

**Шановні колеги,  
ми бажаємо вам чудової зими!**

Це перший випуск бюлетеню «Мобільність громад», що буде виходити регулярно в рамках нового компоненту програми U-LEAD під назвою «Підтримка і розвиток сталої мобільності в ОТГ». Ми будемо включати в цей бюлетень корисну інформацію про мобільність і транспортні послуги у ОТГ, успішні практики з України та інших країн Європи. Ми запрошуємо контактувати з нами, якщо у вас є запитання чи проблеми у сфері мобільності.

**З найкращими побажаннями,  
Команда проекту:  
Віктор Загреба, Ольга Пустовалова (Україна)  
Мартін Шефер, Армін Вагнер (Німеччина)**

## Мобільність - це засіб досягнення мети, особливо в сільській місцевості

**Спостереження  
Армін Вагнер, GIZ**

Великі відстані між житлом, місцем роботи та місцями отримання соціальних послуг, обмежена кількість автобусів і приміських потягів – сьогодні це є типовими рисами багатьох сільських регіонів Європи. У багатьох регіонах в останні роки спостерігається значне скорочення чисельності населення, зміни у віковій структурі населення в бік переваги літніх людей, зменшення кількості учнів і скорочення закладів надання соціальних послуг.

Маленькі крамниці закриваються, а супермаркети відкриваються лише у більших містечках. Школи укрупнюються, й система медичних послуг теж стає більш централізованою. В цій ситуації питання мобільності починає відігравати центральну роль, зокрема для того, щоб надати сільським мешканцям можливість брати участь у соціальному житті, доступ до робочих місць, до товарів повсякденного вжитку, комерційних і державних послуг.

Пасажиropотоки різко змінилися в останні десятиліття і будуть продовжувати змінюватися у майбутньому. У великих містах й на основних національних автодорогах кількість автомобілів і пасажирських перевезень зростає, а от в сільській місцевості обсяги руху незмінні або навіть скорочуються. Потоки, які раніше були централізовані, стають більш різноманітними, нерегулярні перевезення стають все більш важливими. Відтак громадський транспорт стикається з проблемами, оскільки його традиційною перевагою є можливість транспортувати багато людей одним маршрутом за короткий час. Як результат, традиційні маршрути

## ГАЛУЗЕВИЙ СЛОВНИК



**Мобільність** - здатність особи брати участь в активностях, що відбуваються в різних місцях. Наприклад, працювати, навчатись, вирішувати справи, відвідувати події або зустрічатись з друзями.



**Стала мобільність** - модель мобільності, яка уможливорює пересування людей з мінімальним негативним впливом на довкілля, економіку й територіальне планування.

громадського транспорту часто не мають достатньо пасажирів, або обмежені найменшими часовими і географічними параметрами (короткі рейси або мала кількість рейсів на день). Проте, така знижена пропозиція стає менш приваблива або придатна для багатьох транспортних потреб людей, а отже вона втрачає додатковий потенційний попит.

У контексті демографічних змін також змінюються вимоги до якості транспорту: важливішою стає доступність, комфорт та зручність у користуванні як для повсякденних, так і відпочинкових потреб.

В таких умовах стає критично важливим створити план, який би задовольняв транспортні потреби об'єднаної територіальної громади на ранньому етапі її існування. Щоб бути в змозі добре реагувати на різноманітні запити і побажання членів громади,



потрібен широкий спектр концепцій та інструментів в сфері мобільності.

Справа не в тому, щоб вилучити звичайний громадський транспорт з життя громади. Він має використовуватися на основних маршрутах з достатнім попитом, і повинен там розвиватись.

Здебільшого нові ідеї і підходи потрібні для застосування на напрямках з малим попитом в сільській місцевості, далеко від регіональних транспортних маршрутів.

Останніми роками в країнах Європи знайшло застосування чимало таких нових підходів, наприклад, каршерінг (спільне використання автомобілів), послуги соціального перевезення. У той же час, значні кошти інвестуються в розширення пересадочних вузлів між залізничним та автобусним транспортом.

І що це означає для України?

Україна переживає глибокий процес соціальної трансформації. У сільській місцевості це часто означає від'їзд молоді, концентрацію послуг в окремих місцях та пов'язані з цим нові вимоги до громадського транспорту. У той же час, завдяки децентралізації,

нові ОТГ мають значні фінансові ресурси. У сфері транспортної інфраструктури кошти найчастіше використовуються для ремонту доріг. Це правильне і розумне рішення після десятиліть відсутності уваги до дорожньої мережі.

У той же час, ми маємо рухатися далі у напрямку створення умов для безпечного пересування мешканців громади різних вікових груп та маломобільних осіб та їх безперешкодного доступу до закладів надання соціальних послуг, розробки якісних планів розвитку транспортних систем протягом найближчих кількох років та контролю над ефективним використанням коштів.

Ми хочемо продовжити роботу над цими питаннями разом з вами наступного року, і з нетерпінням чекаємо на ваші пропозиції.

## КРАЦІ ПРАКТИКИ



### Комиш-Зорянська ОТГ Запорізька область

ТРАНСПОРТНЕ ПИТАННЯ  
ДЛЯ СОЦПРАЦІВНИКІВ ВИРІШЕНО

У селищі працює комунальна установа «Центр соціальних послуг», яка надає послуги патронатної служби. Одинадцять соціальних працівниць обслуговують жителів десяти населених пунктів, а це 117 чоловік. Обов'язки персоналу установи – приготування їжі, доставка продуктів та ліків, прибирання, прання тощо.

Соціальним працівницям доводиться долати чималі відстані від одного дому своїх підопічних до іншого, полегшує роботу і збільшує оперативність велосипед. Раніше цей транспортний засіб мали лише п'ять працівниць, але нещодавно для їх потреб було придбано ще шість велосипедів. На це із бюджету Комиш-Зорянської



селищної ради виділили 15 тис. грн. Новий транспорт отримали працівники, які обслуговують жителів Комиш-Зорі, Шевченківського, Ланцевого та Білоцерківки.



### Глуховецька ОТГ (Вінницька область) у співпраці з сусідньою громадою вирішила проблему транспортного сполучення між селами

Глуховецька ОТГ, що на Вінниччині, отримала новий муніципальний автобус. Транспорт курсуватиме між населеними пунктами Глухівці – Жезелів – Бродецьке – Махнівка – Пляхова – Непедівка та Гурівці. Жителі Глуховецької та Бродецької територіальних громад давно потребували автобусного сполучення між селами. Щоб це стало можливим, Глуховецька ОТГ розробила проект міжмуніципального співробітництва з Бродецькою територіальною громадою щодо спільного використання муніципального транспорту.

Проект Глуховецької ОТГ переміг у категорії «Громади, які уклали договори про міжмуніципальне співробітництво» обласного конкурсу проектів розвитку територіальних громад Вінниччини і отримала 400 тис. грн на реалізацію ідеї. Решта – внесок Глуховецької селищної ради у розмірі 521 тис. грн та Бродецької ради – 100 тис. грн. До ініціативи долучились приватні структури та

підприємці. Відтак, загальна вартість проекту складає 1,2 млн грн.

Завдяки експертній підтримці Вінницького ЦРМС, а також співпраці на партнерських засадах влади, бізнесу і громад, проект вдалося реалізувати. Новий муніципальний автобус забезпечить транспортний зв'язок між громадами.

Як повідомив голова Глуховецької ОТГ Олександр Амонс, автобус готується до першого рейсу, громада оформлює документацію, отримує дозволи з відповідних служб. Він пообіцяв, що з нового року люди вже користуватимуться послугами нового муніципального транспорту.





## ВЕЛОСИПЕДНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ - БУТИ!

Велосипед – найкращий транспорт для багатьох ОТГ. Він дешевий, не споживає пального, доступний у цілодобовому режимі та ще й корисний для здоров'я. Для поїздок на відстані від 1 до 5 кілометрів велосипед є найбільш раціональним транспортом. І недаремно велосипеди вже зараз є транспортом №1 в багатьох громадах. Для популяризації велотранспорту громади мають вживати певних заходів у сферах транспортної інфраструктури та просвіти, щоб підвищувати безпеку, комфорт і соціальний статус пересування на велосипедах.

Пілотний проект з передачі громадам досвіду розвитку велосипедного транспорту реалізовується Асоціацією велосипедистів Києва у співпраці з програмою U-LEAD. В рамках проекту молоді експерти з Києва, які мають досвід навчання в країнах ЄС, надали пряму допомогу 17 громадам, центром яких є відносно великі міста.

Зокрема, 5 ОТГ отримали від проекту допомогу в плануванні розвитку велосипедної мережі, і ще стільки ж – в запуску програм «Велосипедом до школи» (навчання учнів та вчителів, встановлення сучасних велопаркінгів). Ще 11 громад з усієї України отримали малі гранти розміром до 60 тис. грн на проведення заходів з популяризації сталих видів транспорту в рамках Європейського тижня мобільності, який традиційно відзначається у кінці вересня.



## Інноваційні рішення з Європейського Союзу

Волонтерський автобус:

«Громадяни забезпечують транспорт для громадян» – це і є основним гаслом волонтерських автобусів. Це автобусні сполучення, які планують та обслуговують волонтери. Волонтерські автобуси застосовуються там, де для цього є достатня кількість добровольців і там, де є нестача у забезпеченні громадського транспорту (ГТ). Наприклад, може не вистачати транспортного забезпечення для певного часу доби, якісь території залишаються недоступними або недостатньо враховуються потреби певних цільових груп. Такі прогалини виникають насамперед в сільських регіонах, проте, також трапляється в містах і у віддалених частинах густонаселених місцевостей. Завдяки знанню місцевості та прив'язці до регіону, активісти волонтерських автобусів добре знають, де є проблемні місця.

### Приклад волонтерського автобуса в громаді Вайе:

Метою проекту є щогодинне сполучення якомога більшої кількості важливих точок в селі, які не обслуговуються або недостатньо часто обслуговуються рейсовими автобусами. У такий спосіб забезпечується зв'язок між «дверима будинку» та зупинками звичайного рейсового транспорту. Волонтерський автобус є доповненням до традиційного рейсового транспорту, оскільки

він може застосовуватися там, де рейсові автобуси були б занадто великими та занадто дорогими (наприклад, дороги місцевого значення). Автобус пересувається згідно розкладу руху між конкретними зупинками, водіями виступають волонтери. Партнер проекту - компанія «DB-Unternehmen Weser-Ems-Bus» – є власником автобуса, яка облаштувала зупинки та займається їх утриманням.

Спілка «Волонтерський автобус Вайе» забезпечує водіїв-волонтерів, залучає спонсорів і грантові кошти. Автобус їздить з понеділка по п'ятницю кожен годину. За даними галузевого



об'єднання «Транспортне об'єднання Бремен/Нижня Саксонія», задіяний з 2001 року волонтерський автобус користується успіхом. У середньому за місяць волонтерський автобус перевозить 1 600 пасажирів в громаді Вайе. Через великий попит у 2009 році було запроваджено другий рейс. Концепція виявилась прибутковою. Волонтерським автобусом користуються в першу чергу люди похилого віку.

З більш детальною інформацією можна ознайомитись за посиланнями:

Джерело: <http://www.buergerbus-bw.de/index.php?id=97>

[http://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user\\_upload/Broschuere\\_Buergerbus\\_2017-WEB.pdf](http://www.buergerbus-bw.de/fileadmin/nvbw/user_upload/Broschuere_Buergerbus_2017-WEB.pdf)

Англійська версія: <https://www.buergerbus-bw.de/info/englisch/>

Нова публікація українською мовою:

## Нова публікація українською мовою: «На шляху до комфортніших для життя та безпечніших міст. Приклади планування безпечної дорожньої інфраструктури»

Недостатній рівень безпеки стосується не тільки існуючої інфраструктури, але в більшості випадків, на жаль, і новостворених інфраструктурних об'єктів. Питаннями безпеки часто нехтують через виникаючі додаткові витрати, застарілі норми і вимоги та/або обмежене розуміння нових підходів до безпеки планувальниками та керівними органами. В цьому контексті наша публікація робить невеличкий внесок в покращення рівня безпеки, демонструючи окремі приклади невитратних та простих для реалізації рішень. Ці рішення можуть бути використані як для вдосконалення існуючої інфраструктури, так і в нових планах розвитку. Багато технічних рішень, висвітлених у нашій публікації, вже присутні в новій редакції державних будівельних норм України "Вулиці і дороги населених пунктів", які набули чинності 1 вересня 2018 року.

Публікація видана за підтримки Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH за дорученням Федерального міністерства економічного співробітництва та розвитку (BMZ) та є у вільному доступі за посиланням: [https://sutp.org/files/contents/documents/resources/J\\_Others/2018\\_Livable%20Cities%20SUTP%20TUMI%20Ukrainian.pdf](https://sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/2018_Livable%20Cities%20SUTP%20TUMI%20Ukrainian.pdf)

Не тільки великі міста можуть скористатися цим документом, але й маленькі міста й селища.




## На шляху до комфортніших для життя та безпечніших міст


Приклади планування безпечної дорожньої інфраструктури



Ця публікація була підготовлена за підтримки Європейського Союзу та його держав-членів Данії, Естонії, Німеччини, Польщі та Швеції. Зміст даної публікації є предметом відповідальності його авторів і ні в якій мірі не відображає точку зору Європейського Союзу та його держав-членів Данії, Естонія, Німеччина, Польща і Швеція.  
© U-LEAD з Європою, 2018 р

 [u-lead.org.ua](http://u-lead.org.ua),  
[tsnap.ulead.org.ua](http://tsnap.ulead.org.ua)  
[decentralisation.gov.ua](http://decentralisation.gov.ua)

 ULEADwithEurope  
[tsnap.ulead](http://tsnap.ulead)

 Будинок децентралізації,  
вул. Велика Житомирська, 20 (4 поверх),  
Київ 01001, Україна

 + 380 44 581 27 99

 [martin.schaefer@giz.de](mailto:martin.schaefer@giz.de)