

СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ У ГРОМАДАХ:

рекомендації щодо відновлення

01 ПЛАНУВАЛЬНА
РАМКА Й
КЕРІВНІ
ПРИНЦИПИ



02 СЦЕНАРІЇ
ВІДНОВЛЕННЯ
СИСТЕМИ
МОБІЛЬНОСТІ



03 ЯК РОЗКРИТИ
ПОТЕНЦІАЛ
ЗВИЧНИХ ФОРМ
ПЕРЕСУВАННЯ
В ГРОМАДАХ



04 ІНСТРУМЕНТИ
ПІДВИЩЕННЯ
БЕЗПЕКИ РУХУ



05 ПЕРЕСУВАННЯ
ВАНТАЖІВ І ТОВАРІВ
ТЕРИТОРІЄЮ
ГРОМАДИ



06 ШЛЯХИ
ФІНАНСУВАННЯ
ПРОЄКТІВ
ВІДНОВЛЕННЯ
МОБІЛЬНОСТІ

ВСТУП

5

1

**ПЛАНУВАЛЬНА РАМКА Й КЕРІВНІ
ПРИНЦИПИ**

6

1.1. РАМКА
ПЛАНУВАЛЬНИХ
ДОКУМЕНТІВ

7

1.2. ПРИНЦИПИ
ВІДНОВЛЕННЯ
МОБІЛЬНОСТІ

8

Принцип 1.Плануйте інклюзивну
систему.

8

Принцип 2.Прагніть до
енергетичної
незалежності.

9

Принцип 3.Пріоритезуйте
безпеку руху.

9

Принцип 4.Створюйте
мультиmodalні
системи.

9

Принцип 5.Будуйте сталу
мобільність.

9



2

**СЦЕНАРІЇ ВІДНОВЛЕННЯ СИСТЕМИ
МОБІЛЬНОСТІ**

12

2.1. ВИКЛИКИ
ДЛЯ ГРОМАД

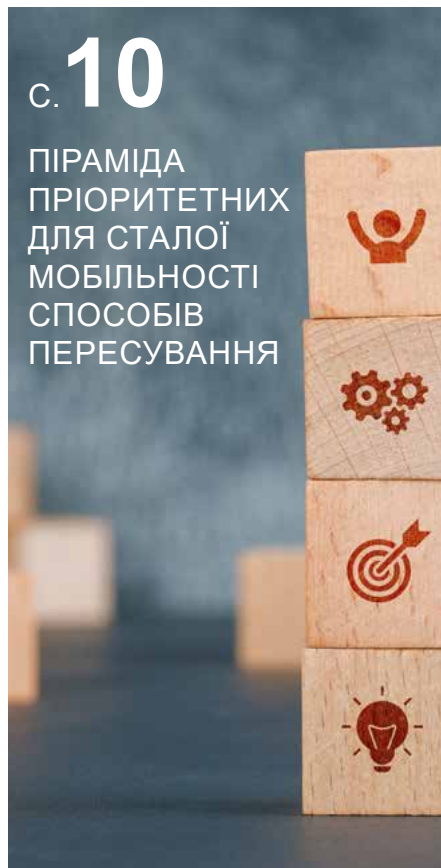
13

2.2. ПЛАНУВАЛЬНА
СТРУКТУРА ГРОМАД

15

2.3 КОНКРЕТНІ СЦЕНАРІЇ

15



3

**ЯК РОЗКРИТИ ПОТЕНЦІАЛ ЗВИЧНИХ
ФОРМ ПЕРЕСУВАННЯ
В ГРОМАДАХ**

18

3.1. ПІШІ ПЕРЕМІЩЕННЯ

19

Фізично розділяйте пішохода й авто
на основних вулицяхСтворюйте пішохідні «коридори»
вздвож води й «зелених» зон

Створюйте пішохідні зони

3.2. ВЕЛОСИПЕДНИЙ
ТРАНСПОРТ

21

Надайте велосипеди ВПО

Створіть безкоштовний велопрокат
для мешканців/-окПочніть створювати велосипедну
інфраструктуруЕлектросамокати й інші засоби
мікромобільності3.3. АВТОБУСНІ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ

23

Шукайте можливості замінити
знищений рухомий склад за
допомогою партнерівОблаштуйте розклади руху на
зупинках для зручності ВПО

Кооперуйтесь із сусідами

Робіть незначні подовження
маршрутів для включення сілШукайте взаємовигідні партнерства
з перевізниками

3.4. ЗАЛІЗНИЦЯ

25

Синхронізуйте автобуси із
залізницею

3.5. ПРИВАТНІ АВТО

26

Промотуйте спільні поїздки

Промотуйте підвезення
автостопом

4

ІНСТРУМЕНТИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ

27

4.1. ПІДХІД «VISION ZERO» («БЕЗПЕЧНА СИСТЕМА»)

28

4.2. ШВИДКІСТЬ — КЛЮЧОВА ПРИЧИНА ДТП

28

4.3. ЗАСОБИ ЗАСПОКОЄННЯ РУХУ

30

Будуйте острівці безпеки на переходах

Створюйте мінікільця на небезпечних нерегульованих перехрестях

Влаштуйте підвищені переходи біля шкіл

Уникайте встановлення пластикових чоловічків

4.4. ЗБІР СТАТИСТИКИ Й КАРТОГРАФУВАННЯ ДТП

31

5

ПЕРЕСУВАННЯ ВАНТАЖІВ І ТОВАРІВ ТЕРИТОРІЄЮ ГРОМАДИ

32

Створіть схему руху вантажного транспорту для громади



6

ШЛЯХИ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЄКТІВ ВІДНОВЛЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ

33

ВИСНОВКИ. ВІДНОВЛЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ «КРОК ЗА КРОКОМ»

36



с. 33

ШЛЯХИ
ФІНАНСУВАННЯ
ПРОЄКТІВ
ВІДНОВЛЕННЯ
МОБІЛЬНОСТІ¹

1 Львівщина закупила 126 шкільних автобусів. <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=52362>



ВСТУП

Російсько-українська війна стала критичним тестом на спроможність територіальних громад України. Управлінські команди опинились у дуже різних становищах: хтось на лінії вогню, хтось в окупації, хтось приймав внутрішньо переміщених осіб (далі — ВПО) і розгортав штаби гуманітарної та військової підтримки. Досвід управлінців громад зі швидкого прийняття рішень, координації дій із військовими й силовиками, роботи з недопущення гуманітарної кризи має бути проаналізований і стати основою побудови системи відновлення громад після перемоги України.

Цей посібник присвячений одному з аспектів відновлення громад як в умовах війни, так й повоєнного — мобільності. Потоки біженців, розміщення ВПО, паливна криза, знищений і викрадений рухомий склад — це виклики, з якими громади зіткнулися вже. Зростання кількості маломобільних груп населення внаслідок воєнних дій і пошук шляхів досягнення енергетичної безпеки — це те, з чим нам ще доведеться працювати.

Європейська Комісія, Уряд України й Світовий Банк у серпневому звіті «Швидка оцінка завданої шкоди й потреб на відновлення²» пропонують мислити майбутнє різних секторів життя України через формулу «Відбудувати краще ніж було» («Build back better»). Такий підхід видається раціональним, оскільки ми маємо унікальну можливість відбудувати зруйновану й пошкоджену інфраструктуру за новими принципами, більш ефективною, якісною та довговічною. Загальний обсяг завданої Україні шкоди, станом на 1 червня 2022 року, оцінений у 97 млрд доларів США. Інфраструктура мобільності зазнала шкоди на 30 млрд доларів США (31 %). Це другий за масштабами втрат сектор, який поступається лише житловій інфраструктурі, що зазнала шкоди на 39 млрд доларів США (40 %). Водночас загальний обсяг потреб на відновлення за формулою «Відбудувати краще ніж було» складає 349 млрд доларів США, з яких на сектор мобільності припадатиме найбільше — 74 млрд доларів США (21 %).

Завданням посібника є підготовка управлінців у громадах до процесу відновлення (як в умовах війни, так й повоєнного) мобільності в Україні згідно з формулою «Відбудувати краще ніж було», показати, які кроки можна робити вже зараз для забезпечення безперервності пересувань мешканців, і надати уявлення, яким має бути відновлення, засноване на принципах сталості, ефективності й вищої якості надання послуг.

Фокус публікації спрямовано на громади з населенням до 50 000 осіб, які:

- відновлюються після бойових дій та окупації (деокуповані);
- знаходяться в тилу й прийняли ВПО на своїй території.

Посібник стане в пригоді управлінським командам місцевого й регіонального рівнів, консультантам із розвитку мобільності, просторовим планувальникам/-цям і професіоналам/-кам у сфері транспорту, які цікавляться відновленням громад.

² «Україна. Швидка оцінка завданої шкоди й потреб на відновлення», Серпень 2022 р., Світовий Банк, Уряд України, Європейська Комісія <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099545009082226957/pdf/P1788430ed0fce0050b9870be5ede7337c6.pdf>

1 ПЛАНУВАЛЬНА РАМКА Й КЕРІВНІ ПРИНЦИПИ

Відновлення системи мобільності потребуватиме від управлінців у громадах розробки документа «План відновлення», який передбачатиме

1) аналіз поточної ситуації

і

2) певну послідовність кроків для покращення мобільності.

Такий план — це інструмент систематизації роботи й пошуку коштів і технічної допомоги на відновлення, з яким керівництво громади може звертатися до потенційних донорів, обґрунтовуватиме фінансування з державного та обласного бюджетів, залучатиме інвесторів.

Цей план буде відрізнятися для громад, які зазнали руйнувань під час війни, і для тих, що прийняли ВПО, знаходячись на певній віддаленості від районів проведення бойових дій:

- Перші — будуть шукати шляхи для повернення людей і виробництв на свої території, відновлюючи критичні транспортні зв'язки;
- Другі — шукатимуть шляхи адаптації своєї транспортної системи до нових реалій зі зростанням населення за рахунок ВПО та появою нових релокованих підприємств з їхньою потребою в робочий силі й логістиці.

Давайте подивимося на всю вертикаль планувальних документів, з якими стикаються громади, щоб розуміти, на якому рівні їм доведеться працювати над відновленням мобільності як в умовах війни, так і після перемоги України.



1.1. РАМКА ПЛАНУВАЛЬНИХ ДОКУМЕНТІВ

У відповідь на руйнування, яких зазнали громади під час бойових дій, до Закону «Про регулювання містобудівної діяльності³» було внесено зміни й додано Розділ 15, який містить опис нового планувального документа — **Програми комплексного відновлення території територіальної громади (її частини)**. Водночас зміни також торкнулися Закону «Про засади державної регіональної політики⁴», до п. 6 ст. 7 якого додали документ — **План відновлення та розвитку територіальної громади**.

Створення постраждалими від війни громадами цих двох документів, за задумом розробників, повинно стати основою для планування відновлення громади та пошуку коштів на її відновлення, зокрема й у сфері мобільності.

У таблиці нижче наведена вертикаль документів, які визначають просторовий розвиток територій (зокрема мобільності) на державному, регіональному й місцевому рівнях. Цей посібник фокусується на рішеннях, які можуть бути закладені в документах неформального планування на місцевому рівні.

Рівень	Неформальне планування (м'які стратегічні документи, які розробляють виконавчі органи влади. Лягають в основу створення документів формального планування)	Формальне планування (жорсткі документи, які мають розробляти спеціалізовані наукові інститути або сертифіковані спеціалісти)
Державний (замовники: Верховна Рада, рада Автономної Республіки Крим, відповідні обласні ради)	<ul style="list-style-type: none"> • Транспортна стратегія України (визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики й ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року) • Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки 	<ul style="list-style-type: none"> • Генеральна схема планування території України⁵ (визначає концептуальні вирішення планування та використання території України) • Схеми планування окремих частин території України (кількох областей, узбережжя Чорного й Азовського морів, гірських територій Карпат, територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, та інших територій із підвищеним техногенним навантаженням чи ризиком виникнення надзвичайних ситуацій)
Регіональний (замовники: Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні (районні) державні адміністрації)	<ul style="list-style-type: none"> • Програма комплексного відновлення області⁶ (визначає основні просторові, містобудівні й соціально-економічні пріоритети політики відновлення та містить комплекс заходів для забезпечення відновлення території відповідної області, яка постраждала внаслідок збройної агресії проти України або в якій сконцентровані соціально-економічні, інфраструктурні, екологічні чи інші кризові явища) • План відновлення та розвитку регіонів⁷ (соціально-економічний документ із відновлення регіону) 	<ul style="list-style-type: none"> • Схема планування території Автономної Республіки Крим, областей і районів

3 Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

4 Закон України «Про засади державної регіональної політики» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>

5 Закон України «Про генеральну схему планування України» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text>

6 Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» Стаття 15' <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

7 Закон України «Про засади державної регіональної політики» Стаття 7, пункт 6 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>

Місцевий

(замовники:
органи місцевого
самоврядування)

- **Стратегія розвитку громади** (документ, який визначає вектор розвитку громади)
- **Програма комплексного відновлення території територіальної громади (її частини)** (документ просторового спрямування)
- **План відновлення та розвитку територіальної громади (документ соціально-економічного спрямування)**
- **Концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади** (визначає довгострокові, міждисциплінарні, просторові й соціально-економічні пріоритети розвитку території)
- **План сталої міської мобільності (ПСММ)** (стратегічний план розвитку транспортній галузі території)
- **Секторальні транспортні стратегії** (розвиток пішохідного, велосипедного руху, громадського транспорту, підвищення безпеки руху тощо)
- **Цільова бюджетна програма**
- **Програми економічного й соціального розвитку**
- **Комплексний план просторового розвитку території територіальних громад** (одночасно містобудівна документація на місцевому рівні й документація із землеустрою, що визначає планувальну організацію, функціональне призначення території)
- **Генеральний план населеного пункту** (призначений для обґрунтування довгострокової стратегії планування та забудови території населеного пункту)
- **План зонування території** (встановлює функціональне призначення, вимоги до забудови окремих територій (функціональних зон) населеного пункту, їх ландшафтної організації)
- **Детальний план території** (деталізує положення генерального плану населеного пункту або комплексного плану й визначає планувальну організацію та розвиток частини території населеного пункту або території за його межами без зміни функціонального призначення цієї території)

Рисунок 1. Вертикаль документів, які визначають розвиток територій (зокрема мобільності) на державному, регіональному й місцевому рівнях.

1.2. ПРИНЦИПИ ВІДНОВЛЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ

Кризи змушують нас змінюватись і ставати більш ефективними. Відновлення мобільності не є винятком. Кожен проект у сфері транспорту має задовольняти низці вимог, які будуть запорукою його якості. Наведені п'ять вимог є універсальними як для деокупованих громад, так і для громад, що прийняли ВПО. Перевірте загальний задум відновлення мобільності в громаді на відповідність наведеним нижче принципам. Їхнє врахування стане запорукою якості системи пересування та підвищить її комфорт для користувачів.

ПРИНЦИП 1.

ПЛАНУЙТЕ
ІНКЛЮЗИВНУ
СИСТЕМУ

Війна нерозривно пов'язана з травмуванням військових і цивільних. За період з 24 лютого до 2 жовтня 2022 року ООН зафіксувала 9132 випадків поранення цивільного населення внаслідок бойових дій⁸. Кількість представників/-ць маломобільних груп, на жаль, тільки зростатиме. Громади повинні створювати такі умови пересування, за яких **люди на милицях і в інвалідних візках не відчуватимуть ексклюзії** та матимуть змогу вести повноцінне життя на рівні з тими, кому пощастило уникнути травм.

⁸ Офіс вповноваженого з прав людини ООН. Дані про число жертв серед цивільного населення станом на 3 жовтня 2022 року. <https://www.ohchr.org/en/news/2022/10/ukraine-civilian-casualty-update-3-october-2022>

ПРИНЦИП 2.ПРАГНІТЬ ДО
ЕНЕРГЕТИЧНОЇ
НЕЗАЛЕЖНОСТІ

Згідно з даними Мінрегіону наразі близько 40 % енергетичної інфраструктури пошкоджено внаслідок ракетних обстрілів зі сторони російської федерації. Водночас проблеми з паливом, подібні до нещодавніх, не повинні спричинити колапс системи пересування в громаді. Розвиток способів пересування, які приводяться в рух **мускульною силою та електричними двигунами** створює більшу стійкість системи до паливної нестабільності.

Так, в умовах паливної кризи навесні 2022 року, єдиним ефективним способом пересування в громадах виявився велосипед. Ті населені пункти, які розвивали велоінфраструктуру й промтували використання велосипедів, виявились більш підготовленими до цього виклику, ніж ті, хто покладався лише на автомобільний транспорт.

ПРИНЦИП 3.ПРІОРИТЕЗУЙТЕ
БЕЗПЕКУ РУХУ

Життя та здоров'я мешканців значно пріоритетніші за рівень швидкості руху транспорту через вашу громаду.

Якщо перед вами стоятиме вибір, зробити перехід зі світлофором на трасі задля безпеки мешканців/-ок або не затримувати автівки із зерном, наражаючи мешканців на небезпеку, — завжди ставайте на бік мешканців.

ПРИНЦИП 4.СТВОРЮЙТЕ
МУЛЬТИМОДАЛЬНІ
СИСТЕМИ

Думайте про ефективні **комбінації різних способів пересування**.

Мати автобусний маршрут у кожному населеному пункті громади складно й часто економічно не вигідно. Водночас комфортні комбінації різних способів пересування (модальностей) суттєво здешевлюють усю систему. Наприклад, якщо із села до траси автобуса йде якісна пішохідна й велосипедна дорога, а на зупинці автобуса є безпечна велопарковка, то частину шляху з дому до автобуса селяни можуть долати велосипедом чи електросамокатом і далі пересідати, залишаючи велосипед чи електросамокат на паркувальному майданчику. Така система потребуватиме менше автобусних маршрутів, а на самі маршрути припадатиме більше пасажирів.

ПРИНЦИП 5.БУДУЙТЕ СТАЛУ
МОБІЛЬНІСТЬ

СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ — це надання послуг та інфраструктури для пересування людей і товарів, яке посилює **економічний та соціальний** розвиток поточного та майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний, ефективний і стійкий до змін спосіб, **мінімізуючи при цьому вуглецеві й інші викиди та впливи на середовище**.

Консультативна група ООН
високого рівня з питань
сталого транспорту (2016)

Транспортні проекти мають **одночасно відповідати трьом критеріям** сталого розвитку

1 Бути економічно ефективними (економіка)

2 Пріоритезувати насамперед тих, хто найменш захищений — найбільш вразливих, маломобільних (соціум)

3 Мініміально впливати на екологію (екологія)

Якщо транспортне рішення не відповідає всім трьом критеріям — воно не є сталим.



Рисунок 2. Схема прийняття сталого транспортного рішення («мішень» економічної вигоди, соціальної справедливості й екологічної нейтральності) і піраміда пріоритетних для сталої мобільності способів пересування.

Піраміда пріоритетних для сталої мобільності способів пересування побудована за принципом найбільшої відповідності всім трьом умовам.



ПЕРЕСУВАННЯ ПІШКИ
вважається найбільш
сталим способом
оскільки:

- 1) воно нічого не коштує пішоходу, а інфраструктура для руху пішки дешевша за інфраструктуру інших видів пересування через малу вагу пішохода. Інфраструктура потребує менше шарів будівельних матеріалів і майже не зношується під час використання;
- 2) пересування пішки доступне максимально широкій кількості людей, не зважаючи на рівень достатку, стать і вік;
- 3) пересування пішки не генерує викидів і є найбільш дружнім для довкілля.



**ВЕЛОСИПЕДНИЙ
ТРАНСПОРТ** займає
другу позицію в
піраміді пріоритетних
способів пересуватись,
оскільки:

- 1) він дешевший для користувача ніж приватне авто. При цьому велосипедна інфраструктура, так само як і пішохідна, потребує значно менше будівельних матеріалів та майже не зношується, через малу вагу велосипедиста;
- 2) низька вартість велосипеда і його обслуговування дають можливість користуватись цим транспортом дуже широкому колу людей, включно з найбільш незахищеними верствами населення;
- 3) велосипед, як і піша хода, не створює викидів.



**ГРОМАДСЬКИЙ
ТРАНСПОРТ**
вважається
сталим способом
пересування, оскільки:

- 1) дозволяє одночасно перевозити велику кількість пасажирів, що в перерахунку на одного пасажера складає доволі невисоку суму. При цьому, на відміну від приватних авто, він постійно знаходиться в русі, задовольняючи потребу користувачів/-ок у переміщеннях;
- 2) не зважаючи на подорожчання пального, залишається значно більш доступним для незахищених груп населення, порівняно з приватним авто. Часто є єдиною опцією для пересування жінок територію громади в родинях з одним авто, на якому їздить чоловік;
- 3) створює викиди, але їх кількість значно нижча в перерахунку на кожного перевезеного пасажера, порівняно з приватними авто.



ПРИВАТНІ АВТО
вважаються найменш
сталим способом
пересування згідно
з трьома критеріями
цього підходу:

- 1) авто — це дорога інвестиція для родини. Окрім вартості самого авто, дорогим є пальне й обслуговування. За умов наявності інших опцій пересування, родина могла би витратити ці кошти на щось інше, наприклад інвестувати у власну справу чи освіту дітей;
- 2) за рахунок високої вартості, авто є недоступною транспортною опцією для найменш захищених верств населення. У разі, якщо авто є єдиним варіантом пересування територією громади, родини без машини стають «мимовільними заручниками» без можливості задовольнити потребу в русі;
- 3) викиди від авто вважаються⁹ найбільшим джерелом забруднення в слабоіндустріалізованих регіонах України.

Тим не менш, приватні авто є незамінними в сільській місцевості, для поїздок на далекі відстані чи перевезення вантажів. Їх розташування на останньому щаблі піраміди не означає, що ми маємо відмовитись від авто. Ідея полягає у створенні умов, за яких мешканці/-ки матимуть змогу користуватись авто тільки в тих випадках, коли це справді потрібно — для термінових поїздок на великі відстані чи з великим вантажем. Для решти поїздок вони обиратимуть більш сталі способи пересування — пішки, велосипедом чи громадським транспортом.

⁹ Дані Державної служби статистики про забруднення середовища України за 2019-2020 роки
https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publnav_ser_u.htm

2 СЦЕНАРІЇ ВІДНОВЛЕННЯ СИСТЕМИ МОБІЛЬНОСТІ

Для того аби визначити сценарій відновлення системи мобільності в громадах, необхідно буде здійснити описану нижче послідовність кроків:

- почати з ідентифікації ключових змін на території вашої громади й викликів, пов'язаних з ними;
- поглянути на ці виклики з перспективи різних груп користувачів/-ок;
- дослідити планувальну структуру громади й, по суті, зрозуміти, звідки й куди мешканцям/-кам потрібно їхати;
- поглянути на різні способи пересування та підібрати для кожної з груп користувачів кілька варіантів та комбінацій, які б задовольняли їхні потреби.

Планувальна структура громади, тобто те, як населені пункти розташовані один відносно одного, впливає на особливості планування зв'язної мультимодальної транспортної системи. А орієнтація на типи користувачів і їхні потреби в переміщеннях дозволить забезпечити комфортну мобільність максимальній кількості мешканців/-ок.

2.1. ВИКЛИКИ ДЛЯ ГРОМАД

Для початку, необхідно ідентифікувати й детально вивчити, з якими викликами зіткнулась ваша громада і її мешканці/-ки. Ці виклики будуть різними для різних типів громад і для різних груп користувачів системи мобільності.



Громади, які відновлюються після бойових дій та окупації (деокуповані)



Громади, які прийняли ВПО

Виклики

- Зруйнована транспортна інфраструктура (вулиці, дороги, мости);
- викрадений / знищений рухомий склад громадського транспорту;
- зруйноване житло, заклади освіти / охорони здоров'я, адмінбудівлі;
- зруйновані підприємства-роботодавці (із можливістю / без можливості релокації);
- відтік населення;
- зміна транспортної поведінки населення: збільшення велосипедних і піших переміщень через обмеження в роботі громадського транспорту й паливну кризу;
- ризик повторної збройної агресії.

- Збільшення чисельності населення (~10 % приросту);
- збільшення попиту на робочі місця;
- збільшення навантаження на наявну транспортну систему (більше потенційних користувачів/-ок);
- зміна транспортної поведінки населення: збільшення велосипедних і піших переміщень через обмеження в роботі громадського транспорту й паливну кризу;
- зміна транспортних зв'язків (при розміщенні ВПО в гуртожитках і гуманітарних центрах);
- переїзд підприємств-роботодавців на територію громади;
- ризик збройної агресії.

Ключові задачі системи мобільності

Економічне відновлення громади:

- створення умов, за яких мешканці, що повертаються в громаду, можуть дістатись на роботу до підприємств, які відновлюють діяльність;

Нормалізація соціального життя:

- створення умов, за яких мешканці можуть дістатись до комерційних, соціальних, адміністративних установ;
- забезпечення екстреної евакуації населення у випадку повторної збройної агресії.

Інтеграція нових мешканців:

- створення умов, за яких ВПО матимуть змогу діставатись до робочих місць, комерційних підприємств, установ, що надають соціальні, адміністративні й освітні послуги;

Комфортна релокація підприємств:

- створення умов, за яких до релокованих підприємств зможуть діставатись працівники;
- забезпечення екстреної евакуації населення у випадку повторної збройної агресії.

Рисунок 3. Виклики мобільності й завдання для різних типів територіальних громад.

Погляньте на завдання відновлення мобільності також із погляду різних груп користувачів системи. Потрібно зафіксувати, як різні групи зараз дістаються до місць праці й надання послуг, а також зрозуміти, які в кожній з груп є проблеми мобільності та чого кожній із груп не вистає.

Типи користувачів	Виклики в громадах, які відновлюються після бойових дій та окупації (деокуповані)	Виклики в громадах, що прийняли ВПО
Населення працездатного віку	Зміна місця роботи через руйнацію підприємств, ускладнений доступ до робочого місця через відсутність або нестабільність транспортного сполучення	Через відсутність доступу до місця роботи ВПО вимушені шукати інше місце проживання
Населення непрацездатного віку	Ускладнений доступ до закладів охорони здоров'я, адміністративних послуг, об'єктів повсякденного обслуговування (магазини, аптеки тощо)	
Діти	Ускладнення доступу до закладів освіти	
Гості громади	Відсутність загальнодоступного розкладу роботи громадського транспорту ускладнює мобільність гостей громади: журналістів, туристів, волонтерів, які допомагають з відбудовою.	

Рисунок 4. Групи користувачів/-ок і виклики мобільності для кожної з них.

Типи потреб у переміщеннях мешканців/-ок громади можна розділити на три групи залежно від частоти переміщень:

Повсякденні:

доступ до місць роботи, закладів освіти, об'єктів повсякденного обслуговування (магазини, аптеки тощо). Здійснюються, переважно, у межах громади й повинні забезпечуватись першочергово.

Періодичні:

доступ до закладів охорони здоров'я, культурно-розважальних закладів, для здійснення нетипових покупок та отримання адміністративних послуг. Часто відбуваються за межами громади й потребують транспортного зв'язку з районними / обласними центрами або центрами сусідніх громад.

Екстрені:

доступ до пунктів евакуації (центр населеного пункту, автостанція, залізнична станція тощо), точок збору військових. Відбуваються у випадках вторгнення / військової агресії.

2.2. ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА ГРОМАД

Планувальна структура територіальної громади визначається розташуванням точок тяжіння відносно населених пунктів. Основними точками тяжіння є центр громади, головні роботодавці, автобусні й залізничні станції. Якісне транспортне сполучення населених пунктів із центрами тяжіння є першочерговим завданням.

Розрізняють наступні структури:

При **радіальній** планувальній структурі (1) основний центр тяжіння розташований відносно рівновіддалено від населених пунктів, вона характеризується тяжінням із периферії до центру громади.

При **лінійній** планувальній структурі (2) віддалені населені пункти можуть тяжіти до крупних роботодавців і центрів сусідньої громади.

При наявності **декількох** чітко виражених **центрів** тяжіння (3), вони створюють основну планувальну вісь, до якої під'єднуються інші населені пункти.

Планувальна структура визначає основні сценарії прокладання маршрутів громадського транспорту й комбінації різних способів пересування.

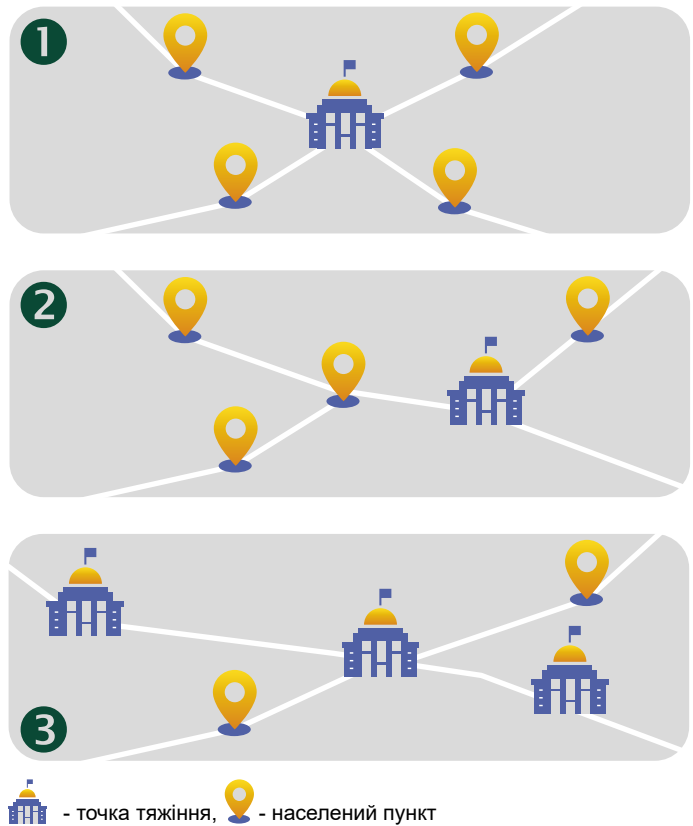


Рисунок 5. Типи планувальної структури громади: (1) радіальна, (2) лінійна, (3) декілька центрів.

2.3. КОНКРЕТНІ СЦЕНАРІЇ



Громади, які відновлюються після бойових дій та окупації (деокуповані)

1 Варто розпочати з аналізу поточної ситуації та відповіді на запитання:

- У якому стані транспортна інфраструктура (вулиці, дороги, мости)?
- Чи вцілів і в якому стані рухомий склад?
- Які підприємства вцілили, відновились, релокувались?
- Де зараз проживають люди?

Це допоможе визначити, **звідки й куди** потрібно забезпечити переміщення населення та що для цього необхідно зробити (відремонтувати міст, придбати автобуси тощо). У вашій громаді такий аналіз необхідно проводити періодично, аби орієнтуватись на підприємства й населення, які повертаються та відновлюють роботу.



Громади, які прийняли ВПО

1 Варто розпочати з аналізу поточної ситуації й відповіді на запитання:

- Яка у вас кількість ВПО?
- Де вони проживають?
- Де вони працюють і навчаються?
- Чи релокувались на територію громади нові підприємства-роботодавці?

Це допоможе визначити, **звідки й куди** потрібно забезпечити переміщення населення та що для цього необхідно зробити.

2 Оцінити, яким транспортом люди можуть добиратись до місць тяжіння: якій кількості людей комфортно переміщатись туди пішки або велосипедом, а хто потребує додаткових способів.

3 Визначити, як має пролягати найзатребуваніший маршрут для автобусного сполучення, що проходить від місць проживання людей до точок тяжіння в громаді.

Насамперед запуснути даний маршрут, як основу системи переміщення громади (таких маршрутів може бути кілька).

Час роботи автобусного маршруту повинен орієнтуватись на робочий графік підприємств-роботодавців. На автобусних зупинках необхідно розмістити інформацію про графік роботи маршруту для інформування мешканців, ВПО й гостей громади.

3 Проаналізувати автобусне сполучення та відповісти на питання, чи проходить наявний маршрут / маршрути від житла до точок тяжіння?

Чи потрібно коригувати графік, чи додати новий маршрут? Час роботи автобусного маршруту повинен орієнтуватись на робочий графік підприємств-роботодавців.

На автобусних зупинках необхідно розмістити інформацію про графік роботи маршруту для інформування мешканців, ВПО й гостей громади.

4 При плануванні кількості й трасування автобусних маршрутів необхідно спиратися на планувальну структуру вашої та сусідніх громад і дотримуватись наступних рекомендацій:

1) Визначте найзатребуваніший маршрут

Часто неможливо забезпечити автобусним сполученням кожний населений пункт вашої громади, тому потрібно визначити основний напрямок (або кілька напрямків), що будуть поєднувати житло й основні точки тяжіння.

2) Будуйте зв'язки з громадами-сусідами

При трасуванні маршруту звертайте увагу на розташування точок тяжіння сусідніх громад. Наприклад, Закон України «Про міжмуніципальне співробітництво» дозволяє громадам утворювати спільні комунальні підприємства. Відповідно, дане комунальне підприємство може надавати послуги з організації пасажирських перевезень. Спільні маршрути будуть користуватись більшим попитом, що підвищить ефективність перевезень.

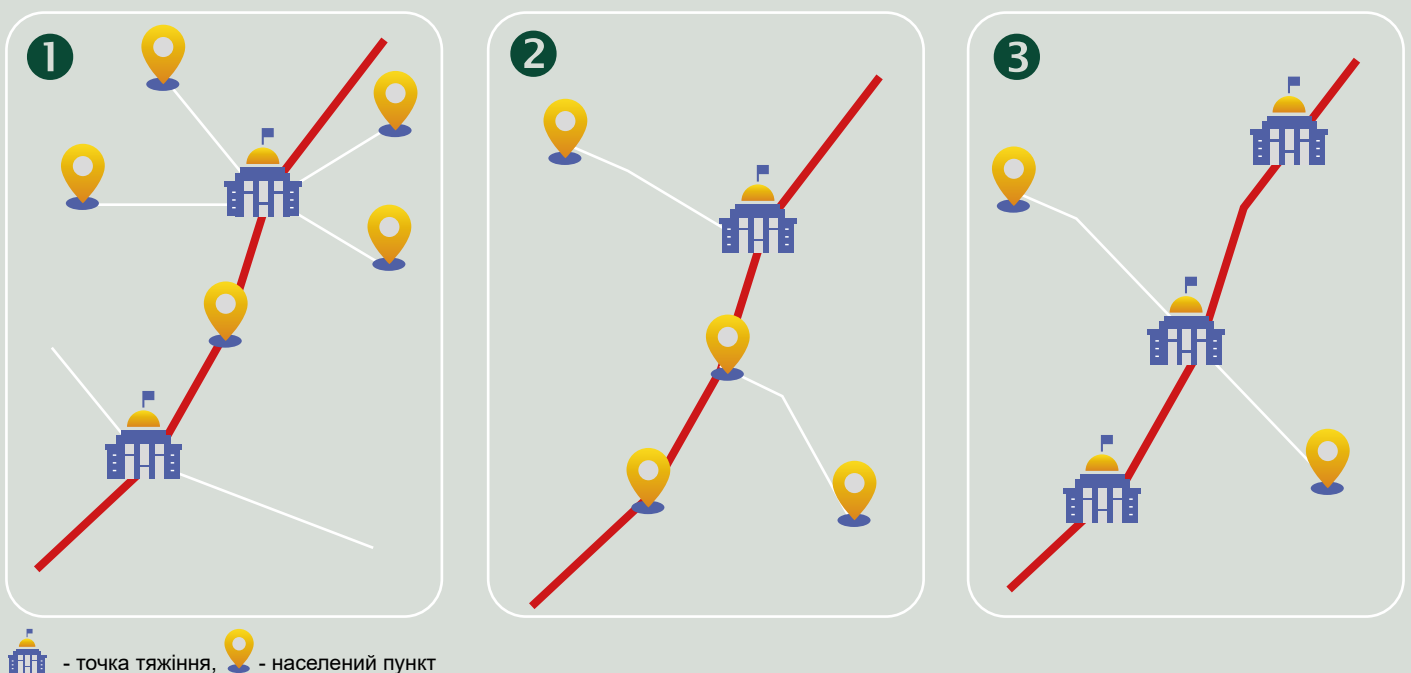


Рисунок 6. Червоним показані найзатребуваніші маршрути для громад із різною планувальною структурою.

3) Подумайте, чи є у вашій громаді автобусні маршрути, які можна трохи продовжити (перенести кінцеву зупинку), додавши населений пункт, який до цього не був приєднаний до системи громадського транспорту? Для перевізника таке продовження маршруту може бути вигідним з точки зору збільшення пасажиропотоку, для громади — з точки зору забезпечення сполученням мешканців/-ок.

4) Подумайте, чи можна трохи змінити наявну трасу руху автобусів, щоб «зацепити» села, повз які раніше вони проїздили. Знову таки, для перевізника — це пасажиропотік, а для вас — забезпечення мобільності мешканців/-ок.

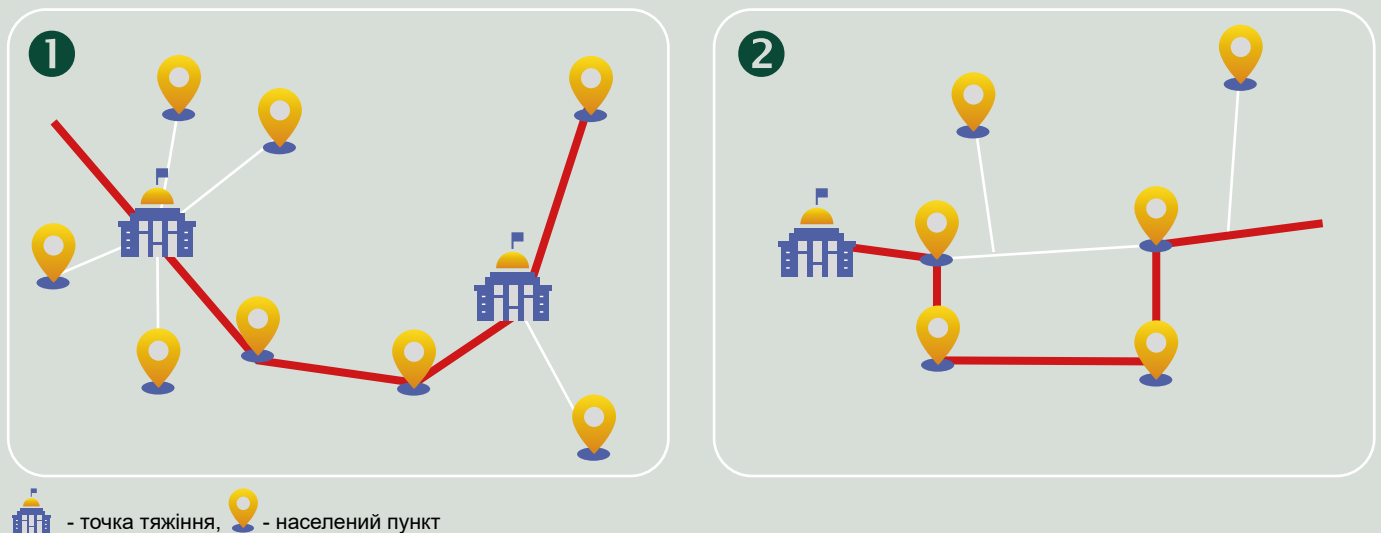


Рисунок 7. Схеми «продовження траси маршруту» й «коригування маршруту», які дозволяють збільшити охоплення мешканців громади автобусним сполученням.

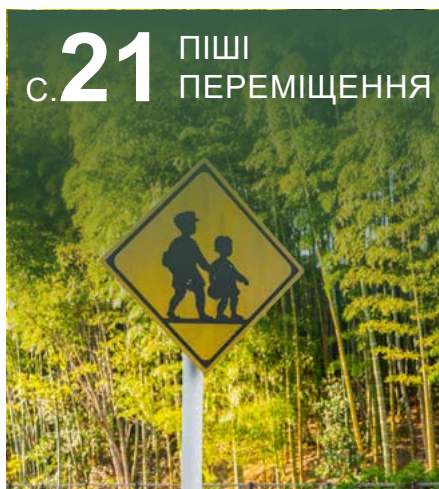
- 5** За наявності залізничної станції необхідно забезпечити її сполучення з населеними пунктами.
- 6** Важливо не нехтувати пішими переміщеннями й поїздками на велосипеді, оскільки ці способи потребують мінімальних інвестицій з боку громади та забезпечують самостійність переміщень населення в будь-який час доби. Створення відокремленої пішохідної і велосипедної інфраструктури має виконуватись першочергово при отриманні міжнародного / державного фінансування на проекти відновлення мобільності.
- 7** Необхідно стимулювати людей, що переміщуються на власній автівці, кооперуватись із сусідами й підвозити людей, які «голосують» на дорозі. Таким чином збільшується ефективність використання автомобілів і пального.
- 8** Бути готовими до екстреної евакуації при наступі / військовій агресії: муніципальний громадський транспорт може бути використаний для евакуації. Також необхідно провести інструктаж населення щодо евакуації на велосипедах до найближчої автобусної / залізничної станції.

3 ЯК РОЗКРИТИ ПОТЕНЦІАЛ ЗВИЧНИХ ФОРМ ПЕРЕСУВАННЯ В ГРОМАДАХ

В арсеналі громади вже є низка звичних способів пересування, якими користуються мешканці. Даний посібник закликає ставитись до них як до «меню», з якого мешканці громад можуть обирати, плануючи свої поїздки.

Кожен зі звичних для нас способів пересування має свої переваги, обмеження та способи підвищення привабливості для місцевих мешканців. Давайте розглянемо кожен із них.

с. 21 ПІШІ
ПЕРЕМІЩЕННЯ



с. 25
АВТОБУСНІ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ



с. 23
ВЕЛОСИПЕДНИЙ
ТРАНСПОРТ



с. 27 ЗАЛІЗНИЦЯ¹⁰



с. 28 ПРИВАТНІ
АВТО



10 Фото: Даша Гришина www.vechirniy.kyiv.ua

3.1. ПІШІ ПЕРЕМІЩЕННЯ

Рух пішки є найдавнішим і найдоступнішим способом пересуватися, яким історично користується людство. Майже всі переміщення в громаді на дистанції до 1,5 км (близько 20 хв) можуть комфортно відбуватися пішки, а це — більшість переміщень усередині населених пунктів.

Водночас транспортні інженери часто ігнорують піші переміщення, концентруючи увагу на інших способах пересування. Це призводить до того, що для пішоходів не створюють комфортних умов руху й привабливості цього способу пересування падає.

В умовах війни й повоєнного відновлення вимоги до інклюзивності будь-якої інфраструктури постійно зростатимуть через збільшення в містах і селах кількості військових та цивільних з пораненнями й травмами. Пішохідна інфраструктура в переміщеннях маломобільних груп відіграє ключову роль, адже саме нею вони дістаються до магазинів, лікарів і громадського транспорту. Відсутність якісної пішохідної інфраструктури, по суті, закриє десятки тисяч ветеранів і цивільних в їхніх оселях, позбавляючи можливості адаптуватися і жити повноцінно.



Переваги

- ефективні на дистанції до 1,5 км, як для того, щоб пройти весь запланований шлях, так і в поєднанні з громадським транспортом;
- доступні для користувачів 24/7;
- доступні майже всім мешканцям громади (не зважаючи на рівень доходів і вік);
- потребують дешевої інфраструктури (тротуарів), яка повільно зношується;
- сприяють покращенню здоров'я користувачів (кардіонавантаження);
- сприяють згуртованості громади, підвищують кількість фізичних контактів між людьми;
- сприяють розвитку підприємництва, оскільки дрібні бізнеси відкриваються зазвичай там, де є пішохідні потоки.



Недоліки

- пішоходи потребують відокремленої безпечної інфраструктури (тротуарів), оскільки їхня швидкість значно нижча від інших учасників руху;
- без комфортних і привабливих умов пересування мешканці громади, швидше за все, не обиратимуть рух пішки.

Люди з більшою імовірністю ходитимуть пішки за наявності певних умов комфорту й привабливості. Давайте розглянемо на прикладі українських громад, як їх досягати.

Фізично розділяйте пішохода й авто на основних вулицях

Банальне фізичне розділення пішохідних та автомобільних шляхів робить пішу прогулянку значно комфортнішою.

Матусівська ТГ (Черкащина) розробила план підвищення безпеки центральної вулиці двох сіл: Матусів і Станіславчик¹¹.

Основа плану — зміна профілю вулиці й створення умов для безпечного руху пішоходів, велосипедистів, водіїв авто.

Нові профілі вулиці мають тротуари, велосмуги / велодоріжки, смуги руху авто й автобусів, місця для паркування.



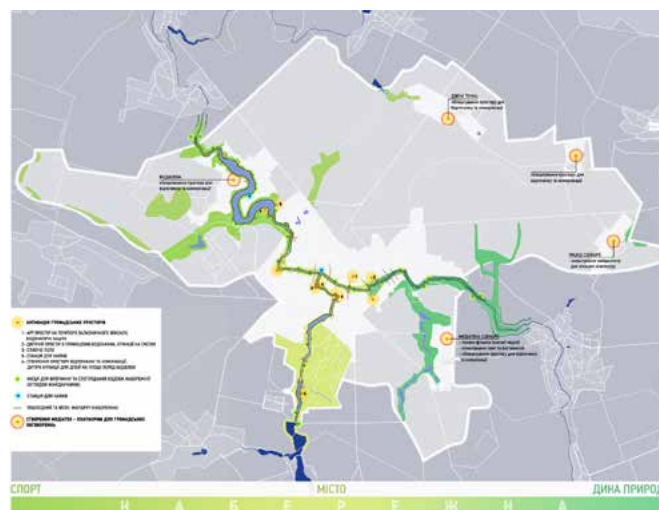
¹¹ Трансформація центральних вулиць Матусева й Станіславчика (ISPAH) <https://hromada.canactions.com/matusivska/>

Створюйте пішохідні «коридори» вздовж води й «зелених» зон

Люди люблять ходити вздовж чогось привабливого: води, зелені, цікавих об'єктів архітектури.

Тальнівська ТГ (Черкащина) планує використовувати природний ландшафт для підвищення привабливості пішохідного руху.

Основа їхнього проєкту — природний шлях, яким люди переміщуються тисячі років, русло річки Гірський Тікич. Уздовж неї заплановано створити неперервний пішохідний коридор¹², який використовуватимуть як з рекреаційною, так і з транзитною метою.



Створюйте пішохідні зони

Пішохідні зони передбачають, що на них не може потрапити транспорт.

У Чортківській ТГ (Тернопільщина) представили проєкт створення пішохідного простору в центральній частині міста Чортків¹³.

Задачами пішохідної зони є:

- 1) відведення від центру міста транзитних авто;
- 2) створення привабливого середовища, яке підкреслить основні архітектурні пам'ятки;
- 3) пожвавлення економіки центральної частини міста. Передбачено, що пішохідні ділянки будуть безпечними й для руху велосипедом.



¹² План створення водно-зеленого коридору в Тальнівській громаді (ISPAH) <https://hromada.canactions.com/talnivska/>

¹³ Рендер проєкту створення пішохідного простору в центральній частині Чорткова <https://www.facebook.com/UrbanProgressUA/posts/4576525872379394>

3.2. ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТ

Велосипед — це транспорт, який відповідає критеріям сталості й водночас уже присутній у більшості громад. Він ефективний на дистанції до 5-10 км, що покриває більшість переміщень у межах населених пунктів і частину переміщень у межах громади. Ним можна перевозити як вантажі, так і людей. Він дешевий як при покупці, так і в обслуговуванні. І, що найважливіше, згідно з даними Держстата він уже є в 50 % домогосподарств України¹⁴.

Велосипед часто недооцінюють як спосіб пересування, сприймаючи його як «спортивне знаряддя», чи як «елемент рекреації». Розкриття потенціалу велосипедного транспорту дозволить громаді вирішити величезну кількість задач, пов'язаних з пересуванням мешканців з віддалених сіл і в нічні години, коли немає інших опцій.



Переваги

- ефективний на дистанції до 10 км, як для того, щоб проїхати весь запланований шлях, так і в поєднанні з громадським транспортом;
- доступний для користувачів 24/7;
- не залежить від пального;
- потребує дешевої інфраструктури (велодоріжки/-смуги), яка повільно зношується через малу вагу велосипедиста;
- сприяє покращенню здоров'я користувачів (кардіоавантаження).



Недоліки

- потребує відокремленої безпечної інфраструктури (велодоріжок/-смуг), оскільки швидкість велосипеда значно нижча від автомобілів;
- потребує місць для безпечного паркування, для комфортного поєднання з громадським транспортом.

Розвиток велосипедного транспорту — є важливою складовою системи безпеки громад. Російсько-українська війна показала, що, в умовах паливної кризи чи окупації, велосипед часто був єдиною можливістю дістатись до родичів чи відвезти гуманітарну допомогу тим, хто її потребує.

Рецепт розвитку велосипедного транспорту доволі тривіальний — розвивайте безпечну велосипедну інфраструктуру й мережу велопарковок на території громади, тоді люди частіше обиратимуть для себе велосипед як засіб пересування.

Низка українських громад активно реалізує проєкти розвитку велосипедного транспорту, створюючи інфраструктуру й надаючи мешканцям/-кам можливість користуватися муніципальними велосипедами. Громади також надають велосипеди в користування ВПО для кращої адаптації в умовах переселення та забезпечення можливості діставатись на роботу й за покупками.

Підготуйтеся до повторення потенційної паливної кризи

Дансько-Українська ініціатива «Bikes4Ukraine» в липні 2022 року передала¹⁵ Бучанській ТГ (Київщина) і Чернігову вживані велосипеди з Копенгагена для соціальних працівниць та робітників критичної інфраструктури. Велосипеди дозволять не зупиняти роботу на критично важливих напрямках навіть у тому випадку, якщо в країні повториться паливна криза, спричинена ракетними обстрілами навесні 2022 року.



¹⁴ Вибіркове опитування домогосподарств України у 2020 році https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/03/zb_ng_ttk20.pdf

¹⁵ ГО «Bikes4Ukraine» передає велосипеди з Копенгагена соціальним працівникам у Гаврилівці (Бучанська ТГ) і Чернігові <https://www.facebook.com/colvilleandersen/posts/pfbid02tgXGRhaXBVsvuDvLHmEWXTUksBiGzq9aNm4543WtZe9knUtMNLATdHVm5gjWZaZl>

Надайте велосипеди ВПО

Іршавська ТГ у травні 2022 року передала п'ять велосипедів у користування групі ВПО, які компактно проживають у Ільницькій гімназії¹⁶. Переселенці самостійно домовилися, як користуватимуться цим спільним майном. Завдяки велосипедам, люди в будь-яку пору мають можливість дістатися з Ільниці до Іршави на роботу й для вирішення адміністративних питань.

Проект «Велосипед для ВПО» був розроблений представниками Іршавської ТГ у межах Мережі з розвитку велосипедної інфраструктури в громадах «U-Lead з Європою». Міська рада й ГО «Іршавські промені» налагодили зв'язок із німецькою ГО «Lindau Hift» і домовились про передачу велосипедів як гуманітарної допомоги.



Створіть безкоштовний велопрокат для мешканців/-ок

Сосницька ТГ (Чернігівщина) відкрила у квітні 2021 року безкоштовний велопрокат¹⁷.

У селищі в чотирьох гаражах стоять 25 велосипедів, обладнаних дитячими кріслами.

Гаражі відкриті з 7:30 до 17:30. Узяти велосипед може будь-хто, головне — повернути в один із гаражів.

Велосипеди відслідковуються за GPS. Місцеві мешканці самі слідкують за тим, щоб велосипеди не крали й не ламали.

У травні 2022 року, після деокупації Чернігівщини, велопрокат відновив роботу всіх чотирьох станцій.



Почніть створювати велосипедну інфраструктуру

Корюківська ТГ (Чернігівщина) розробила Концепцію розвитку велоінфраструктури громади¹⁸ й почала її впроваджувати.

2020 року, після оновлення дорожньої розмітки, на центральній вулиці Корюківки з'явилися велосипедні смуги¹⁹.

Водночас поруч з основними закладами соціального обслуговування, місто почало встановлювати типові п-подібні велосипедні парковки.



Електросамокати й інші засоби мікромобільності

Електросамокати помалу заповнюють наші громади й «наступають на п'яти» велосипедам.

Вони доволі доступні, мають запас ходу 30 км і розвивають швидкість близько 25 км/год.

Зростання кількості електросамокатів в особистому користуванні в громадах поки незначне, але їх кількість і популярність однозначно зростатиме.

¹⁶ Соціальний проект «Велосипед для ВПО» в Іршавській ТГ https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid0YEHPSYYgfTkrZhpoW8HdMLVRASoH9HNrdUoFALcoDPggrve8gueYUGNHgRsTpCEFI&id=1835011569854819

¹⁷ Соціальний велопрокат у Сосниці <https://sosnitsa-rada.gov.ua/news/u-sosnitsi-vidkrili-bezkoshtovni-veloprokat-2021-04-15>

¹⁸ Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Корюківської громади http://koryukivka-rada.gov.ua/wp-content/uploads/2019/01/10.1.Velo-kontseptsiya-Koryukivska-OTG_fin-02.pdf

¹⁹ Велопереїзд і велосмуги на вул. Шевченка в Корюківці. Фото: Ратан Ахмедов

3.3. АВТОБУСНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Регулярні автобусні перевезення — це основа будь-якої системи мобільності в сільській місцевості. Рейсів може бути небагато, але критично важливо, щоб вони були й місцеві мешканці/-ки були впевнені, що автобус прийде за розкладом. Чому це важливо? Бо автобус дозволяє функціонувати економіці громади, довозячи людей на роботу. Від руху автобусів залежать усі ті, хто не має доступу до авто й потребує проїхати більш як на 10 км. Це діти, які не можуть водити авто, це

жінки, чоловік яких користується єдиним авто в родині, це ті, у кого з тих чи інших причин авто немає, або хто не може водити за станом здоров'я. Також, автобусне сполучення критично важливе для ВПО й туристів, які подорожують територією вашої громади без авто.

Автобус — це благо, без якого велика кількість мешканців громади опиняться в пастці власного дому.



Переваги

- дозволяє швидко пересуватись на великі відстані;
- доступний для користувачів навіть із низьким достатком;
- надійний;
- перевозить одночасно велику кількість людей;
- сполучає важливі для користувачів точки.



Недоліки

- прив'язаний до графіка й до конкретного маршруту;
- залежить від наявності пального;
- може бути некомфортним для користувача з низьки причин:
 - застарілий рухомий склад;
 - відсутність обігріву / кондиціонування;
 - переповнений салон;
 - незручний розклад руху;
- неможливість бути впевненим у тому, що автобус вийде на лінію.

Автобусне сполучення — це не дешево, але, водночас, без нього практично неможливо обійтись. Саме тому управлінські команди громад повинні балансувати між вигодою та задоволенням потреб мешканців у переміщеннях. Давайте на прикладі конкретних громад розглянемо можливі рішення підвищення ефективності роботи автобусної мережі:

Шукайте можливості замінити знищений рухомий склад за допомогою партнерів

Місто Київ у жовтні 2022 року передало Дніпру 30 міських автобусів МАЗ²⁰ із власного парку для заміни знищених ракетним ударом транспортних засобів.

За два тижні вдалося передати автобуси Дніпру, створити в місті автобусний напрямок у комунальному підприємстві.



Облаштуйте розклади руху на зупинках для зручності ВПО

Інформування пасажирів про розклад руху громадського транспорту є важливим елементом системи пересування.

Часто розклади руху поширюються серед мешканців/ок громад через неформальні групи в соціальних мережах. Водночас цей спосіб інформування пасажирів не буде ефективним для гостей вашої території. ВПО й туристи просто не знають про існування неформальних груп. Найкращий спосіб для таких пасажирів — це роздрукований розклад автобуса, розміщений на зупинках у громаді²¹.

Курс	Вихідний час	Прибуття
1	07:00	07:05
2	07:15	07:20
3	07:30	07:35
4	07:45	07:50
5	08:00	08:05
6	08:15	08:20
7	08:30	08:35
8	08:45	08:50
9	09:00	09:05
10	09:15	09:20
11	09:30	09:35
12	09:45	09:50
13	10:00	10:05
14	10:15	10:20
15	10:30	10:35
16	10:45	10:50
17	11:00	11:05
18	11:15	11:20
19	11:30	11:35
20	11:45	11:50
21	12:00	12:05
22	12:15	12:20
23	12:30	12:35
24	12:45	12:50
25	13:00	13:05
26	13:15	13:20
27	13:30	13:35
28	13:45	13:50
29	14:00	14:05
30	14:15	14:20
31	14:30	14:35
32	14:45	14:50
33	15:00	15:05
34	15:15	15:20
35	15:30	15:35
36	15:45	15:50
37	16:00	16:05
38	16:15	16:20
39	16:30	16:35
40	16:45	16:50
41	17:00	17:05
42	17:15	17:20
43	17:30	17:35
44	17:45	17:50
45	18:00	18:05
46	18:15	18:20
47	18:30	18:35
48	18:45	18:50
49	19:00	19:05
50	19:15	19:20
51	19:30	19:35
52	19:45	19:50
53	20:00	20:05
54	20:15	20:20
55	20:30	20:35
56	20:45	20:50
57	21:00	21:05
58	21:15	21:20
59	21:30	21:35
60	21:45	21:50
61	22:00	22:05
62	22:15	22:20
63	22:30	22:35
64	22:45	22:50
65	23:00	23:05
66	23:15	23:20
67	23:30	23:35
68	23:45	23:50
69	24:00	24:05
70	24:15	24:20
71	24:30	24:35
72	24:45	24:50
73	25:00	25:05
74	25:15	25:20
75	25:30	25:35
76	25:45	25:50
77	26:00	26:05
78	26:15	26:20
79	26:30	26:35
80	26:45	26:50
81	27:00	27:05
82	27:15	27:20
83	27:30	27:35
84	27:45	27:50
85	28:00	28:05
86	28:15	28:20
87	28:30	28:35
88	28:45	28:50
89	29:00	29:05
90	29:15	29:20
91	29:30	29:35
92	29:45	29:50
93	30:00	30:05
94	30:15	30:20
95	30:30	30:35
96	30:45	30:50
97	31:00	31:05
98	31:15	31:20
99	31:30	31:35
100	31:45	31:50

Кооперуйтесь із сусідами

Управлінські команди Глуховецької і Бродецької ТГ (Вінниччина) розробили проєкт міжмуніципального співробітництва²² про спільне використання комунального транспорту для сполучення сіл громад.

Проєкт переміг у категорії «Громади, які уклали договори про міжмуніципальне співробітництво» обласного конкурсу проєктів розвитку ТГ Вінниччини (400 тис. грн). Внесок Глуховецької селищної ради — 521 тис. грн і Бродецької ради — 100 тис. грн.

До ініціативи долучились приватні структури й підприємці. Відтак, загальна вартість проєкту склала 1,2 млн грн.



Робіть незначні подовження маршрутів для включення сіл

Корюківська ТГ (Чернігівщина) уклала угоду з перевізниками про те, щоб змінити кінцеву зупинку з Корюківки на сусідні села в теплу пору року.

Таким чином місцеві мешканці отримали автобусний зв'язок із центром громади.

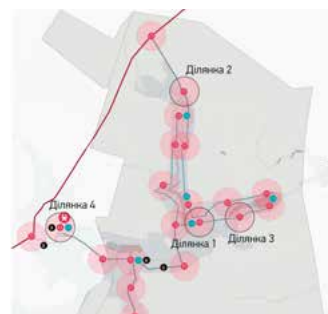
Узимку, коли обласні перевізники не виконують рейси, села громади обслуговує міський громадський транспорт Корюківки. Витрати перевізникам за провезення пільгових пасажирів покриваються з бюджету громади.²³



Шукайте взаємовигідні партнерства з перевізниками

Матусівська ТГ (Черкащина) уклала угоду з приміськими перевізниками, що вони робитимуть невеликий «гак»²⁴, заїжджаючи на територію сіл громади, а не проїжджаючи її обласною трасою Н-16 Умань-Золотоноша.

Так було забезпечене пересування мешканців між селами, і перевізники отримали додатковий прибуток.



²¹ Табличка на зупинці у Вінниці з розкладом руху транспорту <https://vezha.ua/do-kintsya-roku-u-vinnytsi-zaminyat-majzhe-try-sotni-tablychok-z-rozkladom-ruhu-gromadskogo-transportu/>



²² Запуск комунального автобуса <https://decentralization.gov.ua/news/10043>

²³ <https://susidy.city/articles/20377/zminyetsya-chas-vidpravleniya-avtobusa-z-koryukivki-na-kiiv>

²⁴ Схема автобусних зупинок Матусівської ТГ (Черкаська обл.) <http://hromada.suilite.com/matusivska/>

3.4. ЗАЛІЗНИЦЯ

Залізничний транспорт, як і автобусний, є основою переміщень у сільській місцевості. Часто саме залізницею мешканці громад дістаються на роботу й повертаються з неї.

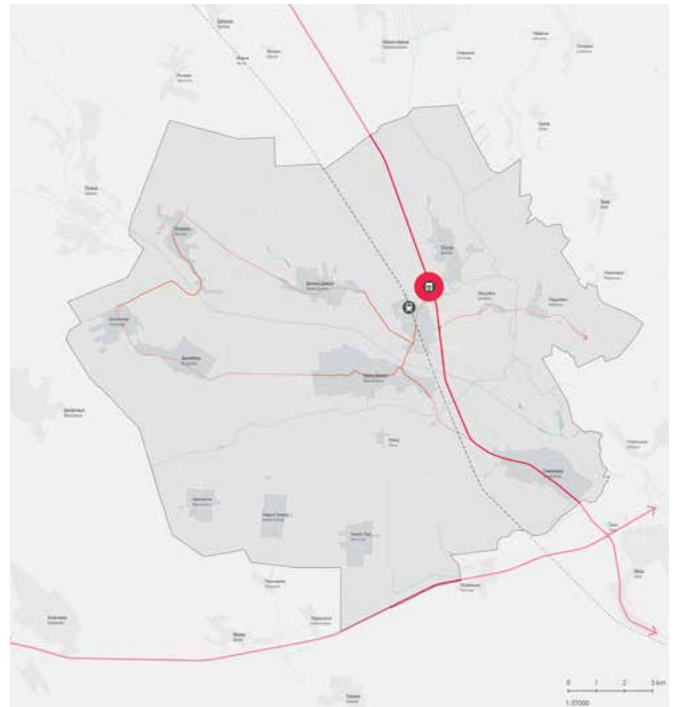
 Переваги	 Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> • дозволяє швидко пересуватись на великі відстані; • доступна для користувачів/-ок навіть із низьким достатком; • надійна; • перевозить одночасно велику кількість людей; • генерує малу кількість викидів. 	<ul style="list-style-type: none"> • прив'язана до графіка й до конкретного маршруту; • керується державною монополією, з якою складно домовитись про коригування графіка руху; • може бути некомфортним для користувача з низьки причин: <ul style="list-style-type: none"> • застарілий рухомий склад; • переповнений салон; • незручний розклад руху.

Оскільки вплив на частоту руху й розкладу поїздів у місцевого самоврядування доволі обмежений, варто впливати на те, щоб сполучати інші види пересування із залізницею. Це можна зробити, підлаштовуючи графіки автобусних маршрутів чи створюючи перехоплювальні велосипедні паркінги на залізничних станціях.

Синхронізуйте автобуси із залізницею

Малодівицька ТГ (Чернігівщина) при розробці комунальних автобусних маршрутів орієнтувалась на час відправлення та прибуття електропоїздів ніжинського напрямку²⁵. Це основний напрямок робочої міграції населення громади.

Синхронізація громадського транспорту із залізницею є запорукою збільшення пасажиропотоку й зменшення навантаження приватних авто на вулично-дорожню інфраструктуру.



²⁵ Два автобусних маршрути Малодівицької ТГ (Чернігівщина) повинні поєднувати села з електричками ніжинського напрямку <https://hromada.canactions.com/malodivytyska/>

3.5. ПРИВАТНІ АВТО

Приватні авто вважаються найменш сталим способом пересування. Тим не менш, в умовах територій з низькою густиною населення вони є незамінними.



Переваги

- дозволяють швидко пересуватись на великі відстані;
- дозволяють робити поїздки «від дверей до дверей»;
- дозволяють перевозити вантажі.



Недоліки

- не доступні для користувачів/-ок з низьким достатком;
- генерують велику кількість викидів;
- провокують ДТП і дорожній травматизм.

Дослідники проєкту вивчення мобільності в сільських регіонах Європи SMARTA²⁶ стверджують, що «найкращий транспорт в селі — це авто вашого сусіда». Пряме значення цього виразу наступне: у сільській місцевості потрібно максимально ефективно використовувати всі наявні ресурси. Якщо на території знаходиться багато приватних автомобілів, треба, щоб вони пересувались максимально заповненими, тобто власники брали до салону ще когось.

Місцеве самоврядування має сприяти тому, щоб власники авто підвозили людей на території громад, створювати системи, у межах яких люди домовлятимуться про «спільні поїздки» із сусідами на роботу чи на навчання.

Промотуйте спільні поїздки

У багатьох населених пунктах є неформальні групи в соціальних мережах, які допомагають знайти попутників для спільного добирання на роботу чи до великого міста.

У Тальному (Черкащина) є група «Попутники Тального»²⁷, яка дозволяє знайти водія чи пасажирів в авто для спільних поїздок до Києва й не тільки.



Промотуйте підвезення автостопом

У більш як половині муніципалітетів Франції діє система сучасного автостопу «Rezorouce»²⁸.

Її основна задача — підвищення готовності водіїв підвозити пасажирів.

Система передбачає, що зареєстровані в системі пасажирів очікують у визначених місцях. Водії знають, що дані про пасажирів є в базі й не бояться його підвозити.



26 The SMARTA project <https://ruralsharedmobility.eu/>

27 ФБ-група «Попутники Тального» <https://www.facebook.com/groups/568988269912611/>

28 Французька система електронного автостопу <https://www.rezorouce.fr/>

4 ІНСТРУМЕНТИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ



Безпека руху — це елемент побудови системи мобільності на території громади, який дозволить зберегти життя та здоров'я ваших мешканців і призводить до створення комфортного життєвого середовища в населених пунктах громади. Кожен ваш мешканець і мешканка варті того, щоб, вийшовши з дому, не бути вбитим чи скаліченим.²⁹

29 Перехід з острівцем безпеки у Васильківі (Київська область)

<https://vasylkivrada.gov.ua/2017/08/13/pershij-na-ki%D1%97vshhini-ostrivec-bezpeki-vstanovleno-u-vasilkovi/>

4.1. ПІДХІД «VISION ZERO» («БЕЗПЕЧНА СИСТЕМА»)

Vision Zero³⁰ — сучасний погляд на управління безпекою руху, який було започатковано у Швеції в 1990-х. Його метою є зведення до нуля смертності й важкого травматизму в результаті ДТП. Ця ідея поширилася на більшість країн світу.

Зазвичай відповідальність за наслідки ДТП покладається на учасників дорожнього руху. Проте ключовим твердженням даного підходу є те, що всі люди помиляються. Учасник руху також може помилитися. Жодна помилка учасника руху не повинна коштувати йому здоров'я чи життя.

Концепція «Vision Zero» розділяє відповідальність між розробниками транспортної системи (проектувальники, будівельники, поліція несуть відповідальність за функціонування системи) та учасниками дорожнього руху (несуть відповідальність за виконання правил).

«Безпечна система» складається з чотирьох компонентів, так званих 4Е. При цьому, чим вище розташований компонент, тим більш він важливий для безпеки

- Проектування безпечної інфраструктури (відповідальний інженер)
- Навчання правилам дорожнього руху (відповідальний викладач)
- Швидкість реагування екстрених служб у випадку ДТП (відповідальний ДСНС)
- Забезпечення покарання за порушення (відповідальний поліцейський)

ІНЖЕНЕРІЯ
Engineering

ОСВІТА
Education

ШВИДКІСТЬ ЕКСТРЕНИХ СЛУЖБ
Emergency response

ПОКАРАННЯ
Enforcement

Важливим висновком зі схеми є те, що безпека руху досягається насамперед якісною інженерією, а не поліціюванням, як часто вважають в Україні. Власне на інженерії ми в цьому розділі й зупинимось.

4.2. ШВИДКІСТЬ — КЛЮЧОВА ПРИЧИНА ДТП



Швидкість руху автомобілів — ключовий фактор, що впливає на смертність і травматизм на вулицях. Так, 2015 року в ДТП в Україні, у яких була або могла мати місце надмірна швидкість (так звані Speed-related crashes), було вбито 2476 осіб (62,4 % від загальної кількості загиблих)³¹.

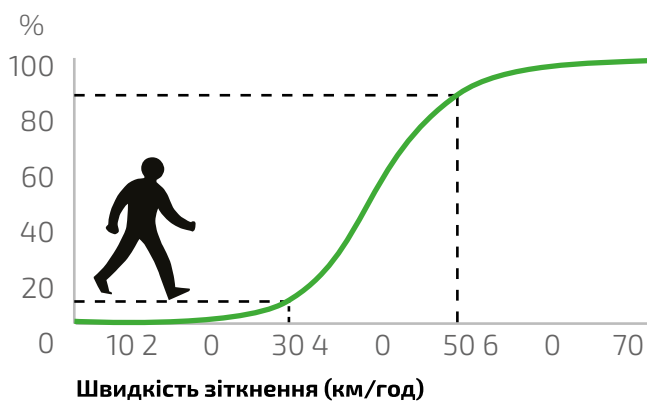
Саме надмірна швидкість не дозволяє водію вчасно зреагувати на зміну дорожньої обстановки й прийняти правильне рішення для запобігання ДТП. Зважаючи на те, що в підході «Vision Zero» вважається, що кожна людина, і водій, і пішохід, може припуститись помилки, для планувальників системи важливо зробити так, щоб ця помилка не коштувала учасникам руху життя чи здоров'я. А оскільки надмірна швидкість визначена як проблема, яка не дозволяє уникати помилки, то й працювати варто саме з нею.

³⁰ Пояснення системи «Vision Zero» <https://hmarochos.kiev.ua/2020/07/31/10-zahodiv-vision-zero-lvivskiy-urbanist-rozpoviv-yak-zmenshyty-smertnist-na-dorogah-video/>

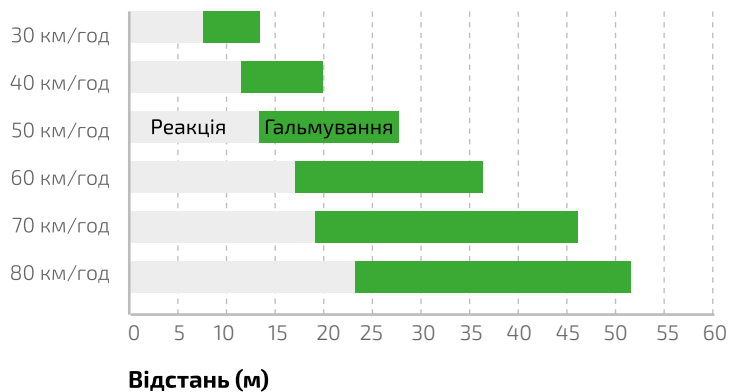
³¹ Статистика ДТП в Україні за 2015 рік <https://medtransvp.com.ua/dtp-za-period-01-01-2015-31-11-2015/>

За даними ВООЗ³², ймовірність виживання пішохода, збитого на швидкості 50 км/год, складає лише 10 %.

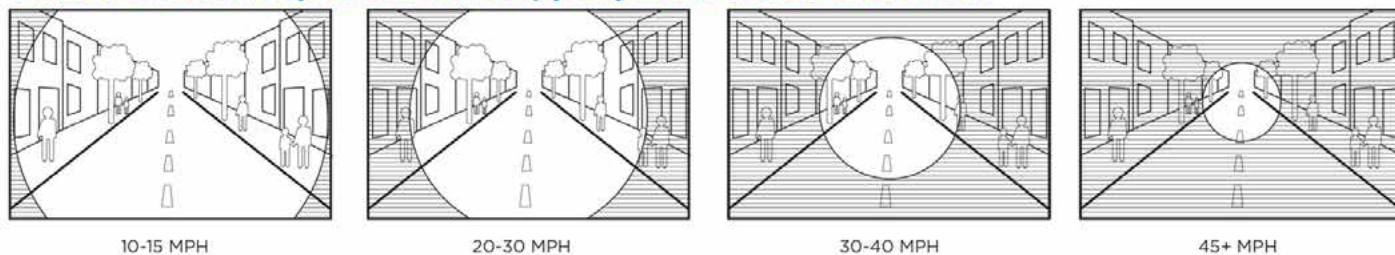
Ймовірність смертельних наслідків для пішохода залежно від швидкості наїзду автомобіля (ВООЗ, 2008)



Гальмівний шлях автомобіля у випадку екстреного гальмування (ВООЗ, 2008)



Вищі швидкості вимагають довшого гальмівного шляху. Також, швидкість призводить до ефекту «тунельного зору»³³. Чим швидше рухається авто, тим вужче периферійний зір водія. Проїжджаючи село на високій швидкості, водії часто взагалі не помічають пішоходів і велосипедистів.



Наука про безпеку руху досить давно вивела систему універсальних правил, які дозволяють тримати водіїв у межах тих швидкостей, які дозволяють їм вчасно реагувати навіть на найнепередбачуваніші зміни дорожньої обстановки. Саме тому в більшості міст світу існують зони обмеження швидкості 50 км/год і 30 км/год.

Змушувати водіїв дотримуватись цих обмежень можна різними способами. Можна встановлювати камери й карати за перевищення, можна пробувати інтегрувати в нові авто пристрої, які обмежуватимуть швидкість. Але, якщо пригадати компоненти системи «Vision Zero», то насамперед потрібно дивитися на інженерні інструменти.

32 Факти про швидкість. За безпечні дороги <https://www.slideshare.net/viktoza/ss-74333089>

33 50 по місту. Як можуть виграти всі <https://life.pravda.com.ua/society/2015/09/21/200412/>

4.3. ЗАСОБИ ЗАСПОКОЄННЯ РУХУ

Великий секрет інженерії полягає в тому, що від того, як спроектована вулиця, залежить поведінка учасників та учасниць руху. Широка пряма порожня ділянка вулиці буде провокувати водія рухатись швидше. Звивиста вузька вулиця з перешкодами буде призводити до дискомфорту на високих швидкостях.

Інженери винайшли цілий арсенал засобів, який дозволяє утримувати водіїв у межах певного коридору швидкостей, наприклад до 50 км/год. Перевищення цієї швидкості буде дискомфортом для водіїв і вимагатиме надмірної уваги при русі. Цей «арсенал» називається «засоби заспокоєння руху».

В Україні є чинний державний стандарт ДСТУ 4123:2020 «Засоби заспокоєння руху»³⁴, який містить геометричні параметри й загальні вимоги до влаштування таких засобів.

У стандарті закладено три принципи, які дозволяють проектувальнику керувати швидкістю автомобілів у потоці:

- зміна вертикальної траєкторії (штучні нерівності, підвищені переходи й перехрестя);
- зміна горизонтальної траєкторії (кільцеві розв'язки, бічні зсуви, шикани тощо);
- звуження коридору руху (напрямні, розділювальні островці, звуження проїзної частини тощо).



Давайте розглянемо кілька прикладів таких засобів, які описані в державному стандарті й мають використовуватися на українських вулицях і дорогах.

Будуйте островці безпеки на переходах

Острівці безпеки — це вставки по осі проїзної частини, які зазвичай розділяють два напрямки руху.

Острівці³⁵ звертають увагу водія на перехід і людей на ньому. Водночас візуальна перешкода посеред дороги викликає неусвідомлену реакцію зниження швидкості.

Острівці розбивають довгу ділянку переходу на дві коротші й тим самим підвищують безпеку пішоходів.



Створюйте мінікільця на небезпечних нерегульованих перехрестях

Організація кільцевого перехрестя³⁶ — це чудовий спосіб знизити швидкість транспортного потоку.

Мінікільцеві розв'язки дуже популярні у світі, й українські проектувальники все частіше застосовують їх у населених пунктах країни.



34 ДСТУ 4123:2020 «Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху» https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_4123_2020/5-1-0-1874

35 Острівець безпеки у Василькові (Київщина) <https://vasylkivrada.gov.ua/2017/08/13/pershij-na-ki%D1%97vshhni-ostrivec-bezpeki-vstanovleno-u-vasilkovi/>

36 Міні-кільцева розв'язка в місті Долина (Прикарпаття) <https://galka.if.ua/dvi-kilcevi-rozvyazki-pobuduvali-v-do/>

Влаштовуйте підвищені переходи біля шкіл

Підвищення рівня проїзної частини виконується на всю ширину переходу³⁷.

За рахунок рампи водії повинні знизити швидкість, при цьому обладнання автомобіля не пошкоджується.

Таке підвищення створює додатковий комфорт для пішоходів, оскільки для них перетин проїзної частини відбувається в один рівень із тротуаром.



Уникайте встановлення пластикових чоловічків

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ!

Не існує жодного наукового дослідження у сфері безпеки руху, яке би довело ефективність встановлення пластикових фігур дітей на переходах³⁸.

Краще спрямувати кошти на одну з практик, описаних вище.



4.4. ЗБІР СТАТИСТИКИ Й КАРТОГРАФУВАННЯ ДТП

Збір статистики про ДТП, що відбулись на території громади, допоможе виявити слабкі місця в безпеці руху:

- зрозуміти «де» і «коли» стаються ДТП;
- як вони концентруються на території громади;
- як дорожня інженерія призвела до того, що помилка когось з учасників руху коштувала людині життя;
- куди пріоритетно інвестувати кошти задля безпеки руху?

Інструментами аналізу для вас будуть таблиці з описом ДТП й карти, які відобразатимуть місця скоєння ДТП.

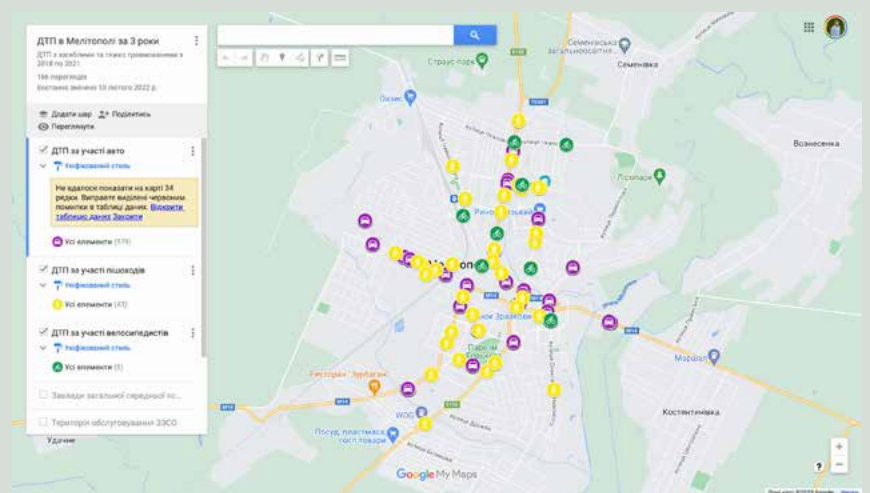


Рисунок 5. Карта тяжких і летальних ДТП, які сталися на території Мелітополя (Запорізька область) протягом 2018-2020 років. Дозволяє ідентифікувати місця скупчень тяжких ДТП для того, щоб першочергово інвестувати кошти в їх ліквідацію. Автор: Вадим Денисенко.

³⁷ Піднятий перехід у Вінниці. Перехрестя Порики та проспекту Космонавтів <https://vinbazar.com/news/rizne/u-vinnitsi-zyavivsyia-pidnyatii-perekhid-fotovideo>

³⁸ Фігурки школярів не допомогли. У Житомирі водій збив на пішохідному переході малолітнього хлопчика і втік <https://zhzh.com.ua/podiyi/2020-10-19-8243.html>

5 ПЕРЕСУВАННЯ ВАНТАЖІВ І ТОВАРІВ ТЕРИТОРІЄЮ ГРОМАДИ



Рух вантажів територією громади дуже важливий для відновлення економіки території. У логістиці виробництв, елеваторів, вантажних терміналів є дві сторони медалі, між якими варто шукати баланс. З одного боку, рух вантажів — це основа доходу громади, з іншого — дискомфорт і погіршення безпеки руху для мешканців. Хто захоче прогулюватись центральною вулицею містечка чи села, якщо нею постійно їздять фури?

Маршрути підвозу сировини й логістику готової продукції підприємств варто продумувати наперед і домовлятися із місцевими підприємцями про рух вантажівками лише визначеними вулицями.

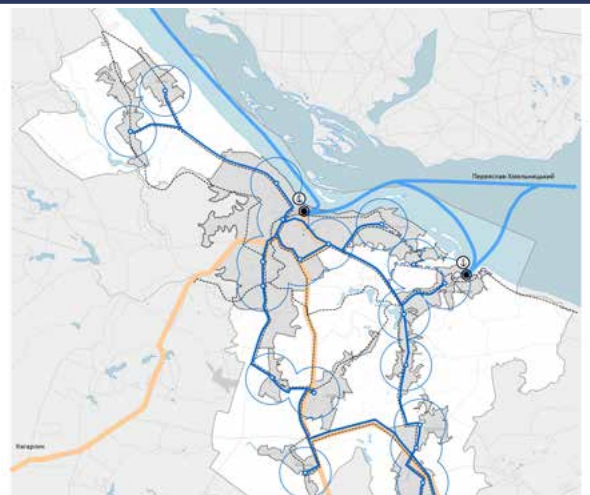
Транзитний транспорт (той, який рухається через громаду без зупинки) взагалі не є цінним для мешканців з точки зору вигоди чи створення суспільного блага. За можливості, варто уникати його потрапляння до центру населених пунктів. Пропонуйте для транзиту альтернативні дороги, які обходять населені пункти, чи проходять їхніми околицями.

Створіть схему руху вантажного транспорту для громади

Ржищівська ТГ (Київщина) розробила нову схему руху вантажного транспорту³⁹. За старою схемою, вантажівки, які їхали до Ржищівського річкового порту, проходили через самісінький центр міста.

Оновлена схема передбачає, що низку вулиць буде закрито для вантажного транспорту (позначені блакитним на схемі), а заїзд до порту здійснюватиметься через альтернативні дороги (позначено помаранчевим на схемі).

Таким чином місто бажає покращити середовище центру й зробити його більш привабливим місцем для проведення часу. Водночас альтернативний шлях для вантажівок з київського напрямку збільшиться лише на 16 км і проходитиме наявною дорогою в межах територіальної громади.



39 <https://hromada.canactions.com/rzhy/>

6

ШЛЯХИ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЄКТІВ ВІДНОВЛЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ

Проекти з відновлення мобільності можуть потребувати дуже різного об'єму фінансування. Для деяких з них достатньо буде звернутися до знайомих і отримати кілька десятків велосипедів як гуманітарну допомогу, для інших — необхідно буде розробляти повноцінний інфраструктурний проект, який на конкурсній основі змагатиметься за фінансування. Давайте розглянемо кілька шляхів для пошуку підтримки проектів у сфері мобільності.⁴⁰



40 Тернопільська територіальна громада закупила нові автобуси <https://ternopilcity.gov.ua/news/37325.html>

1 Публічний збір коштів або обладнання («спільнокошт»).

В умовах війни дуже поширеною є практика організації збору коштів або обладнання для якоїсь конкретної мети. Громада може організувати «збір» на реалізацію невеликого проєкту у сфері мобільності. Зазвичай пожертви на спільнокоштах невеликі, тому важливо максимально поширити інформацію про кампанію для охоплення великої кількості людей і пояснити, як ця покупка допоможе зробити свій опосередкований вклад у загальну перемогу нашої країни. Якщо волонтерські фонди можуть зібрати

гроші на супутник для України, то й громада може зібрати на автобус для закриття болючих потреб у пересуванні під час війни. В Україні працюють різні платформи спільнокошту: «Bigidea» (<https://biggggidea.com/>), GoFundEd (<http://prosvitcenter.org/gofunded>). Проте є й міжнародні платформи спільнокошту (наприклад, Kickstarter (<https://www.kickstarter.com/>)). Про розробку проєкту для платформи спільнокошту ви можете дізнатись тут: <https://euprostitir.org.ua/courses/lecture/141740>.

2 Залучення бізнесів, які працюють на території громади.

Залучіть до фінансування проєкту місцеві підприємства-роботодавці, які зацікавлені в тому, аби люди діставались до робочих місць. Завдяки такому партнерству громада може отримати рухомий склад для комунального громадського транспорту, або велосипедну інфраструктуру, яка зв'яже населені

пункти з виробничими потужностями. Так, наприклад, компанія Ferrexpo створила Гуманітарний фонд для підтримки громад, на території яких працюють підприємства групи⁴¹ й передала новий автобус для міста Тростянець⁴².

3 Допомога від міст-побратимів і громад-партнерів.

Порівняно швидка підтримка можлива також на рівні горизонтальних зв'язків громада-громада. Напрямку комунікуйте з містами-партнерами, запрошуйте допомогти вашій громаді й реалізуйте спільні проєкти. Наприклад, у межах такої співпраці, Кам'янець-Подільський отримав два автобуси від польського міста-побратима Каліш⁴³, Хмельницький — 5 автобусів

від литовського міста-побратима Шауляй⁴⁴, Малин — автобус від латвійського міста-побратима Бауска⁴⁵. «U-LEAD з Європою» також допомагає налагодити партнерські стосунки з громадами з-за кордону. Ви можете звернутись до регіонального офісу Програми у вашій області для уточнення деталей⁴⁶.

41 <https://www.ferrexpo.com/news-media/press-releases/2022/ferrexpo-establishes-humanitarian-fund-to-support-ukraine/>

42 <https://gmk.center.ua/news/ferrexpo-trydbala-novyj-avtobus-dlia-trostantsia-sumskoi-oblasti/>

43 <https://kam-pod.gov.ua/novini/town-news/item/42644-kalish-kamyantsyu-podaruvav-dva-avtobusy>

44 <https://khm.gov.ua/uk/content/hmelnyckyy-otrymav-uzhe-pyatyy-avtobus-z-mista-pobratyma-shaulyay>

45 <https://malyn.media/novyny/misto/malyn-otrymav-pasazhyrsky-avtobus-vid-mista-pobratyma-bauska-foto/>

46 <https://www.facebook.com/ULEADwithEurope>

4 Допомога від волонтерів і профільних громадських організацій.

Звертайте увагу на громадські організації, які до війни працювали у сфері мобільності. Через них можна отримати як експертну, так і матеріальну підтримку для ваших проєктів.

До прикладу, велосипедні громадські організації України запустили кампанію #BikesForUkraine⁴⁷. Вони шукають за кордоном вживані велосипеди й

передають їх українським волонтерам, які займаються питаннями гуманітарної допомоги в прифронтових і деокупованих громадах. Пріоритет надається містам/селам, постраждалим від бойових дій, де є руйнація вулично-дорожньої мережі, не працює громадський транспорт. Також розглядаються заявки від міст, які приймають внутрішньо переміщених осіб.

5 Державні фонди, які акумулюють міжнародну допомогу й кошти, конфісковані в росіян у світі.

Існує низка українських фондів, які створені для фінансування повоєнного відновлення України. Механізм отримання коштів із них поки не представлений широкому загалу, але добре описаний із вашого боку проєкт дозволить вам бути готовими до подання заявки на отримання коштів.

Одним з таких фондів є UNITED24 — одне з головних вікон для збору пожертв на підтримку України. Кошти надходять на рахунки Національного банку України й спрямовуються профільними міністерствами на найголовніші потреби за трьома напрямками: оборона та розмінування, медична допомога, відбудова України.

6 Міжнародні донори.

Більшість донорів, які працювали в Україні до початку війни, імовірно за все будуть запускати грантові програми підтримки України під час війни й в умовах повоєнного відновлення. За їх анонсами варто стежити й бути готовими подаватися з власними проєктами. Як приклад таких донорів можна навести ПРООН і NEFCO.

Програма підвищення стійкості й відновлення України від ПРООН⁴⁸ — це комплексна програма на підтримку Уряду України та гуманітарної допомоги й реагування на кризу. ПРООН приділяє особливу увагу найбільш уразливим групам населення, а також забезпеченню рівного доступу жінок і дівчат до базових потреб. Одним із напрямів є заохочення зеленого переходу й декарбонізації шляхом інвестування в очищення і відновлення довкілля, розвиток чистого транспорту, сталого виробництва та використання енергії.

Програма «Зеленого відновлення України» від NEFCO⁴⁹ спрямована на екологічне відновлення України. Метою є посилення та фінансування проєктів, спрямованих на відбудову інфраструктури на рівні муніципалітетів задля гарантування, що Україна буде відновлена «екологічнішою і кращою». Програма надаватиме фінансову й технічну допомогу муніципалітетам для проведення ремонту та відбудови екологічно безпечним способом, а також підтримуватиме їх у розміщенні внутрішньо переміщених осіб й розробці місцевих Планів зеленого відновлення.

47 <https://u-cycle.org.ua/projects/bikesforukraine/>

48 <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/ua/Ukraine-offer-UA.pdf>

49 <https://www.nefco.int/financing-options/green-recovery-ukraine/>

ВИСНОВКИ. Відновлення мобільності «крок за кроком».



На Україну чекає непростий шлях повоєнного відновлення, пов'язаний зі змінами економічного стану населення, внутрішньою міграцією та конкуренцією громад за мешканців.

Мобільність — важливий елемент відновлення громади, не менш важливий за відновлення житла й соціальної інфраструктури. Люди повертатимуться в ті населені пункти, у яких є робота, й одна із задач управлінських команд громад — надати можливість мешканцям/-кам до цієї роботи діставатися.

Покроковий алгоритм пошуку найкращого рішення з відновлення мобільності має бути таким:

Нанесіть на карту місця, де на території вашої громади протягом трьох років трапилися тяжкі або смертельні ДТП. Ті ділянки, де в межах 500 метрів у вас більше двох точок — потребують інженерних втручань.

Будьте готові до електричної та до повтору паливної кризи. Створіть можливість для співробітників критичної інфраструктури й соціальних працівників можливість пересуватися, незалежно від наявності чи відсутності палива в колонках. Спробуйте подумати про закупівлю для них робочих велосипедів.

КРОК 5

КРОК 6

КРОК 7

КРОК 8

Зробіть інклюзивність обов'язковою умовою всіх своїх транспортних рішень. Ветерани й цивільні, які травмувались унаслідок війни, повинні мати можливість вільно пересуватись територією громади на рівні з тими, хто травм не отримав.

Опишіть проекти з відновлення мобільності в громаді й обов'язково включіть їх до Програми комплексного відновлення території територіальної громади чи Плану відновлення території громади, щоб бути готовими одними з перших претендувати на державні й міжнародні кошти з відновлення України. Пам'ятайте також, що ваші проекти мають бути узгоджені з вашою планувальною та стратегічною документацією, наприклад, стратегією розвитку громад.

СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ У ГРОМАДАХ: РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВІДНОВЛЕННЯ

Підготувала:

Програма «U-LEAD з Європою»

Дім децентралізації,
вул. В. Житомирська, 20,
Київ, 01001, Україна

Електронна пошта:
rg.u-lead@giz.de

Веб-сайт:
u-lead.org.ua

Фейсбук-сторінка:
facebook.com/ULEADwithEurope

Відповідальний:

Бастіан Файгель,
директор Програми
«U-LEAD з Європою»

Редактори:

Яна Брик,
Мар'яна Семенишин,
Андрей Хорват

Автор:

Вадим Денисенко

Дизайн, верстка й ілюстрації:

Ганна Волкова

Фото:

Freepik.com



Ця публікація була підготовлена за підтримки Європейського Союзу і його держав-членів: Німеччини, Швеції, Польщі, Данії, Естонії та Словенії. Зміст цієї публікації є виключною відповідальністю її авторів і не може жодним чином сприйматися як такий,



Міністерство
цифрової трансформації
України



Міністерство розвитку
громад та територій України