



**МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ И ТРАНСПОРТА**

ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

**21 МАЯ 2026 г.,
МАНИЛА, ФИЛИППИНЫ**





GOVERNOR'S
OFFICE OF THE
CAPITAL CITY



ULAANBAATAR
SUSTAINABLE URBAN
TRANSPORT PROJECT



Стратегия и план устойчивой городской мобильности города Улан-Батора до 2050 года

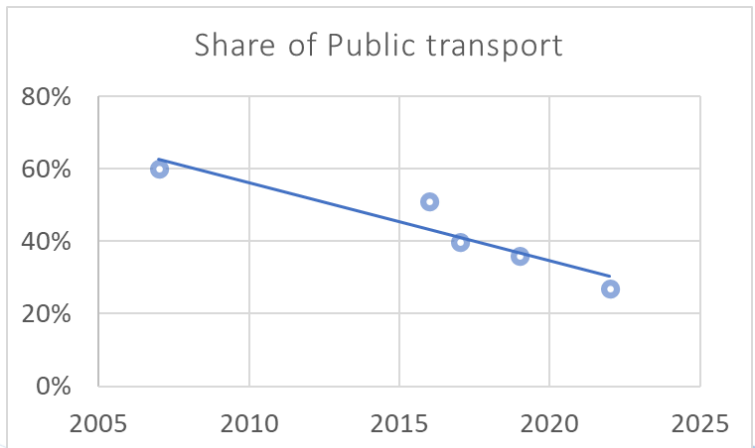


Диагностический анализ

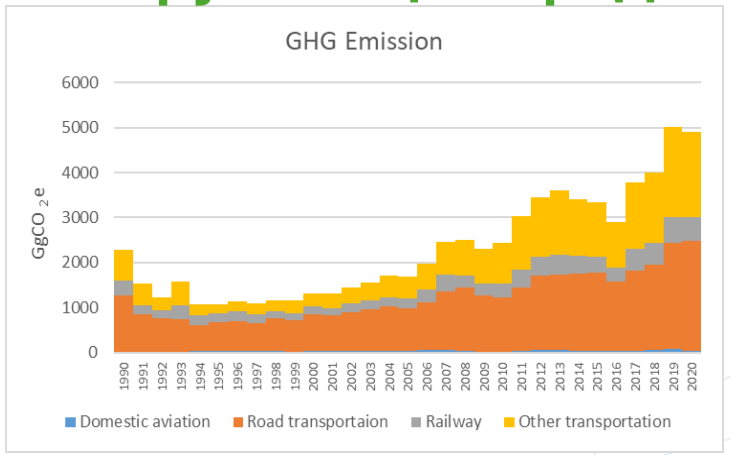


Текущие проблемы мобильности в Улан-Баторе на основе диагностического анализа

Проблема инклюзивности



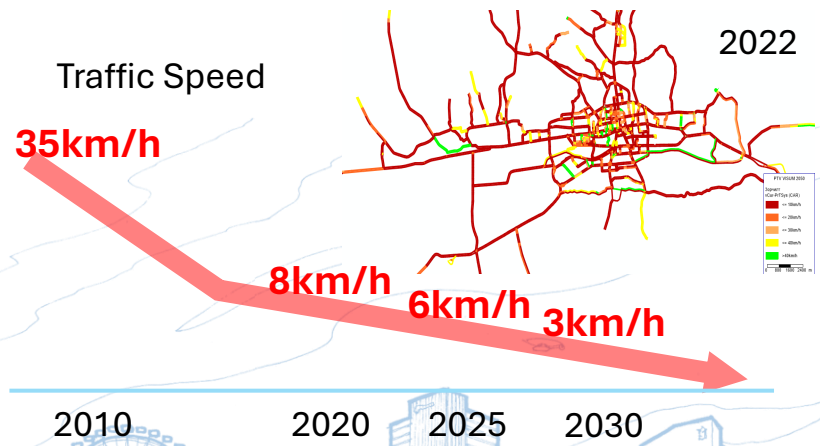
Проблема окружающей среды



Недостаточная сеть для активного транспорта



Проблема устойчивости



Карта ДТП



Что произойдет с транспортной ситуацией в Улан-Баторе в 2050 году, если не предпринимать никаких действий?

Это – наихудший сценарий для транспорта Улан-Батора

Сценарий «Бездействие до 2050 года»

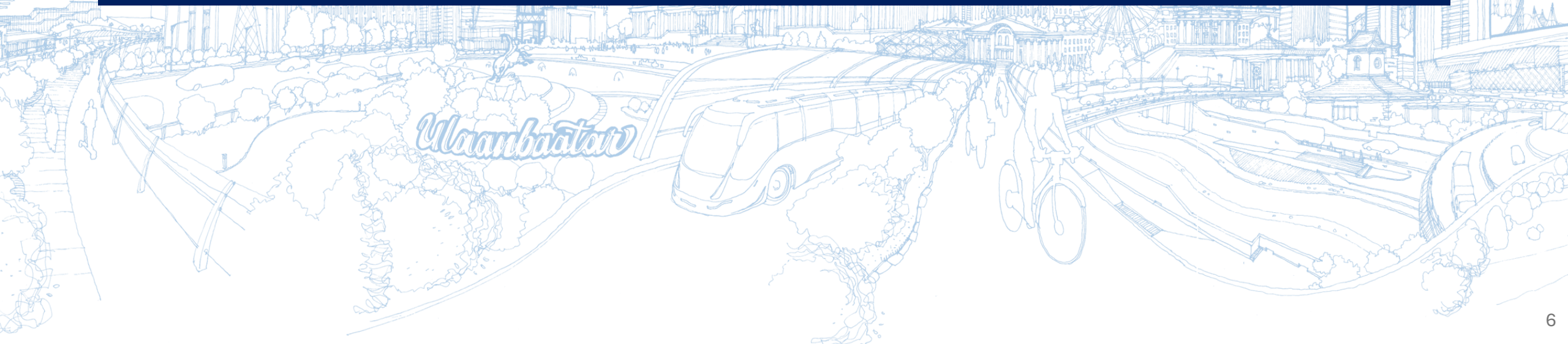
- Транспортные расходы достигнут 26-кратного уровня по сравнению с 2022 годом
- Выбросы NOx и CO2 достигнут 5-кратного уровня по сравнению с 2022 годом
- Практически все участки дорог будут сильно перегружены, а средняя скорость движения в городе Улан-Баторе составит 2 км/ч.

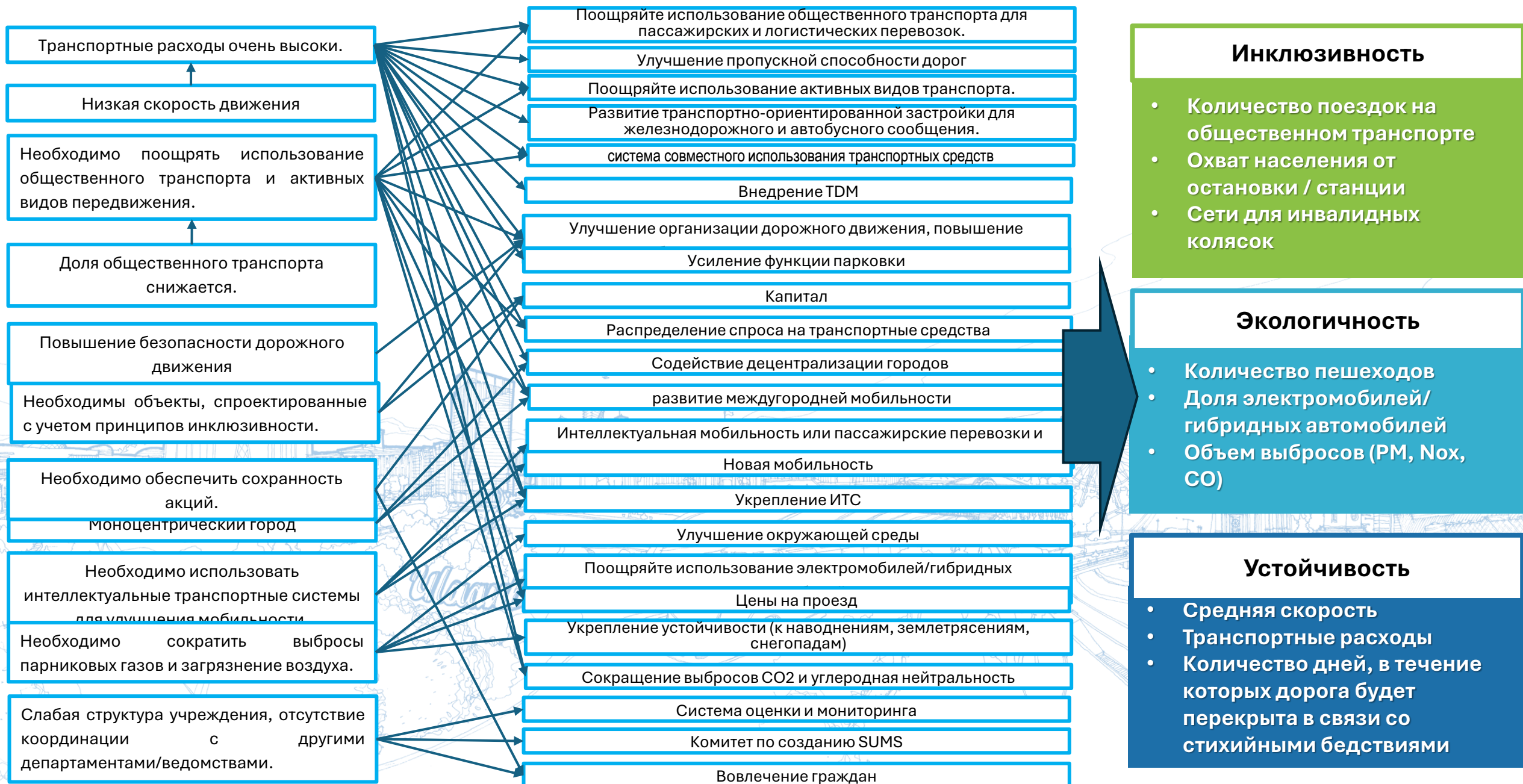
Категория	Текущее значение	Будущее (2050 г.) при бездействии
Демография (население)	1,5 млн	2,5 млн
Использование общественного транспорта (доля ОТ)	27%	менее 5%
Загруженность дорог (средняя скорость движения)	12 км/ч	2 км/ч
Транспортные расходы	9 млн долл. США (2022 г.)	243 млн долл. США (в 26 раз больше)



Везде будут сильные заторы!

Структура SUMS (Стратегии устойчивой городской мобильности)







Ключевая цель

Стратегия

Повышение качества и охвата общественног о транспорта

11: Интегрированные тарифы и система оплаты проезда на всех видах транспорта
 12: Мультимодальные пересадочные узлы
 13: Комфортабельные и безопасные автобусные остановки
 14: Тестирование жизнеспособности услуг транспорта по требованию (on-demand)

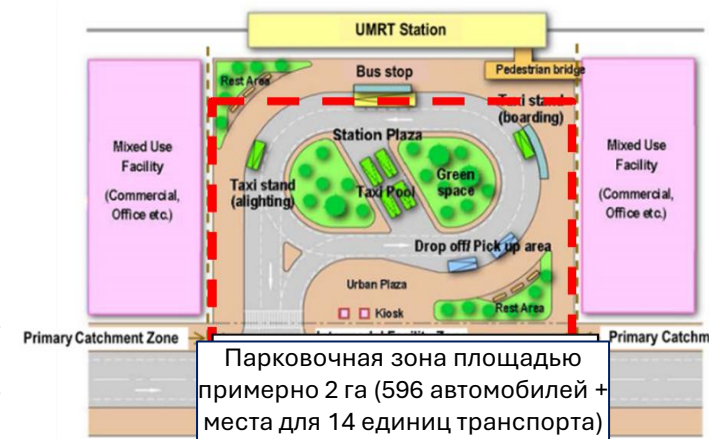
Инклюзивные и доступные варианты мобильности

15: Разветвлённая и доступная пешеходная сеть
 16: Общегородская сеть велосипедных маршрутов, соединяющая ключевые пункты назначения и поддерживающая концепцию «20-минутный город»
 17: Универсально доступная транспортная инфраструктура
 18: Поддержка развития концепции «Мобильность как услуга» (MaaS)

11. Интегрированные тарифы и система оплаты проезда на всех видах транспорта



12. Мультимодальные пересадочные узлы, включая:



13. Безопасные автобусные остановки с системой информирования в реальном времени



14. Тестирование жизнеспособности услуг транспорта по требованию



Цель: Для жителей должна быть обеспечена здоровая и комфортная городская среда

Ключевая цель	Стратегия
Снижение выбросов от автомобильного транспорта	G1: Озеленение транспортных коридоров G2: Продвижение электромобилей
Устойчивость и безопасность к климатическим и природным катастрофам	G3: Улучшение системы ливневой канализации G4: Система предупреждения о землетрясениях
Более широкое использование активного транспорта	см. Стратегии инклюзивности 5 и 6

G1. Озеленение транспортных коридоров с помощью обсаженных деревьями бульваров



G2. Внедрение электромобилей, продвижение активного транспорта, создание зон с нулевым уровнем выбросов и регулирование

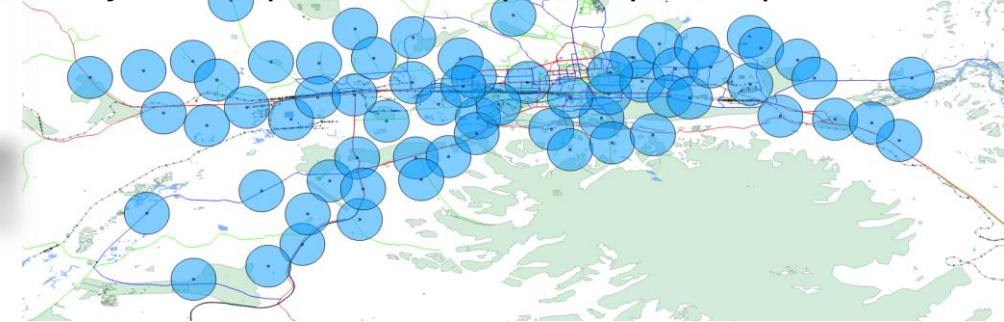


G3. Управление дренажом, стандарты дорог, устойчивых к наводнениям.



СТАНДАРТЫ ДРЕНАЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДОРОГ, УСТОЙЧИВЫХ К НАВОДНЕНИЯМ

G4. Система предупреждения о стихийных бедствиях (например, землетрясениях). Система предупреждения о землетрясениях, маршруты для экстренной эвакуации, планы эвакуации, противопожарное проектирование.



Устойчивость (1/2)

Цель: Эффективная, безопасная и передовая мобильность для людей и грузов должна поддерживаться на должном уровне

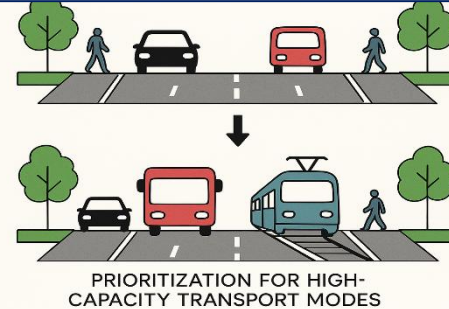
Поощрение изменения поведения в пользу использования эффективных видов транспорта

S1: Перераспределение дорожного пространства в пользу провозоспособных видов транспорта
S2: Поддержка внедрения услуг совместной мобильности и их интеграции с сетью общественного транспорта

Сокращение потребности в поездках

S3: Оценка соответствующих мер по управлению транспортным спросом
S4: Продолжение формализации и развития Ger-районов (юрточных районов)
S5: Транспортно-ориентированное развитие (TOD)

ПРИОРИТЕТНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ВЫСОКОПРОВОЗНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА



S1: Перераспределение дорожного пространства в пользу провозоспособных видов транспорта

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СПРОСОМ



ДОРОЖНЫЕ СБОРЫ

КОНТРОЛЬ ПАРКОВКИ

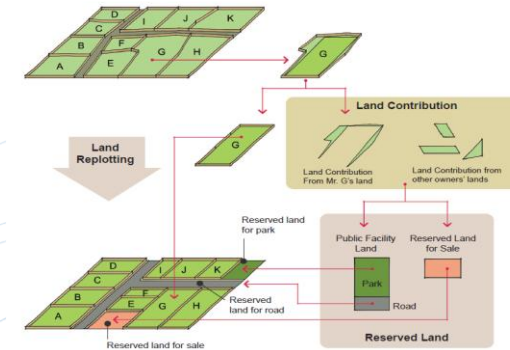
ПЛАНИРОВАНИЕ ЗОН РАЗГРУЗКИ

S4 Управление транспортным спросом, платные дороги, контроль парковки и планирование зон разгрузки (доставки).

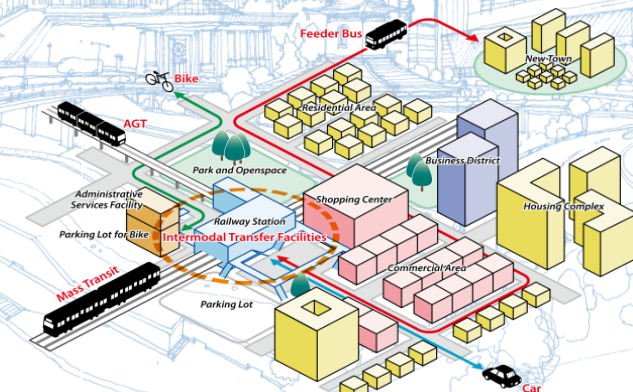
S2: Совместные поездки (карпулинг), улучшение перекрёстков, снижение спроса на парковку и т.д.



S3: Совместные поездки (карпулинг), улучшение перекрёстков, снижение спроса на парковку и т.д.



S5: Транспортно-ориентированное развитие (TOD), недвижимость в зонах станций, финансирование через ГЧП



TOD Concept

Цель: Эффективная, безопасная и передовая мобильность для людей и грузов должна поддерживаться на должном уровне

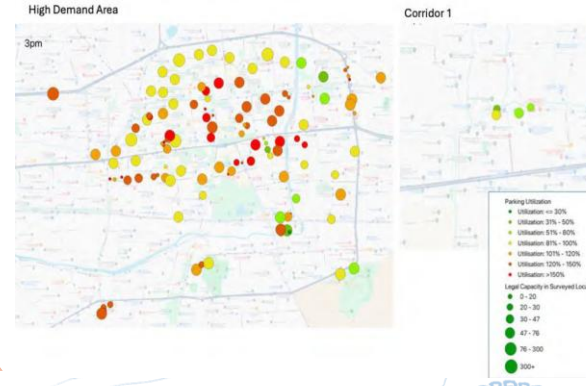
S6: Безопасность дорожного движения (инжиниринг), внедрение ИТС, обучение безопасности дорожного движения, обязательное автострахование



S7: Выделенные полосы для автобусов, централизованные автобусные полосы, приоритет общественного транспорта на светофорах, тактильные светофоры и т.д.



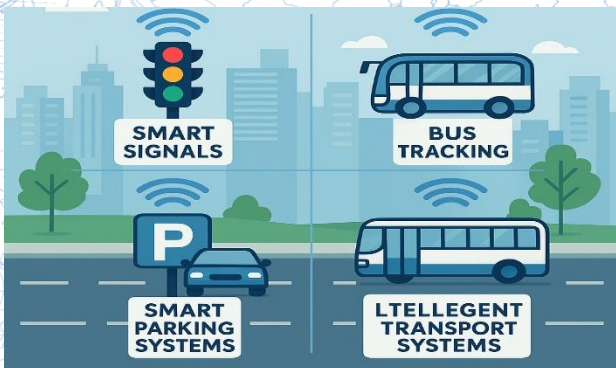
S10: Система управления парковкой, специализированная парковка для логистики, снижение загруженности дорог



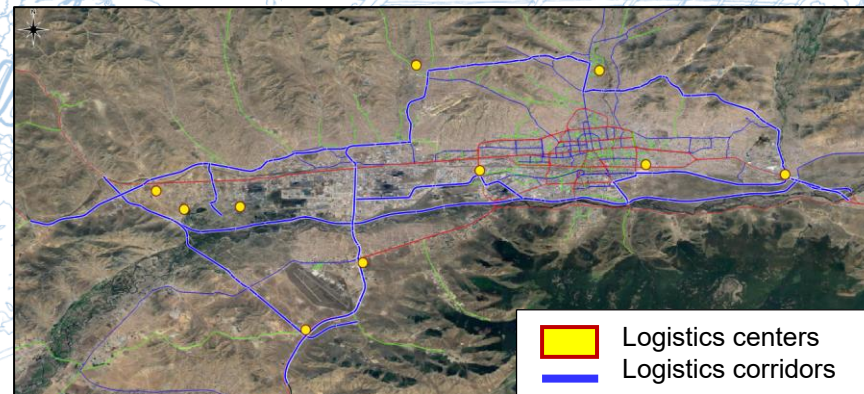
S11: Улучшение перекрёстков, поворотных полос, совершенствование светофоров, повышение связности дорожной сети



S8: Интеллектуальная транспортная система (ИТС), интеллектуальные светофоры, отслеживание местоположения автобусов, система «умной» парковки



S9: Перемещение логистических центров, интегрированные логистические центры, специализированные центры, онлайн-заказы, холодильные склады



S12: Комплексный дизайн улиц, мультимодальная транспортная инфраструктура, универсальные и доступные «зелёные» улицы



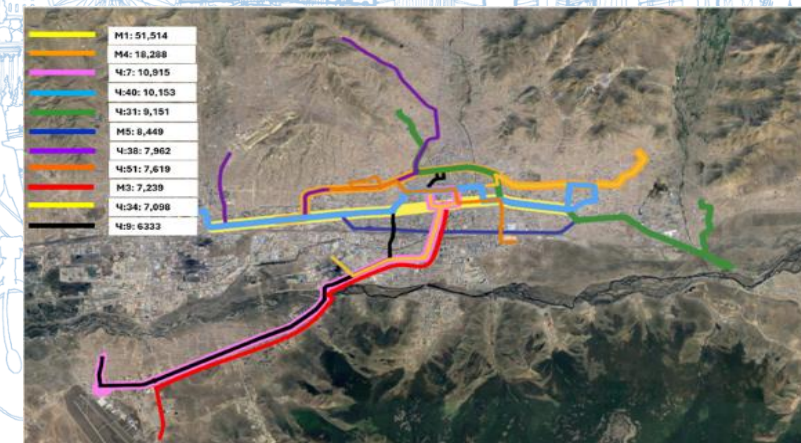
Ключевая цель	Стратегия
Децентрализация пространственного развития	C1: Содействие децентрализации города и развитию «20-минутного города»
Повышение качества и охвата общественног о транспорта	C2: Массовый транзит на коридорах с высоким спросом с использованием видов транспорта, соответствующих спросу на коридоре и физическим характеристикам
	C3: Расширение охвата автобусной сети и реструктуризация маршрутов в соответствии с потребностями «20-минутного города»
Более эффективное использование транспортной инфраструктуры для перемещения людей и грузов	C4: Взаимодействие с населением и участие граждан
	C5: Институциональная реформа и наращивание потенциала

C1. Содействие децентрализации города и развитию «20-минутного города» в увязке с городским развитием, таким как принципы TOD (транспортно-ориентированного развития), и улучшением качества обслуживания и времени в пути для пешеходов, велосипедистов и пользователей автобусов.

C2. Массовый транзит на коридорах с высоким спросом с использованием видов транспорта, соответствующих спросу на коридоре и физическим характеристикам.



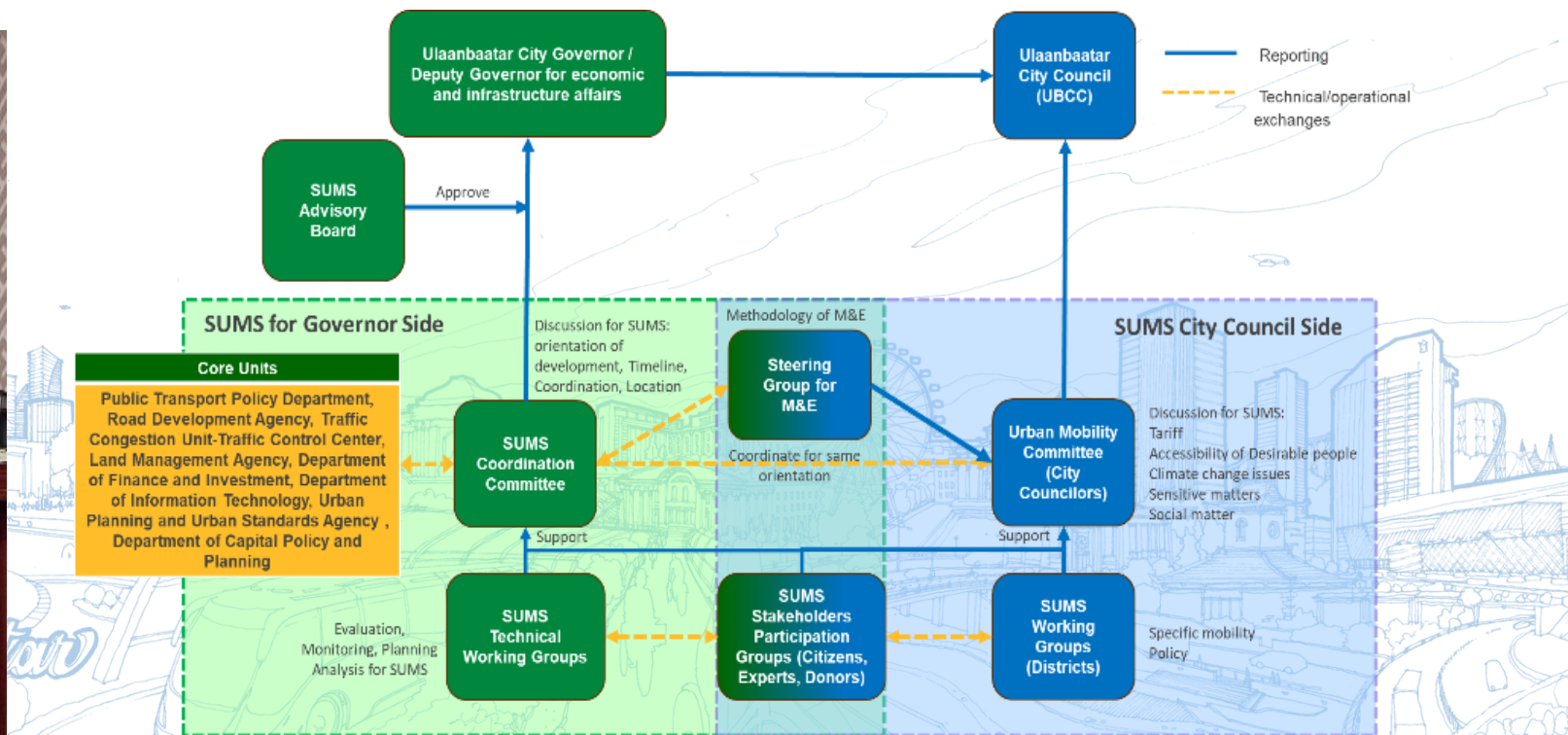
C3. Расширение охвата автобусной сети и реструктуризация маршрутов для соединения субцентров и Гер-районов (юрточных районов) с центром города.



C4. Взаимодействие с населением и участие граждан, содействие получению обратной связи от граждан и общественности на этапе планирования, а также предоставление возможностей для сотрудничества и построения консенсуса.



C5. Институциональная реформа для наращивания потенциала с целью укрепления институтов городского транспорта, организации заинтересованных сторон, мониторинга и анализа на основе интеллектуальной мобильности, а также кадрового потенциала.



Реализация SUMS/P



Краткосрочный план (до 2030 г.)

Повышение качества услуг общественного транспорта и развитие его сетей с одновременным развитием центров внутри города

2030

КПЭ в 2030 году

Доля общественного транспорта (%)	38 %
Транспортные расходы	21 млн долл. США
CO2 (т)	2,119 тонн
Средняя скорость (км/ч)	7.1 км/ч

Среднесрочный план (до 2040 г.)

Содействие развитию субцентров города с использованием автомобильного транспорта и систем общественного транспорта в сочетании с мерами политики управления транспортным спросом (TDM)

2040

КПЭ в 2040 году

Доля общественного транспорта (%)	42 %
Транспортные расходы	15 млн долл. США
CO2 (т)	1090 тонн
Средняя скорость (км/ч)	17.7 км/ч

Долгосрочный план (до 2050 г.)

Продолжение реализации SUMS/Плана в области новых видов мобильности, высокоскоростных железнодорожных систем в увязке с развитием городов-спутников и новых информационных технологий

2050

КПЭ в 2050 году

Доля общественного транспорта (%)	46 %
Транспортные расходы	2 млн долл. США
CO2 (т)	703 тонн
Средняя скорость (км/ч)	21.0 км/ч

- Данная стратегия послужит стратегической дорожной картой для перехода Улан-Батора к устойчивой мобильности.
- Эта стратегия приведет к разработке детального плана действий, который определит конкретные проекты, источники финансирования, меры по реализации и координацию.
- Реализация стратегического видения потребует долгосрочного, устойчивого взаимодействия и сотрудничества между местными органами власти, центральными государственными учреждениями, партнерами из частного сектора и общественностью.
- Только благодаря совместным и скоординированным усилиям мы сможем преодолеть сегодняшние транспортные проблемы и оставить будущим поколениям более экологичный, доступный и устойчивый город.

Благодарим за внимание!

