

# Сталий міський транспорт: Уникнути-Змінити- Вдосконалити (A-S-I)

Вдосконалені технології | Громадський транспорт  
Активна мобільність | Інтегрована інфраструктура



# iNUA #9: Впровадження Нової програми міського розвитку ООН

“Ми сприятимемо забезпеченню доступу для всіх до безпечної, адаптованої до віку та статі, недорогої, доступної та сталої міської мобільності та систем наземного і морського транспорту, уможливаючи повноцінну участь у соціальній та економічній діяльності в містах і населених пунктах, шляхом інтеграції планів розвитку транспорту і мобільності в загальні міські та територіальні плани, а також просування широкого спектру варіантів транспорту і мобільності [...]”.

Новий порядок денний для міст #114

Сьогодні містам доводиться задовольняти дедалі більший попит на мобільність. Забезпечення додаткового дорожнього простору не допомогло вирішити нагальні проблеми неприйнятної рівня заторів, погіршення якості повітря та збільшення викидів парникових газів (ПГ) у містах. Навпаки, міста не стали більш придатними для життя, а мобільність залишається далекою від того, щоб бути орієнтованою на людину. Тому необхідним є фундаментальне переосмислення парадигми, якою керуються у галузі мобільності та міського планування.

Нахненний принципами сталого розвитку, наш альтернативний підхід зосереджується на потребах людей у мобільності, а не на автомобільній інфраструктурі. Цей підхід, відомий як A-S-I (від Avoid/Reduce — уникнення/зменшення, Shift/Maintain — зміна/підтримка, Improve — вдосконалення), спрямований на досягнення значного скорочення викидів парникових газів, зменшення споживання енергії, зменшення заторів, з кінцевою метою — створення більш придатних для життя міст.

**Підхід A-S-I має три основні складові:**

- Avoid/Reduce — Уникнути/Зменшити
- Shift/Maintain — Змінити/підтримувати
- Improve — Вдосконалити

По-перше, “уникнути/зменшити” означає необхідність підвищення ефективності транспортної системи в цілому. Завдяки орієнтованому на громадський транспорт і компактному розвитку міст можна зменшити потребу в моторизованому транспорті та скоротити тривалість поїздок. Управління попитом на транспорт також відіграє важливу роль у досягненні цієї мети. Житлові, робочі та відпочинкові райони повинні стати більш поєднаними та змішаними.

## Походження терміну:

Підхід A-S-I розроблений на початку 1990-х років у Німеччині і вперше офіційно згаданий у 1994 році в доповіді тимчасової слідчої комісії німецького парламенту. Підхід слугує способом структурування заходів державної політики, спрямованих на зменшення впливу транспорту на довкілля і, таким чином, на покращення якості життя в містах. У спільноті розвитку підхід A-S-I спочатку був прийнятий міжнародними неурядовими організаціями, а також багатосторонніми і двосторонніми організаціями з розвитку, що працюють у галузі транспорту. Він вважався гідною альтернативою підходу „передбачити-забезпечити-управляти“ (англ.: predict-provide-manage approach). Підхід A-S-I зосереджується на попиті і пропонує більш цілісний підхід до загального проектування сталої транспортної системи.



По-друге, інструменти „зміни/підтримання“ спрямовані на підвищення ефективності індивідуальних поїздок. Перехід від найбільш енергоємного і забруднювального виду міського транспорту (тобто автомобілів) до більш екологічно чистих видів транспорту вирішує всі вищезгадані проблеми транспортних систем. Зокрема, перехід до таких видів пересування та їх підтримання має вирішальне значення:

- Активна мобільність: Пересування пішки та на велосипеді — це найефективніші та найекологічніші варіанти підвищення сталої мобільності.
- Громадський транспорт (ГТ): автобуси, залізниця тощо. Хоча громадський транспорт також генерує викиди, нижчі питомі витрати енергії на пасажиро-кілометр і вищий рівень заповнюваності означають, що пов'язані з цим викиди CO<sub>2</sub> на пасажиро-кілометр є нижчими порівняно з автомобілями.

У багатьох країнах, що розвиваються, та країнах з перехідною економікою активна мобільність і громадський транспорт є основними способами пересування. Уряди повинні прагнути підтримувати і покращувати цю ситуацію.

По-третє, компонент „вдосконалення“ фокусується на ефективності транспортних засобів і палива, а також на оптимізації операційної ефективності громадського транспорту. Сюди входить і привабливість громадського транспорту. Крім того, вдосконалення джерел енергії, необхідних для його роботи, є ключовим. Впровадження відновлюваних джерел енергії в транспортному секторі має стати основним принципом для моторизованого транспорту.

Підхід A-S-I відповідає ієрархії: спочатку слід впроваджувати заходи „уникнення“, потім заходи „зміни“ і, нарешті, „вдосконалення“.



## Уникнути, змінити, вдосконалити — інструменти підходу



Відсутність подорожей  
Немає бажання або потреби подорожувати

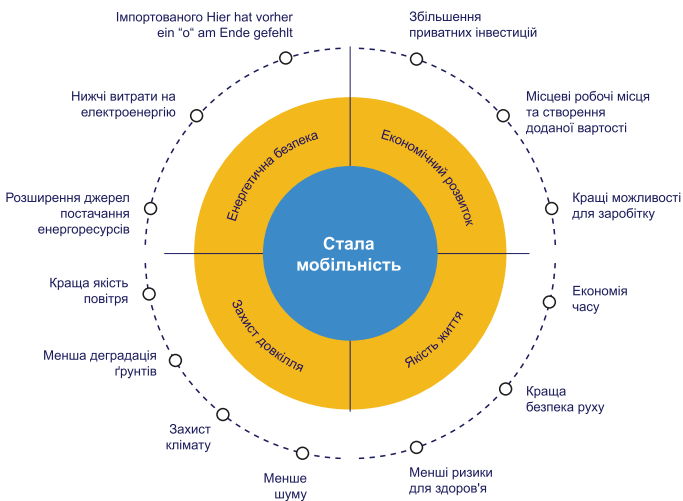
Активна мобільність  
Пересування пішки, їзда на велосипеді

Громадський моторизований транспорт  
Громадський транспорт (автобус, залізниця)

Індивідуальний моторизований транспорт  
Автомобіль, таксі, мотоцикл



## Переваги сталої мобільності



## Зміна клімату: Новий порядок денний

Підхід A-S-I також сприяє вирішенню проблеми зміни клімату. Він дозволяє розвивати синергію між пом'якшенням наслідків та адаптацією:

**Пом'якшення наслідків:** Дозволяє особам, які ухвалюють рішення, розробляти транспортні стратегії, що підвищують ефективність транспортних систем, тим самим сприяючи пом'якшенню наслідків зміни клімату.

**Адаптація:** Завдяки вдосконаленню інфраструктури і технологій транспортні системи стають більш стійкими до наслідків зміни клімату і сприяють ефективному управлінню ризиками стихійних лих.

Успішна стратегія реагування на зміну клімату на транспорті вимагає прийняття комплексного і послідовного підходу, зосередженого на людях, а не на автомобілях. Підхід A-S-I є відповідною основою для цього.

## Приклад: Купівля товарів

Генерація трафіку  
(Наприклад: шопінг)

### Перше рішення

Як далеко мені потрібно дістатися, щоб отримати товар/послугу?

#### УНИКнути

Будуйте менші за розміром квартали (компактна забудова високої щільності)

Зменшити потребу в подорожі через продумане планування інфраструктури

### Друге рішення

Який спосіб пересування для мене найзручніший і найдоступніший?

#### ЗМІНИТИ

Високоякісні та безпечні стандарти вуличного проектування для тротуарів, велодоріжок та переходів

Заохочуйте використання немоторизованого і громадського транспорту

### Третє рішення

Який тип транспортного засобу і для яких цілей я використовую?

#### ВДОСКОНАЛИТИ

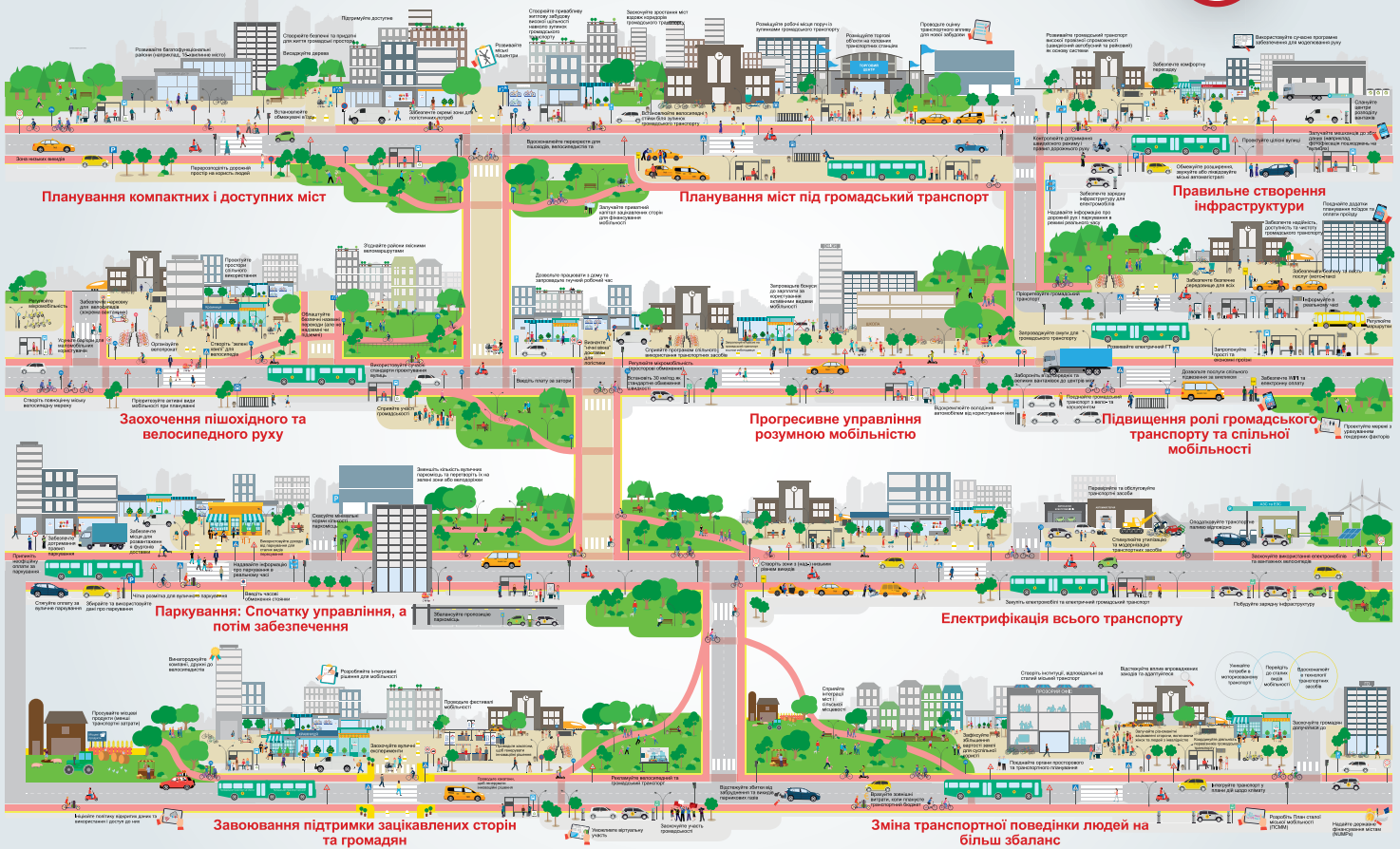
Транспортні інформаційні системи допомагають вибрати найкращий транспортний засіб

Зменшити габарити автомобіля та споживання енергії, використовувати альтернативні види палива

Викиди вуглекислого газу  
(Транспортна діяльність x модальна частка x споживання енергії)

# 10 ПРИНЦИПІВ СТАЛОГО МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

РОКІВ  
10  
ПРИНЦИПАМ



Знайдіть Prezi про підхід A-S-I тут:  
[transformative-mobility.org](https://transformative-mobility.org)

Для більш детальної інформації:

**Опубліковано в рамках Ініціативи щодо трансформованої міської мобільності**

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH Sector Project Sustainable Mobility Bonn and Eschborn

E [info@giz.de](mailto:info@giz.de)  
I [www.giz.de](http://www.giz.de)

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36  
53113 Bonn  
T +49 228 44 60-1047

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5  
65760 Eschborn  
T +49 6196 79-2650

**Authors/Автор:**

Daniel Bongardt, Lena Stiller,  
Anthea Swart, Armin Wagner, Дем'ян Данилюк

**На замовлення Федерального міністерства економічного співробітництва та розвитку Німеччини BMZ, Відділення міського розвитку, мобільності та циркулярної економіки**