

Майбутнє ще можна збудувати: концепція програми реформ у сфері міської мобільності

Армін Ваґнер^{1,2}

У цьому документі викладаються пропозиції щодо масштабної програми реформ для міської мобільності в Україні. Підтримуючи цю програму реформ, Україна та її міжнародні партнери можуть зменшити залежність від імпортованого викопного палива, зменшити кількість людей, загиблих в результаті нещасних випадків, поліпшити якість життя і знизити витрати для громадян, бізнесу і влади.

У короткостроковій перспективі, це допоможе:

- Пом'якшити наслідки макроекономічних шоків (наприклад, удари, викликані зростанням цін)
- Підготувати місцеві органи влади і транспортні компанії до реалізації макроекономічних реформ
- Показати зобов'язанність уряду та міжнародних партнерів до здійснення реформ
- Дозволяє провести добре видимі заходи (наприклад, модернізація громадського транспорту та міського простору) в стислі терміни (наприклад, літо 2014).

Пропонована програма реформ охоплює:

Питання	Індикатор
Бачення і цілі	Національна стратегія міської мобільності була прийнята, разом із програмою впровадження
Обов'язки та процеси планування	Процедури планування відповідають міжнародним стандартам і сприяють проведенню адекватних консультацій із громадськістю.
Системи громадського транспорту	Були створені рамкові умови для громадського транспорту, для нього були створені чіткі структури.
Поточне реформування й адаптація: регуляторна реформа - підвищення кваліфікації - міжнародна мережа	Створена комплексна програма реформ для планування та реалізації міської мобільності
Інноваційна кампанія - 100 пілотних проектів для спільного навчання	Програма "Наша Україна - наша мобільність" (робоча назва) створена і здійснюється в 100 пілотних проектах принаймні в 50 містах України.
Фінансування	Створений Національний фонд для сталої мобільності і поповнюється за рахунок зборів на бензин і дизельне паливо у вартості 1 грн/л
Норми проектування	Державні будівельні норми і відповідні технічні стандарти для планування та використання видів транспорту були переглянуті.

¹ Армін Ваґнер за фахом - інженер транспортних мереж і вже протягом 10 років працює у Німецькому товаристві міжнародного співробітництва (GIZ) у сфері мобільності – зокрема, щодо проблематики міської мобільності і цін на паливо. Він керував проектом "Кліматично сприятлива мобільність в українських містах" (www.mobilnist.org.ua/home), який спільно реалізовувався GIZ та містом Львів на замовлення Федерального міністерства навколишнього середовища, охорони природи та безпеки реакторів Німеччини у рамках Міжнародної ініціативи по захисту клімату. Від імені Федерального міністерства економічного співробітництва та розвитку сьогодні GIZ впроваджує в Україні проект "Консультаційні послуги для адміністрацій міст приймаючих Євро-2012", де транспорт є однією з тем консультацій (проект охоплює Київ, Донецьк, Харків та Львів).

² Попереднє зауваження: Ці рядки написані іноземцем, котрий - зі зрозумілих причин - може вивчити лише якусь частину країни, частину різноманітності сектора мобільності та його суб'єктів. Деякі речі даються до пізнання лише у загальних рисах, схематично, інші ж залишаються взагалі незрозумілими. Читач, відтак, заохочується до зауважень автору з приводу будь-яких перебільшень чи хибної інформації. І ще: автор є людиною переконання, а тому може бути діячем за переконанням, котрому, у принципі, в глибині душі йдеться принципово тільки про сприяння пересуванню пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту, а такі речі, як простій у заторах водіїв «Лексусів», «Рейндж-роверів» і «Ленд-крузерів», не мають для автора жодного значення.

Передмова

Україна зустрічається з величезними політичними, економічними, соціальними проблемами. Проблеми існують і в міській транспортній системі України. Легковий автомобіль стає все популярніший, але його зростаюча чисельність завдає українським містам немало втрат. Затори, аварії, відсутність паркування, забруднення повітря, і переповнені автобуси і поїзди затьмарюють життя міських жителів України та іноземних гостей міста.

*Давайте припустимо, що ми, громадяни, суб'єкти прийняття рішень та проектианти в українських містах, ставимо собі за **ціль досягнути сталої мобільності у європейському сенсі.***

Давайте припустимо, що ми хочемо будувати майбутнє, а не бетонувати минуле.

Що і як тоді можна зробити, хто це може здійснити, які етапи належить визначити, які пріоритети належить установити?

I. Розробити бачення й цілі.

Цілі самої мобільності та шляхи її досягнення є такими ж різноманітними, як і самі українські міста. Сформульовані сьогодні цілі в українських містах часто включають – явно чи приховано – розширення дорожнього покриття, збільшення швидкості й послідовне розділення типів трафіку.

На противагу цьому у міжнародному вимірі в даний час має місце **зміна парадигми** у стосунку до цілей планування мобільності, як проілюстровано у наступній таблиці (Джерело: Vanister 2008):

Таблиця 1

Контрастні підходи до планування транспортної системи

Звичайний підхід – планування та інжиніринг транспортної системи	Альтернативний підхід – стала мобільність
Фізичний вимір	Суспільний вимір
Мобільність	Доступність
Зосередження на трафіку, зокрема автомобільному	Зосередження на людському факторі, неважливо, чи то транспортні засоби чи на пішоходи
Великомасштабний	Локального масштабу
Вулиця як дорога	Вулиця як простір
Моторизований транспорт	Усі види транспорту, частина в ієрархічному порядку з пішоходами і велосипедистами на вершині та користувачами автомобільного транспорту – на нижньому щаблі ієрархії
Передбачення дорожнього трафіку	Розробка бачення міста
Моделювання підходів	Симулювання сценаріїв та моделювання
Економічне оцінювання	Аналіз за багатьма критеріями задля врахування потреб довкілля і суспільства
Поїздка як похідна потреба	Поїздка як ціннісна діяльність, але також як похідна потреба
Основа підходу – потреби	Основа підходу – управління
Збільшення швидкості трафіку	Уповільнення дорожнього руху
Мінімізація часу подорожі	Досягнення раціональних показників часу поїздки і надійності часових показників поїздки
Сегрегація людського фактору і дорожнього трафіку	Інтеграція людського фактору і вулично-дорожнього руху

Джерело: Адаптовано з Marshall (2001) (Таблиця 9.2).

Таблиця 1 : Зміна парадигми

Цей контраст ясно демонструє, як людина з її потребами потрапляє до самого центру планування мобільності. Тут уже не йдеться про вільний транспортний потік, а про

забезпечення доступу до послуг, житла, роботи, місць відпочинку й культури, а також про реалізацію соціально та екологічно сприятливої мобільності.

Тому ми пропонуємо зініціювати **процес національної стратегії** сталої міської мобільності. Цей процес визначає бачення і цілі, за якими планується урбаністична мобільність (тобто, модель пересування по місту), розробляються і реалізуються програми й концепції її здійснення, і за якими вимірюється прогрес. Цей процес допоможе українським містам втілити описану вище зміну парадигми й адаптуватися до неї.

Національна стратегія сталої міської мобільності охоплює:

- Аналіз проблемної ситуації
- Виявлення бар'єрів (інституційних, нормативних, імплементаційних)
- Визначення пріоритетів у таких сферах, як запобігання трафіку, модальне переведення трафіку до сталих форм мобільності (піша хода, їзда на велосипеді, пересування у громадському транспорті) та покращення екологічної, соціальної та економічної якості транспортних засобів
- Визначення зацікавлених сторін, суб'єктів-виконавців та етапів реалізації, а також визначення потенційних джерел фінансування

Міністерство регіонального розвитку та будівництва України разом із Міністерством інфраструктури України можуть взяти на себе ініціативну керівну роль і стимулювати обмін досвідом між містами. Належить зазначити, що, **відповідно до принципу субсидіарності, для українських міст визначені цілі та бачення повинні носити рекомендаційний, а не нормативний характер.**

- **Ключовий індикатор ефективності:** Були прийняті Національна стратегія міської мобільності разом із програмою її реалізації

II. Реформувати і посилити сфери відповідальності та процеси планування, залучити громадськість.

З точки зору **політичного контролю і контролю органів планування за самим плануванням мобільності** вагома роль відводиться об'єднанню та ієрархізації управлінських одиниць. У цьому плані створення потужних головних відділів у справах мобільності в українських містах, які включають в себе відповідальність за всі аспекти планування мобільності, а також значною мірою відповідальність за результати планування мобільності, може бути вагомим кроком. Аспекти діяльності таких відділів мобільності охоплюють:

- Планування мобільності, транспортної інфраструктури і транспортних послуг;
- Управління вулично-дорожнім рухом;
- Будівництво транспортної інфраструктури;
- Моніторинг якості.

Це означає, зокрема, що муніципальні відділи з питань планування та реалізації проектів мобільності, можуть також впливати на причини мобільності та формувати підґрунтя для її розвитку (наприклад, використання площі, розвиток комерційних і промислових об'єктів, тенденції до субурбанізації тощо).

Для того, аби покращити процеси планування, методи і моделі транспортного планування, побудовані на систематичному і періодичному опитуванні щодо поведінки учасників дорожнього руху, а також на вимірюваннях фактичних навантажень трафіку, мусять стати обов'язковими. Збір і керування даними, рівно як і їх використання задля прогнозу поведінки учасників вулично-дорожнього руху, а також задля вивчення впливу соціальних змін, впливу інвестиційних заходів у сфері мобільності, достоту як і впливу політичних рішень, є важливим кроком для того, щоб раціонально вибудувати процес

планування у сфері мобільності. Однак тут не варто забувати про те, що моделі і плани відображають лише потенційні ефекти. Визначення ж вихідних умов, потенційних ситуацій і визначення результатів є сферою відповідальності самих проектувальників та осіб, що приймають рішення, у тісній взаємодії з громадськістю.

Участь громадськості, а також конкретних інституційних суб'єктів, таких, як транспортні компанії і окремі групи користувачів транспортної системи (наприклад, велосипедисти, пасажери громадського транспорту, люди з обмеженими можливостями), у процесах планування підвищить якість самого планування, а таким чином – і саме сприйняття, в кінцевому рахунку.

На національному рівні належить визначити відповідальне міністерство, яка займатиметься проблематикою міської мобільності.

- **Ключовий індикатор ефективності:** Процедури планування орієнтуються на міжнародні стандарти і сприяють їх адекватному обговоренню із населенням.

III. Зміцнити та інтегрувати систему громадського транспорту.

Муніципальні підприємства громадського транспорту (Електротранс, Пастранс) часто фінансово "знекровлені"; вагонні парки, депо, технічне обладнання у жалюгідному стані.

Їх погана фінансова ситуація спричинена поєднанням багатьох факторів: непевна ситуація із прибутками (низька частка абонементів, проблеми з реалізацією квитків, готівкові касові операції без видачі квитків, що здійснюються безпосередньо водієм), високої частки пільговиків, ненадійних виплат сум відшкодування з боку держави і загального очікування, що ціни залишаться низькими, хоча місцевий громадський транспорт мусив би бути прибутковим.

Водночас, є і позитивна сторона в питанні громадського транспорту: в цілому в суспільстві існує **позитивне ставлення до громадського транспорту**, однак також існує неясність з приводу засобів і методів транспортування, що використовуються.

Ситуація нестачі є не лише наслідком недостатніх інвестицій у громадські транспортні засоби та інфраструктуру впродовж багатьох років, а й наслідком **відсутності чіткого бачення і головних векторів** забезпечення громадського транспорту. Це включає в себе питання, які послуги повинні надаватися, за якою ціною вони повинні надаватися, а також, серед іншого:

- Основні стандарти (інтервал, частота руху, розташування зупинок та зона їх обслуговування, графік роботи транспорту);
- Стандарти взаємозв'язку (час у дорозі між зупинками, наприклад, допустимий час поїздки та частота пересадок до центру міста);
- Стандарти якості (обладнання зупинок і транспортних засобів, інфраструктура, інформація для пасажирів, доступність транспортних засобів та інфраструктури);
- Планове покриття витрат на основі реалістичного повного обліку витрат;
- Ціни на квитки і структура цін.

Ще одним елементом є **часта плутанина з розподілом завдань в українських містах**. Часто незрозуміло, хто встановлює цілі для громадського транспорту в цілому, що визначає якість послуг, хто надає послуги і за які ціни, і хто контролює надані послуги та оплачує їх.

У міжнародному вимірі зарекомендувала себе наступна **трирівнева структура**:

1. Місцеві органи влади (міст, районів і т. д.), які визначають основи політики (цілі) у сфері вулично-дорожнього руху.
2. Некомерційна одиниця на управлінському рівні, що визначає транспортні послуги, проводить їх закупівлю, моніторинг і оплату (фінансовий менеджмент).
3. Оператори автобусного, тролейбусного і трамвайного перевезення, що в договірному порядку забезпечують реалізацію транспортних послуг

Цей трьохрівневий підхід до надання послуг у громадському транспорті потребує посилення в Україні. Потрібно, зокрема, перевести процеси прийняття бізнес-рішень (рівень тарифів, структура цін, включаючи проїзні картки) на 2-ий і 3-ій рівні.

При цьому належить чітко визначити **принцип відшкодування витрат**. Дійсний на даний час підхід, за яким витрати вважаються компенсованими, коли оплачена праця співробітників та вартість палива, є відвертим обманом. Потрібні життєздатні концепції, які враховують усі внутрішні витрати на надання послуг, регулярне технічне обслуговування та поновлення як транспортних засобів, так і інфраструктури.

На 2-му рівні вирішується також проблема інтеграції пропозицій від різних муніципальних і приватних операторів з урахуванням тарифів, квитків, розкладів руху і самих форм пропозицій з надання транспортних послуг.

І ще: **добре розвинена мережа громадського транспорту не обов'язково повинна покривати витрати**. Державні та комунальні субсидії у секторі громадського транспорту у зв'язку з їх високою соціальною/національно-економічною вигодою (включаючи відсутність шуму, уникнення надмірного споживання ресурсів, шкідливих викидів, ДТП і т.д.) є виправданими й практикуються на міжнародному рівні. Проте, важливо, щоби вигоди від субсидій на ці послуги були прозорими й зрозумілими, а також відображалися у збільшенні частки користувачів громадського транспорту.

Існує ряд практичних заходів, які можуть вживатися в процесі реформування державного забезпечення системи громадського транспорту: вони включають перегляд стандартних контрактів між українськими містами і транспортними операторами, реалізацію трирівневого підходу з наступною чіткою артикуляцією обов'язків та фінансових потоків, а також реформу технічно-нормативної бази реалізації системи громадського транспорту (будівництво та експлуатація).

- **Ключовий індикатор ефективності:** Рамкові умови для реформування сектору громадського транспорту були покращені, а чіткі структури - створені.

IV. Безперервно реформувати й адаптувати: регуляторну реформу – підвищення кваліфікації – міжнародну мережу

Відстань від українських показників планування й практики мобільності до передової міжнародної практики, так званого економічного явища «best practices», складає ціле покоління. Це не оцінка автора, а широко поширена думка українських осіб, що приймають рішення, і проєктантів. Її неможливо довести якимось фактами чи даними; втім, вона посиляє достатньо чіткий сигнал.

Ми пропонуємо **більш детально вивчити кількісні і якісні потреби у реформуванні**. Для цього варто систематично розглянути наступні питання і порівняти їх з відповідними кращими європейськими стандартами:

- Норми ДБН і їх перегляд за останні десятиліття;
- Законодавча база;

- Законодавство про дорожній рух та Правила дорожнього руху;
- Академічні програми, а також розділеність навчальних і дослідницьких установ, що подекуди ще трапляється;
- Рівень наукових дебатів;
- Підвищення кваліфікації муніципальних службовців, які працюють у відповідних галузях;
- Якість професійних організацій та мережі випускників у галузі транспортних мобільних комунікацій;
- Міжнародна мережа зв'язків та участь у міжнародних проектах.

Це можна зробити за допомогою відомих інструментів, включаючи аналіз прогалін (Gap-Analysis) і стратегічний аналіз сильних і слабких сторін проекту, його можливостей і небезпек (SWOT-Analysis), і реалізувати у рамках європейських проектів Twinning. Керівництво повинне взяти на себе Міністерство інфраструктури України.

- **Ключовий індикатор ефективності:** Були запроваджені всеохопна програма реформування міської мобільності та механізми її реалізації.

V. Інноваційний наступ: зважитись на 100 пілотних проектів для спільного навчання.

Представлення та обговорення нових ідей в українських містах часто закінчується констатацією: "Цікаво; справді корисно; якби ж ми тільки могли, однак: наші закони не дозволяють цього, ми не маємо можливості фінансування, і нам не вистачає кадрових ресурсів".

Щоб розірвати це порочне коло неадекватного законодавства, відсутності фінансових ресурсів та обмеженої інституційної влади, пропонується запустити **національну програму інновацій** за 10 тематичними напрямками:

- Управління паркуванням;
- Збір за перевантаження доріг/ платні дороги;
- Велосипедна інфраструктура / Частка велосипедистів > 10 %;
- Громадський прокат велосипедів;
- Спільне користування автомобілем;
- Інтегровані служби управління громадським транспортом/ Інтеграція оплати за проїзд;
- Обмеження швидкості 30/50 км/год.;
- Зони мінімальних викидів в атмосферу;
- Швидкісні автобусні перевезення;
- Уповільнення швидкості руху.

Ця пілотна програма повинна заохотити міста пропонувати та реалізувати проекти, спрямовані на реформи, у межах цих напрямків заради досягнення сталої міської мобільності. Для оцінки таких проектних пропозицій, а також для моніторингу їх реалізації пропонується створити **змішану українсько-міжнародну комісію**, діяльність якої підтримуватиметься відповідним **секретаріатом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України**. Одним з джерел фінансування може стати описаний нижче Фонд задля сталої міської мобільності. Іноземні донори запрошуються брати участь в процесі не лише фінансово, але, насамперед, щоби поділитися своїм досвідом.

Названому вище секретаріату варто проводити активну інформаційну діяльність (семінари, публікації, робота із ЗМІ), заради того, щоби швидко поширювати знання,

інформацію, та досвід, визначати та, за можливості, усувати бар'єри, та сприяти широкій участі інституційних та соціальних суб'єктів.

- **Ключовий індикатор ефективності:** Програма "**Наша Україна – наша Мобільність**" (робоча назва) була запущена та реалізується у рамках 100 пілотних проектів принаймні у 50 українських містах.

VI. Забезпечити фінансування

Ключовий жалібний плач української політики у сфері міської мобільності - це відсутність коштів. Але давайте будемо чесними та реалістичними: **мобільність в Україні відносно дешева**. Адже ціни на пальне в масштабах Європи є дуже низькими, плата за паркування відсутня або так само низька, тарифи на громадський транспорт (чи на міському, чи на національному рівні) такі ж низькі, а інших механізмів рефінансування сектору за рахунок податків або зборів просто не існує.

Сектор мобільності вважається в багатьох випадках елементом **продовження соціальної політики**: У випадках, де державі не вдається забезпечити адекватні пенсії, соціальні допомоги, стипендії та зарплати, підприємства змушені перевозити пасажирів безкоштовно або за зниженими ставками. Намагання уряду змінити таку ситуацію досі, на жаль, безуспішні.

Має бути чітко зрозуміло: **не слід плекати безпосередніх надій на прибутки**. Участь приватного капіталу в секторі проектів міської мобільності, що, звісно, припускає очікування прибутку, залишається також нереалістичною. Прибуток добре розвинутого громадського транспорту є загальносуспільним прибутком і виражається в чистому повітрі, меншому шумі і меншій смертності на дорогах та у зниженні енергоспоживання.

Надважливим є розвиток концепції фінансування за рахунок користувачів у секторі мобільності в Україні. В цьому контексті, одним з непопулярних, але потенційно ефективних інструментів може стати створення **Національного фонду сталої міської мобільності**, який може формуватися за рахунок **збільшення податків на пальне на 1 грн. за літр бензину і дизельного пального**. За приблизними розрахунками, такий податок щороку приносить близько 11 мільярдів гривень (один мільярд євро) доходів, які будуть **призначені виключно для зміцнення системи громадського транспорту, сприяння руху велосипедистів і пішоходів**.

Належить також налагодити співпрацю з комплексу таких проблем між Міністерством фінансів України, Міністерством регіонального розвитку і будівництва України та Міністерством інфраструктури України.

- **Ключовий індикатор ефективності:** Був створений Національний фонд сталої міської мобільності, який фінансується за рахунок зборів в розмірі 1 грн. за літр бензину і дизельного пального.

VII. Розділити, поєднати, визначити пріоритети і нове поняття швидкості.

Мобільність і планування мобільності в Україні перебувають під сильним впливом концепції поділу трафіку і поділу функцій. У відповідних державних стандартах будівництва, наприклад, тобто **ДБН 360-92 (ПЛАНУВАННЯ І ЗАБУДОВА МІСЬКИХ І СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ)** і **ДБН В 2.3-5-2001 (ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ)** у частині управління транспортними потоками часто містяться посилання на **вертикальний чи горизонтальний поділ транспортних засобів або поділ між сферами використання транспортних засобів** (наприклад житлова, робоча, бізнес) у відношенні управління транспортними потоками. Це поєднується з дуже високими

цільовими швидкостями та низькими обсягами трафіку (на міських автострадах передбачається швидкість аж до 120 км / год).

Яке би виправдання не мала така головна ідея (зрештою, тут ще свій вплив не втратили урбаністичні проекти відомого француза Ле Курбузьє (Le Corbusier) і більш древні американські посібники з будівництва автомагістралей «Хайвей Кепасіті Менюалс» (Highway Capacity Manuals, HCM)), її все рівно важко реалізувати у час дедалі більшої індивідуалізації та дедалі більшого урізноманітнення інтересів й очікувань людей. Сьогодні люди воліють діставатися своїх пунктів призначення у будь-який час набагато швидшими транспортними засобами, що враховують їх потребу сполучення з набагато більшою кількістю цільових місць. В нашому суспільстві споживачів дорога від дому до комбінату тепер урізноманітнилась різними шляхами, що також ведуть до різних пунктів призначення, для доступу до бізнес-можливостей та покупців, ринків, і розваг. Кількість видів транспортних засобів збільшується: окрім традиційних послуг громадського транспорту, до трафіку долучилася значна кількість індивідуальних автомобілей, маршрутних таксі, велосипедів, мопедів.

Ясно, що розширення дорожнього покриття для всіх цих видів транспорту і напрямків неможливе. Тому основна увага повинна приділятися у майбутньому **управлінню мобільністю** з чітким визначенням пріоритетів використання; поділ належатиме проводити лише у випадку несумісних цілей використання транспорту та у випадку встановлених показників високих швидкостей, а змішування (поєднання) засобів дорожнього руху, особливо в центрах міст і житлових районів, повинне бути звичною формою пересування.

Визначення пріоритетів повинно ґрунтуватися на усвідомленні економічних, соціальних та екологічних наслідків і реалізовуватися у такому ієрархічному порядку:

- пішоходи;
- громадський транспорт (за основними напрямками і відповідно до розвитку мережі транспортного покриття);
- велосипедисти;
- локація транспортних засобів;
- транспорт доставки товарів;
- безперервний дорожній рух;
- уповільнений дорожній рух.

Жорстке **розділення** типів трафіку виправдане лише у випадку нормативних високих швидкостей або через необхідність надати пріоритет громадському транспорту на основних напрямках (експрес-автобуси і трамваї). Звісно, це не аргумент для сліпого введення загального транспортного простору, так званого «спільного простору» (Shared Space); натомість, доцільним є обережне «злиття» автомобілістів і велосипедистів, велосипедистів і пішоходів, а також розвиток щільної мережі пунктів наземного перетину дороги для пішоходів на окремих вулицях і площах, рівно як і висока пропускна здатність самого міського простору.

Там, де **розподіл і визначення пріоритетів** є необхідними, наприклад, у випадку введення виділених автобусних смуг для прискорення руху автобусів, необхідним є також, знову ж таки, реформування самих норм будівництва, ДБН.

Поєднання трафіку на основі принципу взаємного врахування може привести до зниження споживання площі й підвищення у її використанні конкурентних позицій таких сталих видів пересування, як пішохідний рух, їзда на велосипеді і поїздки громадським транспортом. Важливою передумовою сумісності такого поєднання трафіку є запровадження режиму швидкості 30/50 км/год. із показником 30 км/год. як максимальною швидкістю у житлових і змішаних районах. Дійсне сьогодні обмеження

швидкості в містах 60 км/год. (із фактичною швидкістю часто понад 80 км/год.) є перебільшенням усіх міжнародних норм і небезпечним для життя.

Потреба у реформуванні впливає також із факту гармонізації ДБН відповідно до **нових процесів технічного розвитку** у сфері автомобілебудування, будівництва доріг та технічного обладнання. Прикладами цьому можуть бути відстані між коліями та максимально допустима ширина трамвайної колії.

- **Ключовий індикатор ефективності:** ДБН та відповідні технічні стандарти для планування та використання різних видів транспорту були переглянуті.

Висновок:

Названі вище моменти, звісно, не є повним і всеосяжним оглядом усіх викликів на шляху до сталої мобільності в українських містах. Тут не згадано інші актуальні аспекти, такі, як низький рівень безпеки дорожнього руху, ендемічна корупція, прогалини статистики, відсутність центрів логістики та концепцій міської логістики, відсутність системи управління паркуванням. Наша мета полягає в поданні наскрізної проблематики, окресленні деяких проблемних ситуацій і визначенні можливих шляхів вирішення проблем.

Рішення на користь чи проти конкретних підходів і акцентів у межах окремих областей визначатимуть сектор мобільності в українських містах у найближчі десятиліття. Перед прийняттям будь-якого рішення належатиме зважити, чи той чи інший захід прямо або побічно зробить мобільність приватного автомобільного сектору більш привабливим, а чи надасть більшої привабливості пішій ході, їзді на велосипеді і громадському транспорті. Ухвалюється рішення за старою, а чи за новою парадигмою? Це визначатиме майбутнє - майбутнє у заторах чи урізноманітнена, приваблива й доступна мобільність з мінімальними побічними ефектами. Віхи закладатимуться уже в найближчі кілька років.

Залишається зрозуміти, що не існує чорних або білих рішень, шаблонних підходів чи дешевих швидких результатів, а успіх твориться тільки завдяки безперервній, систематичній розробці концепцій і змаганням ідей.

Контакти: Armin.Wagner@giz.de. Більш докладну інформацію про нашу роботу можна знайти на сторінках www.mobilnlist.org.ua/home, www.sutp.org

Майбутнє будується. Давайте почнемо сьогодні!