

УДК 352

DOI: 10.35432/tisb312024308353

Микола Попов

к.н.держ.упр., професор,

*професор кафедри публічного управління та регіоналістики
Навчально-наукового інституту публічної служби та управління
Національний університет «Одеська політехніка»*

<https://orcid.org/0000-0003-0204-1810>

e-mail: popovmykola67@gmail.com

ДЕСКРИПТОР «ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ТА КОМУНІКАЦІЯ» – ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ ВІДНЕСЕННЯ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ ДО КАТЕГОРІЇ «МІСТО» РЕГІОНУ

Відповідно до ст. ч. 5, п. 1 ст. 2 Закону України № 3285-IX «Про порядок вирішення окремих питань адміністративно-територіального устрою України» під час віднесення населених пунктів до іншої категорії враховується транспортна доступність та комунікації населених пунктів [5].

Аналіз засвідчив, що категорія «транспортна доступність та комунікація» відсутня в законодавстві. Найбільш наближеною до неї поняттями законодавства є:

- доступність первинної медичної допомоги – сукупність характеристик спроможної мережі первинної медичної допомоги, а також вимог до місця розташування у просторі об'єкта інфраструктури, де надається ПМД, відповідно до яких пацієнт може отримати ПМД відповідної якості [4];
- транспортна інфраструктура означає всі дороги та стаціонарні установки, які необхідні для кругообігу, безпеки та захисту навколишнього середовища від усіх видів транспорту [6];
- транспортна мобільність – можливість здійснення переміщення людей та вантажів у просторі за допомогою різних способів руху, в тому числі моторних і безмоторних транспортних засобів, а також пішої ходьби [3].

Виходячи із доктринальних засад теорії транспортних комунікацій однією з найяскравіших характеристик щодо рівня розвитку певної території є транспортна система. Транспорт – це специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва й сфери обслуговування, яка забезпечує потреби населення й господарства з усіх видів перевезень. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації регіонів, їх комплексного розвитку. Транспортний фактор здійснює вплив на розміщення й галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил [1].

Транспортна доступність трактується у двох аспектах:

- 1) характер віддаленості географічного об'єкту (населений пункт, економічний центр, підприємство, квартал міста, будь-якої точки) відносно транспортної магістралі чи транспортного вузла (пункту);
- 2) можливість (потенційна та реальна) досягнення певного місця (точки простору, ділянки території) транспортними засобами по наявній транспортній мережі.

Транспортну доступність (дискримінацію) найчастіше вимірюють у кількості часу,

необхідного для подолання певної відстані [4].

Відмінності між містом та селом щодо транспортної доступності та комунікацій можуть бути суттєвими та здійснювати значний вплив на життя мешканців кожного типу населеного пункту. До основних відмінностей можна віднести наступне:

- у містах зазвичай більш розвинена транспортна інфраструктура, включаючи автобусні маршрути та інші види транспорту. У сільських населених пунктах транспортна інфраструктура як правило менш розвинена з обмеженими маршрутами транспорту;
- у містах громадський транспорт представлений більш насичено, забезпечуючи мешканців легшим доступом до різних частин міста та послуг. У селах може бути обмежена кількість громадського транспорту, що робить людей залежнішими від особистого автомобіля чи інших форм транспорту;
- міста зазвичай мають більш щільну та багатополосну дорожню мережу з автоматичними засобами регулювання руху. У селах дорожня мережа є менш розвинутою, з вузькими дорогами та менш складними системами розв'язок;
- у містах зазвичай ширше поширення високошвидкісного інтернету та мобільного зв'язку. У селах доступ до Інтернету та мобільного зв'язку може бути обмежений або менш надійним через віддаленість від технологічної інфраструктури.
- міста пропонують ширший спектр послуг, таких як медичні заклади, магазини, ресторани, освітні заклади та розважальні заклади, розташовані ближче один до одного та легше доступні. У сільській місцевості ці послуги зазвичай є розосередженими та вимагають великих часових та фізичних витрат на їх досягнення.

В Європейській хартії міст I, яка була прийнята Постійною Конференцією місцевих та регіональних органів влади Європи в 1992 році [2], визначено ряд керівних принципів для міст країн Європи.

Зокрема, селище Авангард Одеської області у повній мірі відповідає принципам, що закладені у розділі 4.1 «Транспорт і мобільність»:

1. За рахунок наявності розгалужених маршрутів громадського транспорту вдалося зменшити кількість подорожей, особливо на приватних автомобілях. Наявність громадського транспорту і шкільних автобусів надає змогу зменшити подорожі для громадян, які живуть в одному місці, працюють в іншому, шукають основні послуги та товари в третьому, перевозять своїх дітей до шкіл і зі шкіл в іншому місці.

Актуальним шляхом забезпечення територіальної доступності повної загальної середньої освіти в Авангардівській селищній територіальній громаді є підвезення до місця навчання та у зворотному напрямку учнів і педагогічних працівників. У громаді створені умови для підвезення до всіх ЗЗСО, які розташовані в адміністративному центрі та в центрах старостинських округів, учнів та педагогів з селища Радісне, житлових масивів, садівничих товариств (кооперативів), що розташовані, у тому числі, поза межами населених пунктів громади. Парк шкільних автобусів налічує 13 одиниць техніки.

Крім підвезення учнів та педагогічних працівників до ЗЗСО громади шкільними автобусами, в громаді передбачено безоплатне перевезення учнів та дошкільнят до Одеського ліцею № 130 Одеської міської ради та Авангардівського ЗДО «Берізка» відповідно та у зворотному напрямку

У Авангардівській селищній територіальній громаді за межею пішохідної доступності проживає 1046 учнів, які у 2022/2023 навчальному році стовідсотково підвозилися 9 шкільними автобусами до місць навчання та у зворотному напрямку до:

- ЗЗСО «Авангардівської гімназії» – 51 дитина на двох автобусах;

- ЗЗСО «Прилиманського ліцею» – 803 дитини на п'яти автобусах;
- ЗЗСО «Новодолинського ліцею» – 80 дітей на одному автобусі;
- ЗЗСО Хлібодарського ліцею – 112 дітей на одному автобусі.

2. У селищі Авангард мобільність організована таким чином, що дозволяти співіснувати різним формам подорожей: велосипеди; ретельно сплановані пішохідні зони; недорогий, безпечний і надійний громадський транспорт.

3. Вулиці селища повністю відповідають вимогам «вилиця – це соціальна арена»: фізичне відновлення вулиці за допомогою більш широких тротуарів; пішохідні зони; контроль транспортних потоків шляхом відповідного планування та планування вулиць; обережне використання вулиць з одностороннім рухом.

Також спостерігається захист і покращення відкритого простору за допомогою високоякісної та тривалої реконструкції; якісні вуличні меблі, громадські покажчики та рекламні вивіски; регулювання фасаду; надання рослинності, зелені, води, фонтанів, скульптур.

Здійснюється усунення по можливості сторонніх шумів: розвиток привабливої, високоякісної приватної, комерційної чи громадської діяльності на тротуарах, терасах і фасадах кафе.

4. Здійснюються постійні освітні та навчальні зусилля, тобто місцева влада має чітку відповідальність підтримувати та розвивати кампанії з підвищення свідомості, щоб як змінити моделі поведінки, так і прищепити мешканцям переконання, що вулиця належить їм, є комунальною власністю, але, як наслідок, вулиця має бути використовувати гармонійно та поважати.

Усі населені пункти громади забезпечені покриттям національних операторів мобільного зв'язку Vodafone Україна, lifecell, Київстар 3G та 4G та інтернет-провайдерів, які надають послуги з використанням волоконно-оптичних технологій.

Авангардівською селищною радою видається друкована газета «Сучасний Авангард», тираж 3000 примірників. Газета безкоштовна для населення і розповсюджується по населеним пунктам громади.

Офіційний сайт Авангардівської селищної ради <https://avangard.od.gov.ua/> – є однією з основних інформаційно-технологічних форм комунікації та важливим компонентом у забезпеченні зв'язку органів місцевого врядування з населенням.

Одночасно відповідальними працівниками селищної ради ведуться сторінки у соціальних мережах Фейсбук, Телеграм, на яких оперативно висвітлюється офіційна важлива інформація для населення від селищної ради.

На території всіх населених пунктів приймають сигнали всіх регіональних і загальнонаціональних мереж ефірного теле- та радіомовлення.

Отже суспільний та комунікативний простір селища Авангард обумовлюється характерними рисами контактів, комунікації, взаємодії мешканців, виникли традиції та сталі форми поведінки мешканців, які чітко ідентифікують їх як міських жителів у порівнянні з представниками інших селищних спільнот.

Таким чином, за дескриптором «транспортна доступність та комунікація» та з врахуванням інших чинників розвитку населених пунктів Авангардівської селищної територіальної громади вважаємо за можливе внесення пропозиції з боку Авангардівської селищної ради до відповідних органів державної влади на підставі Закону України № 3285-ІХ «Про порядок вирішення окремих питань адміністративно-територіального устрою України» щодо надання селищу Авангард статусу міста.

Література

1. Бідняк М.Н. Біліченко В.В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця. 2006. 176 с.
2. Європейська міська хартія. URL: <https://rm.coe.int/ref/CHARTE/URBAINE>
3. Про затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін та затвердження містобудівної документації: Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок від 01.09.2021 № 926. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/926-2021-%D0%BF#Text>
4. Про затвердження Порядку формування спроможних мереж надання первинної медичної допомоги: Наказ МОЗ України і Мінрегіон України від 06.02.2018 № 178/24. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0215-18#Text>
5. Про порядок вирішення окремих питань адміністративно-територіального устрою України: Закон України від 28.07.2023 № 3285-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3285-20#Text>
6. Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат: Міжнародний документ від 26.09.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_576#Text
7. Пугач С.О. Дослідження транспортної доступності території та комунікаційне районування на прикладі Старовижівського району Волинської області. *Актуальні проблеми регіональних досліджень*: матеріали I Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Луцьк, 11–12 груд. 2017 р.) / М-во освіти і науки України [та ін.]. Луцьк, 2017. С. 26–29.