кількістю зупинок наземного транспорту в центральних районах. Таке слабке охоплення наземним транспортом центру міста створює невигідне становище для людей, які живуть у районах, де немає метро. Це потребує додаткових витрат на пересадки в поїздках, які можуть передбачати перетин центру міста, і змушує транзитних пасажирів проходити довші відстані в центрі міста, ніж в інших районах Києва.

9.8 Прогнозується, що зростання населення відбуватиметься, головним чином, у містах і селах Київської області. Це збільшить тиск на транспортні розв'язки на околицях міста, які вже зараз насилу обслуговують великі обсяги пасажирів, що прибувають приміськими автобусами і далі пересаджуються на метро й інші наземні види міського транспорту.

Огляд пропозицій щодо оптимізації мережі громадського транспорту

9.9 Підхід до оптимізації на основі фактичних даних був розроблений для Києва, але може застосовуватися в інших містах по всьому світу, де є схожі проблеми. Він значною мірою спирається на надійні дані про пункти відправлення і призначення пасажирів, місця посадок і висадок пасажирів, а також про надання послуг громадського транспорту по місту.

9.10 Процес оптимізації включав у себе, перш за все, виявлення можливості для створення нових стратегічних маршрутів для кращого реагування на попит на транспортні послуги всього міста, які в даний час не задовольняються. Після цього існуючі маршрути громадського транспорту були оцінені, щоб визначити їх актуальність і життєздатність в умовах поточних пасажиропотоків, ступінь дублювання маршрутів, чи допоможе їхнє подовження або скорочення краще задовольняти попит на поїздки, і чи можна реорганізувати маршрути, щоб забезпечити більш пряме сполучення між ключовими пунктами відправлення і призначення. Цей підхід був послідовно застосований до 12 районів Києва з подальшими коригуваннями маршрутів на основі цілісного вивчення умов переміщення по місту.

9.11 При розробці сценаріїв оптимізації, які були перевірені (і багаторазово поліпшені) за допомогою моделі транспортної системи Києва, проектна група також прагнула переглянути місцеву ієрархію наземних засобів громадського транспорту. Було зазначено, що трамваї повинні забезпечувати швидке стратегічне сполучення за підтримки автобусів і тролейбусів, які можуть здійснювати тривалі рейси та короткі поїздки за принципом «зайшов — вийшов». Невеликі за розміром маршрутки призначені для підвезення пасажирів до маршрутів із більшою пропускною здатністю, а також для роботи за принципом «зайшов — вийшов», для якого підходить транспорт меншої ємності.

9.12 Загалом було визначено три різних сценарії для процесу оптимізації:

- A — короткострокові зміни транспортних маршрутів, які потребують мінімальних робіт зі створення інфраструктури;
- B — середньострокові зміни транспортних маршрутів, які потребують значних робіт зі створення інфраструктури;
- C — визначення можливих довгострокових варіантів створення систем громадського транспорту.

9.13 Відповідно до короткого огляду проекту, сценарії A і B зосереджені на дешевих, прагматичних втручаннях, які реорганізують мережі наземного громадського

транспорту Києва для більш повного задоволення місцевих потреб. Сценарій С містить вправи з тестування варіантів, щоб продемонструвати потенційну життєздатність набагато більш значних варіантів організації громадського транспорту. Сценарії А і В були в центрі уваги подальших аналізів проектної групи, оскільки їх легше порівняти з існуючою мережею громадського транспорту.

9.14 Сценарій А передбачає створення 16 нових стратегічних маршрутів, змінення 38 і скасування 107 існуючих маршрутів. Решта 168 маршрутів були збережені, і для них були розроблені нові інтервали руху, щоб поліпшити відношення обсягу транспортного потоку до пропускної здатності дороги (VCR) у години пік, у результаті чого було назначено 222 маршрути, і цей показник є меншим порівняно до існуючих 313 робочих маршрутів.

9.15 Сценарій В представив подальший розвиток сценарію А: було додано ще 3 нових маршрути, 6 автобусних маршрутів було перетворено на тролейбусні, внесено ще 8 змін до маршрутів і скасовано 10 додаткових маршрутів. Загалом 198 маршрутів були збережені зі сценарію А, що в результаті дало 215 маршрутів. Поправки, запропоновані в сценарії В, передбачають більш значні інвестиції в інфраструктуру, щоб зміцнити право громадського транспорту на пріоритетний рух (дорожні знаки й окремі автобусні смуги), подовжити тролейбусні контактні мережі в кількох напрямках, перепланувати деякі транспортні вузли для стратегічного руху автобусів, який у даний час неможливий, і підвищити якість і пропускну здатність 24 стратегічних розв'язок громадського транспорту по всьому місту. Більшість скасувань маршрутів обумовлена тим, що пасажири можуть користатися новими маршрутами (у 53% випадків), або через дублювання маршрутів (у 31% випадків). Маршрути занадто довгі, а також причиною скасування деяких маршрутів є незначні пасажиропотоки.

9.16 У сценарії С загалом було визначено 8 можливих коридорів швидкісного громадського транспорту, які можуть бути придатні для ША або ШТ. Модель транспортної системи Києва прогнозує, що цими маршрутами можна загалом перевозити 1,14 млн пасажирів на день із пасажиропотоками від 74 000 до 290 000 пасажирів на день. Впровадження цих маршрутів може замінити потребу в деяких автобусних, трамвайних і тролейбусних маршрутах, запропонованих у сценаріях А і В, але для цього буде потрібно набагато більше коштів. Як показує приклад столиці Еквадору Кіто, будь-які маршрути, реалізовані як лінії для ША, можуть експлуатуватися за допомогою тролейбусів, щоб заробити на місцевих джерелах електроенергії, замість споживання дизельного палива.

9.17 Також у сценарії С були перевірені три додаткові пропозиції маршрутів для руху рейкових засобів громадського транспорту. Усі вони здатні обслуговувати великі пасажирські потоки. Подовження маршруту швидкісного трамваю від станції «Старовокзальна» до площі Льва Толстого/Палацу Спорту є особливо привабливим, тому що відносно коротке подовження значно збільшить кількість пасажирів на маршрутах Т1 і Т3.

Прогнозовані наслідки рекомендацій щодо оптимізації

9.18 Проектна група визначила серію критеріїв вищого рівня, щоб оцінити ефективність системи громадського транспорту Києва. Вони включали в себе фізичну та робочу пропускну здатність, енергоефективність, доступність послуг, цінову доступність для міста та середнє число пересадок, необхідних у кожній поїздці, щоб задовольнити попит, виявлений за допомогою даних дослідження подорожей із пунктів відправлення до пунктів призначення.

9.19 Дані бенчмаркінгу, пов'язані з ефективністю сценаріїв А і В, були розраховані шляхом аналізу комбінації наборів даних ГІС, даних про експлуатаційні витрати і викиди в MS Excel і результатів тестування моделі транспортної системи Києва. Аналізи показали,

що пропозиції щодо оптимізації громадського транспорту, визначені в рамках проекту, за прогнозами, призведуть до:

- збільшення середньої кількості пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу на 44% і збільшення середньоденної кількості пасажирів на кожен ТЗ перевізників на 25%;
- зниження на 25% загального розрахункового середнього енергоспоживання і загального середнього енергоспоживання на пасажиро-кілометр пробігу. Це досягається шляхом використання меншої на 12% кількості більших за розмірами та більш економічних транспортних засобів для обслуговування довших робочих відстаней;
- підвищення на 30—50% рівнів доступності транспортних послуг для людей, які їздять із Хрещатика (центру міста), Троєщини, промрайону «Відрадний» і ТРЦ Ocean Plaza або мешкають у цих районах;
- зменшення на 15% узагальнених річних експлуатаційних витрат, пов'язаних із перевезенням такої ж кількості пасажирів, яка спостерігається в поточній мережі громадського транспорту. За оцінками, це призведе до чистої річної економії 348 млн грн або 14,67 млн доларів США (3,47 млн доларів США в показниках ПКС);
- скорочення на 9% середньої кількості пересадок, необхідних для здійснення повної поїздки громадським транспортом (яка, за прогнозами, знизиться з 1,6 до 1,47 пересадки).

9.20 Аналізи з моделі транспортної системи показали, що запропоновані зміни з метою оптимізації допоможуть збалансувати навантаження на всі види громадського транспорту, доступні в Києві. Зокрема, це передбачає переключення пасажирів із переповнених ліній метро в години пік на більш швидкий наземний транспорт, який пропонує пряме сполучення з потрібними пунктами призначення. Зниження потоків громадського транспорту при збільшенні пасажиропотоків уздовж мостів через Дніпро також указує на підвищення ефективності мережі.

9.21 Значне скорочення кількості маршруток, які сильно забруднюють навколишнє середовище, за прогнозами допоможе знизити місцеві викиди оксидів азоту на 883 т на рік, а твердих частинок на — 29 т. Переведення громадського транспорту з послуг, які значною мірою залежать від маршруток, на послуги екологічно чистих трамваїв, тролейбусів і автобусів також створює можливості для того, щоб по всіх маршрутах і в усіх видах транспорту перевозилось більш врівноважене поєднання непільгових і пільгових пасажирів.

9.22 Загальне скорочення пробігу транспортних засобів у поєднанні з переходом на більшу кількість електричних видів транспорту дозволяє знизити викиди парникових газів на 20% або 38 700 т CO_2 на рік.

Рекомендації щодо реалізації пропозицій для КМДА

9.23 Пропозиції щодо оптимізації транспортної мережі, визначені в ході даного дослідження, передбачають значні можливості для суттєвого та швидкого підвищення ефективності та потенціалу громадського транспорту Києва при відносно невеликих інвестиціях у порівнянні з будь-якими пропозиціями щодо створення систем ГТ. Перш ніж реалізовувати ці пропозиції, проектна група підкреслила цілий ряд факторів, які потребують детального розгляду Київською міською державною адміністрацією. Вони включають у себе перелічене нижче.

- Виконання низки більш докладних оцінок рентабельності та здійсненності для будь-яких нових або значно змінених маршрутів громадського транспорту. Цей аналіз допоможе скласти обґрунтовану основу для створення маршрутів

і встановити більш докладну аргументацію для вибору черговості потенційних інвестицій у місцеву структуру громадського транспорту.

- Продовження розробки та вдосконалення моделі транспортної системи Києва через поліпшене калібрування, використання даних про транспортні витрати та розвиток робочої моделі руху в години пік для більш докладних аналізів.
- Підтримка цієї діяльності шляхом постійного збору даних, щоб адміністрація міста могла контролювати наслідки реалізованих змін для системи громадського транспорту Києва, а також забезпечувати бажані результати.
- Використання додаткових методів соціальних досліджень і взаємодії із зацікавленими сторонами для вивчення думок місцевого населення щодо запропонованих змін до мереж наземного громадського транспорту міста. Це може включати в себе вивчення заявлених і виявлених уподобань людей для визначення потенційного сприйняття змін місцевими громадами, яких стосуються такі зміни.
- Прийняття поетапного коридорного підходу до реалізації пропозицій, щоб максимально розширити можливості для об'єднання змін системи громадського транспорту зі стратегічними цілями планування землекористування й облаштування території. Ця форма транзитно-орієнтованого розвитку ефективно використовується в інших європейських містах для спрямування економічного зростання в райони міст, у яких добре розвинена мережа громадського транспорту.
- Створення можливостей для вуличного паркування в поєднанні з певною формою контролю паркування і забезпечення дотримання правил для запобігання заторів на виділених смугах руху автобусів і на стратегічних розв'язках громадського транспорту по всьому місту.
- Розробка механізмів, що забезпечують утилізацію дуже старих маршруток у процесі оптимізації системи громадського транспорту. Такі механізми «відбракування» або утилізації, ймовірно, будуть необхідними для того, щоб у майбутньому запобігти повторній появі старих ТЗ на оновлених маршрутах громадського транспорту.
- Налаштування схем перепідготовки водіїв і автомеханіків, щоб персонал маршруток, які підпадають під пропозиції щодо оптимізації міської транспортної системи, міг знайти роботу на нових маршрутах або в суміжних галузях.
- Співпраця з КП «Київпастранс» і міськими приватними перевізниками, щоб визначити відповідні ролі для всіх сторін щодо забезпечення стійкої конкуренції на ринку послуг громадському транспорту міста. Це може включати в себе вивчення нових підходів до видачі комерційних концесій для обслуговування певних маршрутів, визначених КМДА/Департаментом транспорту, щоб стимулювати здорову конкуренцію всередині регульованого ринку послуг громадського транспорту, а не на цілому ринку.
- Вивчення змін у рівнях тарифів на поїздки громадським транспортом, можливо, у вигляді систем зональних тарифів, які співвідносять витрати на подорож ГТ з її відстанню. Вони можуть бути реалізовані на нових подовжених маршрутах по мірі введення і перевірені за допомогою зазначених досліджень уподобань людей, які користуються громадським транспортом міста. Будь-яке підвищення плати за проїзд повинно здійснюватись дуже ретельно, і в ідеалі тарифи мають залишатися більш низькими порівняно з витратами на користування автомобілями та парковками в Києві. Зростання доходів від плати за проїзд через певний час створить можливість для безперервного циклу інвестицій у нові транспортні засоби та інфраструктуру, які зазвичай є необхідними у великих містах.

integrated transport planning

Integrated Transport Planning Ltd
Cornwall Building, 45 Newhall St
Birmingham
B3 3QR UK
T +44 (0)121 213 4727
F +44 (0)121 213 4793

Integrated Transport Planning Ltd
Millbank Tower, First Floor
21-24 Millbank
London
SW1P 4QP UK
T +44 (0)203 642 1586

Integrated Transport Planning Ltd
50 North Thirteenth Street
Milton Keynes
MK9 3BP UK
T +44 (0)1908 259 718
F +44 (0)1908 605 747

Integrated Transport Planning Ltd
32a Stoney Street
Nottingham
NG1 1LL UK
T +44 (0)115 988 6905
F +44 (0)115 924 7101

www.itpworld.net

QAS INTERNATIONAL ISO 9001:2008 REGISTERED FIRM

QAS INTERNATIONAL ISO 14001:2004 REGISTERED FIRM

A+S

Товариство з обмеженою відповідальністю "А+С Україна"
01033, м. Київ, вул. Володимирська, 97/37
Київська міська рада
01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36, каб. 419
депутату Бохняку В. Я.

Вхідний	Вихідний	Відповідальний/а	Телефон	Дата
	07/08/2018-4	ДБ	+38 (044) 228-10-82	2018-08-07

Шановний Володимире Ярославовичу!

На офіційному веб-сайті Київської міської державної адміністрації було оприлюднено проект регуляторного акту від 10 липня 2018 року «Проект рішення Київської міської ради «Про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві» (посилання: https://kyivcity.gov.ua/publichna_informatsiia_Tag_166122/proekt_rishennya_kivsko_misko_radi_pro_organizatsiyu_perevezennya_pasazhiriv_ta_oplatu_prozdu_na_miskikh_marshrutakh_liniyakh_zagalnogo_koristuvannya_u_m_kiyevi.html), далі – Проект. Після ознайомлення з Проектом вказаного регуляторного акту, надсилаємо свої пропозиції щодо положень цього документу.

У пункті 5.2 Проекту визначення «транспортної мережі» доцільніше визначити як «транспортної маршрутної мережі».

У пункті 10 Проекту формулювання «її прогнозованих показників» варто уточнити як «її прогнозованих та цільових показників».

У пункті 11.1.5 Порядку про організацію перевезення пасажирів та оплату проїзду на міських маршрутах (лініях) загального користування у м. Києві, який пропонується затвердити Проектом (далі – Порядок) формулювання «висота рівня підлоги автобуса відносно проїзної частини вулиці» замінити на більш коректне, а «вид силової установки автобуса» замінити на «тип силової установки автобуса».

У пункті 11.5 Порядку доцільно уточнити визначення «не пізніше, ніж через 3 хвилини» та «не раніше, ніж за 2 хвилини».

У пункті 11.9.1 Порядку визначення «такий договір укладається з перевізником-претендентом, який зайняв друге місце» можливо, варто уточнити як «зайняв друге місце та задовольняє вимогам», чи це й так розуміється?

У пункті 16.4 Порядку визначення «має розміщуватись не менше, ніж 1 (один) автоматичний пристрій з продажу паперових квитків з розрахунку на 120 (сто двадцять) пасажирів» уточнити, тому що не

зрозуміло, як бути, коли в автобусі, наприклад, 60 або 80 місць, то у них буде розміщуватися 0 таких терміналів?

У пункті 16.5 Порядку необхідно уточнити визначення щодо кількості терміналів та автоматів з продажу квитків на станціях в залежності від пасажиропотоку та чим саме визначаються дані щодо пасажиропотоку.

Також ми маємо кілька запитань щодо положень проекту рішення:

1. Яка роль буде у Комунальної служби перевезень після ухвалення Проекту?
2. Яке місце «електронного кабінету перевізника»?
3. Який механізм коригування графіків руху, так як це буде змінювати обсяг транспортної роботи на маршруті?
4. Можливо, у Проекті варто передбачити BRT (Bus Rapid Transit, або так званий метробус) як вид швидкісного транспорту?
5. Чи не передбачено можливості валідування квитка на вході і виході, щоб сплачувати тільки за спожиту послугу?
6. Чи передбачається у Проекті оплата проїзду за допомогою жетонів?

Загалом, ми, як розробники Транспортної моделі м. Києва та його приміської зони та співрозробники Плану сталого розвитку міського транспорту м. Києва, дуже позитивно оцінюємо текст Проекту і ті можливі зміни, що він може принести транспортній системі Києва, що наразі страждає від стрімкого росту рівня автомобілізації та всіх сукупних негативних явищ. Проект здатен змінити ситуацію на ринку транспортних перевезень у Києві та значно посилити роль громадського транспорту. Ви можете розраховувати на нашу підтримку даного Проекту!

З повагою,

Директор Д.О. Беспалов

Товариство з обмеженою відповідальністю «А+С УКРАЇНА» м. Київ Ідентифікаційний код 35634432