

ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

УДК 625

DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).2.188-195](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).2.188-195)**Н.В. Потаман**, доц., канд. техн. наук, **О.О. Орда**, доц., канд. техн. наук**О.М. Орда**, асп.*Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків, Україна**e-mail: n.potaman@khadi.kharkov.ua*

Аналіз аспектів планування сталої міської мобільності в контексті євроінтеграційних реформ в Україні

Розвиток сталої міської мобільності є важливим аспектом модернізації транспортної системи в українських містах, особливо в контексті європейської інтеграції. Впровадження планів сталої міської мобільності сприяє створенню комфортного, екологічно безпечного та ефективного транспортного середовища, що відповідає сучасним викликам урбанізації та зростаючим потребам населення. Водночас, зростає значення комплексного підходу до транспортного планування, що передбачає інтеграцію міських транспортних систем, підвищення доступності громадського транспорту та зниження екологічного навантаження. Проблема підвищення ефективності транспортної системи міста тісно пов'язана з необхідністю удосконалення законодавчої бази, реформування тарифної політики та пошуку альтернативних джерел фінансування. Використання європейського досвіду дозволяє сформулювати стратегічні підходи до розвитку сталої міської мобільності, забезпечуючи баланс між економічною ефективністю та соціальними потребами населення. Аналіз сучасних тенденцій та рекомендації, запропоновані в дослідженні, можуть бути використані для розробки комплексних стратегій управління міським транспортом, що сприятиме покращенню якості життя мешканців українських міст.

сталий розвиток, міська мобільність, євроінтеграція, реформи

Постановка проблеми. Розвиток сталої міської мобільності є ключовим аспектом проведення реформ та впровадження європейських стандартів на шляху євроінтеграційних процесів в Україні та необхідним кроком для вирішення проблем, пов'язаних із забрудненням довкілля, заторами, низького рівня якості послуг для мешканців міст. Цей процес є невід'ємною частиною глобальної мети забезпечення сталого розвитку, сформульованої в Цілях сталого розвитку ООН [1] і одним з пріоритетних напрямків європейської політики, спрямований на створення міст та населених пунктів, які є інклюзивними, безпечними та стійкими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема ефективного розвитку міського пасажирського транспорту є предметом активної уваги на глобальному рівні як серед науковців, так і серед політиків, економістів та представників муніципальної влади. Європейська комісія приділяє значну увагу підтримці сталого розвитку міського пасажирського транспорту, регулярно розробляючи та ухвалюючи нормативні акти, які визначають ключові напрями нової транспортної політики Європейського Союзу [2]. Вітчизняні науковці активно досліджують питання розвитку транспортної системи України в контексті європейської інтеграції [3]. Їхні наукові праці зосереджені на визначенні ключових напрямів реформування державної транспортної політики, аналізі поточного стану транспортно-логістичної інфраструктури та пошуку оптимальних шляхів її модернізації. Особлива увага приділяється забезпеченню сталого розвитку галузі відповідно до європейських стандартів, інтеграції українського транспортного

сектора в європейський простір. Окрім цього автори наукових досліджень приділяють особливу увагу удосконаленню законодавчої бази, яка здійснює регулювання комунальних підприємств, реформуванню тарифної політики та пошуком альтернативних джерел фінансування для забезпечення сталого розвитку та функціонування міських транспортних систем [4].

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз аспектів планування сталої міської мобільності для визначення основних викликів та можливостей для її розвитку в Україні в контексті євроінтеграційних реформ. По результатах проведеного аналізу передбачено розробку рекомендацій для поліпшення планування та впровадження заходів зі створення сталої міської мобільності в містах України.

Виклад основного матеріалу. Міста виступають ключовими центрами економічного зростання та соціальних трансформацій та вимагають розробки та впровадження комплексної транспортної політики [5]. Ефективна та стійка транспортна система є необхідною умовою для забезпечення конкурентоспроможності міст, особливо в контексті повоєнної відбудови. Актуальність теми дослідження обумовлено наслідками внутрішніх міграційних процесів населення в безпечні регіони країни, що спричиняє додаткове навантаження на транспортну інфраструктуру великих міст, та загострення екологічних проблем в умовах енергетичної кризи. Водночас, зростаючі вимоги населення щодо якості муніципальних послуг, зокрема, доступності та безпеки громадського транспорту, підкреслюють необхідність переходу до більш сталих моделей міської мобільності.

В Стратегії Європейської комісії пріоритетним напрямком зазначається співпраця з містами і державами-членами із забезпечення, «щоб всі великі і середні міста, які є міськими вузлами мережі Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), розробили свої власні плани сталої міської мобільності до 2030 року» для досягнення планів з декарбонізації європейських міст до 2050 року на 90 % [6]. Враховуючи оновлення індикативних мап (TEN-T) – автомобільних та залізничних шляхів в 2022 році і включення до них українських міст, стратегічний напрям діяльності Європейської комісії з розробки планів сталої міської мобільності необхідно буде реалізовувати і для міст, що були включені до TEN-T.

«Плани сталої міської мобільності (ПСММ) – це стратегічні плани, що ґрунтуються на довгостроковому баченні, головною метою яких є надання комплексних рішень для задоволення потреб у транспорті та мобільності людей і товарів, гарантуючи технічну, економічну, екологічну та соціальну сталість» [7].

Багато європейських міст накопили значний досвід у розробці та реалізації заходів, спрямованих на забезпечення сталого розвитку та економічної трансформації [8]. Серед українських міст було досліджено досвід впровадження ПСММ в Житомирі, Івано-Франківську, Львові, Миколаєві та Полтаві. Транспорт вважається основним джерелом викидів парникових газів у містах, тому важливим постає питання інтеграції планів сталої міської мобільності із кліматичними планами розвитку міст. Так, «Місцеві зелені курси» передбачають використання багаторівневого підходу до управління для прискорення трансформації на принципах комплексної стратегії сталого розвитку. Однак, і успішні європейські міста стикаються з викликами на шляху впровадження міських зелених курсів, такими як [8]:

- політична нестабільність в окремих громадах;
- виникнення потреби у внутрішній координації, що виходить за межі традиційної секторальної координації на рівні міської влади;

– залучення до обговорення ініціатив ширшого кола місцевих зацікавлених сторін, які традиційно не замислювались над сталим розвитком і не працювали в цьому напрямку;

– налагодження комунікації між міськими підрозділами влади та місцевими зацікавленими сторонами;

– фінансування розробки та впровадження ініціатив, тощо.

Аналіз запроваджених планів сталої міської мобільності (ПСММ) європейських та вітчизняних міст дозволив виявити наступні спільні характеристики [7-9]:

– стратегічне бачення, орієнтоване на підвищення якості життя мешканців та зменшення антропогенного навантаження на довкілля;

– всебічний аналіз вихідних даних та розробка системи індикаторів для моніторингу прогресу;

– залучення широкого кола зацікавлених сторін до процесу планування та реалізації;

– систематичний моніторинг та оцінка ефективності ПСММ [7-9].

Відновлення деокупованих міст та повоєнна відбудова країни вимагатиме від місцевих влад чіткого плану розбудови та оновлення транспортних систем міст, а «індустрія міської мобільності може стати одним з нових стовпів економіки» [10]. Тому, важливим є розробка рекомендацій для поліпшення планування та впровадження заходів зі створення сталої міської мобільності в містах України, спрямованих на удосконалення законодавчої бази, розробку ефективних інструментів фінансування, створення партнерств між державними органами, бізнесом та громадськими організаціями. З цією метою проведено SWOT-аналіз викликів та можливостей розвитку міської мобільності в містах України (рис. 1).



Рисунок 1 – SWOT-аналіз викликів та можливостей розвитку міської мобільності в містах України

Джерело: розроблено автором

Вирішення задачі подолання існуючих викликів та забезпечення ефективного функціонування транспортної системи регіонів в Україні на прикладі досвіду європейських країн автори [10] бачать у створенні транзитних альянсів на рівні обласних центрів з об'єднанням транспортних підприємств обласних центрів та навколишніх громад у триярусну структуру, де на 1му рівні представлена місцева влада, яка визначає політику (цілі) громадського транспорту; 2й рівень – управлінський рівень (некомерційна установа, що здійснює фінансовий менеджмент з закупівлі, моніторингу та контролю, оплати за транспортні послуги); 3й рівень – автобусні та залізничні оператори.

Отже, в результаті проведеного аналізу аспектів планування сталої міської мобільності в Україні в контексті євроінтеграційних реформ в Україні можна зробити висновок про те, що сучасні умови вимагають застосування інтегрованого підходу до планування мобільності, який базується на глибокому розумінні потреб користувачів, системному аналізі транспортних потоків, з урахуванням цілей різних планів розвитку міста, у відповідності до європейських політик та практик, та використанні інноваційних технологій.

Аналіз наявного законодавства України у сфері міського транспорту свідчить про його значну невідповідність сучасним європейським стандартам та вимогам сталої мобільності. Дослідження "Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС" [11] вказує на потребу комплексного реформування правових норм, зокрема гармонізації з директивами Європейського Союзу щодо інтегрованого транспортного планування, фінансування громадського транспорту та екологічних стандартів для міських перевезень.

Серед ключових викликів, які потребують вирішення, є необхідність розробки нормативної бази для впровадження Планів сталої міської мобільності (SUMP), що вже є обов'язковими в багатьох країнах ЄС. Окрім цього, актуальним є удосконалення механізмів державного регулювання тарифної політики, запровадження економічних стимулів для модернізації транспортного парку та адаптація європейських практик субсидування громадського транспорту через механізм *Public Service Obligation (PSO)*.

Public Service Obligation (PSO), або зобов'язання щодо надання публічних послуг, — це механізм, закріплений законодавством або договором, який вимагає від організацій надавати послуги, що є важливими для суспільства. На нашу думку, це питання недостатньо враховане в контексті євроінтеграційних реформ в Україні.

Система громадських перевезень в Україні має значні відмінності від європейських практик. У країнах ЄС застосовується модель *PSO (Public Service Obligation)*, яка передбачає чітке фінансування перевізників для компенсації витрат на перевезення. У ЄС модель *PSO* у секторі громадського пасажирського транспорту функціонує на підставі Регламенту 1370/2007/ЄС з 2009 року [12]. Цей документ встановлює основні принципи організації пасажирських перевезень громадським транспортом в конкретному регіоні. Він описує механізм взаємодії між уповноваженими органами та перевізниками, де один виступає замовником, а інший — виконавцем обов'язків щодо надання суспільно важливих послуг.

В Україні ж перевезення регулюються трьома окремими законами: «Про залізничний транспорт», «Про міський електричний транспорт» і «Про автомобільний транспорт» [13-15]. По-перше ці три окремі законодавчі акти перешкоджають синергії різних видів громадського транспорту, особливо це стосується роботи комунальних підприємств, які надають послуги на декількох видах транспорту. По-друге, в своїй більшості підприємства, які надають послуги з перевезення пасажирів у містах

працюють на засадах самоокупності, особливо це стосується приватних перевізників. Відсутність та складність встановлення комбінованої тарифної системи, що передбачає розподіл між декількома видами транспорту обумовлено наявністю значної кількості приватних перевізників в містах та недостатньою впорядкованістю їх діяльності з боку міських адміністрацій. Надані містом компенсації за перевезення окремих пільгових категорій пасажирів не покривають усіх витрат підприємства, ураховуючи при цьому, що підприємство залишає собі усі надходження від перевезення платних пасажирів рухомого складу.

Найбільш складними питаннями при впровадженні моделі PSO в Україні є ті, що стосуються нарахування компенсації за надані транспортні послуги, а також механізмів нарахування штрафів і бонусів за забезпечення необхідного рівня якості послуг та визначення строків дії договору.

Основна складність нарахування компенсацій полягає в тому, що в Україні на сьогодні не існує єдиної системи нарахування компенсації для різних видів транспорту. Законодавством передбачено нарахування компенсацій тільки за виконану транспортну роботу на електричному транспорті. Щодо автомобільного транспорту, компенсація передбачена лише для перевезення окремих категорій пільгових пасажирів. Як наслідок, підприємства, які надають послуги з перевезення пасажирів на кількох видах транспорту, наприклад комунальні підприємства, що обслуговують тролейбусні та автобусні маршрути, змушені вести окремий облік та здійснювати розрахунки за кожним видом транспорту, що часто призводить до того, що не покриваються всі витрати підприємства.

Отже, наразі надзвичайно важливо, щоб Верховна Рада ухвалила низку законопроектів, що запроваджують єдиний механізм нарахування компенсацій для всіх видів громадського транспорту. Згідно з Регламентом 1370/2007/ЕС, нарахування компенсацій може здійснюватися за таким принципом:

$$C = ((P_{bus} \cdot KM_{bus}) + (P_{trolleybus} \cdot KM_{trolleybus})) + P_r - R^* + BON - PEN \text{ грн,}$$

де P_{bus} , $P_{trolleybus}$ – вартість 1 кілометра пробігу відповідно на автобусних та тролейбусних маршрутах, грн/км;

KM_{bus} , $KM_{trolleybus}$ – кількість виконаних кілометрів на автобусних та тролейбусних маршрутах, км;

P_r – обґрунтований прибуток для підприємства з надання послуг перевезення, грн;

R^* – загальний перевірений дохід, отриманий підприємством від надання послуг місцевого громадського транспорту за місяць, за який надається компенсація, тобто сума доходу від продажу проїзних документів, дохід від іншої діяльності, пов'язаної з наданням послуг місцевого громадського транспорту, будь-які гранти або інші форми підтримки доходу, на які підприємство має право, плюс всі інші доходи підприємства від діяльності, пов'язаної з наданням послуг громадського транспорту, грн;

BON – премія за результатами діяльності, яку отримує підприємство при досягненні узгоджених порогових показників діяльності, грн;

PEN – штраф, пов'язаний з результатами діяльності, який накладається на підприємство, коли ключові показники діяльності падають нижче узгоджених мінімальних порогових значень, грн.

Щодо нарахування штрафних санкцій за невиконання узгоджених мінімальних порогових значень якості надання послуг, то тут також виникають значні труднощі. По-перше, згідно з чинним законодавством, міська влада не має повноважень нараховувати штрафи підприємствам, які надають послуги з перевезення пасажирів. Єдиним

механізмом застосування штрафних санкцій є зменшення суми компенсації у разі невиконання узгоджених мінімальних вимог до якості послуг. Однак на сьогодні більшість міст не використовують таку систему стимулювання для забезпечення відповідного рівня якості надання послуг перевізниками. Тому модель PSO, яка має бути впроваджена в Україні, повинна обов'язково передбачати механізм нарахування як штрафних, так і бонусних санкцій для забезпечення дотримання високих стандартів якості послуг на узгодженому рівні.

Для запровадження моделі PSO в Україні необхідно внести зміни до Бюджетного кодексу, оскільки за цією моделлю договори з підприємствами щодо надання послуг перевезення пасажирів укладаються на 10-15 років. Натомість в Україні наразі використовуються короткострокові договори.

Проте деякі міста в Україні вже намагаються внести зміни до системи громадських перевезень, поступово наближаючись до впровадження моделі PSO, яка функціонує на основі Регламенту 1370/2007/ЄС.

Отже, приведення транспортного законодавства України до стандартів Європейського Союзу вимагає комплексного і системного підходу. Серед основних напрямків адаптації можна виокремити: розробку нових нормативних актів та вдосконалення нормативно-правової бази для відповідності вимогам транспортних директив ЄС; участь України в європейських транспортних організаціях, приєднання до конвенцій, протоколів і договорів, а також виконання резолюцій і рекомендацій цих організацій; підготовку та укладення двосторонніх міжурядових угод у транспортній сфері з європейськими державами.

При цьому слід враховувати, що потреба впровадження моделі PSO виникає не тільки з необхідності євроінтеграційних зобов'язань України, а і для вирішення таких критичних проблем громадського транспорту, як збитковість комунальних транспортних підприємств, недостатній рівень інвестицій перевізників в оновлення рухомого складу, недостатній розвиток автоматизації систем обліку оплати проїзду та електронного моніторингу та поточна обмеженість обслуговування маршрутів перевізниками.

Висновки. Результати проведеного дослідження підтвердили, що розвиток сталої міської мобільності є критично важливим для адаптації транспортної системи українських міст до європейських стандартів та вирішення актуальних проблем урбанізації.

Аналіз європейського досвіду показав, що впровадження Планів сталої міської мобільності (ПСММ) сприяє не лише покращенню транспортної інфраструктури, а й забезпеченню екологічної та соціальної стійкості міських територій. Водночас, основними перешкодами для розвитку сталої мобільності в Україні залишаються: недостатня інтеграція транспортного планування з іншими сферами міського розвитку, нестача фінансування та інвестицій, неузгодженість законодавчої бази, обмежене впровадження сучасних технологій та інновацій.

Перспективи розвитку сталої міської мобільності в Україні включають удосконалення нормативно-правового регулювання, розширення фінансових механізмів, залучення міжнародних інвестицій та інтеграцію міського транспорту з кліматичними політиками. Впровадження європейських практик управління міським транспортом сприятиме підвищенню якості перевезень, зменшенню екологічного навантаження та забезпеченню сталого розвитку міських територій.

Отримані результати можуть бути використані для розробки стратегічних рішень та рекомендацій щодо планування сталої міської мобільності, що дозволить

ефективно адаптувати українську транспортну систему до сучасних викликів та євроінтеграційних вимог.

Список літератури

1. Цілей сталого розвитку | Global Compact. Global Compact. URL: <https://globalcompact.org.ua/tsilei-stijkogo-rozvytku/> (дата звернення: 15.10.2024).
2. Амоша О. І., Філіпова О. С. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту. *Економіка будівництва і міського господарства*, 2010, 6.4: 179-189. URL: https://donnasa.org/publish_house/journals/esgh/2010-4/02_amoscha_filipova.pdf (дата звернення: 15.10.2024).
3. Чередніченко О. План сталої міської мобільності як один з інструментів управління міськими транспортними системами. *Просторовий розвиток*, (7), 2024 594–611. <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.7.594-611>
4. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління*, 2016, 1: 97-103.
5. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Agrosvit*. 2024. № 6. С. 103–112. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.6.103> (дата звернення: 15.10.2024).
6. «Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього». Європейська Комісія – Брюссель, 09.12.2020. URL: https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf-89 (дата звернення: 18.10.2024).
7. Інтегрування планів сталої міської мобільності (PCM/SUMP) з планами дій сталого енергетичного розвитку та клімату (ПДСЕРК/SECAP). 2023. Вип. №6. URL: <https://enefcities.org.ua/upload/files/Publications/Urban%20Mobility/casestudy.pdf>. (дата звернення: 08.11.2024).
8. Порадник «Місцеві зелені курси. План дій» | DiXi Group. DiXi Group. URL: <https://dixigroup.org/analytic/poradnyk-miscevi-zeleni-kursy-plan-dij/> (дата звернення: 20.11.2024).
9. План сталої міської мобільності. Сучасні політики у сфері міської мобільності | City Trans UA. URL: <https://citytransua.com/wp-content/uploads/Igor-Mogila-Plan-staloї-mіskōї-mobіlнoї.pdf> (дата звернення: 20.11.2024).
10. Трансформація сталої мобільності. TUMI. 2023. URL: <https://transformative-mobility.org/трансформація-сталої-мобільності/> (дата звернення: 28.11.2024).
11. Трипольська г. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. 2020 https://ua.boell.org/sites/default/files/2021-02/Doslidzhennia_transport_23.02_v.2.pdf (дата звернення 20.11.2024).
12. РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text (дата звернення 20.11.2024).
13. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/c273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2024).
14. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> (дата звернення 20.11.2024).
15. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення 20.11.2024).

References

1. Tsilei staloho rozvytku | Global Compact. Global Compact. URL: <https://globalcompact.org.ua/tsilei-stijkogo-rozvytku/> (data zvernennia: 15.10.2024).
2. Amosha O. I., & Filipova O. S. (2010). Yevropeyskyi dosvid zabezpechennia efektyvnoho funktsionuvannia pidpryemstv miskoho pasazhyrskoho transportu. *Ekonomika budivnytstva i miskoho hospodarstva*, 6.4: 179-189. URL: https://donnasa.org/publish_house/journals/esgh/2010-4/02_amoscha_filipova.pdf (data zvernennia: 15.10.2024).
3. Cherednichenko O. (2024) Plan staloi miskoi mobilnosti yak odyn z instrumentiv upravlinnia miskymy transportnymy systemamy. *Prostorovi rozvytok*, (7), 594–611. <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.7.594-611>
4. Stepanov V. Yu. (2016). Derzhavne rehuliuвання transportnoiu sferoiu. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy*. Seria: Derzhavne upravlinnia. 1: 97-103.

5. Charkina T. Yu., Zadoia V. O., & Yurchyk O. A. (2024). Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku vidnovlennia i rozbudovy transportnoi infrastruktury v Ukraini. *Agrosvit*. № 6. P. 103–112. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.6.103> (data zvernennia: 15.10.2024).
6. «Stratehiia staloi ta rozumnoi mobilnosti – yevropeyskyi transport na shliakhu do maibutnoho». Yevropeiska Komisiia – Briussel, 09.12.2020. URL: https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf-89 (data zvernennia: 18.10.2024).
7. Intehruvannia planiv staloi miskoi mobilnosti (PSMM/SUMP) z planamy dii staloho enerhetychnoho rozvytku ta klimatu (PDSERK/SECAP). 2023. Vyp. №6. URL: <https://enecities.org.ua/upload/files/Publications/Urban%20Mobility/casestudy.pdf>. (data zvernennia: 08.11.2024).
8. Poradnyk «Mistsevi zeleni kursy. Plan dii» | DiXi Group. DiXi Group. URL: <https://dixigroup.org/analytic/poradnyk-miscevi-zeleni-kursy-plan-dij/> (data zvernennia: 20.11.2024).
9. Plan staloi miskoi mobilnosti. Suchasni polityky u sferi miskoi mobilnosti | City Trans UA. URL: <https://citytransua.com/wp-content/uploads/Ihor-Mohyla-Plan-staloi-miskoi-mobilnosti.pdf> (data zvernennia: 20.11.2024).
10. Transformatsiia staloi mobilnosti. TUMI. 2023. URL: <https://transformative-mobility.org/transformatsiia-staloi-mobilnosti/> (data zvernennia: 28.11.2024).
11. Trypolska h. Rekomendatsii do transportnoho zakonodavstva ukraïny z urakhuvanniam praktyk YeS. 2020 https://ua.boell.org/sites/default/files/2021-02/Doslidzhennia_transport_23.02_v.2.pdf (data zvernennia 20.11.2024).
12. REHLAMENT YeVROPEYSKOHO PARLAMENTU I RADY (IeS) № 1370/2007 vid 23 zhovtnia 2007 roku https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text (data zvernennia 20.11.2024).
13. Zakon Ukrainy «Pro zaliznychnyi transport» vid 04.07.1996 № 273/96-VR <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/s273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (data zvernennia 20.11.2024).
14. Zakon Ukrainy «Pro miskyi elektrychnyi transport» vid 29.06.2004 № 1914-IV <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> (data zvernennia 20.11.2024).
15. Zakon Ukrainy «Pro avtomobilnyi transport» vid 05.04.2001 № 2344-III <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (data zvernennia 20.11.2024).

Natalia Potaman, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Oleksandra Orda**, Assoc. Prof., PhD tech. sci.,
Oleksandr Orda, post-graduate

Kharkiv National Automobile and Highway Univer, Kharkiv, Ukraine

Analysis of Sustainable Urban Mobility Planning Aspects in the Context of European Integration Reforms in Ukraine

The development of sustainable urban mobility is a crucial aspect of modernizing the transport system in Ukrainian cities, particularly in the context of European integration. The implementation of Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) contributes to creating a comfortable, environmentally friendly, and efficient transport environment that addresses contemporary urbanization challenges and the growing needs of the population. At the same time, the importance of a comprehensive approach to transport planning is increasing, which involves integrating urban transport systems, improving public transport accessibility, and reducing environmental impact.

The issue of enhancing the efficiency of the urban transport system is closely linked to the need for improving the legislative framework, reforming tariff policies, and identifying alternative sources of funding. Leveraging European experience allows for the development of strategic approaches to sustainable urban mobility, ensuring a balance between economic efficiency and the social needs of the population.

The analysis of current trends and the recommendations proposed in this study can be utilized for developing comprehensive urban transport management strategies, ultimately contributing to improving the quality of life for residents of Ukrainian cities.

sustainable development, urban mobility, European integration, reforms.

Одержано (Received) 30.10.2024

Прорецензовано (Reviewed) 29.11.2024

Прийнято до друку (Approved) 23.12.2024