

**КОМІТЕТ
"КИЯНИ – ЗА ГРОМАДСЬКИЙ
ТРАНСПОРТ"**

**Проект розвитку системи наземного
рейкового транспорту (LRT)
м. Київ**

Документ № 1.16/6/10/04

Київ 2004

Зміст

1. Вступ	3
2. Програма будівництва ліній ЛМ	4
2.1 Борщагівсько – Вокзальна лінія ЛМ	4
2.2 Набережна лінія ЛМ	6
2.3 Пуща-Водицька лінія ЛМ	8
2.4 Відрадненська лінія ЛМ	9
2.5 Троєщинсько - Харківська лінія ЛМ	10
2.6 Лівобережна лінія ЛМ	11
2.7. Подільсько-Вокзальна лінія ЛМ	13
2.7. Солом'янська лінія ЛМ	13
3. Використання та будівництво традиційних трамвайних ліній	14
3.1. Лінія Вокзал – Палац Спорту	14
3.2. Лінія Поштова Площа – Печерська Лавра	14
3.3. Лінія Миропільська вул. – станція «Городня»	14
3.4. Лінія Миропільська вул. – вул. Маршала Жукова	15
3.5. Лінія Відрадний проспект – ст. е/п «Київ-Волинський»	15
3.6. Лінія вул. П. Усенка – Червоногвардійська вул.	15
4. Використання інфраструктури залізничного транспорту	16
5. Організаційні заходи	17
6. Реорганізація мережі маршрутних таксі	18
6.1 Мікроавтобуси та автобуси середнього класу	18
6.2. Автобуси великого та надвеликого класу	18
6.3 Правила роботи маршрутних таксі	18
Додаток 1. Порівняльна характеристика видів наземного транспорту згідно ДБН	19

1. Вступ

Протягом 1990-2004 років транспортна ситуація в м. Києві стає дедалі складнішою. Кількість автомобілів зростає щороку на 10-15%. Кількість рухомого складу громадського пасажирського транспорту, навпаки, з кожним роком зменшується. Як і в усіх великих містах США та Європи, дорожня ситуація не поліпшується, а погіршується з розвитком дорожньої мережі та знищенням громадського транспорту. Причому дорожні магістралі, що реконструюються з підвищенням пропускної спроможності, але без урахування розвитку маршрутів швидкісного громадського транспорту, часто перевантажуються одразу після завершення реконструкції, що мала на меті розв'язати цю проблему.

Найбільш надійним засобом розв'язання транспортних проблем у великих містах США та Європи є будівництво мережі швидкісного легкорейкового транспорту (LRT, швидкісного трамваю, легкого метро). Розвиток мережі LRT є центральним елементом даного Проекту.

В подальшому для LRT буде використовуватись назва – легке метро (ЛМ). Це – переважно наземний вид транспорту з рухомим складом трамвайного типу (з верхнім струмом, посадкою з низьких платформ та, бажано, з низьким рівнем підлоги), що проходить, переважно, відокремлено від автотранспортного потоку.

У тих місцях, де прокладання лінії ЛМ є недоцільним, але пасажиропоток перевищує такий, що може бути освоєно тролейбусом чи автобусом, слід використовувати лінії звичайного трамваю. Тарифна система сплати за проїзд, як правило, уніфікована та об'єднана з системою «важкого» метрополітену та міської залізниці.

2. Програма будівництва ліній ЛМ

2.1 Борщагівсько – Вокзальна лінія ЛМ

Перша черга Борщагівсько - Центральної лінії ЛМ будується на основі існуючої лінії швидкісного трамваю, з збереженням існуючих маршрутів.

При цьому доцільним є обладнання кінцевої зупинки лінії до Північних платформ центрального вокзалу (при збереженні існуючої лінії до вул. Старовокзальної). Це дозволить створити зручну пересадку на ст.м. "Вокзальна".

Для виведення лінії швидкісного трамваю на сучасний рівень необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації та шумозахисних екранів продовж лінії чи укладенням безшумних колій.
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.

Друга черга Борщагівсько - Вокзальної лінії ЛМ будується в смузі відводу залізничних колій. Організуються наступні станції ЛМ після ст. "Вокзальна":

- вул. Льва Толстого
- вул. Протасів Яр
- вул. Байкова
- ст.м. "Либідська"
- Московська площа
- Київ-Московський
- ст.м. "Видубичі" (кінцева)

Довжина другої черги: 7.0 км

Розрахунковий час проїзду: 15 хвилин.

Третя черга Борщагівсько - Вокзальної лінії ЛМ будується по наступній трасі:

пл. Перемоги – бульв. Шевченко (колії прокладаються по центральній частині бульвару або неглибоким заляганням під бульваром), тунелем під Бессарабським ринком до бульв. Лесі Українки, далі по бульв. Лесі Українки по центру бульвару або неглибоким заляганням до вул. Кутузова і по вул. Старонаводницькій – до площі героїв ВВВ.

Організуються наступні станції ЛМ після ст. "Вокзальна":

- ст.м. «Університет»
- вул. Володимирська
- Бессарабський ринок (пересадка на ст.м. «Льва Толстого»)
- ст.м. "Палац спорту"
- Музей «Київська Фортеця»
- ст.м. «Печерська»
- вул. Старонаводницька
- площа Героїв ВВВ

Довжина третьої черги: 6.5 км

Розрахунковий час проїзду: 20 хвилин.

Четверта черга Борщагівсько - Вокзальної лінії ЛМ будується між пл. Героїв ВВВ та Ленінградською пл. по трасі: реконструйований міст Патона (з'їзди з мосту у разі прокладання колій по його центральній частині, що підвищує надійність його конструкцій, виконуються на різних рівнях з автосмугами) – просп. Возз'єднання – Ленінградська площа (можлива підземна станція).

Організуються наступні станції ЛМ після ст. Пл.. Героїв ВВВ:

- Березняки
- Бульв. Давидова
- Київська Русанівка (з пересадкою на е/п).
- Вул. Тампере
- Ленінградська пл.

Довжина четвертої черги: 4.8 км

Розрахунковий час проїзду: 10 хвилин.

КОМІТЕТ

"КИЯНИ – ЗА ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ"

<http://www.komitet.kiev.ua>

Проект розвитку транспортного комплексу м. Київ

Сторінка 4 з 19

П'ята черга Борщагівсько - Вокзальної лінії ЛМ будується по наступній трасі: Станція «Політехнічна» – вул. В. Василевської – ст.м. «Лук'янівська». На вул. Борщагівській, перетині з просп. Перемоги необхідне будівництво трамвайних шляхопроводів.

Організуються наступні станції ЛМ після ст. «Політехнічна»:

- Просп. Перемоги
- Вул. Рибалка
- Вул. Бердичівська
- ст.м. «Лук'янівська»

Лінія вирішить задачу зв'язку Політехнічного Інституту з центральною частиною міста.

Довжина третьої черги: 2.1 км

Розрахунковий час проїзду: 5 хвилин.

2.2 Набережна лінія ЛМ

Перша черга Набережної лінії ЛМ будується на основі існуючої трамвайної лінії, по трасі “ст.м. “Контрактова Площа” – ст.м. “Поштова Площа” – ст.м. “Дніпро” – бульв. Дружби народів.

Лінія вирішить задачу розвантаження станцій метро “Контрактова площа”, “Майдан Незалежності”, “Хрещатик” та створить, фактично, дублера Куренівсько-Червоноармійської лінії на деякій ділянці. Крім того, її будівництво значно поліпшить інвестиційну привабливість Набережної Дніпра.

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести середній та, на деяких ділянках, капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
3. Ліквідувати ряд зупинок на ділянці від Поштової площі до площі Героїв Великої Вітчизняної війни з низьким пасажиропотоком у разі, якщо план забудови Набережного шосе офісними та житловими спорудами не буде реалізовано на практиці.
4. Збудувати зупинки станційного типу.

Слід розглянути можливість перенесення трамвайної лінії з вул. Братської на вул. Сагайдачного (на сумісному полотні, але без організації зупинок), так як перенесення даної ділянки з вулиці Сагайдачного на Братську, що мало місце у 1973 році під час будівництва лінії метрополітену відкритим способом, було тимчасовим. Це дасть змогу звільнити під'їзні вулиці, якою є Братська та інші, якими пролягає дана тимчасова лінія, від напруженої рейкової траси та скоротити час пробігу вагонів від Контрактової до Поштової площі на 3-4 хвилини.

Довжина першої черги: 6.7 км

Розрахунковий час проїзду: 15 хвилин.

Друга черга Набережної лінії ЛМ будується вздовж Наддніпрянського шосе до ст.м. “Видубичі”. Організуються наступні станції ЛМ після станції “бульвар Дружби народів”:

- Ботанічний сад
- ст.м. “Видубичі”

При будівництві необхідно виконати такі роботи:

- Будівництво трамвайного шляхопроводу над бульв. Дружби Народів

Лінію ЛМ по Наддніпрянському шосе слід будувати вздовж західної проїзної частини автодороги, відокремлено від автомобільної дороги.

Друга черга ЛМ вирішить задачі зв'язку пересадочного вузлу “Видубичі” з Подолом та Печерськом, підвищить інвестиційну привабливість Набережної Дніпра, розвантажить Сирецько - Печерську та Куренівсько - Червоноармійську лінію метро.

Довжина другої черги: 2.8 км.

Розрахунковий час проїзду: 6 хвилин.

Третя черга Набережної лінії ЛМ будується у разі реконструкції районів Комсомольське та П'ятихатки у разі заміни промислових кварталів житловими або офісними. Лінія має проходити вздовж Наддніпрянського шосе та вул. Промислової до берега р. Дніпро. Організуються наступні станції ЛМ після станції "Видубичі":

- Лисогірська
- Комсомольське (або Камишанська)
- П'ятихатки

При будівництві необхідно виконати такі роботи:

- Будівництво трамвайного шляхопроводу у районі Видубицького шляхопроводу для перетину трамвайним полотном Наддніпрянського шосе із західного узбіччя на східне.
- Відповідна реконструкція вул. Промислової із зведенням до можливого мінімуму перетину трамвайного полотна автосмугами на одному рівні.

Третя черга ЛМ вирішить задачу швидкого та надійного транспортного зв'язку нових елітних районів із центром міста (Поділ – 26 хвилин).

Довжина другої черги: 2.6 км.

Розрахунковий час проїзду: 5 хвилин.

2.3 Пуща-Водицька лінія ЛМ.

Пуща-Водицька лінія ЛМ будується на основі існуючої трамвайної лінії від ст.м. "Контрактова Площа" до зупинки "14 лінія".

Перша черга будівництва - від ст.м. "Контрактова площа" до станції "площа Шевченко". Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Куренівки та Пріорки з Подолом та мережею метрополітену, підвищить інвестиційну привабливість занедбаних районів Куренівки та Пріорки.

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства (крім ділянки по вул. Автозаводській) з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
3. Відмінити частину зупинок на лінії на ділянці Контрактова площа – вул. Хвойки та на пл. Фрунзе.
4. Обмежити рух автомобільного транспорту по вул. Фрунзе на ділянці вул. Щекавицька — вул. Хвойки. У перспективі – розширити проїзну частину вул. Фрунзе на ділянці вул. Хвойки — пл. Фрунзе з перенесенням трамвайних колій ближче до будівель парного боку.

Довжина першої черги: 8.6 км

Розрахунковий час проїзду: 26 хвилин.

Друга черга будівництва – від станції "пл. Шевченко" до станції "14 лінія".

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.

Довжина другої черги: 6.2 км

Розрахунковий час проїзду: 13 хвилин.

Друга черга ЛМ вирішить задачі зв'язку Пуща-Водиці з Подолом, підвищить інвестиційну привабливість Пуща-Водиці.

Третя черга будівництва – від вул. Автозаводської по вул. Просп. Правди до просп.

Радянської України. Гілка, незважаючи на невелику довжину і невисоку вартість спорудження, вирішує важливу задачу надшвидкого сполучення району Виноградарю та Мостицького із лінією традиційного метрополітену (в районі Оболони) та безпосередньо з центром міста (Поділ та інші райони).

Організуються наступні станції ЛМ:

- Вул. Вишгородська
- Просп. Свободи
- Просп. Порика
- Просп. Радянської України

Довжина третьої черги: 3.7 км

Розрахунковий час проїзду: 8 хвилин.

2.4 Відраденська лінія ЛМ

Відраденська лінія ЛМ будується на основі існуючої трамвайної лінії від ст.м. "Контрактова Площа" до зупинки "Автогенний завод".

Перша черга будівництва - від ст.м. "Лук'янівська" до станції "Автогенний завод". Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Відрадного та Борщагівки з лінією метрополітену, підвищить інвестиційну привабливість Відрадного та Борщагівки.

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
3. Відмінити частину зупинок на лінії, особливо на ділянках по вул. Дегтярівській та бульв. Лепсе.
4. Розворот вагонів буде здійснюватись по трамвайному кільцю навколо Лук'янівського депо.

Довжина першої черги – 10.3 км.

Розрахунковий час проїзду – 24 хв.

Друга черга будівництва - від ст.м. "Лук'янівська" до ст.м. "Контрактова площа". Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Відрадного та Борщагівки з Подолом, створить зручний зв'язок Лук'янівки з Подолом.

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
3. Відмінити зупинки по вул. Глибочицькій.
4. По вул. Глибочицькій організувати безсвітлофорний рух автомобільного транспорту. У перспективі – перевести лінію ЛМ на естакаду уздовж проїжджої частини вул. Глибочицької.

Довжина другої черги – 2.8 км.

Розрахунковий час проїзду – 6 хв.

Третя черга будівництва - Автогенного заводу до вул. Симиренка. Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Відрадного з Борщагівською лінією ЛМ, створить зручний зв'язок Відрадного з Борщагівкою.

Довжина третьої черги – 2.1 км.

Розрахунковий час проїзду – 4 хв.

2.5 Троєщинсько - Харківська лінія ЛМ

Троєщинсько - Харківська лінія ЛМ будується на основі існуючої трамвайної лінії від зупинки "вул. Милославська" до станції метро "Позняки".

Перша черга будівництва – від станції "Милославська" до Ленінградської площі з відгалуженням на бульв. Перова (кінотеатр "Автора").

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Організувати двосторонній рейковий поворот з вулиці Червоногвардійської (з боку станції метро «Чернігівська») на проспект Гагаріна (у напрямку Ленінградської площі). Ділянку уздовж проспекту Гагаріна слід реконструювати з урахуванням обладнання зупинок зручними платформами та розширення проїжджої частини проспекту.
3. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
4. Відмінити частину зупинок по вул. Закревського та вул. Миропольській.

Довжина першої черги: 12.3 км

Розрахунковий час проїзду: 29 хвилин.

Друга черга будівництва – від Ленінградської площі до станції метро "Позняки".

Для переобладнання трамвайної лінії в лінію ЛМ необхідно:

1. Провести капітальний ремонт шляхового господарства з встановленням систем локомотивної сигналізації
2. Модернізувати весь рухомий склад та закупити деяку кількість нових трамвайних вагонів, українського чи іноземного виробництва.
3. Відмінити частину зупинок по вул. Ялтинській та вул. А. Ахматової.
4. Після будівництва трамвайного тунелю під Дарницьким вокзалом організувати рух по трасі: Ленінградська пл. – вул. Празька – Дарницький Вокзал – вул. Ялтинська – ст.м. "Позняки".

Довжина другої черги: 7.3.км (після будівництва тунелю)/ 8.1 км (до будівництва тунелю)

Розрахунковий час проїзду: 16 хвилин/21 хвилина.

Третя черга будівництва – переобладнання в лінію ЛМ трамвайних ліній по

Бориспільській вул. та по Ташкентській вул. з ліквідацією ряду маловажливих зупинок на цих ділянках.

Довжина третьої черги – 5.5 км.

2.6 Лівобережна лінія ЛМ

Лівобережна лінія ЛМ будується на основі існуючої лінії швидкісного трамваю уздовж вул. Бальзака з подовженням її на південь.

Перша черга будівництва – від станції “Ватутіна” до станції “Городня”.

Зупинки на лінії:

- Райдужна
- Станція “Городня”.

Довжина першої черги: 1.8 км.

Розрахунковий час проїзду: 4 хвилини.

Друга черга будівництва – від станції “Городня” до ст.м. “Лівобережна” у смузі відводу залізниці.

Зупинки на лінії:

- ст.м. «Русанівські сади»
- Київ-Дніпровський
- ст.м. “Лівобережна”

Довжина другої черги: 3.5 км.

Розрахунковий час проїзду: 7 хвилин.

Альтернативно, перші 2 черги Лівобережної можуть виглядати так:

Перша черга будівництва – від станції “Ватутіна” до ст.м. “Лівобережна” по вул. Вершигори, Кибальчича, бульв. Перова. При будівництві необхідно буде передбачити будівництво шляхопроводу від бульв. Перова до ст. “Київ-Дніпровський”, де буде організовано пересадку на е/п.

По вул. Вершигори, Кибальчича колії може бути розміщено на відокремленій смузі, а по бульв. Перова – безпосередньо на бульварній частині.

Зупинки на лінії:

- вул. Райдужна
- вул. М. Кибальчича
- вул. І. Микитенка (з пересадкою на перспективну станцію метрополітену)
- вул. П. Запорожця
- просп. А. Навої
- Київ-Дніпровський
- ст.м. “Лівобережна”

Довжина першої черги: 5.8 км.

Розрахунковий час проїзду: 14 хвилин

Переваги перед першим варіантом будівництва – підвищений пасажиропоток на відрізку ст. “Ватутіна” – ст.м “Лівобережна”, а також покращення транспортного забезпечення Воскресенки.

Третя черга будівництва – від ст.м. “Лівобережна” до ст.м. “Позняки”, використовуючи існуючі колії по вул. Григоренка.

Зупинки на лінії:

- Русанівка (Бульв. Верховної Ради)
- Просп. Возз’єднання
- Березняки (Вул. Березняківська)
- вул. Здолбунівська
- вул. Анни Ахматової

Довжина третьої черги: 5.3 км.

Розрахунковий час проїзду: 11 хвилин.

КОМІТЕТ

"КИЯНИ – ЗА ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ"

<http://www.komitet.kiev.ua>

Проект розвитку транспортного комплексу м. Київ

Сторінка 11 з 19

Альтернативно, третя черга Лівобережної лінії ЛМ може бути побудована по трасі проспект Возз'єднання – Ленінградська площа з подальшим використанням існуючих трамвайних колій.

По проспекту Возз'єднання колій можуть пройти по відокремленій смузі або естакадою.
Зупинки по лінії:

- Русанівка (бульв. Верховної Ради)
- просп. Возз'єднання
- Ленінградська пл.

Довжина третьої черги: 2.8 км.

Розрахунковий час проїзду: 4 хвилини

Переваги перед першим варіантом будівництва – прямий зв'язок західної Троєщини та Березняків з Дарницьким вокзалом; менша вартість будівництва.

2.7. Подільсько-Вокзальна лінія ЛМ

Подільсько-Вокзальна лінія ЛМ будується від вул. Верхній Вал до вул. Старовокзальної. Траса будівництва: вул. Смирнова-Ласточкина – вул. Воровського.

При цьому на Львівській пл. та пл.. Перемоги необхідно побудувати трамвайний шляхопровід/тунель, а на вул. Воровського – заборонити зупинки та стоянку автомобілів, організувати безсвітлофорний рух, збудувати підземний перехід в районі Центрального ринку.

Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Подолу з Вокзалом, підвищить інвестиційну привабливість Львівської площі, а також власне вул. Воровського та Смирнова-Ласточкина.

Зупинки на лінії:

- Смирнова-Ласточкина
- Львівська пл.
- Центральний ринок
- Вул. Дмитрівська

Довжина лінії: 2.4 км.

Розрахунковий час проїзду: 6 хвилин.

2.7. Солом'янська лінія ЛМ

Солом'янська лінія ЛМ будується від пл.. Перемоги до ст. е/п «Київ-Волинський».

Траса будівництва: пл.. Перемоги – вул. Жиянська – вул. Урицького – вул. Антонова – вул. Волинська – Повітрофлотський просп. – Ст. е/п «Київ-Волинський».

При цьому на Львівській пл. та пл.. Перемоги необхідно побудувати трамвайний шляхопровід/тунель, а на вул. Воровського – заборонити зупинки та стоянку автомобілів, організувати безсвітлофорний рух, збудувати підземний перехід в районі Центрального ринку.

Лінія вирішить задачу надійного зв'язку Подолу з Вокзалом, підвищить інвестиційну привабливість Львівської площі, а також власне вул. Воровського та Смирнова-Ласточкина.

Перша черга будівництва – від площі Перемоги до Солом'янської пл.

Зупинки на лінії:

- Льва Толстого
- Пл.. Кривоноса
- Стадіонна вул.
- Солом'янська пл.

Довжина першої черги: 3.3 км.

Розрахунковий час проїзду: 12 хвилин.

Друга черга будівництва – від Соломенської пл. до ст. е/п «Київ-Волинський».

Зупинки на лінії:

- Пл.. Космонавтів
- Донецька вул.
- Смілянська вул.
- Вінницька вул.
- Повітрофлотський просп.
- Аеропорт «Київ»
- Станція «Київ-Волинський».

Довжина першої черги: 4.0 км.

Розрахунковий час проїзду: 14 хвилин.

3. Використання та будівництво традиційних трамвайних ліній

Ефективне використання та розвиток мережі традиційного трамваю дозволить ефективно зв'язати райони міста з мережею ЛМ та метрополітену.

Трамвайні ліній на ж/м Оболонь, ж/м ДВРЗ, вул. Дмитрівській необхідно вивести на сучасний рівень, провівши капітальний ремонт трамвайних колій та вагонів.

3.1. Лінія Вокзал – Палац Спорту

Лінія Вокзал – Палац Спорту будується по трасі: вул. Старовокзальна – вул. Саксаганського – вул. Еспланадна – ст.м. «Палац Спорту».

Лінія вирішить задачі розвантаження центру міста та підвищення інвестиційної привабливості району вул. Саксаганського.

Довжина лінії: 4.2 км.

Розрахунковий час проїзду: 19 хвилин.

3.2. Лінія Поштова Площа – Печерська Лавра

Лінія Поштова Площа – Печерська Лавра будується по трасі: Володимирський спуск – вул. Грушевського – вул. Січневого Повстання — вул. Новонаводницька.

Лінія вирішить задачі розвантаження центру міста та підвищення туристичної привабливості Печерську. На лінії можлива організація історичного трамвайного маршруту для туристичного використання.

Довжина лінії: 4 км.

Розрахунковий час проїзду: 20 хвилин.

3.3. Лінія Миропільська вул. – станція «Городня»

Лінія Миропільська вул. – станція «Городня» будується по трасі: просп. Алішера Навої – Райдужна вул. – вул. Черемшини – ст. е/п «Городня».

Лінія вирішить задачі зв'язку двох ліній ЛМ – Троєщинсько – Харківської та Лівобережної та залізничної станції «Городня». По просп. Алішера Навої лінія проходить по розподільній смузі, зарезервованій у 70-ті рр. для будівництва трамвайної колії, а по вул. Черемшини – в обмін сектору приватної забудови.

Довжина лінії: 2.6 км.

Розрахунковий час проїзду: 12 хвилин.

3.4. Лінія Миропільська вул. – вул. Маршала Жукова

Лінія Миропільська вул. – вул. Маршала Жукова будується по трасі: вул. Шолом-Алейхема (по розподільній смузі, зарезервованій у 70-ті рр. для будівництва трамвайної колії).

Лінія вирішить задачі зв'язку Лісового Масиву з Троєщинсько - Харківською лінією ЛМ.

Довжина лінії: 1.4 км.

Розрахунковий час проїзду: 4 хвилини.

3.5. Лінія Відрадний проспект – ст. е/п «Київ-Волинський»

Лінія Відрадний проспект – ст. е/п «Київ-Волинський» будується по трасі: просп. Відрадний – Пост-Волинська вул. – ст. е/п «Київ-Волинський» після будівництва третьої черги Відраденської лінії ЛМ.

Лінія вирішить задачі зв'язку станції електропоїздів із системою міського пасажирського транспорту.

Довжина лінії: 0.7 км

Розрахунковий час проїзду: 2 хвилини

3.6. Лінія вул. П. Усенка – Червоногвардійська вул.

Лінія вул. П. Усенка – Червоногвардійська вул., що її будівництво передбачено Програмою розвитку громадського транспорту м. Києва, має пройти від вулиці П. Усенка по вул. Сергієнка, далі по Карельському пров. до Червоногвардійської вул. та може використовуватись як для традиційних трамвайних маршрутів, так і для маршрутів ЛМ. Лінія скоротить трасу проїзду до Ленінградської площі від метро "Чернігівська" на 630 метрів та дозволить трамваям та вагонам ЛМ, що прямують від Дарницького Вокзалу, прямувати через Ленінградську площу без суттєвого збільшення часу проходження маршруту.

Довжина лінії: 0.8 км

Розрахунковий час проїзду: 2 хвилини

4. Використання інфраструктури залізничного транспорту

Сьогодні в Києві існує розвинута мережа залізничних колій, що практично не використовуються для пасажирських перевезень.

Водночас, розвиток внутрішньоміських перевезень дозволить значно покращити транспортне забезпечення міста, дозволить створити, фактично, нові наземні лінії метрополітену в мінімальний термін.

Для організації внутрішньоміських перевезень необхідно:

1. Організувати зручні пересадочні вузли зі станціями метро та іншого міського транспорту.
 - 1.1 Станція метро «Петрівка» - подовження південного виходу із станції метро то залізничної платформи
 - 1.2 Станція е/п «Городня» - подовження трамвайної колії по вул. Стальського до станції «Городня» та подовження трамвайної лінії по вул. Бальзака до станції «Городня».
 - 1.3 Перенесення станції «Київ-Дніпровський» до ст.м. «Лівобережна».
 - 1.4 Організація зручних пішохідних сходів та зупинок громадського транспорту на станції «Київська Русанівка».
 - 1.5 Організація станцій е/п «Московська площа» та «ст.м. «Либідська».
 - 1.6 Організація ст. е/п «Політехнічний Інститут»
 - 1.7 Підведення до ст. «Київ-Волинський» тролейбусних маршрутів 9,22 та трамвайного маршруту 14 по Пост-Волинській вул.
 - 1.8 Організація зупинки ЛМ біля станції «Борщагівка».
 - 1.9 Перенесення станції «Рубежівський» до станції метро «Берестейська».
 - 1.10 Організація пересадки на ст. «Сирець» із ст.м. «Сирець».
 - 1.11 Організувати пересадку станції «Вишгородська» з трамвайними маршрутами. Обладнати зручні сходи, а в перспективі – ескалатори.
2. Організація маршрутів із інтервалом руху у години «пік» не більше 15 хвилин, з тактовим рухом, вивчивши, зокрема, досвід Москви по організації проекту "Супутник":
 - 2.1 Дарниця – Київ-Волинський
 - 2.2 Дарниця – Петрівка – Борщагівка – Видубичі – Вокзал
 - 2.3 Київ-Петрівка - Вишгород

5. Організаційні заходи

1. Уніфікація системи оплати проїзду по наземному транспорту та міській залізниці
2. Розміщення на усіх зупинках та станціях повних розкладів руху всіх маршрутів.

6. Реорганізація мережі маршрутних таксі

6.1 Мікроавтобуси та автобуси середнього класу

Такі автобуси не можуть використовуватись на напрямках з пасажиропотоком, вищим від 3-4 тис. пасс. / год. Використання їх на таких маршрутах призводить до зниження якості обслуговування пасажирів, завантаження проїзної частини та створення дорожніх пробок.

Мікроавтобуси та автобуси середнього класу можуть використовуватись тільки на напрямках з низьким та дуже низьким пасажиропотоком (менше ніж 3-4 тис. пасс. / год.). Також можливе їх використання на напружених напрямках, але тільки у ночні години (з 22:00 до 06:00).

6.2. Автобуси великого та надвеликого класу

Такі маршрутні таксі мають використовуватись на напрямках з великим пасажиропотоком (більше 5-6 тис. пасс. / год.), при умові, якщо вони не дублюють маршрути міського комунального транспорту.

6.3 Правила роботи маршрутних таксі

Слід зупинити існуючу практику зупинок маршрутних таксі у будь-якій точці маршруту. Це створює дорожні пробки, провокує ДТП.

Додаток 1. Порівняльна характеристика видів наземного транспорту згідно ДБН

7.39 При выборе видов пассажирского общественного транспорта следует руководствоваться ориентировочной провозной способностью и скоростью сообщения различных видов транспорта, данные которых приведены в таблице 7.4.

Таблица 7.4

Транспорт	Средняя скорость сообщения, км/ч	Провозная способность линии транспорта в одном направлении, тыс. пас./ч
Автобус	17-20	3-5
Троллейбус	16-18	4-7
Трамвай	15-17	6-12
Экспресс-автобус	20-25	До 10
Скоростной трамвай	25-30	10-20
Метрополитен	40-45	20-45
Электрифицированная железная дорога	50-60	30-50
Монорельсовая дорога	60-70	10-30

Пункт 7.39 ДБН України 360-92 (стор. 41) наводить провізну здатність трамваю та швидкісного трамваю у порівнянні з іншими видами транспорту.

Для порівняння, провізна здатність однієї смуги автомобільної дороги нормується як 1000-1500 автомобілів/годину. Тобто, при середній заповнюваності одного автомобіля в 1.2 людини провізна здатність однієї смуги автодороги дорівнює 1200-1800 пасс. / год. Очевидно, що перетворення однієї смуги автомобільної дороги навіть у звичайну трамвайну лінію підвищить її провізну здатність у 5-10 разів, а перетворення у швидкісну трамвайну лінію (ЛМ) – у 10-17 разів.