Аналіз правових рамкових умов, організації та процесу транспортного планування в Україні

Звіт та рекомендації

Лютий 2013

співпраця з німеччиною
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Вступ 3
Частина I: Правові засади планування міст та міської мобільності в Україні 4
1 Засади адміністративного та законодавчого регулювання планування міст та міської мобільності в Україні 4
2 Адміністративні інструменти планування міської мобільності 5
2.1 Міська влада та фінансування містобудівної документації 5
2.2 Основні етапи розробки та зміст документів у сфері планування міст та міської мобільності 6
2.3 Порядок розробки та зміст Комплексних Схем Транспорту 7
2.3.1 Завдання та вимоги до змісту Комплексних Схем Транспорту 7
2.3.2 Замовники та розробники Комплексних Схем Транспорту 8
2.3.3 Структура Комплексної Схеми Транспорту 8
2.3.4 Порядок погодження та затвердження КСТ 9
2.3.5 Стан розробки комплексних схем транспорту 9
2.3.6 Контроль та моніторинг 10
3 Проектні інститути у галузі планування міст та міської мобільності 10
3.1 Передумови розробки містобудівної документації 10
4 Творення норм та законодавчі ініціативи 11
5 Громадські слухання та залучення громадськості 12
5.1 Обмеження щодо доступу громадськості 14
Частини II Планування міської мобільності в українських містах: Київ, Львів, Харків, Донецьк 15
1 Львів 15
1.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності 15
1.2 Співпраця з науковими установами та незалежними консультантами 16
1.3 Проектні інститути у галузі містобудування та планування мобільності 17
2 Київ 17
2.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності 17
2.2 Співпраця з проектними інститутами 19
2.3 Сучасний стан 19
3 Харків 19
3.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності 19
3.2 Роль Департаменту транспорту 20
3.3 Співпраця з науковими установами та інститутами 21
4 Донецьк 22
4.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності 22
4.2 Співпраця з науковими установами 24
4.3 Проектні інститути у сфері містобудування та планування мобільності 25
Частина III Рекомендації 26
Додаток 1. Правові акти, які регулюють містобудівну діяльність та планування мобільності в Україні: 27
Додаток 2. Опитані експерти 30
Додаток 3. Орієнтовний перелік питань для експертів у галузі транспортного планування: Чим регулюється планування мобільності у Вашому місті? 32
Додаток 4. Проектні інститути та освітні заклади: 34

Вступ

Цей аналіз було проведено в жовтні-листопаді 2012 року компанією Дреберіс на замовлення GIZ. Головна мета дослідження -- зрозуміти статус планування міської мобільності в Україні. План дій європейської комісії з міської мобільності закликає до створення планів сталої міської мобільності в Європі.

План сталої міської мобільності визначає набір взаємопов'язаних заходів, розроблених для того, щоб задовольнити потреби людей та підприємництва в пересуванні сьогодні і завтра. Вони є результатом інтегрованого підходу до планування і стосуються всіх видів та форм транспорту у місті та довколишніх територій.

В Європі існують різні підходи до планування сталої міської мобільності. В той час як одні країні, наприклад Франція та Великобританія, можна вважати передовими, то плани сталої міської мобільності це новий або все ще не відомий інструмент для багатьох інших країн ЄС.

Сили планів сталої міської мобільності полягає в тому, що вони засновані на поточній діяльності планування.

Німецьке товариство міжнародного співробітництва (GIZ) підтримувало чотири міста, що були господарями ЄВРО 2012: Львів, Київ, Донецьк і Харків під час підготовки планів мобільності. Сьогодні цей проект продовжено. До 2014 року він підтримуватиме ці міста в плануванні мобільності, поширенню та впровадженню найкращих практик і шукатиме можливості для розвитку потенціалу та створенню інформаційної платформи у сфері управління міською мобільністю.

Висловлюєм свою повагу компанії Дреберіс.

Матіас Брандт

Керівник проекту

DREBERIS
energy markets public event

Частина I: Правові засади планування міст та міської мобільності в Україні

1 Засади адміністративного та законодавчого регулювання планування міст та міської мобільності в Україні

Поняття мобільності в українському законодавстві відсутнє, а сам процес планування міської мобільності в Україні тісно пов'язаний з планування розвитку міст та процесом розробки і затвердженням містобудівної документації.

Діяльність у сфері планування розвитку міст і відповідно планування міської мобільності в Україні регулюється рядом норм. Серед законів передусім слід виділити Закон України "Про регулювання містобудівної діяльності", "Про основи містобудування", "Про транспорт", "Про дорожній рух", "Про охорону навколишнього природного середовища". Важливими є також вимоги підзаконних нормативно-правових актів та діючих нормативно-інструктивних документів, зокрема ДБН 360-92* "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень"1. Розробка, зміст і затвердження Комплексних Схем транспорту регламентується спеціальними нормами ДБН Б. 1-2-95. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України. (Повний перелік правових актів, актів, які регулюють планування мобільності та вимоги, які необхідно враховувати містяться у додатку).

Вимоги цих правових актів є обов'язковими для органів державного управління, місцевого самоврядування, установ, підприємств і організацій незалежно від підпорядкування та форм власності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які здійснюють проектування міських транспортних систем.

На даний час розроблено також Містобудівного кодексу України, який 9.06.2010 Прийнято Верховною Радою України за основу, однак поки що не затверджено. По своїй суті, цей законодавчий акт повинен стати головним документом і основою для планування міського розвитку у майбутньому. На сьогодні планування мобільності недостатньо відображено у цьому законі, а транспортні схеми не належать до обов'язкової частини містобудівної документації.

Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження проектної документації з організації дорожнього руху визначено "Тимчасовими нормами проектування комплексних схем організації дорожнього руху в містах України". К., 1990. Для міст з населенням понад 250 тис. в ДБН 360-92. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень рекомендується розробляти **Комплексні схеми для усіх видів громадського транспорту**. Також допускається розробляти такі схеми за наявності складних транспортних проблем у містах з населенням від 100 до 250 тис.чол. (п.7.38).

Відповідно до нового Закону про містобудування та містобудівну діяльність (2011) на підставі генеральних планів розробляються **детальні плани територій**, а також **плани зонування** (раніше їх називали планами забудови), які уточнюють положення генерального плану.

[1] До цієї норми на підставі ДБН 360-92 у 2011 році було внесено зміни, зокрема до розділу VII Транспорт Ці зміни набули чинності у 2011 році.

Відповідно до Наказу Мінрегіонбуду «Про затвердження Порядку розроблення містобудівної документації» № 290 від 16.11.2011 рішення про розроблення генерального плану, плану зонування території, детального плану території, яка розташована в межах населеного пункту, а також внесення змін до цієї містобудівної документації приймає відповідна сільська, селищна, міська рада. Якщо ж відповідна територія розміщення поза межами населеного пункту, то рішення приймає відповідна районна рада, а в разі відсутності адміністративного району - відповідно Верховна Рада Автономної Республіки Крим, обласна рада, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації.

Замовником розроблення містобудівної документації або внесення змін до неї в межах населеного пункту виступає відповідно виконавчий орган сільської, селищної, міської ради, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації.

2 Адміністративні інструменти планування міської мобільності

Основними документами, які визначають розвиток транспортної інфраструктури в українських містах є **Генеральні плани міст, які містять транспортні частини**. Генеральні плани включають схематичну та текстову інформацію.

Генеральні плани зазвичай розробляються інститутами місто планування або приватними компаніями. На основі затверджених генеральних планів розробляються галузеві схеми (для водопостачання, каналізації, енергопостачання зелених насаджень тощо), які включають також і транспортні схеми або **Комплексні схеми транспорту** (далі - КСТ). Такі схеми пропонують конкретні опрацювання рішень генерального плану, є значно детальнішими і визначають заходи та їх пріоритетність. Вони значно детальніше регламентують планування транспорту ніж Генеральні плани. Так, до прикладу, Пояснювальні записки до Комплексних Схем є приблизно в 10 разів об'ємнішими, ніж пояснювальні записки до транспортних частин генеральних планів. Такі детальні плани можуть готуватись для частин великих населених пунктів (наприклад, для районів, кварталів), є більш деталізованими і готуються у масштабі 1:2000. Розробка комплексних транспортних Схем передбачається для міст з населенням понад 100 тис.

У разі відсутності для цих міст КСТ або закінчення терміну їх дії, а також для окремих міст із складним вузлом зовнішнього транспорту і кількістю населення менш ніж 100 тис.чол., може розроблятися як самостійний документ **Комплексна схема організації дорожнього руху**.

2.1 Міська влада та фінансування містобудівної документації

Відповідно до українського законодавства замовник визначає джерела фінансування розроблення містобудівної документації та організовує її розроблення.

Фінансування розробки **транспортних частин генеральних планів** та **комплексних схем транспорту** відповідно до українського законодавства здійснюється з місцевих бюджетів органів місцевого самоврядування.

Вартість транспортних частин генеральних планів відповідно до цінника, затвердженого Міністерством регіонального розвитку від 1990 року, становить бл. 6% від загальної вартості розробки генерального плану (Документ. Ціни на проектні роботи для будівництва. Розділ 40. Планування і забудова населених пунктів). Ціни у документі зазначені у карбованцях, однак періодично індексуються. Останню індексацію було проведено в 2008 року. Оскільки загальна вартість транспортних частин генеральних планів становить незначний відсоток, іноді, особливо для невеликих міст, бюджету недостатньо для проведення обстежень транспортних потоків, які є необхідними для розробки транспортних частин генеральних планів. Тому часто такі обстеження

не проводяться, беруться результати з інших міст а бо дані визначаються шляхом експертної оцінки.

У випадку підготовки генеральних планів для великих міст, де вартість послуг перевищує 100 тис. грн. (у сфері будівництва 300 тис. грн.), тендерним законодавством України передбачено необхідність проведення конкурсу. Мінрегіонбуд намагався підвищити дану планку, даючи тлумачення, що проектування містобудівної документації слід тлумачити не як послуги, а як роботи, для яких межа для проведення тендеру є вищою і становить 1 млн. грн. (100 000 Євро). Однак даний орган виконавчої влади не може здійснювати офіційне тлумачення законів, тому ситуація залишилась без змін.

Відповідно до ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» (2011) для розробки плану зонування, детального плану території крім коштів державного та місцевих бюджетів можуть залучатися кошти з інших джерел, не заборонених законом. Таким чином фінансування розробки детальних планів територій допускається також і шляхом залучення приватних коштів. Таким шляхом пішли українські міста.

Отже, замовником генеральних планів завжди виступає місто, яке і фінансує його підготовку. Водночас фінансування розробки детальних планів території та планів зонування допускається за рахунок приватних коштів.

2.2 Основні етапи розробки та зміст документів у сфері планування міст та міської мобільності

Законодавством передбачено окремі етапи підготовки та затвердження генеральних планів:

1. Обґрунтування про необхідність розробки нового генерального плану або внесення змін. Готується управлінням архітектури з санепідемнаглядом та екологами
2. Рішення сесії депутатів ОМС про необхідність розробки нового генерального плану або внесення змін
3. Виділення коштів у міському бюджеті на підготовку та розробку генерального плану
4. Оголошення та проведення тендеру (при необхідності)
5. Підготовка проекту Генерального плану
6. Громадські слухання
7. Проведення експертизи проекту (Проводиться сертифікованими експертами в рамках експертизи здійснюється передусім перевірка на предмет відповідності проекту генплану чинним нормам та поставленому завданню.)
8. Затвердження на сесії ОМС

Відповідно до ДБН Б.1.1-15:2012 **"Склад та зміст генерального плану населеного пункту"** в аналітичній частині генерального плану описується сучасний стан та проблеми містобудівного розвитку населених пунктів, який включає: характеристику інженерно-транспортної інфраструктури населеного пункту, класифікацію магістральних вулиць, доріг та їх перетинів, щільність вулично-дорожньої мережі (з виділенням цього показника для кожної категорії магістральних вулиць окремо). Аналітична частина також включає обґрунтування та пропозиції, які включають класифікацію магістральних вулиць, доріг та їх перетинів, визначення напрямків будівництва (реконструкції) магістральних вулиць, використання підземного простору, будівництва мостів, тунелів, транспортних розв'язок, велосипедних доріжок та пішохідних зон, щільність вуличної мережі (з виділенням цього показника для кожної категорії магістральних вулиць окремо) (п.5.1.2.2).

Відповідно до нових будівельних норм графічні частини генерального плану присвячені транспорту повинні включати **Схему магістралей вулично-дорожньої мережі** (масштаб 1:10000, 1:25000), яка включає Схему магістралей, міського та зовнішнього транспорту.

Схеми магістралей міського та зовнішнього транспорту повинні містити: класифікацію вулично-дорожньої мережі, основні об'єкти і лінії міського та зовнішнього транспорту, траси та споруди позавуличного рейкового громадського транспорту; розміщення депо метро, трамвайних, автобусних і тролейбусних парків, територій гаражів і стоянок легкових та вантажних автомобілістів. Також схематичний матеріал повинен містити заходи щодо вдосконалення вулично-дорожньої мережі та системи пасажирського транспорту, основні запроектовані об'єкти. Для великих міст до схеми необхідно додавати діаграми машино - і пасажиропотоків, які в залежності від складності потоків розробляються окремо. На практиці у великих містах вони є більш деталізованими, і скажімо можуть включати схеми по кожному виду громадського транспорту окремо. До схематичної інформації додаються також пояснювальні записки.

На підставі генеральних планів розробляються **Детальні плани територій**. Порядок розробки та зміст детальних планів територій регламентується спеціальними будівельними нормами «ДБН Б.1.1.-14:2012 Склад та зміст детального плану території». Відповідно до цього документу, обов'язковим елементом графічних матеріалів детального плану територій є **Схема організації руху транспорту і пасажирів**. П.5.1.7 визначає складові такої Схеми:

- вулиці із зазначенням їх категорій;
- транспортні розв'язки;
- напрями руху пасажирського транспорту і розміщення зупинок;
- розміщення споруд зберігання та обслуговування транспорту (автостоянок, гаражів, транспортних тунелів, парків, депо із зазначенням їх місткості, АЗС, СТО, диспетчерських пунктів, причалів, елінгів тощо);
- місця переходів через магістральні вулиці в одному і на різних рівнях.

Нормами допускається поєднання схеми організації руху транспорту і пішоходів з проектним планом для невеликих міст з чисельністю до 50 тис. чол., а також для сіл.

Текстова частина детальних планів території поміж іншим повинна містити: оцінку існуючої ситуацій у сфері транспорту (6.1.4), інформацію щодо вулично-дорожньої мережі, транспортного обслуговування, організації руху транспорту і пішоходів та велосипедних доріжок, розміщення гаражів і автостоянок (п.6.1.12); заходи щодо реалізації детального плану на період від 3 до 7 років (6.1.17). Зміни до детальних планів вносяться на підставі змін генпланів і вони не підлягають державній експертизі.

2.3 Порядок розробки та зміст Комплексних Схем Транспорту

2.3.1 Завдання та вимоги до змісту Комплексних Схем Транспорту

Будівельними нормами рекомендується розробка КСТ тією ж проектною організацією, яка була розробником генерального плану. Завданням КСТ є представлення принципових напрямів, послідовності й термінів реалізації заходів з розвитку магістральної вулично-дорожньої мережі, а також усіх видів міського, приміського та зовнішнього транспорту

КСТ повинні пропонувати пріоритетні напрями вирішення транспортних проблем щодо міського, приміського або зовнішнього транспорту, магістральної вулично-дорожньої мережі, її вузлів або ж організації руху на існуючій вулично-дорожній мережі.

Передбачається, що КСТ повинні містити конкретні заходи по таких розділах:

1) "Міській пасажирський транспорт", а при необхідності, також у розділі

2) "Вулично-дорожня мережа і організація дорожнього руху»

Заходи розробляються у декількох варіантах, у яких розкривається значення транспортно-планувальних і організаційно-регулювальних рішень, черговість її реалізації.

Розробник повинен запропонувати один із варіантів до впровадження. Такий варіант повинен забезпечувати при мінімальних приведених витратах істотне підвищення ефективності і якості транспортного обслуговування, безпеки дорожнього руху та природоохоронних вимог.

Для міст з розрахунковою кількістю населення 1 млн. допускається розроблення спеціального ТЕО з вибору швидкісного транспорту (метрополітен, швидкісний трамвай з підземними ділянками, залізнична або монорейкова дорога) із відповідними інженерно-геологічними дослідженнями, додатковими розрахунками і аналізом очікуваних пасажиропотоків, укрупнених економічних показників з наступним використанням результатів ТЕО і КСТ.

2.3.2 Замовники та розробники Комплексних Схем Транспорту

Замовниками та розробниками КСТ виступають органи місцевої виконавчої влади, за їх дорученням, відповідні структурні підрозділи, наприклад, управління або департаменти архітектури міст. Розробниками є державні та інші проектні організації незалежно від їх відомчого підпорядкування та форм власності. Такі розробники повинні мати відповідні сертифікати на виконання таких видів робіт.

Замовник зобов'язаний видати проектній організації затверджене завдання на розроблення КСТ і такі вихідні дані:

- матеріали концепції генерального плану міста;
- звітні (за останні 5-10 років) дані з техніко-економічних та експлуатаційних показників роботи усіх видів міського, приміського та зовнішнього транспорту;
- матеріали спеціально проведених обстежень:

  а) розселення населення і, за необхідністю, його транспортної рухомості;

  б) обсягів кореспонденцій і пасажиропотоків

  в) організації дорожнього руху (транспорту і пішоходів) і умов його безпеки;

  г) роботи легкового автомобільного транспорту: індивідуального, службового, таксомоторного;

  д) інтенсивності і швидкостей руху транспортних потоків;

  е) рівня шуму і забрудненості повітря на найбільш завантажених магістралях та перехрестях.

При відсутності у замовника перелічених вихідних даних він може за окрему плату замовити їх збір і підготовку розробникові КСТ або іншим організаціям, що виконують цю роботу під керівництвом розробника КСТ на субпідрядних засадах. Відповідно до чинних норм давність обстежень не повинна перевищувати трьох років.

2.3.3 Структура Комплексної Схеми Транспорту

КСТ складається із пояснювальної записки і графічних матеріалів. Такі матеріали повинні відображати існуючий стан міського, приміського і зовнішнього (з врахуванням легкового і вантажного) транспорту з комплексами, що обслуговують процес перевезення і рухомий склад (пасажирські вокзали і станції, зупинки, вантажні станції і двори, порти, пристані, аеропорти, депо,

парки, гаражі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, мотелі, кемпінги тощо), магістральної вулично-дорожньої мережі та її інженерних споруд (мостових переходів, естакад, шляхопроводів, транспортних розв'язок, позавуличних пішохідних переходів тощо), а також техніко-економічні обґрунтування проектних рішень, що приймаються з розвитку усіх видів транспорту, дорожньої мережі та їх споруд і обладнань, раціональних методів організації дорожнього руху.

Будівельними нормами встановлено вимоги щодо структури та змісту пояснювальної записки КСТ. Вона повинна вміщувати такі розділи (окремо існуючий стан та перспективи розвитку):

1. місто та його функціонально-планувальна характеристика;
2. міський пасажирський транспорт (включаючи легковий);
3. вантажний автомобільний транспорт;
4. магістральна вулично-дорожня мережа та організація дорожнього руху;
5. приміський і зовнішній транспорт;
6. охорона навколишнього середовища;
7. першочергові заходи з розвитку дорожньо-транспортної мережі
8. та організації дорожнього руху.

2.3.4 Порядок погодження та затвердження КСТ

КСТ погоджується з обласними та місцевими органами містобудування та архітектури, землевпорядкування, Державтоінспекції, санітарного нагляду, екологічної безпеки та іншими організаціями, що обумовлюються замовником у технічному завданні на проектування, виходячи з належності питань, місцевих умов і особливостей населеного пункту та прилеглих територій.

Погоджувальні інстанції зобов'язані у місячний термін надати замовнику висновок по КСТ. У разі недотримання цього терміну схема вважається погодженою. КСТ затверджується сесією міської Ради народних депутатів або, за її дорученням, органом виконавчої влади. Загальний термін погодження і затвердження КСТ, з моменту видачі її проектною організацією замовнику, не повинен перевищувати трьох місяців.

Подальше внесення змін у КСТ допускається тільки на основі рішення органу, який її затвердив. Ці зміни повинні бути внесені у схему, погоджені і затверджені у встановленому порядку.

Затверджена КСТ є програмним містобудівним документом для органів місцевого самоврядування при розробленні перспективних та поточних планів розвитку дорожньо-транспортної мережі міста і прилеглого району, основним вихідним документом для розробки наступної проектної документації з розвитку транспорту і будівництва окремих дорожньо-транспортних об'єктів.

Контроль за реалізацією передбачених у КСТ заходів покладається на відповідні управління (відділи) виконавчих органів місцевого самоврядування. На практиці такими органами виступають переважно управління або департаменти архітектури органів місцевого самоврядування.

2.3.5 Стан розробки комплексних схем транспорту

Практично усі Комплексні Схеми транспорту для українських міст та Схеми планування областей (крім Львівської та Сумської) розроблялись проектним інститутом Діпроміcто. Комплексні Схеми транспорту активно розроблялись в Україні до 1995 року. Останнім часом така Схема була розроблена лише для м. Дніпропетровськ у 2010 році, з розрахунковим періодом до 2030 року. Через брак фінансування для багатьох міст такі Схеми так і не були розроблені. Комплексні Схеми транспорту також не належать до обов'язкових містобудівних документів, тому, очевидно, такі

Схеми розроблятимуться скоріш за все лише великими містами за наявності достатнього фінансування.

Слід зазначити, що Комплексні Схеми транспорту у новому законодавстві, в тому числі у новому Законі про регулювання містобудівної діяльності (2011) не включені до базових документів планування містобудівної діяльності. Разом з тим державні норми, які регулюють порядок їх розробки і зміст продовжують діяти. Тому, очевидно, такі Схеми розроблятимуться, скоріш за все, лише великими містами за наявності достатнього фінансування.

2.3.6 Контроль та моніторинг

Основну відповідальність з контролю та моніторингу за виконанням генплану покладено на міські підрозділи архітектури та містобудування.

ОМС керуються генеральними планами у своїй повсякденній діяльності щодо містобудування та розвитку інфраструктури. Усі рішення щодо розвитку інфраструктури повинні проходити перевірку на предмет відповідності генеральному плану. Кожне таке рішення візується головою управління архітектури міста. Інколи такі повноваження можуть частково делегуватись іншим підрозділам органу місцевого самоврядування, як наприклад, у Києві, де висновки щодо відповідності генплану готуються також КО «Інститут генплану м. Києва».

3 Проектні інститути у галузі планування міст та міської мобільності

У Радянському Союзі розробкою Генеральних планів міст займались державні проектні інститути. На той час існувало 4 ключові проектних інститути , які займались плануванням міст: Діпроміcто (колишня назва – Гіпроград), Київпроект, НІІГРАД, та ЗНІІП. Усі вони були державними. Після розвалу Радянського союзу, з'явилась велика кількість приватних інститутів, існуючі були приватизовані або розпались і залишилась невелика кількість державних інститутів у галузі планування міст, до яких передусім належить «Діпроміcто» та «Містопроект». Утворились також проектні інститути у формі комунальних організації, як наприклад, у Києві або комунальних підприємств, як наприклад, у Донецьку. Після розвалу Радянського Союзу, утворилось багато приватних проектних інститутів та фірм, які займаються розробкою генеральних планів. Однак приватні фірми залучаються переважно до розробки генеральних планів невеликих міст, а транспортні частини через відсутність відповідних спеціалістів замовляються в великих державних чи комунальних проектних інститутів, або копіюються з інших подібних міст.

Підпорядкування проектних інститутів. Державні проектні інститути підпорядковуються органу виконавчої влади – Міністерству регіонального розвитку будівництва та житлово-комунального господарства (далі - Мінрегіонбуд). Комунальні підприємства та організації, які займаються проектуванням та розробкою містобудівної документації, підпорядковуються органам місцевого самоврядування. Приватні проектні інститути не підпорядковуються ані органам державної влади, ані органам місцевого самоврядування, однак при здійсненні діяльності вони керуються тими ж правовими нормами, що і державні проектні інститути, а для здійснення проектних робіт повинні отримати відповідні ліцензії.

3.1 Передумови розробки містобудівної документації

Як для приватних, так і державних та комунальних проектних інститутів необхідною передумовою для здійснення планування міст та міської мобільності є отримання ліцензій. Існують окремі види ліцензій для розробки різних видів містобудівної документації, зокрема генеральних планів та детальних планів територій. З 1 червня 2012 Ліцензію було замінено на сертифікацію архітекторів,

яка здійснюватиметься Спілкою архітекторів України. Однак цей термін було продовжено до 1 січня 2013 року.

4 Творення норм та законодавчі ініціативи

Більшість будівельних норм, які є чинними в Україні є застарілими і на даному етапі здійснюється процес їх оновлення та актуалізації. Ключове значення при розробці будівельних норм для містобудування та транспортного планування відповідно до Закону України «Про будівельні норми» (2010) належить Міністерству регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. Відповідно до цього закону виконавцями робіт з розроблення державних та галузевих будівельних норм можуть бути базові організації з науково-технічної діяльності в будівництві. Перелік таких організацій затверджується Кабінетом Міністрів України. Відповідно до діючого на сьогодні переліку, який опублікований на сторінці Мінрегіонбуду до нього входить 24 організації. Фінансування таких робіт здійснюється за рахунок державного бюджету.

Діпроміcто – ключовий інститут у сфері розробки Комплексних Схем транспорту та норм у галузі планування мобільності

На практиці до розробки норм у галузі плануванням транспорту найбільш активно залучаються 3 проектні інститути: «Діпроміcто», Держдор НДІ та НДПІ містобудування. Усі інститути є державними. Також час від часу залучаються і інші науково-дослідні і проектні інститути, а також експерти. Передусім слід згадати Київський національний університет будівництва та архітектури, НДПІ містобудування, ДП "УкрНДІпроцивільсільбуд" тощо. Інші проектні інститути рідше консультуються по розробці та впровадженні норм. На сучасному етапі найбільш активну роль займає Діпроміcто. Даним інститутом розроблений проект нового Закону України про регулювання містобудівної діяльності від 2011 року, а також норми які базуються на ньому зокрема щодо детального плану територій та містобудівної документації на державному та регіональному рівні від 2012 року: Склад та зміст детального плану території ДБН Б.1.1. – 14:12, та Склад та зміст містобудівної документації на державному та регіональному рівні, ДБН Б.1.1.: -13:2012. При розробці цих документів аналізувались норми США і ЄС (країни Східної Європи), з одного боку, та норми Російської Федерації, з іншого боку, і виводилось середнє. Серед запропонованих Діпроміcто положень нового Закону було положення щодо обов'язковості розробки Комплексних транспортних схем. Однак дане положення Кабінетом Міністрів було вилучено. Важливий вклад у актуалізацію норм здійснює ДП "НДПІ містобудування". Цим інститутом було актуалізовано норми, які регламентують прядок розробки та зміст генеральних планів населених пунктів. Нові будівельні норми ДБН Б.1.1-15:2012 "Склад та зміст генерального плану населеного пункту" набувають чинності 1 листопада 2012 року.

На даний час проводиться робота щодо оновлення ДБН В. 2.3-5-2001. Вулиці та дороги населених пунктів. Виконання цієї роботи доручено Держдор НДІ, який входить до системи Укравтодору, однак є також базовою проектною організацією Мінрегіонбуду.

Найближчим часом планується актуалізація ДБН 360-92. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень.

Більшість експертів вказують на проблему, зумовлену новим Законом про містобудування та містобудівну діяльність. Цим актом передбачено необхідність наявності детальних планів територій і зонування міста для розробки подальшої містобудівельної документації і проведення будівельних робіт. Законом однак не було враховано час необхідний для проведення тендерів, необхідних для вибору виконавців з розробки такої документації. Цей термін вже продовжувався на рік, передбачаючи можливість використання старої містобудівної документації до 1.01.2013 р. Очевидно, що ці документи не будуть готові до початку року, тому цей термін найімовірніше доведеться знову продовжувати

5 Громадські слухання та залучення громадськості

Українським законодавством передбачено залучення громадськості та врахування її думки при розробці документації щодо планування міст та міської мобільності.

Процедура для проведення **громадських слухань** затверджена окремою постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. N 555 № «Про порядок проведення громадських слухань щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проектів містобудівної документації на місцевому рівні». Документ визначає процедуру проведення громадських слухань для врахування громадських інтересів під час розробки, зокрема, генеральних планів населених пунктів і їх транспортних частин, планів зонування та детальних планів територій.

Дане положення передбачає, що громадські слухання повинні проводитись органами місцевого самоврядування (сільськими, селищними та міськими радами) або їх виконавчими органами під час розробки проектів документації, а не після її затвердження чи проходження нею державної експертизи, як це було раніше.

На органи місцевого самоврядування покладаються, зокрема, наступні завдання щодо залучення громадськості і врахування її інтересів:

1. Оприлюднення прийнятих рішень щодо розроблення проектів містобудівної документації з прогнозованими правовими, економічними та екологічними наслідками; таке оприлюднення повинно здійснюватись протягом 2-ох тижнів після їх прийняття 2-ма шляхами:
   а) опублікування у місцевих засобах масової інформації;
   б) розміщення на офіційному веб-сайті відповідного органу місцевого самоврядування.
2. Оприлюднення розроблених проектів містобудівної документації і доступ громадськості до зазначеної інформації; У цьому випадку розроблені проектантом матеріали протягом місяця з дня подання до місцевої ради повинні бути розміщені у визначеному місці. Як і в попередньому випадку мешканці інформуються шляхом:
   а) опублікування у місцевих засобах масової інформації;
   б) розміщення на офіційному веб-сайті відповідного органу місцевого самоврядування. Окрім того, передбачається розповсюдження брошур і повідомлень.
3. Реєстрація, розгляд та узагальнення пропозицій громадськості до проектів містобудівної документації.

Правилами передбачається необхідність опублікування повідомлення про початок процедури публічного розгляду та врахування пропозиції. Також визначені чіткі вимоги щодо змісту таких оголошень. Так вони повинні містити наступні елементи:

- інформацію про мету, склад та зміст містобудівної документації;

- основні техніко-економічні показники, зокрема, графічні матеріали, що відображають зміст містобудівної документації;

- відомості про замовника та розробника проектів містобудівної документації та підстави для їх розроблення;

- інформацію про місце і строки ознайомлення з проектом містобудівної документації;

- інформацію про посадову особу органу місцевого самоврядування, відповідальну за організацію розгляду пропозицій;

- відомості про строк подання і строк завершення розгляду пропозицій;

- інформацію стосовно запланованих інформаційних заходів (презентація, прилюдне експонування, телевізійні програми, публічні конференції тощо).

У законодавстві визначені **Суб'єкти подання пропозицій до проектів містобудівної документації:** 1) фізичні особи, які проживають на території, щодо якої розроблено відповідний проект містобудівної документації; 2) юридичні особи, об'єкти нерухомого майна яких розташовані на території, щодо якої розроблено відповідний проект; 3) власники та користувачі земельних ділянок, розташованих на території, щодо якої розроблено проект, та на суміжних з нею територіях; 4) представники органів самоорганізації населення; 5) народні депутати України, депутати відповідних місцевих рад.

Такі пропозиції подаються громадянами у письмовому вигляді і повинні містити обґрунтування з урахуванням вимог законодавства, будівельних норм, державних стандартів та правил. Особи, які забезпечують проведення робіт з розгляду таких пропозицій, повідомляють через засоби масової інформації, що поширюються на відповідній території, та офіційний веб-сайт відповідного органу місцевого самоврядування про місце подання таких пропозицій.

За результатами розгляду пропозицій заявнику надається відповідь про їх врахування або обґрунтована відмова. У випадку наявності спірних питань, протягом тижня після закінчення строку для подання пропозицій орган місцевого самоврядування може утворити для їх розгляду **погоджувальну комісію**. До її складу входять представники органу місцевого самоврядування, органів державної влади, представники громадськості, професійних спілок, архітектори та науковці.

Узгоджені комісією питання є підставою для внесення змін до містобудівної документації. Якщо ж комісія не досягає згоди, то остаточне рішення приймається органом місцевого самоврядування.

Оприлюднення результатів розгляду пропозицій громадськості до проектів містобудівної документації здійснюється у двотижневий строк з дня їх прийняття шляхом опублікування в засобах масової інформації, що поширюються на відповідній території, а також розміщення таких рішень на офіційних веб-сайтах відповідних органів місцевого самоврядування.

При розробці плану зонування або детального плану територій законом також передбачено проведення громадських слухань. Так в ДБН Б.1.1.1.-14.12 наголошується, зокрема, на необхідності забезпечення загальної доступності матеріалів детального плану шляхом розміщення на веб-сайті органу місцевого самоврядування, органу виконавчої влади, у місцевих друкованих засобах масової інформації, а також у приміщенні такого органу. Слід однак зазначити, що залучення громадськості до обговорення проектів планування міської мобільності обмежуються через те що частина таких матеріалів вважається державною таємницею, не є доступними для ознайомлення громадськістю і не є предметом громадських слухань.

5.1 Обмеження щодо доступу громадськості

Слід однак зазначити, що при розробці, затвердженні, внесенні змін до містобудівної документації, проведенні громадських слухань - замовник і розробник зобов'язані вживати заходів з нерозголошення спеціальної інформації, що становлять державну таємницю відповідно до українського законодавства.

Обмеження щодо загальної доступності поширюються лише на інформацію з обмеженим доступом, яка становить державну таємницю, а також на інформацію, яка становить комерційну цінність для замовника чи інвесторів.

Частини II Планування міської мобільності в українських містах: Київ, Львів, Харків, Донецьк

1 Львів

1.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності

Для м. Львова Перша Генеральна транспортна Схема була розроблена у 1974 році, Друга транспортна схема розроблялась протягом 1989-1990 рр. Науково-технічним товариством молоді «Енергія». У 2003-2005 рр. було розпочато роботу над розробкою нової комплексної Генеральної транспортної Схеми проектним інститутом «Містопроект», однак через брак фінансування роботи були зупинені.

31.03.2005 р. ухвалою Львівської міської ради № 2146 затверджено Концепцію розвитку м. Львова як основу для подальшого коригування генерального плану. На її основі у 2006 році управлінням архітектури Львівської міської ради та Державним підприємством Державний інститут проектування міст «Містопроект» розпочато роботу над «Коригуванням генерального плану м. Львова». Проект виготовлено у 2008 році.

Проектний інститут «Містопроект» - автор Корегування Генерального плану м. Львів

Після розгляду проекту генерального плану міськими службами, управліннями міської ради та архітектурно-містобудівною радою Мінрегіонбуду України (рішення № 32 від 12.11.2009 р.), проект пройшов в установленому законодавством порядку державну експертизу. Позитивний висновок було надано ДП «Укрдержбудекспертиза» № 00-00066-10 від 26.05.2010 р.

Відповідно до чинного на той час законодавства після проходження державної експертизи було проведено громадські слухання. Громадські обговорення було проведено у період з 30.05 по 30.08.2010 р. Під час проведення громадських слухань матеріали генерального плану були розміщені на веб-сторінці міської ради (http://city-adm.lviv.ua/) та презентувались у приміщенні «Містопроекту».

Разом з тим, з боку громадськості критику спричинив той факт, що доступними були лише бл. 32 сторінок документу з понад 700 сторінок. У відповідь на запити повідомлялось, що інша частина матеріалів генплану перебуває під грифом «таємно» і не може бути наданою.

В результаті громадських слухань було виділено ряд проблемних питань, які були розглянуті і урегульовані погоджувальною комісією, створеною під час громадських слухань відповідно до

протоколу засідання погоджувальної комісії від 07.09.2010 р. По додаткових спірних питаннях, які були подані на розгляд після громадських слухань, ДІПМ «Містопроект» надало відповіді. Після проходження громадських слухань, документ погоджено у 2010 році.

Коригування генерального плану, яке набуло чинності у 2010 році містило також і транспортну частину. Вона складалась з графічних матеріалів та описової частини (пояснювальна записка). В описовій частині питанню мобільності присвячено 3 пункти: 13. Вулично - дорожня мережа і паркування транспорту; 14. Громадський транспорт; та 15. Зовнішній транспорт. Зовнішній транспорт було розділено на залізничний транспорт та повітряний транспорт.

Графічна частина документу включає Схему магістралей, гаражів та стоянок та Схему міського та зовнішнього транспорту.

1.2 Співпраця з науковими установами та незалежними консультантами

При плануванні транспортної системи місто активно залучало науковців та незалежних експертів і консультантів.

Серед науковців Особливо активно до цього процесу долучалась Науково-дослідна лабораторія-80 Національного Університету «Львівська Політехніка». Серед найважливіших документів підготовлених цієї установою є: Вдосконалення пасажирсько-транспортної системи міста Львова: Формування базової схеми руху громадського транспорту, 2007; Передпроектні дослідження для організації зупинок громадського транспорту, 2009; Концепція розвитку автобусного транспорту 2012; Програма розвитку пасажирського транспорту Львівської області, 2012.

НУ «Львівська Політехніка» - основний академічний партнер м. Львова у сфері транспорту

Місто активно співпрацювало з іноземними консультантами. У 2008-2009 році Консорціумом німецьких компаній PTV-VCDB-DREBERIS у співпраці з місцевими партнерами - проектним інститутом «Містопроект» та університетом «Львівська політехніка» було розроблено Транспортну стратегію м. Львів. Основними її елементами були інтегрована транспортна модель, сценарії та прогнози розвитку транспорту, план мобільності для підготовки до ЄВРО-2012, техніко-економічне обґрунтування трамвайної колії на Сихів, оцінка та визначення пріоритетних заходів у галузі розвитку громадського транспорту, дорожньої інфраструктури та організації громадського транспорту. Важливим елементом була стратегія імплементації. В рамках проекту було проведено обстеження основних транспортних та пасажиропотоків, які були закладені в транспортну модель. Результати даного проекту були враховані при підготовці та Розробці нового генерального Плану міста Львів, розробленого «Містопроектом», який було затверджено у 2010 році. Також у 2010 році місто розпочало ряд проектів ЄБРР у галузі громадського транспорту, окремі з яких вплинули на планування мобільності у м. Львів:

- Проект «Покращення регуляторного середовища для громадського транспорту у м. Львів», який включав поміж іншим нову схему руху громадського транспорту, концепцію паркування, запровадження єдиного квитка тощо.
- Проект «План корпоративного розвитку та програма підвищення фінансових та експлуатаційних показників КП Львівелектротранс», передбачав масштабну реорганізацію та модернізацію Підприємства системи електротранспорту у м. Львів.

- У галузі електротранспорту було розпочато і 2 інші проекти, здійснювані компанією Egis, які передбачали модернізацію 2 трамвайних колій, модернізацію підстанцій, депо та модернізацію рухомого складу.

Слід відзначити і співпрацю міста Львів з Німецьким товариством міжнародної співпраці (GIZ). Слід виділити 3 основні проекти цієї організації, які вплинули на планування міської мобільності у м. Львів:

- Інтегрована концепція розвитку історичної частини Львова як успішний інструмент сталого розвитку міста». В рамках цього проекту поміж іншим розроблено інтегровану концепцію розвитку центральної частини Львова, як поміж іншим включає заходи та рекомендації щодо покращення транспортної інфраструктури;
- Консультування та створення управлінських потужностей для ЄВРО-2012.
- Завдяки цьому проекту місту було забезпечено експертну підтримку при підготовці до ЄВРО-2012;
- Дружні до клімату концепції для міської мобільності в Україні

В рамках цього проекту місту було забезпечено комплексну підтримку розвитку різних аспектів організації і планування транспортної системи, зокрема щодо планування та розвитку велосипедної інфраструктури.

1.3 Проектні інститути у галузі містобудування та планування мобільності

У Львові плануванням розвитку міст займаються як державні, так і приватні інститути та фірми (ТОВ Укрдизайнгруп, ТОВ «Інститут геоінформаційних систем», Інститут архітектури НУ «Львівська політехніка», однак спеціалістів з планування транспорту у своєму штаті має лише державний інститут «Містопроект», який часто робить транспортні частини генеральних планів і для інших проектних інститутів регіону). У Львові поки що немає детального плану територій та плану зонування.

На даний час Україна готується до подачі заявки на проведення Зимових Олімпійських Ігор у 2022 році. Заявки подаватимуться у 2013 році, а рішення Міжнародним Олімпійським Комітетом буде прийняте у 2015 році. Відповідно до існуючої Концепції підготовки до зимових олімпійських ігор, Львів планується зробити основною базою. При успішному поданні заявки очевидно необхідною буде адаптація транспортної системи міста і регіону, що вимагатиме внесення змін до Генерального плану, Транспортної стратегії та інших базових документів.

2 Київ

2.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності

Для м. Київ загалом розроблялись 4 генеральних плани;

1952 року; 2) 1967 року; 3) 1986 року; 4) 2002 року.

Усі генеральні плани розроблялись проектним інститутом «Київпроект». В 2006 році комунальний проектний інститут було приватизовано і перетворено у акціонерне товариство. В його структурі створено дочірнє підприємство «Інститут

Київпрект – розробник 4-ох генпланів м. Києва

генерального плану», яким керує директор інституту Володимир Чижмарь. Останній генеральний план розроблений цим інститутом від 2002 року було розроблено на період до 2020 року.

До роботи в якості субпідрядників були залучені бл. 22 спеціалізовані проектні інститути (зокрема по питаннях авіації – Укрaеропроект, з питань розвитку приміської зони – Діпроміcто, з питань розвитку промислового будівництва - Київський Промбудпроект), та Національна академія наук України. Пояснювальна записка складалась з 19 томів. Даний генеральний план вважається одним з найкращих в Україні і його було відзначено Державною премією. На думку інституту інші проектні інститути та міста запозичили на сучасному етапі концепцію розширення територіального розвитку, яка передбачає не ущільнення забудови, а розширення меж міста для забезпечення стійкого планування і розвитку Шляхом Києва пішли, зокрема, Харків Львів та Севастополь, які також розширили межі міст або планують це зробити на сучасному етапі.

На основі генерального проекту відділом транспорту Київпроекту в 2005 р. була розроблена також Комплексна схема транспорту до 2020 року. З питань Схеми розробки приміського транспорту інститут Київпроект співпрацював з Діпромістом. Комплексна Схема транспорту є досить деталізована і включає наступні елементи:

1. Схема мережі пасажирського транспорту (існуючий та розрахунковий період)
2. Картограма пасажиропотоків
3. Для її формування спільно з Університетом архітектури та будівництва проводились обстеження пасажиропотоків.
4. Схема мережі громадського транспорту:
    a. Картограма пасажиропотоків.
    b. Схема метрополітену.
    c. Схема вулично - дорожньої мережі.
    d. Картограма машино потоків.
    e. Схема організації дорожнього руху.
    f. Схема зовнішнього транспорту.
    g. Карта забруднення приміських територій.
    h. Карта шумових забруднень.

Для проведення розрахунків та прогнозів інститут використовував власну імітаційну транспортну модель. Розрахунки проводились по декількох сценаріях, з яких обирались найбільш оптимальні.

Разом з тим, оскільки транспортна та інженерна інфраструктура відставали від потреб розвитку міста, постало питання розширення меж міста значно вищими темпами, а також, як виявилось, лише незначну частину запланованих генпланом заходів вдалось реалізувати і виникла необхідність актуалізації чинного генерального плану.

Декілька років тому місто Київ створило новий комунальний проектний інститут у формі комунальної організації «Інститут генерального плану м. Києва», який розпочав роботу над розробкою нового генерального плану до 2025 року. Акціонерне товариство «Київпроект» до цього процесу не залучене.

В 2010 р. Київською міською радою було Схвалено Концепцію стратегічного розвитку міста до 2025 року, яка містила також і транспортну частину. У цьому ж році було розпочато роботу з Коригування генерального плану м. Київ. Цю роботу було доручено комунальній організації «Інститут генерального плану м. Києва». Відповідно до нового Закону про регулювання містобудівної діяльності міською радою затверджено рішення щодо розробки документації із зонування центральної частини м. Києва.

2.2 Співпраця з проектними інститутами

До процесу розробки проекту генплану було залучено близько 20 спеціалізованих проектних інститутів, зокрема, у сфері планування транспорту «Київдіпротранс» (залізничний транспорт), «Укрдіпродор» (зовнішній транспорт), «Річтранспроект» (річковий транспорт) та Київдормістпроект (організація транспорту). Для отримання вихідних даних використовувалась інформація від підрозділів та комунальних підприємств Київської міської адміністрації. Дані щодо громадського транспорту надавались КП «Київпастранс».

Замовником нового генплану виступило Управління містобудування та архітектури. Воно несе основну відповідальність з контролю за виконанням генплану. Разом з тим функції з моніторингу та контролю були частково делеговані ним «Інституту генерального плану»

В Києві **фінансування** розробки генеральних планів здійснювалось з місцевого бюджету, хоча раніше для адміністративних районів можливим було фінансування і окремими адміністративними районами міста, завдяки чому існували кращі передумови для фінансування розробки містобудівної документації.

Залучення громадськості. Інформація з матеріалами проекту генплану розміщена в інтернеті genplanfrad.gov.ua. Отримані пропозиції розглядались і враховувались. Проект проходив громадські обговорення в окремих районах міста. Ряд пропозицій було отримано від районних рад міста Києва та Київської області. З метою узгодження діяльності та інтересів було прийнято Меморандум щодо погодження інтересів міста та області. Проект генплану два рази протягом декількох місяців був представлений в приміщенні Спілки архітекторів України. Також ряд пропозицій надійшло від експертів спеціалізованих проектних інститутів.

2.3 Сучасний стан

На даному етапі проект генплану проходить громадські обговорення. Найближчим часом планується затвердження його містобудівною радою та Міністерством інфраструктури. Очікується, що він набуде чинності в березні 2013 року (до виборів до Київської міської ради у травні 2013 року). Відразу після набуття чинності нового генерального плану буде розпочато розробку над новою Комплексною схемою транспорту. Для цього місто має намір, зокрема, використати сучасне програмне забезпечення та створити транспортну модель. Нову Комплексну схему транспорту планується розробити на розрахунковий період 20 років.

3 Харків

3.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності

Чинний генеральний план м. Харкова розроблявся проектним інститутом «Діпроміcто» протягом 2003 року і був затверджений у 2004 році. При розробці генерального плану в якості субпідрядників залучались місцеві наукові установи: Харківська національна академія міського господарства та Харківський національний автодорожній університет. Також до розробки долучався проектний інститут «Харківпроект», який розробляв попередній генеральний план для м. Харків від 1986 року. Експертний висновок по даному генплану надавав київський інститут «Київпроект».

Разом з тим назріла необхідність актуалізації генплану, оскільки після розвалу Радянського Союзу, ситуація в м. Харкові суттєво змінилась, особливо в галузі розподілу транспортних потоків. Так, якщо в Радянському союзі вони зосереджувались навколо найбільших промислових підприємств, як наприклад, завод ім. Юмашева, то на сучасному етапі основними точками притягання стали торгові центри та ринки, як наприклад, ринок Барабашова, який вважається найбільшим в Європі.

Сучасний стан. В 2011 р. проектним інститутом «Діпроміcто» було розпочато роботу над коригуванням генерального плану. Керівником проекту був головний архітектор проектів Токар Володимир Олександрович, а транспортними питаннями займався експерт Жуков Дмитро Андрійович.

Площа Свободи в м. Харків – найбільша площа в Європі

Бл. 2007 р. було сформовано робочу групу під керівництвом головного архітектора області п. Рабіновича, наукових установ та проектних інститутів «Харківпроект», ТОВ «Інтелектпроектсервіс» та ТОВ «АРОФ». Ця робоча група розробила частину пропозицій щодо коригування та змін генерального плану, зокрема, в транспортній частині. Коригуваннями генерального плану передбачено розширення меж міста Харків і відповідно розширення транспортної мережі. В рамках цих робіт, робочою групою під керівництвом головного архітектора області Михайла Рабіновича було розроблено Концепцію розвитку окружної дороги з перехоплюючими паркінгами. Цей документ передбачає закільцювання окружної дороги, а також облаштування перехоплюючих паркінгів для легкових та вантажних автомобілів на в'їзді в місто з метою розвантаження центральної частини міста від транспорту. З метою виконання нового ЗУ Про регулювання містобудівної діяльності (2011), проектним інститутом «МІР» розроблено 3 блоки детального планування територій. Вони охоплюють найбільш цікаві з інвестиційної точки зору території. Такі детальні плани частково охоплювали і транспортні питання.

Розробка комплексної схеми транспорту для м. Харків передбачена містобудівною документацією, але вона ще не розроблена. Планується, що коригування генерального плану м. Харків будуть розглянуті на містобудівній раді після виборів до парламенту в кінці жовтня 2012 року. Після цього будуть проведені громадські слухання і Коригування будуть затверджені і набудуть чинності у 2013 році.

Цінний досвід місто отримало при плануванні мобільності і підготовки плану мобільності до ЄВРО-2012 в якості приймаючого міста. До підготовки плану, пояснювальної записки та операційних планів-трекерів було залучено 7 Департаментів міської ради, а також ряд органів державної влади, як наприклад ДАЇ.

3.2 Роль Департаменту транспорту

Транспортний підрозділ в Харкові, яким керує Дульфан Сергій Борисович, має, порівняно з іншими містами, досить сильні позиції. Департамент транспорту і зв'язку налічує бл. 35 працівників і представляє собою ключовий структурний підрозділ. Він складається з управління транспортної інфраструктури та управління транспортних перевезень. Департамент транспорту залучається до планування розвитку транспорту, а його керівник є членом відповідної робочої групи. Одним із цікавих проектів запропонованих і реалізованих Департаментом був проект публічно-приватного партнерства щодо спорудження трамвайного кільця, що був реалізований з представниками в'єтнамської общини. За ініціативою Департаменту на усіх транспортних засобах

встановлені GPS-прилади. На основі аналізу статистики вдається краще організовувати його роботу, а також планувати заходи із розвитку транспортної інфраструктури.

Замовником щодо розробки генерального плану виступив, як передбачено законодавством, Департамент архітектури, містобудування та земельних відносин. Департамент на чолі з Овчинніковою Тетяною Іванівною займається стратегічним плануванням розвитку містобудування, а також контролем над виконанням, а точніше перевіркою відповідності містобудівних заходів генерального плану. По транспортних питаннях залучається Департамент транспорту і зв'язку.

Фінансування розробки генерального плану міста та Коригування генерального плану здійснюється з міського бюджету м. Харків. Для розробки детального планування залучались також приватні інвестори.

Залучення громадськості. Здійснюється відповідно до чинного законодавства і реалізується переважно у трьох наступних формах:

1. Розміщення матеріалів генерального плану на веб-сайті міської ради;
2. Розгляд на відкритій містобудівній раді, яка є відкритою для участі громадськості;
3. Проведення громадських слухань.

Практика, однак, показує, що громадськість є мало активною і не вносить обґрунтованих пропозицій. Значно активнішими при громадських обговореннях є представники політичних партій, особливо в період проведення передвиборчих кампаній.

3.3 Співпраця з науковими установами та інститутами

Основною науковою установою з якою співпрацює Департамент транспорту і зв'язку, а також, з якою співпрацювало «Діпроміcто» при розробці генерального плану є Національна академія міського господарства. У своїй структурі академія має кафедру транспортних систем і логістики, якою керує проф. Віктор Костянтинович Доля. Кафедра брала участь в розробці транспортної частини генерального плану, а також долучалась до розробки пропозицій до Коригування генерального плану. Залучення кафедри залежало однак від можливостей фінансування її послуг міською радою. Кафедра самостійно розробила продукт для транспортного моделювання NET II, який

Національна Академія міського господарства – основний академічний партнер м. Харків у сфері транспортного планування

дає можливість моделювання транспортних систем міст, а також оцінки організаційних та планувальних заходів розвитку транспортної інфраструктури. Модель дає змогу показати вплив на інтенсивність руху, завантаженість, час руху, а також рід інших показників, які відображає продукт VISUM, німецької фірми PTV. Водночас обстежень транспортних та пасажирських потоків для цілей моделі не проводилось. За допомогою моделі за словами керівника кафедри було розроблено прогнози розвитку транспортної системи міста Харків до 2050 року.

Керівництво міста та департамент транспорту і зв'язку час від часу звертаються до кафедр за консультаціями, а також з проханням щодо проведення оцінки і розрахунку інфраструктурних

заходів. Ставилось також питання щодо закупівлі транспортної моделі для міста, однак для цього коштів виділено не було. Кафедра та інститут працювали над покращенням транспортної системи і маршрутної мережі також і для інших українських міст, як наприклад, Бердянськ, Запоріжжя, Бєлгород. Для міста Бєлгород розроблялась також комплексна схема транспорту. На кафедрі працює 32 працівники (є 32 ставки).

4 Донецьк

4.1 Основні документи у сфері містобудування та планування мобільності

Генеральний план міста Донецьк розроблявся державним науково-дослідницьким інститутом проектування міст «Діпроміcто» відповідно до «Схеми планування території Донецька», яка була затверджена міською радою м. Донецьк у 2003 році. Генеральний план розроблявся на період до 2031 року. План розроблявся для м. Донецька та Макєєвки у комплексі. Головним архітектором проекту був Токарь В.А., а головним інженером проектів - Шаповалов Е.В. Генеральний план розроблявся спільно з КП «Управління генерального плану м. Донецьк» (м. Донецьк), Інститутом економіки та промисловості НАН України(м. Донецьк), інститутом демографії та соціальних досліджень НАН України (м. Київ) та Українським державним науково-дослідним проектним інститутом «УкрНІІпроектреставрація» (м. Харків).

КП «Управління генерального плану м. Донецьк»

Роботу над генеральним планом було розпочато у 2007 році, а затверджено у 2010 році. У тому ж році було затверджено програму реалізації генплану м. Донецьк. На думку проектантів дані генерального плану вже не є актуальними і протягом наступних 5 років планується провести його коригування.

Генеральний план м. Донецьк складається з 3-ох томів. Том 2 має назву «Транспорт. Інженерна інфраструктура та охорона навколишнього середовища».

Генеральний план містить аналітичну частина та графічні матеріали. П.7 аналітичної частини включає Основні заходи з розвитку транспортної інфраструктури, які охоплюють:

- Зовнішній транспорт;
- Залізничний транспорт;
- Авіаційний транспорт;
- Магістральну вуличну мережа.

Графічні матеріали транспортної частини містять наступні матеріали:

- Схема міських магістралей;
- Схема пасажирського транспорту;
- Картограми інтенсивності руху транспортних потоків (сучасний стан та розрахунковий період).

Донбас-Арена – один з кращих стадіонів у Європі та важлива точка притягнення транспорту

Іншим важливим стратегічним документом у сфері розвитку мобільності, зокрема, громадського транспорту є «Концепція міського пасажирського транспорту до 2020 року». Концепцію було розроблено Відділом транспорту і зв'язку і затверджено у 2007 році Рішенням міської ради м. Донецьк. Основними завданнями Концепції є:

- Розвиток маршрутної мережі та структури рухомого складу;
- Забезпечення безпеки та якості пасажирських перевезень;
- Розвиток і покращення економічних відносин та ринку послуг громадського транспорту;
- Управління та контроль громадським комплексом;
- Формування кадрової та соціальної політики на пасажирському транспорті;
- Вдосконалення організації перевезень пасажирів легковими таксі;
- Покращення екологічної ситуації.

Слід зазначити, що відділ транспорту та зв'язку Донецької міської ради входить до складу Головного управління економіки. Даний підрозділ є значно меншим ніж відповідні підрозділи у м. Харкові та Києві і навіть у Львові (в управлінні працює лише 6 осіб), тому відіграє дещо меншу роль у транспортному плануванні і меншою мірою впливає на прийняття відповідних рішень. Ситуацію рятує лише те, що керівник відділу транспорту і зв'язку одночасно є і заступником Головного управління економіки, до складу якого входить цей підрозділ.

У 2012 році закріплено «Схему організації дорожнього руху в центральній частині м. Донецьк» розроблену КП «Управління генерального плану м. Донецьк». Ключовими завданнями даного документу є запровадження одностороннього руху в центральній частині м. Донецьк, організацію додаткових паркомісць та зміну руху громадського транспорту. Відповідно до нового Закону про регулювання містобудівної діяльності Управлінням було розроблено 4 детальні плани територій. Відповідно до нових будівельних норм вони містять також транспортні частини «Схему організації руху транспорту та пасажирів».

На даний час КП «Управління генерального плану м. Донецьк» працює над розробкою концепції впровадження метро у Донецьку. Час завершення роботи над концепцією поки що невідомо. Поки що також не визначено чи це буде підземне, чи надземне метро, однак, при виборі першого варіанту воно пролягатиме неглибоко, у зв'язку із підземними порожнинами, які залишились від шахт.

Донецькою Академією дорожнього транспорту розпочато роботу над Комплексною схемою транспорту.

Громадські обговорення та залучення громадськості. Після проходження державної експертизи (здійснював київський інститут ДП «Укрдержбудекспертиза»), проект було винесено на громадські обговорення. На відміну від нового Закону про містобудування, який передбачає необхідність громадських слухань проекту генплану до проведення державної експертизи, відповідно до чинного на той час законодавства генплан м. Донецьк було винесено на громадські обговорення після проходження державної експертизи. Залучення громадськості до обговорення

генерального плану здійснювалось відповідно до чинного законодавства та державних будівельних норм і на практиці складалось із наступних заходів:

- Опублікування матеріалів генплану на веб-сторінці Донецької міської ради;
- Презентація, стенди та матеріали генплану протягом декількох місяців презентувались у приміщенні КП «Управління генплану м. Донецьк»
- Щотижневі зустрічі із зацікавленими особами та відповіді на їх питання (оголошення про них публікувались в Інтернеті та в газетах).

Загалом в процесі громадських слухань управління отримало та опрацювало бл. 100 пропозицій.

4.2 Співпраця з науковими установами

Основним академічним партнером міста Донецьк є Донецька національна академія автомобільного транспорту. На замовлення управління благоустрою, Інститутом була розроблена Комплексна Схема організації дорожнього руху. В межах академії діє також науково-дослідницький центр під керівництвом проректора п. Довгополого Сергія Миколайовича та п. Бєлова. Академія розробляє для міста пропозиції щодо покращення організації дорожнього руху, розвитку транспортної інфраструктури та розвитку велосипедної інфраструктури. Академія також допомагала місту Донецьк при підготовці до ЄВРО-2012., зокрема щодо організації парківок.

На даний час Академією розпочато роботу над Комплексною схемою транспорту. Концепція включатиме аналіз існуючого стану та заплановані заходи.

Академія поки що не використовує, але дуже зацікавлена у використанні програмного забезпечення, зокрема, для транспортного моделювання як у навчальному процесі, так і в повсякденній роботі.

Академія тісно співпрацює з такими проектними інститутами як «Укргіпродор», «Діпроміcто», «Желдорпроект» та іншими науковими установами, як наприклад, з Автодорожнім інститутом у м. Донецьк, Академією комунального господарства у Харкові, Київським національним університетом архітектури та будівництва (експерт у галузі планування міського транспорту і інфраструктури - Рейцин Володимир Олександрович), Національним транспортним університетом (експерт у галузі планування доріг загального користування Поліщуком Володимиром Петровичем) та Дрезденським технічним університетом

Замовником генерального плану м. Донецьк виступало Головне управління містобудування та архітектури м. Донецьк. КП «Управління генерального плану м. Донецьк», яке створено у 1992 р. виконало роль партнера і субпідрядника головного виконавця проектного інституту «Діпроміcто». Управління залишилось одним із небагатьох проектних інститутів, які займаються розробкою містобудівної документації.

Фінансування. Розробка генерального плану здійснювалася за рахунок коштів з міського бюджету, як і план зонування, який був розроблений КП «Управління генерального плану м. Донецьк». Цим же управлінням розроблялись і 3 детальні плани територій. Фінансування розробки цих документів здійснювалось, однак, приватними інвесторами.

Контроль та моніторинг. Здійснює головне управлінням містобудування і архітектури, однак, частково функції з моніторингу належать і КП «Управління генерального плану м. Донецьк».

4.3 Проектні інститути у сфері містобудування та планування мобільності

В радянські часи важливе місце у цій сфері відігравали «Донбасгражданпроект» (проектування цивільного будівництва) та «Промстройпроект» (проектування промислового будівництва). У зв'язку зі зменшенням промислового будівництва, а також приватизацією Донбасгражданпроекту, ці інститути значно послабились. Також з'явилась велика кількість приватних підприємців та невеликих приватних підприємств, які займаються проектними роботами. Одним з основних напрямів роботи інституту є розробка містобудівної документації та програм (стратегій). Робоча проектна документація розробляється переважно іншими установами.

Транспортне планування для міста в рамках розробки генерального плану здійснювалось транспортними фахівцями проектного інституту «Діпроміcто» спільно з транспортними експертами КП «Управління генерального плану м. Донецьк». На даний час Управління немає власних фахівців у галузі транспортного планування і при необхідності залучає підрядників.

Частина III Рекомендації

Аналіз показав, що процес планування мобільності регламентується на загальнонаціональному рівні законами та будівельними нормами. В даний час проведено актуалізацію частини норм, оновлення іншої частини норм або здійснюється на даний час, або заплановано. При розробці таких норм доцільною була б підтримка Мінрегіонбуду та базових проектних інститутів. Доцільними також були б переклад норм ЄС та Німеччини зокрема, що стосуються цієї сфері та підтримка при розробці норм, шляхом залучення експертів.

Кожне з проаналізованих міст потребує підтримки у сфері планування мобільності. Львів та Донецьк лише у 2010 році затвердили нові генеральні плани, однак нових Комплексних схем транспорту ще не розроблено. Київ проводить роботу над розробкою нового Генерального плану міста та транспортної частини, а у Харкові проводиться робота над Коригуванням генерального плану.

Одразу після затвердження нового генерального плану, місто Київ планує розпочати роботу над підготовкою Комплексної Схеми транспорту. На даний час місто планує розробити транспортну модель для проведення цих робіт. Доцільною була б підтримка міста при розробці такої моделі, а також подальша підтримка при розробці Комплексної Схеми транспорту. З боку проектних організацій вказувалось також на зацікавленість у розробці інтегрованого стійкого плану мобільності відповідно до Плану дій ЄС та кращих практик в Німеччині і Європейському Союзі.

У Донецьку роботу над Комплексною Схемою транспорту розпочато Донецькою академією автомобільного транспорту. Академія виразила зацікавленість у використанні сучасних інструментів для транспортного планування, а також у підготовці навчальних матеріалів і навчальних програм, а також розробки стратегічних інструментів та документів для транспортного планування із залученням німецьких експертів. З боку управління транспорту вказувалось на зацікавленість у розробці мережі велотранспорту.

У місті Харкові управління транспорту найбільш зацікавлене у розробці та запровадженні автоматизованої системи управління дорожнім рухом, запровадження розумних систем управління транспортом, облаштування дорожньої мережі «розумними знаками», запровадження екологічно орієнтованих видів транспорту, в тому числі електробусів, а також оптимізації роботи запровадженої в системі громадського транспорту системи GPS та диспетчерського центру, автоматизація процесів. По цих напрямах місто було б найбільш зацікавлене у залученні іноземних експертів. Було, зокрема, висловлено бажання в проведенні навчальної поїздки для ознайомлення з порядком організації роботи транспорту.

У м. Львові найбільш доцільною була б підтримка міста при більш активному використанні існуючих інструментів для транспортного планування, а також при розробці стійкого плану мобільності. Також з огляду на те, що місто планують зробити основною базою у заявці на проведення Зимових Олімпійських Ігор 2022 року, бажаною була б підтримка міста та Національного Олімпійського Комітету при підготовці та подачі заявки.

На даний час в Україні відсутнє актуальне дослідження мобільності з опитуванням домогосподарств щодо їх щоденної транспортної поведінки. Таке дослідження дало б змогу біль правильно і ефективно планувати транспортну інфраструктуру та мобільність в Українських містах.

Таким чином, як на державному, так і на місцевому рівнях, а також з боку проектних інститутів та наукових установ існує потреба та зацікавленість у співпраці з експертами Німецького товариства міжнародного співробітництва при плануванні міської мобільності в Україні.

Додаток 1. Правові акти, які регулюють містобудівну діяльність та планування мобільності в Україні:

Закони:

1. Конституція України (1996)
2. Господарський кодекс України (2003)
3. Земельний кодекс (2001)
4. Закон України "Про регулювання містобудівної діяльності" (2011)
5. Закон України «Про будівельні норми» (2010)
6. Закон України "Про основи містобудування" (1992)
7. Закон України «Про Генеральну схему планування території України» (2002)
8. Закон України «Про транспорт" (1994)
9. Закон України «Про дорожній рух"(1993)
10. Закон України "Про архітектурну діяльність" (1999)
11. Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища" (1991)
12. Закон України "Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду" (2007)
13. Закон України "Про місцеве самоврядування в Україні" (1996)
14. Закон України "Про місцеві державні адміністрації" (1999)
15. Закон України "Про землеустрій" (2003)
16. Проект Містобудівного кодексу України (2012)

Підзаконні нормативно-правові акти:

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України "Про затвердження транспортної стратегії України на період до 2020 року» N 2174-р від 20 жовтня 2010 р.

2. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку надання вихідних даних для проектування об'єктів містобудування" №489 від 20.05.2009
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. N 555 Про затвердження Порядку проведення громадських слухань щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проектів містобудівної документації на місцевому рівні
4. Наказ Мінрегіонбуду «Про затвердження Порядку розроблення містобудівної документації» № 290 від 16.11.2011
5. Наказ Мінрегіонбуду "Про затвердження Положення про Архітектурно-будівельну атестаційну комісію" № 212 від 27.05.2009
6. Наказ Мінрегіонбуду "Про затвердження форм свідоцтва про відповідність збудованого об'єкта проектній документації, вимогам державних стандартів, будівельних норм і правил, заяви замовника об'єкта будівництва, акта готовності об'єкта до експлуатації" № 575 від 10.12.2008
7. Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України Про затвердження порядку розроблення історико-архітектурного опорного плану населеного пункту N 64 від 02.06.2011
8. Мінрегіонбуд України; Наказ, Порядок від 02.06.2011 № 64, Про затвердження Порядку розроблення історико-архітектурного опорного плану населеного пункту.
9. Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 25.05.2011 № 559 Про містобудівний кадастр.
10. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 556, Про Порядок обміну інформацією між містобудівним та державним земельним кадастрами.
11. Постанова Кабінету Міністрів 25.05.2011 № 555 Про затвердження Порядку проведення громадських слухань щодо врахування

громадських інтересів під час розроблення проектів містобудівної документації на місцевому рівні.

12. Кабінет Міністрів України; Постанова, Порядок, Перелік від 25.05.2011 № 548, Про затвердження Порядку проведення експертизи містобудівної документації.
13. Кабінет Міністрів України; Постанова, Порядок, Перелік від 11.05.2011 № 560, Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України.
14. ДБН Б.1.1-15:2012 "Склад та зміст генерального плану населеного пункту"
15. ДБН Б.1.1.-14:2012 Склад та зміст детального плану території.
16. ДБН Б.1.1. – 13:2012. Склад та зміст містобудівної документації на державному та регіональному рівні.
17. ДБН 360-92. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень.
18. ДБН Б. 1-2-95. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України
19. ДБН В. 2.3-5-2001. Вулиці та дороги населених пунктів
20. ДБН В.2.3-15-2007. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів
21. Тимчасові норми проектування комплексних схем організації дорожнього руху в містах України,.К., 1990.
22. Державні санітарні правила планування і забудови населених пунктів

Додаток 2. Опитані експерти

№	ПБІ	Посада
1	Куделін Андрій Євгенович	Заступник головного архітектора м. Київ
2	Скоробагатов Борис Васильвич	Радник з транспорту Київської міської адміністрації
3	Жуков Дмитро Андрійович	Головний спеціаліст з транспорту «Діпромісто»
4	Чижмарьов Володимир Ігнатович	Директор Інституту «Київгенплан»
5	Лисюк Геннадій Григорович	Головний інженер проектів з транспорту, Інститут «Київгенплан»
6	Ганганов Євгеній Олександрович	Керівник відділу транспорту Управління ЄВРО 2012
7	Христюк Микола Миколайович	Експерт з транспорту, розробних норм ДерждорННІП
8	Шертобаєв Аркадій	Начальник Сектору стратегічного аналізу та планування
9	Аляб'єва Тамара Анатоліївна	Інститут генерального плану м. Київ
10	Анна Боднар	Керівник проекту «Дніпровська перлина», Департамент архітектури та містобудування
11	Христюк Микола Михайлович	Експерт з транспортного планування
12	Дульфан Сергій Борисович	Директор Дераптаменту транспорту і звязку Харківської міської ради
13	Ляшенко Євгеній Петрович	Начальник управління транспорту і інфраструктури Харківської міської ради
14	Сергій Родіонов	Спеціаліст управління транспорту і інфраструктури Харківської міської ради
15	Доля Віктор Костянтинович	Професор, завідувач кафедри транспортних систем і логістики Харківської національної академії міського господарства

16	Чумаченко Віталій Анатолійович	Працівник ТОВ «Інтелектпроектсервіс»
17	Овчиннікова Тетяна Іванівна	Директор департаменту архітектури, містобудування і земельних відносин Харківської міської ради
18	Садовський Олексій Миколайович	Заступник головного архітектора, начальник відділу генплану Харківської міської ради
19	Рабінович Михайло Самуїлович	Начальник управління містобудування і архітектури Харківської облдержадміністрації
20	Васенко Владислав	Директор КП «Міськелектротранссервіс»
21	Укіс Олександр Ісаакович	Заступник директора КП «Міськелектротранссервіс»
22	Площай Федір Вікторович	Начальник відділу транспорту Донецької міської Ради
23	Черненко Людмила Іванівна	Транспортний координатор Управління з питань «ЄВРО-2012», наальник служби КП «Донгорелектротранс»
24	Довгополов Сергій Миколайович	Проректор Донецької академії автомобільного транспорту
25	Дмитро Навроцький	Заступник директора з містобудування КП «Управління генерального плану м. Донецьк»
26	Михайло Георгійович Навроцький	Головний архітектор проектів КП «Управління генерального плану м. Донецьк»
27	Фіалковський Сергій Ярославович	Містопроект, керівник групи транспорту архітектурно-проектної майстерні-2 ДП «Містопроект»
28	Дубина Віталій Іванович	Містопроект, архітектор, керівник архітектурно-проектної майстерні-2 ДП «Містопроект»
29	Мазур Віталій Володимирович	Завідувач науково-дослідної лабораторії-80 Національного Університету «Львівська Політехніка»
30	Лагунова Ірина Анатоліївна	Начальник відділу нормування Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України

Додаток 3. Орієнтовний перелік питань для експертів у галузі транспортного планування: Чим регулюється планування мобільності у Вашому місті?

1. Чим регулюється планування мобільності у Вашому місті?
2. Які найважливіші документи існують у цій сфері: транспортна частина генерального плану, Комплексна схема транспорту, інші документи? Коли і ким вони розроблялись?
3. Як виглядала процедура розробки і затвердження планів мобільності в у Вашому місті? Які були основні етапи?
4. Хто виступає/в замовниками(управл. архітектури міст тощо) з боку міста і з боку виконавців?
5. Інші залучені актори та учасники. Хто ще бере участь у цьому процесі і хто на нього впливає?
6. Хто здійснює впровадження цих документів та нагляд за їх виконанням?
7. Чи вносились пропозиції змін нормативно-правових актів і змін до процесу планування міської мобільності з Вашого боку?
8. Які установи займались розробкою транспортної частини генерального плану у вашому місті?
9. Які джерела фінансування існують та використовуються для розробки і впровадження генпланів і інших інструментів для транспортного планування у вашому місті?
10. Чи консультується громадськість (громадські слухання, інші форми), як це відбувається і в яких формах?
11. Чи є науковці та наукові інститути, які займаються процедурою планування міст або транспорту? Чи співпрацює з ними місто? В якій формі?
12. Як вплинуло ЄВРО-2012 на планування міської мобільності? Чи плануються інші заходи, які можуть вплинути на планування міської мобільності у Вашому місті?
13. Чи знайомі Ви з європейськими стандартами та підходами(зокрема інтегроване планування мобільності) щодо планування міської

мобільності зокрема Планом дій з питань міської мобільності (2009)? Чи враховуються вони в повсякденній роботі.

14. Чи зацікавлено місто в розробці стійкого плану мобільності?

15. Чи використовує місто стратегічні інструменти транспортного планування, як напр. транспортну модель і чи планується їх розробка і застосування при транспортному плануванні.

16. Які напрями та сфери співпраці з іноземними експертами є цікавими для міста у галузі планування міської мобільності і транспортної інфраструктури?

Додаток 4. Проектні інститути та освітні заклади:

№	Назва	Адреса	Телефон	Веб-сайт
Проектні інститути				
1	**Інститут "Дніпроміcто"**	булв. Лесі Українки, 26 Київ, 01133	(044) 285 63 38 (044) 285 63 72	http://www.dipromisto.gov.ua/
2	**КО «Інститут генплану м.Києва»**	вул. Хрещатик, 32 Київ, 01001	(067) 691 29 58 (044) 234 85 89	http://kievgenplan.grad.gov.ua
3	**ПАТ "Київпроект"**	вул. Б.Хмельницького, 16-22 м. Київ, 01030	(044) 234 05 20	http://kyivproekt.com.ua/
4	**Державний дорожній науково-дослідний інститут ім. М.П. Шульгіна (ДерждорНДІ)**	пр. Перемоги, 57 м. Київ, 03113	(044) 201 08 79 (044) 456 34 15	http://www.dorndi.org.ua/
5	**Первинна профспілкова організація "НДПІ містобудування"**	Velyka Zhytomyrska str., 9 Kyiv, 01025	(044) 229 09 11	-
6	**НДПІ містобудування**	м.Київ, вул. Велика Житомирська, 9	(044) 229 09 11	http://www.ndpi.com.ua/
7	**ДП "УкрНДІ-процивільсільбуд"**	проспект 40-річчя Жовтня, будинок 50 Київ-39, 03039	(044) 257 10 79	http://ukrcsb.com.ua/
8	**Містопроект, ДП ДІПМ**	вул. Генерала Т. Чупринки , 71	(032) 238 96 96	-

		Львів, 79044		
9	**КП “Управління Генерального плану м. Донецьк”**	вул. Челюскінців., 198 б Донецьк, 83015	(062) 381 30 11	www.genplan.donetsk.ua/
10	**Донецький проектно-дослід-ницький інститут залізничного транс-порту України “Желдорпроект”**	вул. Челюскінців., 198 д Донецьк, 83016	(062) 319 30 45	
11	**ТОВ Укрдизайнгруп**	вул. Хімічна 4, м. Львів, 79058	(032) 232-41-33 (032) 245-50-42	http://www.udg.lviv.ua/
12	**ТОВ «Інститут геоінформаційних систем»**	вул. Винниченка, 1 м. Львів, 79008	(032) 2367038	www.igis.lviv.ua
13	**Украероп проект, український державний проектно-техноло-гічний науково-дослідний інститут цивільної авіації**	пр. Перемоги, 14 м. Київ, 01135	(044) 241 27 16	-
14	**Проектний інститут "Київський Промбудпроект"**	вул. Коцюбинського, 1 м. Київ, 01030	(044)234-40-14	http://www.prombudproekt.kiev.ua/
15	**Інститут "Київдіпротранс"**	вул. Коминтерна 15, м. Київ, 01032	(044) 288 24 44	http://www.kgt.ua/
16	**Український державний інститут**	Повітрофлотський проспект 39/1,	(044) 249 84 83	http://www.diprodor.com

	по проектуванню об'єктів дорожнього господарства "Укрдіпродор"	м. Київ, 03037		
17	**Інститут "Річтранспроект"**	вул. Нижній Вал 51 м. Київ, 04071	(044) 417 34 02	-
18	**Інститут КДМП "Київдорміст-проект"**	вул. Б. Хмельницького 16-22 м. Київ	(044) 235 04 14	http://kdmp.com.ua
19	**Інститут "Харківпроект"**	просп. Леніна, 38, м. Харків 61166	(057) 702 16 51 (057) 702 56 59	-
20	**ТОВ "Інтелектпроект-сервіс"**	просп. Леніна, 25/1, м. Харків 61167	(057) 341 05 48	http://intellect-proekt.com/
21	**ТОВ «АРОФ»**	просп. Московсбкий 199б/ оф. 14 м. Харків, 61037	(057) 7632905 (057) 7632909	-
22	**Інститут Донбасграждан-проект**	Вул. Шевченка., 4. Донецьк, 83050	(062) 311 20 06 (062) 305 50 48	
23	**Український державний дослідницький проектний інститут "УкрНІІпроект-реставрація**	Контрактова площа, 4. Київ, 04070 вул. Сумська, 43бб Харків	(044) 417 53 34 (057) 343 50 77	
Освітні заклади				
1	**Харківський національний**	вул.Петровського, 25 м. Харків, 61002	(057) 700 38 66	http://www.khadi.kharkov.ua/

	автодорожній університет			
2	**Харківська національна академія міського господарства**	вул. Революції, 12 м. Харків, 61002	(057) 707 31 09	http://www.kname.edu.ua/
3	**Національна академія наук України**	вул. Володимирська, 54 м. Київ	(044) 234 32 43	http://www.nas.gov.ua
4	**Інститут демографії та соціальних досліджень НАН України**	вул., Панаса Мирного, 26 Kyiv, 01011	(044) 254-3206	http://www.idss.org.ua/
5	**Інститут економіки та промисловості НАН України**	вул., Університетська, 77 Донецьк, 83048	(062) 311 57 90	http://www.nbuv.gov.ua/institutions/ieprom/index.html
6	**НУ "Львівська Політехніка"**	вул. Ст. Бандери 12, Львів, 79013	(032) 258 24 10 (032) 258 26 59	http://lp.edu.ua/
7	**Київський національний університет будівництва та архітектури**	Повітрофлотський проспект, 31 Київ-037, 03680	(044) 241 55 80	http://www.knuba.edu.ua/