

Д. В. Дроздов,
аспірант кафедри публічного управління та адміністрування,
Полтавська державна аграрна академія, м. Полтава
ORCID ID: 0000-0003-4637-1336

DOI: 10.32702/2306-6814.2020.2.146

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МІСТ-АГЛОМЕРАЦІЙ ТА ПРИЛЕГЛИХ ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ЗА ДОПОМОГОЮ СУЧАСНИХ МІСТОБУДІВНИХ ТА ТРАНСПОРТНИХ КОНЦЕПЦІЙ

D. Drozdov,
postgraduate student of the Department of Public Administration
and Administration of Poltava State Agrarian Academy of Ukraine

MODERN URBAN AND TRANSPORT CONCEPTS AS A KEY TO MANAGE THE DEVELOPMENT OF URBAN AGGLOMERATIONS AND ADJASANT JOINT TERRITORIAL COMMUNITIES

У статті проаналізовано поточний стан правового регулювання сталого розвитку міст, а також взаємодію територіальних громад із містами — центрами агломерацій у контексті міської мобільності, показано переваги впровадження Планів сталої міської мобільності (ПСММ) та концепцій Транзитно-орієнтованого розвитку (ТОР) як сучасних інструментів просторового планування.

Основним завданням упровадження ПСММ та ТОР вбачається досягнення зручного й ефективного міського середовища, що має поширюватися на всю територію міської агломерації.

Натомість цілі і принципи просторового планування в сучасному законодавстві не відповідають ні теперішнім, ні майбутнім викликам і потребам, що вказує на необхідність упровадження швидких і рішучих змін законодавства, яке має бути спрямоване на практичне впровадження децентралізації і формування об'єднаних територіальних громад у безпосередній взаємодії з містами-центрами агломерацій, буде враховувати чинник зростання обсягів пасажирських і вантажних перевезень і задовольняти потреби сталого соціального та просторового розвитку.

У статті зазначається, що деякі українські міста (Київ, Львів, Полтава, Житомир) упроваджують ПСММ, але всі ці програми не виходять за рамки місцевих ініціатив і не мають офіційного статусу, крім того, вони не орієнтовані на приміські зони та прилеглі ОТГ і не передбачають запровадження ТОР-систем.

Наведене вище вказує на актуальність розробки і покращення законодавства України в сфері ПСММ та ТОР-систем як ефективного інструменту правильного використання земельних ділянок й інших ресурсів.

Крім того, ПСММ та ТОР-системи є одним зі шляхів покращення взаємодії між містами-центрами агломерацій і прилеглими ОТГ.

The article is concerned about current state of normative regulation of sustainable urban development, including interaction between territorial communities and the cities — centers of agglomerations in the context city mobility.

The article highlights the benefits of implementation of Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) both Transit-oriented Development (TOD) concepts as modern tools of urban spatial planning.

The main task of SUMP and TOD-systems implementation is to obtain handy and effective urban environment, which intend to be equally spread on all agglomeration area.

The main concepts (approaches) and principles of Transit-oriented Development are shown, also cases of practical implementation of TOD-systems in several urban zones are shown.

Transit-oriented Development systems and Sustainable Urban Mobility Plans are the subject of the study and interest for many research centers and governmental organizations in the United States of America and Europe, some of them mentioned in the article.

It is noted that spatial planning goals and principles, provided by current legislation do not meet modern neither future goals and challenges, so the effective and flexible legislation must be adopted promptly.

It is noted that the spatial planning methods should be changed to practical implementation of decentralization, formation of united territorial communities in close interaction with agglomeration cities to become sufficient regarding challenges of increase of people and goods' traffic and needs of sustainable social and spatial development.

It is revealed that several cities in Ukraine (for example Kyiv, Lviv, Poltava, Zhitomir) provide SUMP programs, but all of such programs still a local guidelines with no official status, and none of them take into consideration suburban area and adjacent united territorial communities (UTCs), neither analyzing or providing TOD-systems.

Thus, the necessity of improvement of legislative regulations of SUMP and implementation of TOD-systems in Ukraine as the effective tool of proper land plots arrangement is evaluated and confirmed.

There is also highlighted that SUMP and TOD-systems are one of the ways of cooperation of the agglomeration cities and adjacent united territorial communities.

Ключові слова: місто-центр агломерації, міська агломерація, плани сталої міської мобільності, концепції транзитно орієнтованого розвитку, об'єднані територіальні громади.

Key words: agglomeration cities, agglomeration area, Sustainable Urban Mobility Plans, Transit-Oriented Development concepts, united territorial communities.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Розвиток міських агломерацій України як точок економічного зростання супроводжується посиленням маятникових міграцій населення в міста-центри агломерацій, що в комплексі зі зростанням автомобілізації і хаотичністю забудови міських середовищ істотно знижує мобільність міст, зумовлює необхідність наукового дослідження й обґрунтування сталого розвитку агломерацій та їх транспортних систем у взаємодії з прилеглими територіальними громадами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ЦЬОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Питання міських транспортних систем і міської мобільності розглядалися в працях В.С. Маруніча, О.С. Мельниченко, Є. Крикавського, із-поміж іноземних дослідників — Т. Літмана, Р. Серверо, Р. Флориди та інші. Пасажиропотоки на залізничному транспорті та пропускна спроможність вокзалів були предметом досліджень Ф.П. Кочнева, Б.І. Торопова.

Водночас у цих дослідженнях питання сталого розвитку міст і їх транспортного забезпечення ставилося виключно з метою дослідження окремих міст і міжміського транспортного сполучення. Автор статті має на меті розглянути питання взаємодії міста-центру агломерації та прилеглих територіальних громад не як окремих елементів, а як цілісної транспортної системи, сконцентрувавшись на питаннях сталого, транзитно орієнтованого розвитку цієї системи.

МЕТА СТАТТІ

На основі дослідження нинішнього стану розвитку в Україні планів сталої міської мобільності та транзитно орієнтованих транспортних концепцій, світового досвіду їх розробки і впровадження обґрунтувати пропозиції щодо використання ПСММ та ТОР-концепцій як засобів організації транспортної і інфраструктурної взаємодії міст-центрів агломерації з прилеглими територіальними громадами й управління міською агломерацією як єдиною транспортною системою.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Стрімкий розвиток міст наприкінці 20 ст., загострення проблеми їх автомобілізації, посилення маятникової міграції (commute) передусім в міста-агломерації з прилеглих районів (передмість) стали значним викликом для більшості країн світу, що стало поштовхом до розробки нових підходів до регулювання процесів міської мобільності, розробки відповідних концепцій і прийняття нових нормативних актів.

З початку двохтисячних років у країнах Європейського Союзу набули поширення стратегії сталого міського розвитку. Одним з основних програмних документів цього напрямку стала Лейпцизька Хартія "Міста Європи на шляху сталого розвитку", прийнята з нагоди неформальної зустрічі міністрів із питань міського розвитку і територіальної єдності, проведеної в м. Лейпциг 24—25 травня 2007 року, в якій міністри держав-учасників, компетентні в питаннях міського розвитку, узгодили спільні принципи і стратегії у сфері політики міського розвитку і взяли на себе зобов'язання:

- розвивати в своїх державах-учасниках політичну ініціативу, спрямовану на інтеграцію основних принципів Лейпцизької хартії сталого європейського міста в політику регіонального та місцевого розвитку;

- створювати засоби для інтегрованого міського розвитку, сприяти вдосконаленню управлінських структур для їх реалізації і створювати необхідні для цього рамкові умови на національному рівні;

- сприяти збалансованому просторовому розвитку на базі європейської поліцентричної системи міст [1].

Складовою частиною стратегії сталого розвитку міст є Плани сталої міської мобільності — ПСММ (Sustainable Urban Mobility Plan — SUMP).

ПСММ у більшості країн ЄС запроваджуються і підтримуються на державному рівні, їх кількість у період із 2013 по 2017 рік зросла з 800 до 1000, переважно за рахунок збільшення кількості ПСММ у Румунії, Словенії та Швеції [2].

Передусім ПСММ передбачають цілісну розробку транспортного, економічного і соціального розвитку районів міст на майбутнє в динаміці і є не статичним документом, а "дорожньою картою", планом руху від однієї вимірюваної мети до іншої, із обов'язковим залученням громадян, бізнес-середовища й інших зацікав-

лених сторін до процесів планування та реалізації ПСММ. Це дозволяє зробити такі транспортні моделі посправжньому "клієнтоорієнтованими".

В Україні також (за фінансування та технічної підтримки міжнародних проектів GIZ, DESPRO та інших) розроблені ПСММ Житомира [3], Полтави [4], у столиці розробляється ПСММ Подільського району [5].

Приміром, у ПСММ м. Житомира визначено шість пріоритетів розвитку мобільності Житомира:

- посилення ролі громадського транспорту;
- безпека руху;
- стимулювання пересування пішки;
- велосипедний рух;
- упорядкування паркувального простору;
- зовнішнє сполучення міста.

Пріоритетами розвитку мобільності у м. Полтава визначено:

- підвищення привабливості громадського транспорту;
- розвиток і впорядкування паркувального простору міста;
- збір та аналіз даних про місто та створення інтелектуальної транспортної системи;
- розвиток пішохідного простору і безбар'єрності;
- розвиток велосипедного руху;
- підвищення рівня безпеки руху.

У Вінниці 2015 року затверджено Комплексну стратегію міського транспорту і просторового розвитку [6], яка, крім власне транспортних питань, розглядає ширше коло питань і визначає напрями розвитку міста загалом.

Працюють над ПСММ чи аналогічними програмами у Львові, Миколаєві, Дніпрі та інших містах України [7].

Однак поки механізми ПСММ не будуть імplementовані в чинне законодавство України, практична реалізація таких проектів буде ускладнена, вони в кращому випадку залишатимуться елементами місцевих містобудівних програм, пілотних, експериментальних проектів.

Водночас у Сполучених Штатах Америки, Австралії, Китаї, Данії та інших країнах розробляються і реалізуються концепції Транзитно орієнтованого розвитку — TOP (Transit Oriented Development — TOD).

Дослідження і теоретична розробка TOP-концепцій ведеться з 1993 року, і за цей час TOP став популярним смарт-інструментом упровадження стабільного розвитку й ущільнення урбаністичних територій, оскільки передбачає комплексний розгляд питань використання земельних ресурсів і транспортне планування, що оживляє простори всередині міст і покращує умови життя в них [8].

TOP певною мірою є відповіддю на виклики неконтрольованого розширення міських територій, "розповзання міст" (city sprawl), утвореного масовими типовими забудовами для "середнього класу", що відрізнялися малою щільністю забудови, високим ступенем автомобілізації та переважно однорідністю цільового призначення використання забудови (окремо житлові простори, квартали офісної забудови, окремо розважально-торгові квартали) [11, р. 143-1].

У Сполучених Штатах Америки для розвитку TOP-концепцій функціонують цілі наукові інститути, приміром, Інститут транзитно орієнтованого розвитку

(Transit Oriented Development Institute) у Вашингтоні [9], Інститут транспортної політики та політики розвитку (Institute for Transportation and Development Policy) [10], які є провідними планувальними установами США, що займаються популяризацією і розвитком транзитного залізничного руху, пішохідної доступності залізничних вузлів, багатоцільового та стабільного розвитку громад навколо залізничних станцій, створенням систем швидкого автобусного транзиту й іншими питаннями (bus rapid transit — BRT).

Деякі американські дослідники, зокрема, Роберт Серверо, визначають суть TOP-концепцій через три виміри ("3D") — density, design and diversity [12] — щільність, дизайн і різноманіття забудови.

Водночас, на думку керівника транспортної системи BART (Bay Area Rapid Transit) Тома Маргро, система ліній метрополітену на території Метрополії затоки Сан-Франциско, що з 1972 року обслуговує Сан-Франциско й інші міста, першій за важливістю належить саме щільності забудови міських просторів [13].

Є позиція науковців, що віддзеркалює принципи TOP через 5 категорій ("5 P's"):

- люди ("People") — кількість мешканців і працівників, залучених до TOP, що створить відповідне зменшення автомобільних поїздок;
- місця ("Places") — місцевості з комерційними міськими зручностями — ресторанами, кулінарними закладами, продовольчими та промисловими магазинами, що не тільки дозволяють мешканцям вирішити свої побутові питання без використання автомобіля, але й виступають чинником підвищення привабливості більш щільної забудови районів через збільшення їх популярності, зростання вартості землі і житла в таких локаціях;

— фізична форма ("Physical Form") — перехід до кварталів меншого розміру, що забезпечує більш компактний розвиток і стимулює пересування пішки;

— достатність ("Performance") — належний якісний стан і фізичні параметри для запуску автобусного та рейкового сполучення з районом;

— пішохідна та велосипедна доступність ("Pedestrian / Bicycle Connectivity") — забезпечення належного стану тротуарів, бордюрів із пониженнями для комфортного переміщення місцевістю і в інші райони [11, р. 143-2].

Інші дослідники виділяють 7 принципів TOP [14]:

1. Якісний громадський транзит — доступний, зручний транспорт залежить від щільних і доступних середовищ. Метою транспортної системи в цьому контексті є забезпечення комфортної, ефективної та доступної взаємодії якомога більшої кількості пасажирів із міським середовищем.

2. Активний транспорт — у TOP-концепціях інтереси пішоходів і велосипедистів мають бути основою міського планування, до активних (безмоторних) переміщень слід залучати і власників авто.

3. Упорядкування використання приватного автотранспорту — у дослідженні, наприкладі Бразилії, наведені дані про те, що індивідуальні поїздки автотранспортом, які складають лише 27,4% усіх міських перевезень (або 36% у містах із населенням понад 1 мільйон жителів), потребують учетверо більших витрат на

підтримку дорожньої інфраструктури, ніж витрачається на громадський транспорт.

4. Диверсифікація цільового призначення громадських просторів, ефективні будівлі — ущільнення забудови, запровадження багатоцільового використання будівель стимулює місцеву економіку, популяризує подорожі на короткі відстані пішки або велосипедом. Також має запроваджуватися енергоефективність будівель, мінімізуватися витрати ресурсів і витрати на їх утримання.

5. Запровадження "центрів тяжіння" місцевості, неординарне оформлення середовища — благоустрій місцевості має сприяти соціальній взаємодії між мешканцями. Стабільний розвиток місцевих громад обов'язково має передбачати достатній рівень доступу до товарів і послуг для комфортного життя. Громадські простори повинні мати хороший доступ до транспортної системи міста і виступати "живим", орієнтованим на людину середовищем.

6. Увага до громадських просторів — призначення громадських просторів не лише урізноманітнити громадське життя і соціальну активність мешканців, але також у тому, щоб створити безпечне середовище для пішоходів і велосипедистів. Громадський простір має виступати місцем зустрічі, обміну думками, взаємодії в громаді. Усі мешканці повинні мати доступ до громадських просторів незалежно від їх соціального чи економічного становища.

7. Участь громадськості та місцева ідентичність — участь громади є основним чинником побудови живого, інклюзивного середовища, яке є безпечним і дружнім до всіх, здатним гармонізувати відносини між різними соціальними групами мешканців, що живуть у межах однієї території.

Повага до унікальної ідентичності кожної громади в межах міста сприяє більшому залученню мешканців до культурного, громадського життя, економічної активності, створює сенс життя і формує в людей відчуття приналежності до міста.

Як зазначається в дослідженні Анни Лаури Петруччі, в європейських країнах назва концепції "Транзитно орієнтований розвиток" не дуже поширена, а цей напрямок досліджень і практична реалізація проєктів загалом більше відомі як "урбанізм". Популярність цих концепцій і їх дієвість як засобу впорядкування міського простору базується на сукупності чинників, зокрема як у технологічних та інституційних інноваціях, так і в перегляді пріоритетів міського розвитку.

Істотну роль зіграла модернізація систем рейкового транспорту в Європі, приватизація залізничних компаній, покращення стану територій біля вокзалів, зміну їх цільового призначення з неефективного — складського та вантажного використання — на мультимодальне сучасне використання. Частиною цього процесу стала також інтеграція систем приміського транспорту з системами метрополітенів. Нові рейкові маршрути зв'язали аеропорти з містами, як це відбулося в Копенгагені, Стокгольмі, Гельсінкі та Цюриху. Проте вивільнені площі залізничних вузлів створили простори для відпочинку і самоокупного бізнесу, що конкурує з більш дорогими послугами залізничних компаній.

Ці зміни повернули залізничним станціям їх статус інноваційних просторів, взірців міського планування, що

поєднують функції проживання мандрівників, різноманітні послуги та продовольчі магазини.

Прикладом є Stockholm Waterfront Congress Centre, розташований поряд із Центральним вокзалом Стокгольма, завершений 2010 року, пов'язаний з аеропортом 20-хвилинним залізничним маршрутом, що включає конгрес- та концерт-хол на 300 осіб, готель на 400 номерів із чудовим видом на місто [15].

Отже, ПСММ загалом відповідають концепції TOP, акцентуючи увагу на подорожах на короткі відстані, наданні переваги громадському транспорту перед приватними автомобілями, заохоченні пішохідного та велосипедного руху, змішаних транспортних стратегіях — створення пересадочних вузлів із приміського на міський транспорт, розвитку рейкового транспорту загалом, як найбільш екологічного, сприяння ефективного розвитку громадських просторів — як місць відпочинку і громадських активностей, так і їх комерційної складової. За цим критерієм відтворюється подоба давньогрецької "агори".

Використання TOP-концепцій може допомогти у вирішенні однієї з нагальних проблем взаємодії міст-агломерацій і прилеглих громад — щоденних автомобільних трудових міграцій мешканців передмість (маятникових міграцій), що створюють ранкові та вечірні автомобільні затори.

Продумане сполучення систем міського транспорту та приміського залізничного й автобусного транспорту, зокрема:

- облаштування додаткових платформ і переходів з одного виду транспорту на інший;

- організація вільного пішохідного та велосипедного транзиту, забезпечення вільного руху для людей з обмеженими можливостями на території та довкола транзитних вузлів;

- синхронізація систем транспорту за графіками руху та піковими навантаженнями;

- формування комерційної та побутової інфраструктури в транзитних вузлах;

- створення систем оплати, що дозволятимуть пересадки з одного виду транспорту на інший — електронні квитки можуть мотивувати мешканців передмість якщо не відмовитися від автомобільного транспорту повністю, то принаймні скоротити його використання.

Реалізація TOP-концепцій може передбачати і запуск міських залізничних систем ("міська електричка"), надання переваги розвитку систем рейкового транспорту (трамваїв, "легкого метро"), але ці процеси потребують як належного економічного обґрунтування та значного фінансування, так і належного правового унормування.

Про потребу реформування транспортної галузі, зокрема про забезпечення розвитку соціально й екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей "Місто коротких шляхів" та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту, йдеться і в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року (Концепція), в якій серед переліку завдань розвитку транспортної інфраструктури також зазначено про необхідність створення умов для заснування спільних компаній приміських пасажирських перевезень за участю місцевих

органів виконавчої влади; сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт [18], тобто по суті йдеться про впровадження елементів ПСММ та TOP-концепцій.

Водночас Концепція не містить посилання на міські агломерації як об'єктивну існуючу одиницю розселення, що передусім потребує розвитку транспортних систем і вирішення описаних у Концепції проблем, а слово "мегаполіс" згадується в ній лише один раз у контексті необхідності збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах.

Для вирішення цих завдань у Концепції пропонується провести вдосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики.

Дійсно, на сьогодні ні в Законі України "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР [16], ні в Законі України "Про міський електричний транспорт" від 29 червня 2004 року № 1914-IV [17] немає визначення міських залізничних систем або цілісних залізничних систем у межах агломерації; не врегульована передача об'єктів залізничного транспорту в концесію, відсутня можливість державно-приватного партнерства в питаннях розвитку міського електричного транспорту та залізничного транспорту.

На нашу думку, це гальмує реалізацію і розвиток ПСММ та TOP-систем, що могли б сприяти вирішенню гострих повсякденних питань функціонування міських агломерацій і прилеглих територіальних громад.

Питання функціонування мультимодальних систем перевезення в межах міських агломерацій, на наше переконання, мають бути щільно пов'язані з питаннями забудови населених пунктів, організації дорожньої мережі, побутового обслуговування тощо.

Законодавчому регулюванню, на нашу думку, підлягає комплекс питань щодо:

- запровадження електронних квитків у межах міської агломерації (створення єдиної системи, в якій залізничні квитки на приміські поїзди і квитки на міський транспорт діяли б із правом пересадки з одного виду транспорту на інший);

- передання в концесію окремих будівель і земель залізничного транспорту для організації перевезень залізничним транспортом у межах міста-центру агломерації та прилеглих територіальних громад, зокрема за кільцевими маршрутами;

- інвентаризації земель біля основних транспортних коридорів у межах агломерації, запровадження механізмів державно-приватного партнерства в питаннях оновлення рухомого складу, реконструкції та побудови залізничних станцій у межах міста-центру агломерації та на його околицях тощо. Утім, ці питання будуть предметом наступних наукових досліджень.

ВИСНОВКИ З ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ЦЬОМУ НАПРЯМІ

Проведене вище дослідження вказує на те, що не тільки в Україні, але й у всьому світі доба розвитку міст і їх окремих систем екстенсивним шляхом добігає кінця.

Вичерпання ліміту земельних ділянок, необхідних для подальшого розширення меж міста, значне зношення інфраструктури, неузгодженість між завданнями розвитку міст і наявними ресурсами вимагають переосмислення підходів у сфері публічного управління.

Відповіддю на ці виклики може стати запровадження систем сталого розвитку міст через створення Планів сталої міської мобільності та систем Транзитно орієнтованого розвитку територій із моніторингом ефективності управління ними на постійній основі та з широким залученням мешканців громади. Комплексний підхід, закладений у ПСММ та TOP, дозволяє правильно організувати потоки пасажирів і вантажів, створювати "точки зростання", інтенсифікувати використання міських просторів і зменшувати кількість депресивних територій в агломерації. На успішність цих підходів вказує висока популярність ПСММ та TOP-систем у світі.

Подальші розвідки в цьому напрямі полягатимуть у дослідженні питання публічного управління в сфері управління земельними ресурсами в агломерації та прилеглих територіальних громадах, що є базисом для створення ПСММ та TOP.

Література:

- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.auc.org.ua/novyna/leyrcyzka-hartiya-mistayevropy-na-shlyahu-stalogo-rozvytku-neoficiynny-perek-lad-amu>
- Status of SUMP in European member states. D5.1 National SUMP Programmes Analysis. 26/02/2018. Ref. Ares(2018)1123509. 28/02/2018.
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://drive.google.com/file/d/1OI-gAD0ryuzUpXZyNk-E2KscUAvejs189/view?fbclid=IwAR0NgHpqggoEi90T4lie55-NiLqb6D9c7BH7c2tYvyZl7n55Dnru_PMVa4M.
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://drive.google.com/file/d/1oAs0EHKSSxT9gegbUI-BvJ58NZ9PDMHVN/view?fbclid=IwAR1X3-gErA5laY5fIARFIFW-fp9W67hbVD9QcgVraWtfYwRd0yCpC0rXeqE>.
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://podil.kyivcity.gov.ua/news/13702.html>
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.vmr.gov.ua/ContentLibrary/C%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D1%82%D1%80%D0%B0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%83.pdf>
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/05/28/chomu-ne-v-kyievi-yak-plany-staloyi-miskoyi-mobilnosti-zroblyat-ukrayinski-mista-krashhymy/>.
- Gerardo Francisco Sandoval & Herrera, R. Transit-Oriented Development and Equity in Latino Neighborhoods: A Comparative Case Study of MacArthur Park (Los Angeles) and Fruitvale (Oakland). NITC-RR-544. Portland, OR: Transportation Research and Education Center (TREC), 2015. <http://dx.doi.org/10.15760/trec.58>. P. 9.
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.tod.org/>
- [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.itdp.org/>

11. Transit Oriented Development, an Update about EU and US / Anna Laura Petrucci. Proceedings of the 3rd International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering (ICCSTE'18) Niagara Falls, Canada. June 10-12, 2018 Paper No. 143 DOI: 10.11159/iccste18.143. P. 143-1 — 143-7.

12. Robert Cervero, Kara Kockelman / Transportation Research Part D: Transport and Environment / Volume 2, Issue 3, September 1997, Pages 199-219 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920997000096?via%3Dihub>

13. May 2003 "How to Make Transit-Oriented Development Work" / By Jeffrey Tumlin and Adam Millard-Ball, Siegman, P. 2003/05/01. Planning No. 69 EBSCO Publishing. Massachusetts.

14. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://thecityfix.com/blog/7-principles-transit-oriented-development-tod-nossa-cidade-luisa-zottis/>.

15. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://en.wikipedia.org/wiki/Stockholm_Waterfront.

16. Закон України "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1996. № 40. Ст. 183.

17. Закон України "Про міський електричний транспорт" від 29 червня 2004 року № 1914-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2004. № 51. Ст. 548.

18. Розпорядження Кабінету Міністрів України "Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року" від 30 травня 2018 р. № 430-р. Офіційний вісник України. 2018. № 52. С. 533, стаття 1848, код акта 90720/2018.

References:

1. AUC (2016), "Leipzig Charter "Cities of Europe on the Road to Sustainable Development" (unofficial translation by AUC)", available at: <https://www.auc.org.ua/novyna/leypcyzka-hartiya-mista-yevropy-nashlyahu-stalogo-rozvytku-neoficiyny-pereklad-amu> (Accessed 15 Dec 2019).

2. National SUMP Programmes Analysis (2018), "Status of SUMP in European member states", available at: https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_SUMP_in_Member_States_report_with_annexes.pdf (Accessed 15 Dec 2019).

3. Zhytomyr City Council (2019), "Zhytomyr Sustainable Urban Mobility Plan (project)", available at: https://drive.google.com/file/d/1OI-gAD0ryuz-UpXZYnKE2KscUAvejs189/view?fbclid=IwAR0Ng-HpqggoEi90T4lie55-NiLqb6D9c7BH7c2tYvyZ17n55-Dnru_PM_Va4M (Accessed 15 Dec 2019).

4. Poltava City Council (2019), "Poltava Sustainable Urban Mobility Plan (project)", available at: <https://drive.google.com/file/d/1oAs0EHKSSxT9gegbUIBv-J58NZ9PDMHVn/view?fbclid=IwAR1X3-gErA5la-Y5fIArFIFW-fp9W67hbVD9QcgVraWtfYwRd0yCPc0rXeqE> (Accessed 15 Dec 2019).

5. Kyiv City State Administration (2019), "The Concept of Integrated Development of Podilsky District, developed by the community, will be presented in September", available at: <https://podil.kyivcity.gov.ua/news/13702.html> (Accessed 15 Dec 2019).

6. Vinnytsia City Council (2015), "Comprehensive strategy for urban transport and spatial development", available at: <https://www.vmr.gov.ua/Content-Library/C%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%83.pdf> (Accessed 15 Dec 2019).

7. Miniajlo, N. (2019), "Why not in Kiev: how will sustainable urban mobility plans make Ukrainian cities bet", available at: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/05/28/chomu-ne-v-kyievi-yak-plany-staloyi-miskoyi-mobilnosti-zroblyat-ukrayinski-mista-krashhymy/> (Accessed 15 Dec 2019).

8. Sandoval, G. F. and Herrera, R. (2015), Transit-Oriented Development and Equity in Latino Neighborhoods: A Comparative Case Study of MacArthur Park (Los Angeles) and Fruitvale (Oakland). NITC-RR-544, Transportation Research and Education Center (TREC), Portland, OR. <http://dx.doi.org/10.15760/trec.58.P.9>.

9. Transit Oriented Development (2019), available at: <http://www.tod.org/> (Accessed 15 Dec 2019).

10. Institute for Transportation & Development Policy (2019), available at: <https://www.itdp.org/> (Accessed 15 Dec 2019).

11. Petrucci, A. L. (2018), "Transit Oriented Development, an Update about EU and US", Proceedings of the 3rd International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering (ICCSTE'18) Niagara Falls, Canada, June 10-12, vol. 143, pp. 143-1 - 143-7. DOI: 10.11159/iccste18.143.

12. Cervero, R. and Kockelman, K. (1997), "Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design", Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 2, Issue 3, pp. 199-219, available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920997000096?via%3Dihub> (Accessed 15 Dec 2019).

13. Tumlin, J. and Millard-Ball, A. (2003), "How to Make Transit-Oriented Development Work", available at: <https://www.sonomatlc.org/wp-content/uploads/2019/11/How-to-Make-TOD-Work.pdf> (Accessed 15 Dec 2019).

14. Zottis, L. (2015), "7 Principles for Transit-Oriented Development", available at: <https://thecityfix.com/blog/7-principles-transit-oriented-development-tod-nossa-cidade-luisa-zottis/> (Accessed 15 Dec 2019).

15. wikipedia (2019), "Stockholm Waterfront", available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Stockholm_Waterfront (Accessed 15 Dec 2019).

16. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), The Law of Ukraine "About rail transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed 15 Dec 2019).

17. Verkhovna Rada of Ukraine (2004), The Law of Ukraine "About urban electric transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (Accessed 15 Dec 2019).

18. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (Accessed 15 Dec 2019).

Стаття надійшла до редакції 15.01.2020 р.