



Додаткові матеріали вебінару
„Стала мобільність у громадах: рекомендації щодо відновлення”

Підготувала: Томашевська Антоніна

Питання, які розглядаються під час вебінару.

1. Поняття сталої мобільності
2. Головні принципи сталої мобільності.
3. Як розкрити потенціал звичних форм пересування в громадах.
4. Шляхи фінансування проєктів відновлення мобільності.

Мета вебінару - полягає в обґрунтуванні методів щодо забезпечення та підтримки одного з аспектів відновлення громад як в умовах війни, так й повоєнного — мобільності. Потоки біженців, розміщення ВПО, паливна криза, знищений і викрадений рухомий склад — це виклики, з якими громади зіткнулися вже. Зростання кількості маломобільних груп населення внаслідок воєнних дій і пошук шляхів досягнення енергетичної безпеки — це те, з чим нам ще доведеться працювати.

Завдання вебінару формування у слухачів:

- ✓ системи базових знань щодо особливостей управління мобільності у сучасних умовах,
- ✓ цілісного уявлення джерел фінансування проєктів мобільності, форм та моделей в сфері розвитку інфраструктури.

1. Поняття сталої мобільності

Концепція сталої мобільності впливає з необхідності скорочення викидів відпрацьованих газів від автомобільного транспорту у містах. Хоча моторизований транспорт також може вважатись сталим, якщо мова ведеться про такі системи громадського транспорту як трамвай або тролейбус. Як індивідуальний транспорт можуть використовуватися електромобілі, каршерінг або засоби мікромобільності. Тим більше, відповідно до концепції сталої мобільності, немоторизований транспорт широко заохочується для використання у міських умовах. Тому заходи із розвитку пішохідної та велосипедної інфраструктури неодмінно включаються до планів сталої міської мобільності.

Міські транспортні системи набувають ознак сталості, коли одночасно виконуються чотири умови:

- ✓ відповідають базовим сучасним потребам по переміщенню мешканців міста із забезпеченням всього спектру якості транспортних послуг – від часу у дорозі та точного виконання розкладу руху громадським транспортом до зручності мобільного додатку для замовлення таксі;

- ✓ можуть задовольняти очікування, які матимуть майбутні покоління;

- ✓ мінімізована шкода навколишньому середовищу від транспортних засобів, насамперед, за рівнем шуму та забруднення повітря;

- ✓ вони характеризуються можливістю отримання довгострокового соціального та економічного ефекту від впровадження заходів щодо сталої мобільності таких як, інклюзивність транспортної інфраструктури, безпека на дорозі, зменшення витрат часу на очікування у заторі і т.д.

Імплементація сталої мобільності може здійснюватися у широкому діапазоні рішень від муніципалітету до окремого мешканця міста. Якщо адміністрація міста спрямовує зусилля на збільшення інвестицій у громадський транспорт, роблячи його більш привабливим, це говорить про певне бачення перспективи розвитку транспортних послуг та надії щодо залучення більшої кількості користувачів для даного типу пересувань.

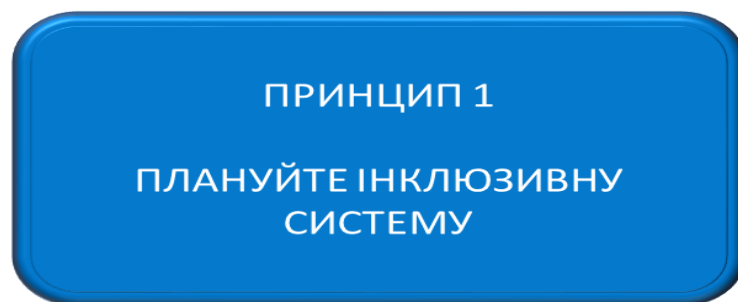
Політика окремих компаній може мати ознаки сталої мобільності. Наприклад, коли для регулярних поїздок “дім-робота” вони сприяють спільному використанню робітниками легкових автомобілів, зменшуючи тим самим кількість транспорту у вулично-дорожній мережі. Однак завжди залишається відкритим питання: чи не призведе це до заповнення звільнених ділянок мережі індивідуальним транспортом інших учасників руху? Стала мобільність може бути й індивідуальним вибором. Залишаючи власний автомобіль на стоянці типу park and ride та пересаджуючись на велосипед або у громадський транспорт, людина змінює свої звички, тим самим підсвідомо голосує за сталу мобільність як спосіб життя.

Таким чином, тренд щодо сталої мобільності виходить далеко за рамки питання зменшення негативного впливу моторизованого транспорту на

довкілля. Також стала мобільність не може розглядатись як окремий напрямок розвитку певного виду міського транспорту. Тільки комплексність запроваджених заходів буде сигналізувати про позитивні зсуви у бік сталої мобільності. Це підтверджується багатьма успішними практиками з впровадження сталої мобільності.

2. Головні принципи сталої мобільності.

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



З 24 лютого 2022 року до 23 лютого 2023 року в Україні загинуло 8006 мирних жителів, зокрема 487 дітей. За цей час, за даними ООН, поранення отримали 13 287 цивільних осіб, з яких 954 — діти. Найбільшу кількість загиблих та поранених ООН фіксує у Донецькій та Луганській областях: там за останній рік війни загинуло 4295 осіб, поранено 7327. Підкреслюємо, що це лише те, що задокументувала ООН, бо справжня кількість жертв і потерпілих в рази більша. Чимало випадків взагалі не зафіксовані, а на деокупованих територіях досі знаходять поховання вбитих цивільних. Кількість представників/-ць маломобільних груп, на жаль, тільки зростатиме. Громади повинні створювати такі умови пересування, за яких люди на милицях і в

інвалідних візках не відчуватимуть ексклюзії та матимуть змогу вести повноцінне життя на рівні з тими, кому пощастило уникнути травм.

ПРИНЦИП 2
ПРАГНІТЬ ДО ЕНЕРГЕТИЧНОЇ
НЕЗАЛЕЖНОСТІ

Згідно з даними Мінрегіону наразі близько 40 % енергетичної інфраструктури пошкоджено внаслідок ракетних обстрілів зі сторони російської федерації. Водночас проблеми з паливом, подібні до нещодавніх, не повинні спричинити колапс системи пересування в громаді. Розвиток способів пересування, які приводяться в рух мускульною силою та електричними двигунами створює більшу стійкість системи до паливної нестабільності. Так, в умовах паливної кризи навесні 2022 року, єдиним ефективним способом пересування в громадах виявився велосипед. Ті населені пункти, які розвивали велоінфраструктуру й промотували використання велосипедів, виявились більш підготовленими до цього виклику, ніж ті, хто покладався лише на автомобільний транспорт.

ПРИНЦИП 3
ПРІОРИТИЗУЙТЕ БЕЗПЕКУ РУХУ

Життя та здоров'я мешканців значно пріоритетніші за рівень швидкості руху транспорту через вашу громаду. Якщо перед вами стоятиме вибір, зробити перехід зі світлофором на трасі задля безпеки мешканців/-ок або не затримувати автівки із зерном, наражаючи мешканців на небезпеку, — завжди ставайте на бік мешканців.

ПРИНЦИП 4
СТВОРЮЙТЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНІ
СИСТЕМИ

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

ПРИНЦИП 5
БУДУЙТЕ СТАЛУ МОБІЛЬНІСТЬ

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

3. Як розкрити потенціал звичних форм пересування в громадах.

Кожен зі звичних для нас способів пересування має свої переваги, обмеження та способи підвищення привабливості для місцевих мешканців. Давайте розглянемо кожен із них на *рис. 1*.

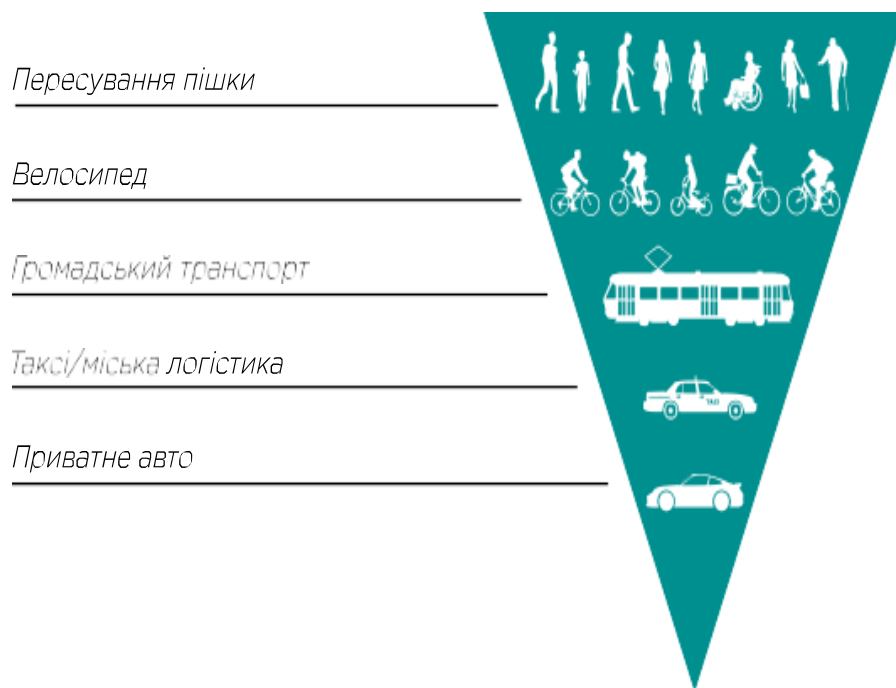


Рис.1. Піраміда пріоритетних для сталої мобільності способів пересування.

ПІШІ ПЕРЕМІЩЕННЯ

Переваги	Недоліки
ефективні на дистанції до 1,5 км, як для того, щоб пройти весь запланований шлях, так і в поєднанні з громадським транспортом;	пішоходи потребують відокремленої безпечної інфраструктури (тротуарів), оскільки їхня швидкість значно нижча від інших учасників руху;
доступні для користувачів 24/7;	без комфортних і привабливих умов пересування мешканці громади, швидше за все, не обирають рух пішки.
доступні майже всім мешканцям громади (не зважаючи на рівень доходів і вік);	
потребують дешевої інфраструктури (тротуарів), яка повільно зношується;	
сприяють покращенню здоров'я користувачів (кардіоавантаження);	
сприяють згуртованості громади, підвищують кількість фізичних контактів між людьми;	
сприяють розвитку підприємництва, оскільки дрібні бізнеси відкриваються зазвичай там, де є пішохідні потоки.	

ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТ

Переваги	Недоліки
ефективний на дистанції до 10 км, як для того, щоб проїхати весь запланований шлях, так і в поєднанні з громадським транспортом;	потребує відокремленої безпечної інфраструктури (велодоріжок/-смуг), оскільки швидкість велосипеда значно нижча від автомобілів;
доступний для користувачів 24/7;	потребує місць для безпечного паркування,

	для комфортного поєднання з громадським транспортом.
не залежить від пального;	
потребує дешевої інфраструктури (велодоріжки/- смуги), яка повільно зношується через малу вагу велосипедиста;	
сприяє покращенню здоров'я користувачів (кардіонавантаження).	

АВТОБУСНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Переваги	Недоліки
дозволяє швидко пересуватись на великі відстані;	прив'язаний до графіка й до конкретного маршруту;
доступний для користувачів навіть із низьким достатком;	залежить від наявності пального;
надійний;	може бути некомфортним для користувача з низки причин: застарілий рухомий склад; відсутність обігріву / кондиціонування; переповнений салон; незручний розклад руху; неможливість бути впевненим у тому, що автобус вийде на лінію.
перевозить одночасно велику кількість людей;	
сполучає важливі для користувачів точки.	

ЗАЛІЗНИЦЯ

Переваги	Недоліки
дозволяє швидко пересуватись на великі відстані;	прив'язана до графіка й до конкретного маршруту;
доступна для користувачів/-ок навіть із низьким достатком;	керується державною монополією, з якою складно домовитись про коригування графіка руху;
надійна;	може бути некомфортним для користувача з низки причин: застарілий рухомий склад; переповнений салон; незручний розклад руху
перевозить одночасно велику кількість людей;	
генерує малу кількість викидів.	

ПРИВАТНІ АВТО

Переваги	Недоліки
дозволяють швидко пересуватись на великі відстані;	не доступні для користувачів/-ок з низьким достатком;

дозволяють робити поїздки «від дверей до дверей»;	генерують велику кількість викидів;
дозволяють перевозити вантажі.	провокують ДТП і дорожній травматизм.

4. Шляхи фінансування проєктів відновлення мобільності.

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

1. Публічний збір коштів або обладнання («спільнокошт»). В умовах війни дуже поширеною є практика організації збору коштів або обладнання для якоїсь конкретної мети. Громада може організувати «збір» на реалізацію невеликого проєкту у сфері мобільності. Зазвичай пожертви на спільнокоштах невеликі, тому важливо максимально поширити інформацію про кампанію для охоплення великої кількості людей і пояснити, як ця покупка допоможе зробити свій опосередкований вклад у загальну перемогу нашої країни. Якщо волонтерські фонди можуть зібрати гроші на супутник для України, то й громада може зібрати на автобус для закриття болючих потреб у пересуванні під час війни. В Україні працюють різні платформи спільнокошту: «Bigidea» (<https://biggggidea.com/>), GoFundEd (<http://prosvitcenter.org/gofunded>). Проте є й міжнародні платформи спільнокошту (наприклад, Kickstarter (<https://www.kickstarter.com/>)).

2. Залучення бізнесів, які працюють на території громади. Залучіть до фінансування проєкту місцеві підприємства-роботодавці, які зацікавлені в тому, аби люди діставались до робочих місць. Завдяки такому партнерству громада може отримати рухомий склад для комунального громадського транспорту, або велосипедну інфраструктуру, яка зв'яже населені пункти з виробничими потужностями. Так, наприклад, компанія Ferrexpro створила Гуманітарний фонд для підтримки громад, на території яких працюють підприємства групи й передала новий автобус для міста Тростянець.

3. *Допомога від міст-побратимів і громад-партнерів.* Порівняно швидка підтримка можлива також на рівні горизонтальних зв'язків громада-громада. Напряму комунікуйте з містами-партнерами, запрошуйте допомогти вашій громаді й реалізуйте спільні проєкти. Наприклад, у межах такої співпраці, Кам'янець Подільський отримав два автобуси від польського міста-побратима Каліш, Хмельницький — 5 автобусів від литовського міста-побратима Шауляй, Малин — автобус від латвійського міста-побратима Бауска. «U-LEAD з Європою» також допомагає налагодити партнерські стосунки з громадами з-за кордону.

4. *Допомога від волонтерів і профільних громадських організацій.* Звертайте увагу на громадські організації, які до війни працювали у сфері мобільності. Через них можна отримати як експертну, так і матеріальну підтримку для ваших проєктів. До прикладу, велосипедні громадські організації України запустили кампанію #BikesForUkraine. Вони шукають за кордоном вживані велосипеди й передають їх українським волонтерам, які займаються питаннями гуманітарної допомоги в прифронтових і деокупованих громадах. Пріоритет надається містам/ селам, постраждалим від бойових дій, де є руйнація вулично-дорожньої мережі, не працює громадський транспорт. Також розглядаються заявки від міст, які приймають внутрішньо переміщених осіб.

5. *Державні фонди, які акумулюють міжнародну допомогу й кошти, конфісковані в росіян у світі.* Існує низка українських фондів, які створені для фінансування повоєнного відновлення України. Механізм отримання коштів із них поки не представлений широкому загалу, але добре описаний із вашого боку проєкт дозволить вам бути готовими до подання заявки на отримання коштів. Одним з таких фондів є UNITED24 — одне з головних вікон для збору пожертв на підтримку України. Кошти надходять на рахунки Національного банку України й спрямовуються профільними міністерствами на найголовніші потреби за трьома напрямами: оборона та розмінування, медична допомога, відбудова України.

6. *Міжнародні донори.* Більшість донорів, які працювали в Україні до початку війни, імовірно за все будуть запускати грантові програми підтримки

України під час війни й в умовах повоєнного відновлення. За їх анонсами варто стежити й бути готовими подаватися з власними проєктами. Як приклад таких донорів можна навести ПРООН і NEFCO. Програма підвищення стійкості й відновлення України від ПРООН — це комплексна програма на підтримку Уряду України та гуманітарної допомоги й реагування на кризу. ПРООН приділяє особливу увагу найбільш уразливим групам населення, а також забезпеченню рівного доступу жінок і дівчат до базових потреб. Одним із напрямів є заохочення зеленого переходу й декарбонізації шляхом інвестування в очищення і відновлення довкілля, розвиток чистого транспорту, сталого виробництва та використання енергії. Програма «Зеленого відновлення України» від NEFCO спрямована на екологічне відновлення України. Метою є посилення та фінансування проєктів, спрямованих на відбудову інфраструктури на рівні муніципалітетів задля гарантування, що Україна буде відновлена «екологічнішою і кращою». Програма надаватиме фінансову й технічну допомогу муніципалітетам для проведення ремонту та відбудови екологічно безпечним способом, а також підтримуватиме їх у розміщенні внутрішньо переміщених осіб й розробці місцевих Планів зеленого відновлення.

Рекомендована література:

- 1. «Стала мобільність у громадах: рекомендації щодо відновлення»**
https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/839/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C_%D1%83_%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D1%85_%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B4%D0%B0%D1%85.pdf
2. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>
3. Закон України «Про засади державної регіональної політики»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#>
4. Закон України «Про генеральну схему планування України»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text>

5. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» Стаття 15'
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>
6. Закон України «Про засади державної регіональної політики» Стаття 7,
пункт 6
7. Соціальний проєкт «Велосипед для ВПО» в Іршавській ГТ
https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid0YEHPsYYgfTkrZhpoW8HdMLVRASoH9HNrdUoFALcoDPggrve8gueYUGNHgRsTpCEFl&id=1835011569854819
8. Соціальний велопрокат у Сосниці <https://sosnitsa-rada.gov.ua/news/u-sosnitsi-vidkrili-bezkoshtovni-veloprokat-2021-04-15>
9. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Корюківської громади
http://koryukivka-rada.gov.ua/wp-content/uploads/2019/01/10.1.Velo_kontsepsiya-Koryukivska-OTG_fin-02.pdf <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>
10. Концепція розвитку велоінфраструктури Франківщини
<https://www.if.gov.ua/news/ivano-frankivshchina-otrimala-konceptiyu-rozvitku-veloinfrastrukturi>