

U-LEAD

W I T H E U R O P E

Проект "Підтримка та розвиток сталої мобільності в об'єднаних територіальних громадах"

Звіт

**«Проблеми транспорту та мобільності в об'єднаних територіальних громадах»
за результатами проведених фокус-груп**

Автори: Дарина Пирогова, Ольга Максименко, соціологині проекту "Підтримка та розвиток сталої мобільності в об'єднаних територіальних громадах" Програми "U-LEAD з Європою"

Керівник проекту: Армін Вагнер, Секторний проект сталої мобільності, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Київ 2019 рік



Зміст

Вступ.....	3
I. Методологія дослідження	4
II. Інструментарій дослідження	5
III. Аналіз результатів дослідження	6
3.1. Загальна інформація про обрані ОТГ	6
3.2. Потреби людей у сфері мобільності та типові засоби пересування.....	6
3.3. Доступ до громадського транспорту та задоволеність споживачів транспортними послугами	13
3.4. Підсумки та рекомендації.....	23



Вступ

Цей соціологічний звіт підготовлено в рамках проекту "Підтримка та розвиток сталої мобільності в об'єднаних територіальних громадах", що реалізується Секторним проектом сталої мобільності Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) (Німеччина) за участі українських експертів в рамках Програми "U-LEAD з Європою" та фінансової підтримки Європейського Союзу та його країн-членів Данії, Естонії, Німеччини, Польщі та Швеції. Звіт є результатом соціологічного дослідження проблемних питань місцевої мобільності та транспорту в об'єднаних територіальних громадах (далі – ОТГ) та ґрунтується на даних, отриманих під час проведення фокус-групових дискусій (далі – ФГ).

Даний документ має на меті інформування про поточний стан проблем, з якими стикаються ОТГ під час реалізації інфраструктурних проектів щодо транспорту та місцевої мобільності. Окрім того, даним звітом надаються рекомендації для пом'якшення та/або усунення визначених проблемних моментів. Висновки звіту використовуватимуться в рамках підготовки Аналітичного звіту «Про результати базового дослідження ситуації у сфері міської мобільності в ОТГ України», тренінгів для представників громад в частині підвищення їх обізнаності та сприяння підвищенню інституційної спроможності громад.

I. Методологія дослідження

В рамках початкової фази проекту "Підтримка та розвиток сталої мобільності в об'єднаних територіальних громадах у березні 2019 року відбулося соціологічне дослідження з представниками трьох об'єднаних територіальних громад з різних областей України (Полтавська, Хмельницька та Рівненська) Для збору даних був використаний метод фокус-групових дискусій (ФГ).

Мета соціологічного дослідження – сформулювати оцінку існуючої транспортної ситуації та міської мобільності в ОТГ.

Завдання

- отримати інформацію від представників та мешканців ОТГ про існуючі транспортні потреби (попит), способи задоволення цих потреб;
- визначити основні проблеми існуючої транспортної ситуації, зокрема, мобільності в ОТГ;
- проаналізувати відповіді респондентів та розробити рекомендації щодо покращення мобільності в ОТГ.

Предметом дослідження є інформація, оцінки, ставлення і думки мешканців ОТГ стосовно існуючого стану і проблем місцевої мобільності на рівні їхньої ОТГ.

Формат дослідження

Робота фокус-групи тривала близько 2 годин у форматі структурованої дискусії під керівництвом модератора. Процес роботи фокус-групи записувався технічними засобами.

Географія дослідження

Серед 30 ОТГ, що є учасниками проекту, було відібрано 3 ОТГ в різних областях України, які різняться між собою за географічним положенням, площею та типом адміністративного центру ОТГ (сільський, селищний, міський). Іншими критеріями відбору були готовність громад організаційно сприяти проведенню дослідження – надати приміщення та, використовуючи інструкції від дослідників, запросити учасників фокус-груп.

З ряду охочих було обрано 3 ОТГ:

- Дунаєвецька міська ОТГ Дунаєвецького району Хмельницької області;

- Мачухівська сільська ОТГ Полтавського району Полтавської області;
- Смизька селищна ОТГ Дубненського району Рівненської області.

Учасники ФГ

У кожній ФГ взяли участь 10-12 учасників, серед яких були кілька місцевих депутатів/старост, вчителі та директори шкіл, працівники бібліотек, соціальні та медичні працівники, місцеві підприємці та фермери, а також пересічні громадяни – пенсіонери, працівники сфери обслуговування, водії. Одним з критеріїв відбору було побажання, щоб учасники були місцевими лідерами громадської думки, які володіють інформацією про транспортну ситуацію в громаді.

II. Інструментарій дослідження

Для організації ФГ було сформовано перелік ОТГ, підготовлено "Робочий документ з проведення фокус-груп" для представників ОТГ, здійснено попередній контакт з представниками адміністрацій ОТГ та отримано підтвердження їхньої зацікавленості, підготовлено "Методичні матеріали (гайд) з проведення фокус-груп", який містив наступні тематичні блоки:

Блок 1. Вступ – Загальна інформація про ОТГ.

Блок 2. Транспортна інфраструктура та транспортна поведінка людей.

Блок 3. Доступ до громадського транспорту, в т.ч. соціального. Задоволеність послугами, в т. ч. якістю та безпекою.

Блок 4. Підсумки та рекомендації.

Загалом поставлені запитання респондентам стосувались 4 аспектів міської мобільності:

1. Пішохідний рух та доступність для маломобільних груп;
2. Велосипедний рух;
3. Громадський транспорт, в т. ч. соціальні транспортні послуги;
4. Безпека дорожнього руху.

Загальні враження і атмосфера

Більшість учасників ФГ мають власні авто та регулярно їх використовують. Оцінки респондентами щодо кількості власників авто в селах достатньо високі, ймовірно дещо завищені. Складалось враження, що учасники – це більшою мірою місцева, сільська еліта, і їх оцінки можуть бути не до кінця об'єктивними, можливий деякий зсув в бік власників авто, їх поглядів та потреб.

Усі обговорювані питання сприймалися учасниками як вкрай актуальні, ключові і критичні для розвитку їх громад. Є велике бажання бачити зміни, стратегії і рішення обговорюваних проблем,

проте на разі ясності щодо вирішення обговорюваних питань, чітких стратегій, планів, ресурсів, в громадах немає. Є побажання державних рішень і розробки державної політики в напрямку мобільності, а також розвитку співпраці з міжнародними благодійними організаціями та фондами, є очікування реалізації реальних змін і від даного проекту.

III. Аналіз результатів дослідження

3.1. Загальна інформація про обрані ОТГ

- Дунаєвецька міська ОТГ Дунаєвецького району Хмельницької області: кількість населення - 37 281 ос., кількість населених пунктів – 50 сіл і 1 місто, площа - 669 кв. км;
- Мачухівська сільська ОТГ Полтавського району Полтавської області: кількість населення - 7930 ос., кількість населених пунктів - 27 сіл, площа - 247 кв. км;
- Смизька селищна ОТГ Дубненського району Рівненської області: кількість населення - 7732 ос., кількість населених пунктів - 14 сіл (і біля 10 приєднаних до сіл хуторів), площа - 192 кв. км;

3.2. Потреби людей у сфері мобільності та типові засоби пересування

Більшість працюючого населення в громадах щодня їздить на роботу, на думку респондентів, частка працюючих складає 50-70% від усього населення. Доїзд на роботу – це основна транспортна потреба. Найчастіше жителі їздять на роботу в центр громади або в інші великі населені пункти, що розташовані поруч – в районний чи обласний центр.

«В першу чергу переважна кількість населення в смт. Смига їздять на роботу. Автобус ламається часто, може і не приїхати. 2/3 мешканців їздять на роботу, причому дуже часто жителі використовують власні авто для цих потреб» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«До Полтави добиратись зручно, сполучення кожен годину; на дорозі потрібно провести ямковий ремонт, але в цілому непогано. На роботу здебільшого (70% мешканців) їздять в Полтаву» (Мачухівська ОТГ, Полтавська обл.).

«В смт. Дунаївці на роботу доїжджають щодня. Частина їде в Дунаївці, а частина з Дунаївців, то ми зустрічаємось по дорозі, я думаю, що це по всій нашій громаді ось такі зустрічі» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Респонденти зауважують, що часто важливо доїхати до основних доріг – національних, обласних, що ведуть в великі міста, далі доїхати в необхідне місце не важко, транспорт більшими дорогами ходить регулярно. Таким чином, частіше гірше розвинуте сполучення в межах ОТГ (як транспортне, так і дорожнє), ніж з районом чи областю. В межах ОТГ може не бути сполучення сусідніх населених пунктів і нерідко доводиться робити об'їзд чи їхати через центр.

«З окремих сіл, які в іншому районі, в іншій області, доїзду в центр немає, немає маршрутів куди людям потрібно, виходить в Кременець ближче доїхати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Ми давно хотіли кільцевий маршрут по всій нашій ОТГ, щоб з'єднати усі населені пункти, поки це ще в планах, надто погані дороги» (Мачухівська ОТГ, Полтавська обл.).

«В нас погане транспортне сполучення навіть по місту складно доїхати, а якщо добиратись мені в село, то це взагалі, кожного дня виникає проблема як добратись до роботи, з роботи, так що це мені знайома» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

«Це лотерея, це де яке село географічно розміщене. Є села по трасі. В мене було одне село по трасі - там питань немає, можна дістатись до Польщі, Одеси, Росії, куди ти хочеш, заїдеш. А є два села як Бригадник, там вже інша ситуація абсолютно, і більшість таких сіл в основному віддалені. Якщо 25 км від Дунаївців, і населення старіє, то можна уявити розмір проблеми» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

В межах населених пунктів мешканці звично пересуваються пішки або на велосипеді. Останніми роками поширеними стали моторолери та скутери – їх вважають зручними засобами пересування в межах населених пунктів (а часом і поза межами), але недостатньо безпечними. У Мачухівській ОТГ респонденти згадали, що поліція штрафує і перевіряє правомірність використання скутерів.

«Велосипедистів в селах багато, фактично усі жителі ходять пішки по селу. Звично пересуваються дорогою, часом по узбіччю, це звично. Багато моторолерів зараз, і їх кількість росте, навіть діти до школи їздять. Небезпечний вид транспорту, так вважаю, хоча і зручний. На моторолері легше, ніж на велосипеді поганими дорогами їхати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Діти їздять на велосипедах. І хочу сказати, що такого віку до 30 років теж. Хочу сказати, що наш мер теж запроваджує цю практику і велика кількість людей підтримують їзду на велосипеді всіх вікових категорій.. Знову ж таки в нас немає окремих доріжок для велосипедистів. Їздять, в нас більше по селах, де безпечніше, менший рух – там це звично». «В нас проблема, по-перше, яка з велосипедистами? Люди, які їдуть на велосипедах, вони мають себе хоч якось показати, що я велосипедист. І, наприклад, якщо їде людина дорогою, вона не має ні жилета, абсолютно нічого і ще чорна. І коли такі проблеми відбуваються, ми всю вину скидаємо на шофера, а насправді велосипедист також є учасником руху. Це проблема, це культура наша. Це раз, по друге, навіть на дорогах державного значення дуже мала кількість розмітки для велосипедистів» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Діти щодня їздять до школи, часто в сусідні села, якщо відстань до школи більша за 3 км. Дітей перевозять шкільні автобуси, які часом підвозять дітей в садочки і вчителів до школи, деколи підбирають й інших пасажирів. Студенти, що навчаються у найближчому обласному/районному центрі, приїжджають додому щотижня.

«На навчання дітей возять шкільні автобуси, у нас є 2 шкільних автобуси і 5 шкіл. З багатьох сіл діти їдуть, але в кілька сіл діти ходять пішки - до 3 км вважається нормою. 5-10% дітей, які з хуторів ходять до школи пішки. На машинах підвозять ще 10%, на велосипедах їздять до половини в теплий час; біля третини возить шкільний автобус» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Наш навчальний заклад є опорним, в нас є два шкільних автобуси і відкрито сім маршрутів, проблема доріг, підвозу, мені здається, турбує нас всіх, незважаючи на значні проблеми, пов'язані з ремонтом автобусів, ми справляємося, дітей довозимо – усі задоволені» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Інші важливі нещоденні транспортні потреби – доїзд до медичних/аптечних закладів, адміністративних установ. Магазины та закупки є меншою транспортною потребою, часто в селах є магазини та базари, є пересувні магазинчики, що завозять хліб та товари першої необхідності. Респонденти, що працюють, намагаються робити закупки в тих населених пунктах, де вони працюють, цілеспрямовано на закупки їздять рідко.

«Пенсіонери передоручають усю адміністративну роботу старостам, усі юридичні довідки отримують в опорних селах, доїжджають на конях, велосипедах, часом і шкільний автобус підбере» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«У нас по селам їздить машина пару раз на тиждень – за хлібом, найнеобхіднішими продуктами, під'їде під хату. Це від місцевих аграрних підприємств ініціатива, для своїх пайщиків знижка, для пенсіонерів це дуже зручно» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«В селі є розвинуті магазини. На хуторах, де 10 хат, немає магазинів, тоді потрібно йти в найближче село, або в центр громади чи райцентр за покупками – раз на тиждень. Пенсіонерам привозять продукти діти, онуки. Самотнім людям – соціальні працівники» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Медицина – це проблема на селі. Не завжди машини швидкої допомоги можуть доїхати, не завжди вони є. У важких ситуаціях люди шукають машини, щоб доїхати до лікарні» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Регулярно (щотижня або раз на кілька тижнів) є потреба відвідувати медичні заклади, особливо, якщо в родині є маленькі діти та старші люди. Час від часу у жителів виникають потреби в отриманні адміністративних/юридичних послуг, їх здебільшого виконують місцеві старости, їм намагаються максимально делегувати відповідну роботу. Значною і часто незадоволеною є потреба вечірнього транспортування дітей до гуртків, більшість дітей не мають змоги відвідувати гуртки, якщо батьки не завозять їх на власному авто. Здебільшого громадський транспорт в сільській місцевості ходить лише в робочий час.

«Старші люди або малі діти мають потреби більше і частіше відвідувати медиків – це група ризику, буває і кілька разів на тиждень потрібно навідуватись до лікаря. Якщо в родині немовля, то лікар приходить додому за встановленим графіком, у випадку хвороби частіше. У нас маленька дитина, то частково лікар їздила велосипедом, частково - підвозимо. Нерідко у лікарів немає коштів на проїзд і власного транспорту, тому вони добираються, як можуть» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Великою проблемою є підвезення дітей до гуртків, що пов'язано з відсутністю відповідного транспортування. Було би транспорт, діти би більше їздили на гуртки» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

Окремо варто відмітити пересування спеціалістів, чиї обов'язки передбачають пересування – медики, соціальні працівники, поштарі, депутати/старости, частково вчителі (якщо живуть в інших населених пунктах). Зазвичай транспортування недостатньо або зовсім не фінансоване, відтак спеціалісти витрачають власні кошти, при можливості використовують велотранспорт, частіше використовують попутки – система недостатньо продумана. За умов, коли фахівці мають обмежені можливості та незадоволені транспортні потреби, потреби вразливих груп населення є ще менш пріоритетними та непомітними (про їх потреби йтиметься далі).

«Потрібно сімейному лікарю якимось добратись до пацієнта. Хоча в плані нинішньої медичної реформи, навіть первинна медицина, сімейний лікар, він не зобов'язаний їхати до свого пацієнта. Але якщо б був транспорт і нормальне дорожнє покриття, то чому б йому не поїхати, швиденько з'їздити до пацієнта на виклик, тобто це актуально - лікарю треба мати чим доїхати» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

«Ми їздимо за свої кошти – і депутати, і старости, нам не оплачують затрати на проїзд, хто на машині, хто на попутках, як коли. Мало коли передбачена компенсація за транспорт, чи ми беремо лікарів, чи поштарів, чи навіть вчителів, які буває і здалеку їдуть до школи» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

Максимальна прийнятна відстань щоденного доїзду на роботу – біля 30 км, прийнятним вважається витратити біля години часу на проїзд в один бік. Варто відмітити, що відстань може бути невелика, а часу доїзд займає багато – через погані дороги (основна проблема) та нерегулярний громадський транспорт пересування є повільним. Не завжди є прямі маршрути, відтак люди можуть їздити з пересадками. Вартість проїзду в громадському транспорті оцінюється близько гривні за кілометр, відтак поширена середня ціна проїзду – 10-20 грн., максимально високою прийнятною вартістю проїзду є 50 грн. на день, середньою – біля 30 грн. на день. Прийнятним вважається в середньому витратити 300-500 грн на місяць на проїзд., максимальні трати – 800-1000 грн. При цьому зарплата в середньому складає 3-5 тис.грн, зарплата 6-10 тис. грн вважається високою. Відтак витрати на проїзд складають значну частину від заробітної плати – 10% це цілком прийнятно, 20% допустимо. Якщо йдеться про власне авто, то витрати вищі.

«В середньому доїхати на роботу – це година, в одну сторону. Сума на день громадським транспортом – 15-30 грн, в місяць – це 500 грн., це значна частина зарплати, у вчителя зарплата біля 3 тис. Тут маленький кілометраж, 15-20 км, а їхати довго». «На машинах – 15 км туди і назад, мінімум 50 грн щодня, без амортизації, ми не рахували усі витрати – не хочеться розчаруватись» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Ми говоримо про сполучення, закордоном є дороги, для них 40 км - це не відстань, це 15-20 хв їзди. У нас бездоріжжя, основний пункт зараз – це якість доріг» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

Відсоток працюючих, в середньому складає 50-70%. Часом відсоток працюючих менший, респонденти згадували про села, де живуть переважно самі пенсіонери, що залежить від

величини і розвитку села – дані показники, на думку респондентів, корелюють із близькістю розташування до основних доріг і наявною дорожньою та транспортною інфраструктурою. В усіх ФГ респонденти говорили про різну демографічну ситуацію в селах, залежно від розміру і віддаленості сіл від основних доріг – менші і віддалені села мають більшу частку пенсіонерів, з них виїжджає молодь, вони потрохи занепадають.

«Як немає доріг, то з сіл вибирається молодь. В Тур'ї, що не хата, то пуста. Краще жити не в місті загазованому, але в чистому селі, житло є, але люди виїжджають. Щоб молодь лишалась потрібні дороги і робочі місця, зарплати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Виїжджають за ліками, за продуктами, на базар поторгувати. Пенсіонери сезонно, нерегулярно, але виїжджають. У великих селах на роботу їздять 50-60%» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

Частина працюючих їздить на роботу власними авто, в тому числі через недоступність/незручність розкладу громадського транспорту – не в усіх селах громадський транспорт ходить щодня. За наявності і доступності громадського транспорту попит на нього високий, мешканці його активно використовують. Також мешканці часто використовують попутки – це поширено і звично в сільській місцевості. В критичних випадках, коли терміново необхідне авто, люди звертаються до родичів чи сусідів, у яких є авто – домовитись (за певну плату) завжди можна. Традиційно діти опікуються батьками пенсіонерами і їх транспортними потребами, працюють ширші родинні зв'язки.

«Маршрутів багато: Мартинівка 2 рази на день – ранок, обід, Тур'я – 2 рази; проїзні села, може бути і 4 рази на день, бо різні маршрути. Є села, в які їздять тільки розвозки підприємств зі Смиги, але там така дорога, що транспорт ламається дуже часто і перевізники туди не хочуть їхати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Власні авто має кожна друга сім'я, за половину сімей мають авто. Є багато пенсіонерів, у яких відсутній приватний транспорт. В селах, які розташовані при трасі, важливість мати автомобіль не така гостра, більш доступний транспорт. А у віддалених селах - необхідно мати власний транспорт, хоча б скутер, інакше виїхати важко» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«У нас люди завжди стають, підвозять, попутками можна доїхати, бо знають, що завтра вони будуть в такій же ситуації» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Попутки ловлять з крайніх сіл, добираються до траси 2-3 км і потім голосують. Люди самоорганізуються – жигулі туди сюди мотається, якщо дозволяє дорожнє покриття, а рейсовий автобус може бути не завжди. Дзвонять родичам – кум, брат, сват, щоб забрали. Буває пішки дійдеш». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

За умов щоденного використання власного авто транспортні витрати значно зростають, за оцінками респондентів водіїв значними є витрати на ремонт – близько 30% від витрат на паливо. Місячні витрати на авто респонденти точно не підраховують, оскільки здебільшого його

використання є нераціонально дорогим – витрачається лівова частка зарплати. Згадані щоденні витрати на паливо складають 150-200 грн. Таким чином використання автомобіля за середнього рівня зарплат і доходів стає розкішшю.

«Автотранспорт також не витримує, буває машина поламалась і підбирають водія та пасажирів. Значна частина жителів їздить на роботу на власних автомобілях. Я, мабуть, половину річного заробітку витрачаю на ремонт свого грузовичка, а ще скільки на паливо» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Зараз їздять власним транспортом – це вимушено. Якби були дороги і громадський транспорт, то люди б їздили – це дешевше. На заробітки виїжджає багато людей, але сім'ї, де є діти лишаяються, вони шукали б роботу тут, не виїжджали» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

Респонденти згадували про самотніх людей пенсійного віку, інвалідів та малозабезпечені родини – ці групи вважають вразливими, їм меншою мірою доступний і громадський транспорт, вони найчастіше не володіють авто і не мають відповідних сімейних та соціальних зв'язків. В різних громадах соціальні працівники називали близько 200-700 людей, що обслуговуються соціальними службами та стоять на обліку у відповідних органах. В сільській місцевості вкрай важливі родинні стосунки і допомога з боку родини, якщо такі зв'язки є, то потреби людини буде хоча б частково задоволені. Громадський транспорт може бути нерегулярним та коштовним для цих людей, також вони можуть бути нездатні пересуватись, або транспорт не прилаштований для їх індивідуальних можливостей. Вразливі категорії обслуговуються соціальними службами, мінімальний перелік їх потреб може бути задоволений – купівля ліків і продуктів харчування. Адміністративні та юридичні послуги такі жителі можуть отримати через старости/депутатів. Отримати медичні послуги через відсутність транспортування важче – послуги соціального таксі нерозвинуті, респонденти вважають, що таку послугу варто розвивати.

«В громаді 160 чол., яких обслуговують соціальні працівники – закупівля продуктів харчування, медикаменти. Є достатньо велика кількість соціальних працівників, основні потреби вразливих груп, вважаю забезпечені» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Ми охоплюємо всіх малозабезпечених – пенсіонерів, людей з інвалідністю, багатодітних – близько 204 людини обслуговуються в соціальному центрі. На мою думку, ми свою функцію виконуємо. Соціальні працівники обслуговують тих, хто фізично не може пересуватись по території. Пересуваються на велосипедах, в принципі нормально» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«Соціальне таксі – це хороша ідея, якби люди знали, що є таке таксі, то частіше б їхали, наприклад, до лікаря. В цілому люди, якщо є потреба до лікаря, то просять родичів або сусідів підвезти – можна домовитись в разі потреби» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Населення, котре старіє вже ходити не може. В мене, наприклад, 60% населення вже фізично не може дійти до старостату і це серйозна проблема. Не всі населені пункти такі, є такі, що 40%, є такі, що менший відсоток, але в цілому така проблема є» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

«Є 2-3 критичних людини в кожному селі, це ті, в кого немає дітей, а в кого є діти, мають їхню підтримку у вирішенні проблем. Дуже рідко у нас в територіальному центрі є машина, яка використовується для соціальної служби повністю. Там два відділення і ми працюємо як центр соціальної служби дітей і молоді і як надомне відділення, яких треба обслуговувати, завозити їм продукти. Дуже в рідких випадках, не знаю, там кілька разів на місяць можемо дозволити собі когось кудись завезти. Має бути соціальне таксі, в цьому є потреба. Кажуть, що воно має бути обладнане обов'язково підйомником. Думаю, що навіть не обов'язково, хоча би воно було зручне, щоб було низькополим, щоб було пристосоване для маломобільних» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Респонденти вважають, що пенсіонери, старші люди та інваліди, за більшої доступності транспорту, більше б могли пересуватись, ймовірно більше б навідувались до медичних закладів. Актуальною та гострою є потреба відвідування гуртків дітьми, відповідно, руху громадського транспорту ввечері.

«Було би краще сполучення, пенсіонери частіше їздили б в гості, до медиків, діти – на гуртки. Також більше людей напевно їздило б на роботу. Зараз все впирається в дороги, є села, в які ніхто не хоче їхати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Про соціальне таксі люди не чули, якщо потрібна допомога люди дзвонять депутату чи старості – нема світла чи інші проблеми – дзвонять. Нема лікаря – також дзвонять, шукаємо можливість допомогти». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

Нааявність транспортних засобів (ТЗ) у домогосподарствах

У 50-70% сімей, на думку респондентів, є авто, мати авто є нормою та необхідністю. Якщо сім'я є повною, працюючою, в ній з великою ймовірністю буде авто. В деяких сім'ях може бути кілька авто, тому респонденти говорили, що в перерахунку на кількість - 80% населення має авто, але відсоток сімей, що мають авто нижчий.

«60% сімей мають автомобілі. Є сім'ї, де кілька автомобілів. Більше користуються на автомобілях, ніж на велосипедах, але велосипедів досить багато. Пішки – 99% ходять. Скутери, мото – поліція строго, штрафую останнім часом, як червона тряпка для них. Багато людей користувались, хороший вид транспорту – вони перегибають палку. Але був високий травматизм – нема водійських прав. Діти сідали на скутери і розбивались» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

Примітка: в західних ОТГ не згадували про штрафи за використання скутерів і згадували вищий відсоток автомобілів.

В Західних ОТГ респонденти згадували, що домогосподарства часто мають у власності трактори та мотоблоки і деколи можуть використовувати їх для пересування. Дуже поширеними сучасними транспортними засобами є скутери та моторолери. В Мачухівській ОТГ респонденти говорили, що останніми роками поліція строго слідкує за правомірністю використання

моторолерів. В цій же ОТГ респонденти згадували, що домогосподарства можуть володіти старою ще радянською сільгосптехнікою, яку використовують виключно для сільгоспробіт. Вантажними автомобілями здебільшого володіють підприємці, мікроавтобуси часом можуть бути у власності домогосподарств.

В усіх ОТГ згадували велосипеди, як дуже поширений засіб пересування. В Смизькій сільській ОТГ згадували, що в домогосподарствах ще лишилися коні та вози/фіри, але їх кількість поступово зменшується – стає більше мотоблоків та скутерів. Молодь більше не хоче використовувати традиційний гужовий транспорт, тому потреба в ньому відпадає.

3.3. Доступ до громадського транспорту та задоволеність споживачів транспортними послугами

Якщо громадський транспорт ходить, то мешканці значною мірою задоволені. Респонденти не схильні були критично оцінювати його якість і навіть ціну – важливіше, що громадський транспорт їздить. В одній з ОТГ респонденти зауважували, що за радянськими стандартами вони цілком задоволені, тоді як за європейськими – це низька якість послуг.

«Але ж добре, що є громадський транспорт, що ходить! Ми знаємо ці дороги, влада закупила в школу новий автобус, ця дорога швидко його пошкодить!» «Ми ще рівняємо усе по радянських стандартах, і за ними – це добре, а по європейських – це дуже низько» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

Через погані дороги і малу кількість пасажирів є села, куди перевізники не хочуть їздити, відтак у громадах є незакриті маршрути, на які не вдається знайти перевізників. Є ситуації, коли жителів/пасажирів достатньо багато, але дорога дуже погана і перевізник, оцінюючи витрати на ремонт, відмовляється їздити в даному напрямку.

«Є готові перевізники і є люди, що їхали б, але немає доріг, ніхто не хоче вбивати транспорт і їхати в села без доріг» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«В нас все нормально, в нас перевізники входять в положення людей, дякувати Богу, що вони ще їздять. Основна причина недостатності маршрутів – це недосконала дорога. Люди просто не можуть ремонтувати свою машину, щоб постійно їздити, якщо б була нормальна дорога – їздили б. Якщо велике село, де буде достатньо пасажирів і буде виручка, то буде їхати» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Більшість маршрутів в ОТГ закриті перевізниками, громадський транспорт ходить в більшість населених пунктів. Лише 10-20% (Дунаєвецька ОТГ – 2%) від потреб, за оцінками респондентів, лишаються незакритими через відмову перевізників їздити в даних напрямках. Респонденти в кожній групі називали кілька населених пунктів, в які не ходять/не доходять автобуси. В більш

віддалені села автобус/маршрутка може ходити кілька раз на тиждень, в ближчі – кілька разів на день. Поширеним є графік – 3-5 маршрутів на день, зранку і до обіду або до кінця робочого дня. Здебільшого в селах вечірніх автобусів немає (щодо маршрутів в межах міста Дунаївців не уточнювали, можливо ввечері є транспорт).

«Маршрути здебільшого є, бракує частоти, особливо ввечері. Вранці рейсів достатньо, там, де ці рейси є. Села при трасі – також нема проблем. А решта до Смиги 5-7 км лісом йдуть. Мартинівка, Буца – немає доріг, немає підприємств» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Сполучення 4 рази на день, ми робили дороги, щоб перевізник погодився їздити, бо були погані дороги. Зараз краще. Але у нас незручне сполучення з с. Мачухи, треба їхати спочатку в Полтаву – незручний маршрут пролягає між селами, інакше перевізнику не вигідно. Або дорога розбита, або немає достатньої кількості людей. Перевізник один їздить, давали оголошення, але ніхто не хоче – погані дороги і не вигідно» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«В маленьких селах – 2-3 людини з кожного села, в основному пенсіонери їздять. Пенсіонери не так часто їздять, нерегулярно. Маршрутки переповнені. Є віддалені села, де кілька десятків людей живе. У віддалених селах значну роль відіграє сезонність – взимку немає людей, а влітку багато – автобус розвалюється. 10 сіл із 27 є маленькі. 5-6 великих, де є хороше сполучення – це колишні центри сільських рад. Де є центральна дорога – з транспортом ситуація хороша» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«Ми робили оцінку, у нас лише 2% сіл, куди нема маршрутів, це кілька сіл. Наприклад, Воробіївка, не можна сказати, що люди не доїжджають, бо там пройти треба 3,5 км до села. І вважати, що це багато, і ніхто не зможе пройти, так не можна сказати. Сказати, що зовсім це село, що туди нічого не доїжджає і не долітає не можна. Це цивілізоване село, гарне село, але воно близько до траси і ніхто не хоче вже спеціально ці 3,5 км їхати» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

Автобуси/маршрутки йдуть через кілька сіл в центр, тому на якомусь етапі стають завантаженими, однак респонденти не згадували, що в них важко/неможливо сісти – стоячі місця є, нарікань з цього приводу не було. Переважно транспортні засоби є старенькими і не дуже комфортабельними, однак це є звичним і не викликає суттєвої критики – стан доріг не сприяє використанню новішого автотранспорту, використовують транспортні засоби, які не шкода регулярно ламати та ремонтувати.

«В базарний день не сядеш. 1 автобус довозить людей з 6 сіл, в 6-му селі - стояти можна, але не сядеш. Можна вільно стояти – мене влаштує, я ще молода» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Автобуси часто ламаються, водії часто міняються, в цілому ці автобуси час списувати, у них технічно закінчився період експлуатації. (Сміються) Та нормальні автобуси! В Києві не кращі» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«І це турбує питання техогляду тих транспортних засобів, не знаю як їх там перевіряють, але люди самі деколи звертаються. В цьому може бути недолік, є вже старенькі, і перебудовані, і мало місця - нюансів багато. Мені

здається, що це проблема не тільки нашого ОТГ, а проблема України. Немає якогось комплексного підходу до цього, і немає комплексного підходу в людей». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Респонденти не висказувались негативно щодо кількості зупинок, в селах є неофіційні зупинки, які з часом утворились і на разі потребують офіційного оформлення. У селах автобус може зупинятись не на зупинці, відтак проблему віддаленості зупинок не згадували. Щодо зовнішнього вигляду зупинок, то в частині громад вказали, що зупинки відремонтовані або встановлені нові, в частині вказали на необхідність ремонту, або ж запланований ремонт. В частині громад вказали на необхідність встановлення урн, туалетів, освітлення на зупинках, а також камер, оскільки проблема вандалізму є суттєвою (в сільських та селищних громадах поліції мало/немає, особливо в нічний час). Розкладу руху на зупинках здебільшого немає, здебільшого його зривають, розклад руху зазвичай є в автобусі. В цілому щодо зупинок є запитання і проблеми, але вони поступово вирішуються – це те, що можна вирішити силами громади та місцевої влади. Часом згадували, що місцеві жителі чи підприємці самостійно відремонтували чи побудували зупинку.

«В Смизі є нові зупинки і в Минківцях, всі решта села – це радянські зупинки, вони колись були гарні, з мозаїкою; смітників на зупинках немає – зупинки потребують оновлення, ремонтів. Є зупинки спонтанні, які треба облаштовувати – ці питання зараз обговорюються, це те, що можна зробити» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Ми замовили 3 зупинки на 2 села, гроші перерахували – замовник зникнув – ні його, ні зупинок». «У нас зібрались мешканці і зробили зупинки там, де їм зручно, і там де була зробили, тепер їх дві». «У нас одна обладнана зупинка за кошти аграріїв, всього їх чотири і три з них зовсім відсутні». «В Плоскому є – фермери поставили і 1 ОТГ поставили». «На зупинках є смітники, але їх руйнують – молодь перекидає. Дуже треба сміттєві баки. Обов'язково туалети – це болюче питання. І дошки оголошень, щоб повністю облагороджені були, щоб не клеїли оголошення на стовпах чи на зупинці. І камери мали би бути. Багато є нюансів, що можна в ідеалі зробити - проект «зупинка під ключ» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«В нас були старі зупинки, їх ОТГ зберегло, окультурило і плюс, де потрібно поставили нові зупинки» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Як уже згадувалось, цілком задоволені респонденти шкільними автобусами, усі діти, що потребують довозу, мають змогу їздити на автобусі. Проблемою є поламки та необхідність частих ремонтів, часом відсутність коштів на ремонт. Респонденти згадували, що часом водії ремонтують автобуси за власний кошт, і потім чекають на компенсацію. Шкільні автобуси також можуть використовуватись для підвозу дітей в садочки та вчителів до школи. Часом використовуються для дитячих поїздок на районні та обласні заходи.

«Доїзд школярів організовано добре. Закупаються нові автобуси, розробляються маршрути – питань немає. Окрім доріг і ремонтів проблем немає. Не витримують довго автобуси, не завжди є фінансування ремонту – шофер купляє запчастини за свої гроші і ремонтує, щоб тільки автобус їздив, потім йому вертають, а щось може і не вертають. У нас в основному автобуси нові – 1-4 роки, то в них основне – це зміна колес і шин, все решта ще не ламається. Основний знос через погану дорогу». «Діти в захваті від нового автобусу, їздять в школу і садок.

Раніше сиділи по 4 на руках, була невеличка маршрутка, тепер краще. Плюс – довозять в садок, домовленість усна – не виганяють. І вчителі їздять, кому по дорозі» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Якщо є якісь проблеми, наприклад, поламка шкільного автобусу, то завжди нам допомагають. Наприклад, в нашій школі є два шкільних автобуси ми завжди звертаємось в третю школу. Ми інформуємо управління, управління відповідно інформує міську раду і немає такого дня, що наша сторона, я можу і за Миньківці сказати, щоб дітей ми не довозили». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Доступ і задоволеність громадським транспортом значною мірою, на думку респондентів, залежить від **якості дорожнього покриття**, а воно, за оцінками респондентів, **є достатньо в поганому, критичному стані – це є основною проблемою для громад**. Безпека руху також значною мірою залежить від якості дорожнього покриття, підвищена ямковість є нормою на дорогах і це є значний фактор ризику та небезпеки для усіх учасників дорожнього руху. В цілому респонденти задоволені якістю і безпекою громадського транспорту, вони розуміють, що ситуація могла би бути кращою, однак і не найгірша. Розвиток транспортної інфраструктури залежить від розвитку дорожньої інфраструктури – це ключова і основна проблема, рішення якої, на думку респондентів, важко знайти в межах ОТГ, має бути державна стратегія і допомога.

«Відсутність доріг – основна проблема. По Смизі майже все асфальтоване – добрий стан. І населені пункти – більш-менш асфальт – 80%, більш-менш стан. На Схід – 70% давно не ремонтована дорога, покриття майже немає – 2-3 бали, навіть 1 з 10 балів немає. Машина рухається майже як пішохід або бігом, першої передачі може бути забагато. Якщо швидка має доїхати за 20 хв, то вона буде їхати мінімум 40 хв, а то і годину з лишнім. Були такі випадки, що людина померла, бо швидка довго їхала». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Був випадок, що чоловік їхав на скутері, кажуть, поліція його наздоганяла, але це не важливо, він потрапив в яму і загинув. Смертельний випадок через яму, ти їдеш і на зустріч тобі машина, ти не можеш об'їхати і їдеш в яму і це аварійна, небезпечна ситуація». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Одне направлення на Кременчуг, де іде капітальний ремонт. Є польові дороги, взимку по ним гарно їздити – ям нема, краще по польовій їхати, ніж по поганій асфальтовій. Бетонні дороги класні. Поруч є бетонна дорога 48 років тому побудована і досі вона стоїть. Між селами всюди є асфальт, Є дороги в середньому стані, є – дуже в поганому, на одних достатньо ямковий ремонт зробити, на інших – необхідний капітальний ремонт». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

«В мене є автомобіль і якщо говорити про оцінку, я вам скажу просту оцінку, швидкість руху 30 км і одна невелика ямка, і мінус 4,5 тис на ремонт автомобіля. Я не знаю добра дорога чи зла, але дорога має бути рівна, чи вона є асфальтована, чи вона є просто з твердим покриттям, але вона має бути рівна, без ямок». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Задоволеність людей якістю та безпекою інфраструктури, якою люди користуються на щоденній основі

Вкрай погана якість дорожнього покриття, велика кількість доріг, що вимагають капітального ремонту, що десятиліттями не були ремонтвані – це надзвичайно важлива і гостра проблема, яка в ході усієї дискусії піднімалась респондентами. Це питання, яке, на думку респондентів, на рівні ОТГ неможливо вирішити, оскільки здебільшого це коштовні інфраструктурні проекти. Відтак респонденти на разі не бачать перспективи рішення цієї проблеми - немає стратегії на рівні держави. На думку учасників фг, в усіх областях, куточках країни ситуація схожа. Респонденти на всіх групах говорили, що проблема загальновідома, загальнонаціональна і поки перспектив рішення немає – **є дуже великий великий запит на вироблення рішень, політики, стратегії в даній сфері і допомогу відповідних громадських організацій та фондів.** Для респондентів **вкрай важливо побачити перспективу вирішення проблеми дорожнього покриття.** У респондентів є розуміння, що соціально-економічний розвиток ОТГ і сільської місцевості в цілому на пряму корелює і залежить від розвитку дорожньої інфраструктури. Без вирішення цієї проблеми не будуть вирішуватись інші питання розвитку – соціального, економічного, культурного і туристичного. Респонденти розуміють, що дорожня інфраструктура – це нервова система їх громади і країни в цілому.

«Чи обговорюється ремонт доріг в громаді? Необхідно піднімати питання, щоб керівництво на різних рівнях виголосило чіткий план – що, коли планують ремонтувати. Від цих запитань нікуди не дінемося – їх треба вирішувати. Це буде питання номер один в майбутньому, від цього залежить розвиток громади – чи зможе наша громада і інші громади вирішити питання доріг». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

«Дороги, транспортна розв'язка – це основне, по чому рухається «кров» в громаді, усе рухається. дуже багато від цього залежить. Наприклад, у Європі все починається з доріг, а потім вже будівництво, інфраструктура і все інше. Тобто, люди напевно також зрозуміли, що це дуже важливо. Нам потрібно переймати досвід». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

На стан доріг, на думку респондентів, негативно впливають перевізники, в тому числі аграрні виробники – вантажні машини здебільшого їздять з суттєвим перевищенням норм/вантажності перевезень, що негативно впливає на стан доріг. Контроль за нормами перевезень/вантажністю не налагоджений, на думку респондентів, місцеві виробники мали б докласти більше зусиль і фінансувати ремонт місцевих доріг, які вони активно використовують в межах ОТГ. Також, на думку респондентів, частина дорожнього збору має надходити в бюджет ОТГ.

«Я знаю в селах, коли не засипані дороги, особливо коли весна, коли починають, якщо з літа вивозити дерева, то тоді не реально заїхати, там такі рови, що неможливо проїхати це дуже часта проблема. І коли починають важкі машини їхати вони руйнуються, не знаєш куда обминутти, щоб проїхати». «Сама основна проблема, це перевантаження вантажними автомобілями. Якщо, наприклад 9 тон навіс, а він везе 15 тон навіс, уявіть собі, якщо це 50 тон, що залишається після асфальтового покриття. Вважаю, що для нашої ОТГ потрібно на об'їзній дорозі покласти вагу і, або ми беремо якусь плату і за ці кошти ремонтувати дороги, або згоджуємось, хай нам валять ті наші дороги, які в нас залишились. ОТГ ще щось старається робити, ще робить, ще щось підсипає. А це перевантаження вбиває ті дороги, які ми ще маємо». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

«Скільки є аграрних підприємств, вони користуються дорогами, машини часто перегружені – це норма в Україні і контролю за цим, особливо на місцевих дорогах, немає. Цю проблему треба вирішувати, бо вантажні перевезення руйнують те, що лишилось». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

Наступне питання є достатньо складним та експертним, але оскільки на групах були присутні в тому числі депутати, дане питання піднімалось. Є питання і проблеми різного підпорядкування доріг – національні дороги здебільшого в кращому стані, обласним також приділяється увага, хоча в різних областях, на думку респондентів, ремонти доріг ідуть з різною швидкістю. З районним рівнем у адміністрацій ОТГ виникають непорозуміння щодо доріг в межах ОТГ – за межами населених пунктів дороги підпорядковані районам, ці дороги найчастіше в поганому стані, громада користується дорогою і не може вплинути на її стан навіть за наявності ресурсів. Поганий стан дороги є незручністю і ризиком – підвищена небезпека руху, амортизація транспорту, неможливість розвивати послуги громадського транспорту тощо. Чіткого механізму комунікації і вирішення таких проблем на разі немає. Є потреба вироблення механізму співфінансування ремонту доріг районом та ОТГ або передачі прав на ремонт дороги адміністрації ОТГ або пошуку іншої моделі співпраці, яка дозволила б вирішувати проблему.

«Дорога до Онишковець не нашого, а районного рівня, і кілька років ми не можемо достукатись, нас не чують – поки її не можуть зробити. Громада готова співфінансувати, але діалогу немає. Проектно-кошторисна документація робиться на перспективу». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

Для ОТГ є перевагою наявність доріг обласного та національного рівня, це покращує транспортне сполучення, однак в такому випадку проблемою стає безпека трас. В даному випадку також існує проблема комунікації, адміністрації ОТГ складно донести свої потреби щодо питань безпеки до дорожніх служб різного рівня щодо встановлення додаткових знаків, оформлення світлофорів, пішохідних переходів, розв'язок тощо. Дорожні служби різного рівня прийнято вважати одними з найбільш корумпованих структур. Респонденти в усіх групах згадували: *«якби частину дорожнього збору лишали на місцях, то усі у нас дороги були б в ідеальному стані – ми в змозі вирішити ці питання, за наявності фінансів».*

«Скільки коштів іде на транспортний збір від нашої ОТГ – біля 15 млн. грн., а що отримуємо – хай мільон, а решта – по кишеням. Проблема не в дорогах, а в корупції. Знаємо, що на обласному рівні ці гроші розходяться». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

В усіх ОТГ, де є відрізки трас національного та обласного значення з значним рухом транспорту, є суттєва проблема безпеки руху – нерідкими є смертельні випадки на дорогах. В кожній ОТГ згадали про небезпечні ділянки, на яких регулярно відбуваються аварії та гинуть люди – 3-5 людей гине щороку, це і пішоходи, і велосипедисти, і автомобілісти.

«На трасі Дубно-Кременець є смертельні випадки 2-3 на рік, до 5 людей в рік – це регулярні наїзди, це, можна сказати критична ситуація. Є і молоді люди, і люди середнього віку. На цій трасі можна набрати швидкість, вона в кращому стані, але вона небезпечна. В основному наїзди, бо люди користуються велосипедами, скутерами, йдуть пішки, і вони не захищені – нема освітлення, нема тротуару, вони не позначені, люди йдуть по дорозі. Буває гинуть в межах села, але частіше між селами, де немає обмеження по швидкості. Люди йдуть з роботу і на роботу – це може бути і друга, і третя зміна. Якщо людина в темному одязі, а ще мряка чи туман чи вечір, а світловідбивних позначок немає - це велика небезпека». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Кожного року є аварійні ситуації з маршрутками – поганий технічний стан. Є смертельні випадки по 1-2 людини і на трасах, і на місцевих дорогах – водіння і ходіння в нетверезому стані. Це тенденція - восени, коли темно збивають велосипедистів чи пішоходів, коли людина іде по обочині. Немає світловідбиваючих речей – ше немає закону про це». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

Здебільшого у населених пунктах (і між населеними пунктами) відсутні тротуари та велосипедні доріжки, тоді як і пішоходів і велосипедистів багато, збільшується використання моторолерів. Проблемою, що сприяє травматизму, є відсутність світловідбиваючих елементів у пішоходів та велосипедистів, що на разі не врегульовано правилами дорожнього руху, не стало правилом/нормою для учасників руху. Освітлення в населених пунктах здебільшого є, дана проблема поступово вирішується, однаке не завжди добре освітлені переходи і знаки.

«Вийняток, коли тротуари є, переважно їх немає. У Смизі робляться потроху, плануються, прогрес є; якщо нема тротуару, то люди йдуть дорогою, бо поруч болото». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Освітлення почали робити, активно роблять, зрушення є. Смига майже вся освітлена, а решта – відсотків 20 освітлення є. По кількості населення більший відсоток, бо в Смизі більше населення – 2\3, а по площі, то менший відсоток. А села, де 3 км дороги і живе 100 людей, то там немає освітлення» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Освітлення – потроху роблять, цього року освітлення громади буде закінчене. Цей проект частково робиться за кошти фондів, і це дуже хороший приклад, як можна реалізувати подібні проекти. При бажанні можна втілювати зміни, і це вселяє надію. Тому ми прийшли на дане обговорення» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

Також часто респонденти згадували, що в межах населених пунктів і за ними не всюди є дорожні знаки, які передбачені правилами. Поширеною є ситуація, коли в населеному пункті немає знаків обмеження швидкості, а то і знаку, що позначає сам населений пункт. Не всюди є переходи, які передбачені правилами дорожнього руху, або ж переходи неправильно оформлені – немає світлофору, підсвітки тощо. В деяких населених пунктах є потреба реконструкції застарілих розв'язок.

«Це і відсутність підсвітки знаків, знак не видний, він не відображає світло. Також люди в нас не вдягають світловідбиваючих елементів, про це навіть не знають, а там це в законі. У нас немає дорожніх споруд – наземних, підземних і знаків немає. Буває навіть позначки села немає – в яке село в'їхав, куди? То про що ми говоримо. Буває неправильно знаки поставлені, спочатку одну село вказане, потім інше – це повний безлад. Є

місця, де немає переходів чи світлофорів біля школи навіть. Вже приїздили в школу з дорожньої служби, то може щось зроблять». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Є проблема, не всюди є переходи, було подання про переходи, про зебри, але не реалізували. Є потреба більших переходів. Є неоформлені місця – ні переходу, не знаків – багато таких місць. Знак можуть вкрати – це як розвага для молоді. Рух непозначений належним чином. Це питання вирішуємо поступово, робимо подання». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

« У місті Дунаївці застаріла схема розв'язки, місто розростається. В нас центр, найбільше хвилює, дорога в нас одна проїзна, зліва, справа далеко об'їзжати. Дорожні знаки встановлені в центрі, на жаль зазнають агресії з сторони водіїв. Забезпечення організованих місць для стоянки, це питання вже звучало, нема де зупинитись нормально. Технічно не облаштовані пішохідні переходи. облаштували верхнім світлом, але, хто чужий, той не розуміє, що там робиться, бо з часом сама зебра стирається і водій їде і він не розуміє: це освітлення дороги чи це перехід» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Є дуже багато проблем із оформленням дорожнього руху відповідно до чинних правил, в тому числі розчистка видимості на поворотах, спил дерев тощо. За відгуками респондентів, може бути 10-20 і більше місць в одному населеному пункті (залежно від розміру), де є ті чи інші порушення. Суттєвою проблемою є те, що усі учасники руху не ознайомлені добре з правилами дорожнього руху або погано їх дотримуються – водії безкарно можуть перевищувати швидкість в своєму населеному пункті, пішоходи та велосипедисти пересуваються по дорозі в темний час, не позначені світловідбиваючими елементами тощо. Контролю за дотриманням правил дорожнього руху з боку поліції в менших населених пунктах немає, на все ОТГ може бути один поліцейський, в чій обов'язки контроль за дотриманням правил дорожнього руху не входить.

«Якщо їде село, будинки справа і зліва, то в будь-який момент з подвір'я людина може виїхати на велосипеді чи на скутері, то водій має знати, що він має їхати не більше 40, а то і 30 км, хоч і не вказано обмеження швидкості, а водії летять 60-70, то людина виїде і одразу під машину. І цим водіям не роблять зауваження, вони не обмежені, бувають і травматичні, і смертельні випадки часом». «У нас на все ОТГ 1 поліціант і той без транспорту!» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Взимку небезпечно почуваєшся і на трасі, бо траси не чистять, і є рови, ям багато. Є 2 аварійні мости, позрізали метал з підпор, і там страшно їздити і ходити. Є колії, де їздять вантажні потяги, там наземний перехід – немає шлагбауму, немає позначок. Рідко, але бувають випадки травматичні». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Необхідно зробити, оцінити карту проблемних місць. День може треба встановити панорамне дзеркало, чи стовпчик зі смужками, чи ліхтар, чи знак – це треба оцінити. Лиш в Смизі штук 20 місць є. Є вулиці, де постійно зіткнення і локальні аварії – ломані руки і тд, бо один одного не бачать. В кожному селі є (принаймні повороти, де куці вирости) неоформлений дорожній рух. А є ями, які самим треба брати лопати і закидати – не вихід нічого не робити»(Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Дорога і дураки, неоформлена дорога і люди, що не дотримуються правил дорожнього руху – це найбільші ризики. Людей, що не дотримуються правил дорожнього руху дуже багато, як і проблем з дорогами» (Мачухівська ОТГ, Полтавський район).

«На наших дорогах, зокрема на тротуарах не зважають на доступний дизайн. Тобто ті великі перепади, не можна проїхати ні колясочкою, ні дитячою, ні візком з інвалідністю. І дуже боляче дивитись, коли робиться новенький тротуар, новенька дорога зробили, великі відступи, знову роблять великий бордюр і ніхто на те не зважає». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

Респонденти підсумовували, що наші дороги, як і населені пункти, зовсім не є безпечними, вони «мовчать» і створюють загрозу і напругу, якщо порівнювати із західноєвропейськими дорогами, що «підключаються та розмовляють», наші дороги є вкрай некомфортними та небезпечними. Проблемою є і неоформлені дороги, і незнання/недотримання правил учасниками дорожнього руху, і також відсутність контролю за дотриманням правил, відсутність потрібних знаків. Респонденти вважають, що необхідно приділяти увагу цим питанням, починаючи від школи і на усіх рівнях, в тому числі на телебаченні – мають бути просвітницькі заходи щодо безпеки руху. І обов'язково має бути система контролю за дотриманням правил, в тому числі гаряча лінія, на які можна подзвонити, якщо ти став свідком порушення.

«Є питання знаків, я був закордоном, це величезна різниця між їх дорогами і нашими, їх дороги говорять – сигналізують, говорять, проводжають, зустрічають, наші дороги мертві і мовчать». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Необхідно суворо контролювати усіх учасників дорожнього руху, в т.ч. велосипедистів, пішоходів. Якісь освітні, просвітницькі заходи. Одне одному робити зауваження – сказати сусіду, не їдь 60! Але ж ми не робимо, я не роблю. В школі ми говоримо про дорожні правила, ми попереджаємо – ми вчимо дітей. Підняти активність і свідомість громадян – і як водія, і як пасажера. Якщо потрібна система доносів – я за. Поінформувати, що п'яний за кермом, бо це чиясь безпека і чиясь життя. Це потенційний вбивця». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

Якщо підсумовувати питання безпеки - проблем багато і респонденти не відчують себе цілком безпечно, є суб'єктивне відчуття небезпеки і у водіїв, і у пішоходів. З іншого боку, ситуація є звичною, проблеми існують давно, тому поріг відчуття небезпеки знижений – діє звичка. Респонденти, хоча і зауважували велику кількість проблем, однак говорили про те, що відпускають дітей достатньо вільно – гуляти, кататись на велосипеді тощо, водночас намагаються контролювати їх.

«Відносно безпечно, небезпека є, я вважаю, що небезпечно. Порівнюючи з Європою, там їдеш спокійно, а тут їдеш напружено». «Безпека – 5-6, 4-6 балів з 10 – середина. Автомобілісти на дорозі частіше потрапляють в аварії, ніж люди на роверах, скутерах. Але смертельні випадки – це пішоходи, велосипедисти» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Все залежить від людини, як вона їде чи чує, що їде машина і з'їде на обочину – я своїм дітям довіряю, але вони вже дорослі. А ті, що зараз ростуть? Мої внуки їдуть велосипедом до школи, переживаємо, але відпускаємо – вільно їздять. Але їздять не по трасі» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Пішохідні переходи є, але водії часто не зупиняються, тому безпека дитини не гарантована. В ночі вони підсвічуються, видно, що це пішохідний перехід, але водії не зупиняються. Якщо немає траси – безпечно, якщо траса – небезпечно. Від водія залежить, якщо є і увага-діти, і все, а він їде все одно» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

На думку респондентів тема обговорення є вкрай важливою, вона змусила їх задуматись над багатьма запитаннями, актуалізувала великий ряд проблем. Ключовим в обговоренні питанням був поганий стан доріг і необхідність вирішення цієї проблеми на усіх рівнях, не лише силами ОТГ.

«Є плани по благоустрою, ремонт доріг – усе одразу не можна вирішити. Є довіра, що проблеми будуть вирішуватись. Є надія, є оптимізм, я бачу рух вперед. Зміни є і є надії, що громада буде процвітати - є можливості, є ресурси, є молодь, є люди, що хочуть працювати» (Смизька ОТГ, Рівненська обл.).

«Кожен висловив свою думку про наболіле. Ремонт доріг, освітлення, особливо ремонт – це дуже затратно. Ще в селах – це можна потягнути, але якщо говорити про трасу велодоріжки, тротуари – це величезні кошти. Але про це говорять, це на порядку денному, не все просто і легко – це вимагає обговорення з іншими службами, рівнями». (Смизька ОТГ, Рівненська обл.)

«Гроші в громаді є, перспективи є, потроху треба проблеми вирішувати – брати і робити, як з освітленням. І гарно було би, якби дорожній збір частково лишався в громаді». (Мачухівська ОТГ, Полтавський район)

«Постійно діє комісія транспортна, і всі питання, які поступають на рівні виконкому, чи до голови чи до відділів міської ради, вони попадають на розгляд, і ця комісія постійно це розглядає, тобто нема такого...На слуху. Все впирається в фінансування, бо ремонт дороги чи облаштування дороги це дуже коштовна річ, і бюджет міської ради він просто не витримує, бо потрібно позакривати всі інші питання, які в першу чергу, а ремонт доріг вже, переноситься на другий план... Це дуже фахова річ і основна проблема в відсутності в наших дорогах, в тому, що не спеціалісти цим займаються. Займаються просто підприємці, які просто хочуть заробити гроші, і десь прочитали в журналі, а результатів, дороги нема». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

«Гроші є. Бо ті гроші, які закладені на ремонт доріг в паливі, в ціні на паливо, то це великі гроші, це мільярди. Де вони пропадають? В принципі, ще раз кажу, тут на місці ми це питання не вирішимо, це грандіозні гроші. Тут тільки має бути якась програма державна, і підтримка державна, і технологія, і якісні матеріали. Це результат нормальної дороги, яка буде слугувати 4-5 років і потрібно буде потім лише ремонти незначні робити. Тому отримання цих субсидій, допомоги - це просто необхідно, це номер один». (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.)

«Хочу сказати, що дуже корисна зустріч, бо все починається з якогось слова, обговорення. Дійсно всі питання, які були підняті є доволі актуальними. І звичайно хочу сказати, що всі дороги ведуть в Київ, всі ці фури, ще й 40 тон, вони ж не наші, ОТГівські, і вони йдуть через Київ і т.д. Ми сподіваємось теж на ваше певне сприяння, якщо ви будете це десь концентрувати, десь викладати перед кимось, тому що наше ОТГ, що може в тому плані – робить, і всі проблеми тут накопичуються та не доходять до Києва, тому і йде більше негатив на місцеву владу». «Я б хотіла сказати саме про наших людей, які тут живуть, тут працюють. Є така тенденція до старіння населення, яка є викликом для пересування людей старшого віку. І я вважаю, що наші люди варті кращого стану того транспортного сполучення, ніж воно є насправді. Ми сьогодні цю проблему і загострили, і показали. Але озвучити проблему – це вже наполовину вирішити її». «Ми обговорили дійсно ті проблеми, які

існують в Україні загалом, і в т.ч., які є в нашій громаді.. Що хочу сказати, до нас приїжджає велика кількість людей з Європи. І якби проект діяв в нас в громаді, нам було б, що показати, зокрема з історії, зокрема з природи. В нас дуже унікальна місцевість і якщо б були гарні дороги - у нас є хороша туристична перспектива» (Дунаєвецька ОТГ, Хмельницька обл.).

3.4. Підсумки та рекомендації

- Найважливішою щоденною потребою жителів є доїзд на роботу. Близько 50-70% жителів сіл, за оцінками респондентів, - це працююче населення. Доїжджають на роботу зазвичай до найближчих більших населених пунктів - центр ОТГ, районний/обласний центр.
- Витрати на громадський транспорт складають в середньому 15-30 грн. на день, 300-500 грн. на місяць, при середній зарплаті 3-5 тис. грн. Максимальна прийнятна ціна – 50 грн. на день, витрати - 1000 грн. на місяць. Витрати на проїзд складають суттєвий відсоток від зарплат.
- Максимально прийнятна відстань доїзду на роботу – це 30 км. (в один бік), за часом – біля 1 години (в один бік).
- Значна частина жителів, 50-70% родин, володіють власними авто, в деяких родинках може бути кілька авто, якщо брати відсотково, то до 80% жителів мають власне авто.
- Частина жителів їздить на роботу власними авто, витрати на паливо та ремонт оцінюють як дуже високі – від 100-200 грн. на день. Не всі власники авто використовують автотранспорт для щоденного пересування – для більшості це надто дорого.
- Пріоритетним і більш дешевим є використання громадського транспорту для доїзду на роботу. Кількість маршрутів в межах ОТГ зазвичай обмежена – від кількох рейсів на тиждень для віддалених сіл до 4-5 на день для ближчих до центру ОТГ сіл (виключенням є близьке до обласного центру ОТГ – маршрути є щогодини). Здебільшого громадський транспорт в сільській місцевості ходить в робочий час, вечірніх маршрутів немає.
- Для доїзду на роботу в сільській місцевості нерідко використовують попутки, етика взаємодопомоги присутня – людину, що стоїть на дорозі і спиняє машину, водії підбирають. За доїзд попутками прийнято розплачуватись. В термінових і критичних випадках люди звертаються за допомогою до сусідів та родичів, компенсуючи витрати на проїзд, відмовляти у допомозі не прийнято. В крайньому випадку доступними, хоча і більш коштовними є послуги таксі.
- Важливою щоденною транспортною потребою є доїзд дітей до школи – в межах населеного пункту (відстань до 3 км) діти ходять до школи пішки, часто їздять на велосипедах, поширюється їзда на скутерах. З сусідніх населених пунктів (відстань більше 3 км) і віддалених куточків сіл їздять шкільні автобуси, систему довозу дітей респонденти оцінювали високо. Проблемою є часті поламки автобусів через погане дорожнє покриття.

- Нерегулярні (нешоденні) транспортні потреби: доїзд до медичних закладів, адміністративні послуги. Адміністративні послуги здебільшого виконуються в межах села або їх виконання стараються делегувати старості, який або оформлює необхідні документи на місці, або деколи їде за отриманням відповідних послуг в центр ОТГ. Для доїзду в медичні заклади частіше використовують авто, проблемним є доїзд і отримання медичних послуг у сім'ях з маленькими дітьми та старшими людьми, які потребують регулярного медичного нагляду та допомоги. Закупівлі здебільшого здійснюються за місцем роботи або за місцем проживання, мережі магазинів, ринків в селах є розвинутими, закупівлі рідше вимагають окремого транспортування.
- Вразливими респонденти вважають групи пенсіонерів (особливо самотніх), інвалідів та малозабезпечених. В сільській місцевості критично важливими є родинні стосунки, якщо такі зв'язки є, то потреби людини вразливої категорії будуть хоча б частково задоволені.
- Вразливими в плані мобільності стають люди в чиїх родин (у родичів) немає авто – громадський транспорт може бути нерегулярним та коштовним для цих людей, вони можуть бути нездатні пересуватись, або транспорт не прилаштований для їх індивідуальних можливостей.
- Послуги соціального таксі зазвичай в ОТГ нерозвинуті, це є нові ініціативи, сприймаються вони позитивно, питання актуальне. Самотні люди обслуговуються соціальними службами, мінімальний перелік потреб може бути задоволений – купівля ліків і продуктів харчування. Соціальні таксі здебільшого не є поширеними в громадах, про таку послугу респонденти чули і вважають доречним її розвиток.
- Існує проблема мобільності фахівців соціальних структур, чиї обов'язки пов'язані із щоденним пересуванням – медики, соціальні працівники, поштарі, в деяких випадках вчителі та інші. Здебільшого їх транспортні потреби незадоволені, а витрати здебільшого компенсуються самостійно. За умов, коли транспортні потреби фахівців, чия робота є важливою і критичною для ОТГ, не задоволені, на потреби інших категорій населення, в тому числі і вразливих, звертається ще менше увага.
- За умов більшої доступності громадського чи іншого транспорту, на думку респондентів, більша частина жителів шукала б роботу, ймовірно у більш віддалених містах, пенсіонери та інші вразливі категорії частіше б їздили до медичних закладів. Незадоволеною потребою в сільській місцевості часто стає купівля ліків. Суттєвою і гострою є потреба доїзду дітей на вечірні позашкільні заняття.
- В межах населеного пункту жителі найчастіше пересуваються пішки, поширеною є їзда на велосипеді. Набувають значного поширення скутери та моторолери, на них в тому числі їздять діти. Велодоріжок та тротуарів в селах здебільшого немає, відтак є питання безпеки пішоходів та велосипедистів.
- В сільських родин нерідко у власності є сільськогосподарська техніка, в західних областях говорили про сучасну дрібну техніку (мотоблоки), які деколи можуть

використовувати для пересування. В Полтавській області говорили про стару ще радянську техніку, які використовують виключно для сільськогосподарських робіт.

- В родинях можуть бути у власності мікроавтобуси, вантажні машини здебільшого є у підприємців. Залежно від регіону і типу ОТГ може використовуватись гужовий транспорт – в господарствах є коні, однак їх кількість поступово зменшується.
- Громадським транспортом респонденти здебільшого задоволені, рівень вимог до якості послуг невисокий - досягненням вважають наявність хоч якогось громадського транспорту. Біля 80% маршрутів, за оцінками респондентів в громадах заповнені.
- В частині населених пунктів бракує кількості рейсів - не у всіх селах є щоденні рейси, автобуси можуть ходити кілька разів на тиждень. Найбазовіші транспортні потреби жителів здебільшого задоволені.
- Здебільшого перевезення здійснює старий транспорт, який власник не шкодує використовувати на критично поганих дорогах. Користувачі звикли, що перевезення не є надто комфортними – автобус може бути заповненим, немає вільних сидячих місць – це не викликає незадоволення, є нормою.
- В кожній ОТГ є незакриті маршрути, на які перевізники не хочуть заходити через дуже погані дороги, відповідно високі трати на ремонт або ж малу кількість пасажирів. Часто ці два фактори корелюють.
- В кожній ОТГ називали віддалені села, хутори з дуже поганими дорогами та малою кількістю населення, які, на думку респондентів, на разі не мають перспектив розвитку – транспортні потреби жителів цих населених пунктів незадоволені зовсім, сполучення з ними немає. В кращій ситуації знаходяться населені пункти біля більших доріг і трас обласного чи національного значення.
- Частина зупинок в ОТГ є новими і відремонтованими, частина зупинок старі і вимагають ремонту, частина є неофіційними, неоформленими. Облаштування і оновлення зупинок поступово відбувається, є необхідність встановлення смітників, туалетів, дошок оголошень, а також камер – оновлені зупинки часто стають актами вандалізму. З тих же причин на зупинках немає розкладу руху автобусів, зазвичай розклад руху є в автобусі.
- **Найбільшою проблемою**, що впливає на розвиток транспортної системи і якість перевезень **є дуже погана, критична якість доріг**. Підвищена ямковість – це нормальний, звичний стан місцевих доріг в межах ОТГ. Є дороги в дуже критичному стані, що не ремонтувались десятиліттями, є такі, що більш-менш прийнятні. В кращому стані дороги національного та обласного значення. Значна кількість доріг потребує капітального ремонту.
- У респондентів є розуміння того, що дорожня інфраструктура є критично важливою для соціально-економічного розвитку територій. Однак, на думку респондентів, рішення цієї проблеми на рівні окремих ОТГ неможливе – інфраструктурні проекти коштовні, має бути прийнята державна політика і стратегія щодо вирішення цієї проблеми.

- Дороги в межах населених пунктів дещо в кращому стані, вони поступово ремонтуються. Частіше нові дороги у селах все ще не передбачають тротуарів та велодоріжок.
- Іншою проблемою є те, що дороги за межами населених пунктів і частково в населених пунктах є у підпорядкуванні районних адміністрацій, відтак ОТГ не можуть впливати на стан цих доріг – це є суттєвою проблемою. Щодо даних питань на разі немає виробленого механізму співпраці різних рівнів.
- На стан доріг впливають перевізники, що часто перевищують норми вантажу. На думку респондентів, контроль за нормами перевезень не налагоджений і це є суттєвою проблемою. Виробники, що регулярно використовують місцеві дороги мали б фінансувати їх амортизацію.
- Є багато проблем з безпекою руху, у підсумку респонденти говорили, що дорожній рух зовсім не є безпечним.
- В кожній ОТГ є національні та обласні траси, на яких є підвищений травматизм та смертність, щороку є травматичні випадки. Недостатньо переходів, знаків обмеження швидкості в межах населених пунктів, відсутні тротуари та велодоріжки, можливе недостатнє освітлення, проблемні розв'язки тощо.
- Ризикованим є пересування велосипедистів та пішоходів в темний час доби. Найчастіше ці учасники не будуть мати жодних світловідбиваючих елементів. Освітлення, особливо за межами населених пунктів може бути відсутнє.
- Є питання дотримання правил руху усіма учасниками дорожнього руху – водії схильні перевищувати швидкість або бути в нетверезому стані. Належного контролю за дотриманням правил дорожнього руху немає – в селі може не бути поліції.
- В кожному населеному пункті є десятки місць, де немає потрібних дорожніх знаків та позначок, в тому числі знаків обмеження швидкості і навіть позначень межі села із вказівкою назви.
- На думку респондентів водіїв, українські дороги є небезпечними, на відміну від західно-європейських доріг, які комфортні і сприяють безпечному водінню.