

УДК 351.811.123:656

DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4038.24.2019.198735>

Бурик Зоряна Михайлівна

*д. держ. упр., професор кафедри управління та бізнес-адміністрування
Інституту післядипломної освіти та довузівської підготовки
Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника*
ORCID: 0000-0002-4394-6766
e-mail: z.burik@ukr.net

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВЕЛИКОГО МІСТА

Проведено визначення вихідних умов функціонування громадського транспорту в сучасних умовах. Проаналізовано зарубіжний досвід діяльності громадського транспорту, рівня його прибутковості. Визначено сутність Концепції розвитку громадського транспорту, а також її типові структурні елементи. Досліджено етапи розробки та прийняття цієї концепції. Розкрито особливості реалізації згаданої вище концепції у містах України, а також проаналізовано результати її впровадження на прикладі міста Києва.

Ключові слова: громадський транспорт; розвиток; концепція; етапи формування; структура; результати.

Постановка проблеми. Сучасний рівень інтеграційних та глобалізаційних процесів вимагає суттєвої оптимізації наявної транспортної системи та її максимальної адаптації до вимог європейських стандартів надання транспортних послуг щодо переміщення пасажирів у межах міських агломерацій. Ліквідування вертикального державного планування, фінансування та контролю у сфері громадського транспорту спричинило своєрідний хаос у транспортній сфері, адже нова модель управління та розвитку не була сформована. Саме тому необхідно було запровадити ефективну концепцію розвитку громадського транспорту, особливо у великих містах. Важливою рисою формування та реалізації концепції стало врахування наявних протиріч між вимогами органів місцевого самоврядування та приватними перевізниками, а також забезпечення своєрідної рівноваги між соціальною необхідністю збиткових перевезень та економічною життєздатністю суб'єктів надання транспортних послуг усіх форм власності, і передусім – комунальних.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Структурні зміни життя населення країни, спричинені насамперед посиленням ролі міст у їхньому житті, поруч із зменшенням сільського населення спричинили модифікацію потреб споживачів транспортних послуг, що своєю чергою зумовило необхідність перебудови маршрутних систем більшості українських міст, яка до цього часу мала здебільшого стихійне спрямування. Водночас цей процес

є надзвичайно складним, оскільки стосується інтересів значної кількості громадян і має велике соціальне та економічне значення. Відтак виникає необхідність наукового обґрунтування та дослідження процесу формування транспортних систем, а також виділення критеріїв ефективного та безперебійного функціонування громадського транспорту. Цим та іншим питанням у сфері громадського транспорту присвячені праці вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема В. Димченка, Ю. Косого, А. Радзюка, В. Штанова, Л. Булавіної, Л. Рябко, О. Стельмаха, С. Дубової, В. Федорова, Дж. Беррі, Дж. Форрестера, А. Саллівана, К. Годфріна, Б. Гріншильдса та інших.

Виокремлення невіршених раніше частин загальної проблеми. Існуючі напрацювання в окресленій сфері дослідження охоплюють широке коло питань, однак новостворені умови господарювання та постійно зростаюча кількість наявних проблем у транспортній сфері вимагають ґрунтовнішого вивчення шляхів їх вирішення. Зокрема в таких умовах постає гостра необхідність пошуку принципово нових шляхів вирішення суперечностей та недоліків наявної системи громадського транспорту. Задля вирішення наявної ситуації виникає необхідність детального вивчення процесу розробки концепції розвитку громадського транспорту, її складових елементів, а також дослідження практичних досягнень її впровадження на прикладі великих міст.

Виклад основного матеріалу дослідження. Роль міського громадського транспорту в життєдіяльності сучасних міст важко переоцінити, адже на нього покладається функція забезпечення нормальної діяльності місцевих суб'єктів господарювання та підтримка комфортного життя населення за рахунок надання якісних транспортних послуг [1].

Поширення на території України засад ринкової економіки не оминає і транспортну сферу. Відтак виникає необхідність кардинального перегляду та зміни наявних підходів організації громадських перевезень із метою розробки таких основ, які б забезпечували конкуренцію між різними видами транспорту, та створення свободи вибору пасажирями транспортних послуг із урахуванням змін попиту, залежно від зміни обсягу доходу та інших факторів.

В таких умовах значна увага повинна зосереджуватись і на вивченні транспортних систем розвинутих країн. Так, для прикладу, цікавим є той факт, що для більшості країн громадський транспорт є неприбутковим, а отже, метою його здійснення має бути не отримання економічної вигоди, а зосередження на задоволенні потреб населення [2]. Функцію покриття збитків у цій сфері перед перевізниками повинна взяти на себе держава. Реальні доходи від надання послуг громадським транспортом отримують у Швейцарії (72%), Великобританії (68%), Німеччині (60%), Австрії (48%), Франції (43%), Швеції (40%), США (97%), Італії (30%), Нідерландах (22%). Визначальною характеристикою державної політики у сфері громадського транспорту в цих країнах є забезпечення його соціального значення шляхом

встановлення низьких тарифів та пілг, що дозволяє забезпечити доступність до нього пасажирів із низьким рівнем доходу [3].

В Україні напрямки реформування наявної транспортної мережі закладаються Транспортною стратегією України до 2030 р., якою визначається: розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем тощо. Згідно із планом заходів на 2019 – 2021 рр. із реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., на міські ради відповідних міст покладено обов'язок розробки концепцій розвитку громадського транспорту міста [4].

Таким чином, на виконання згаданої транспортної стратегії, розробка Концепції розвитку громадського пасажирського транспорту здійснюється департаментом житлово-комунального господарства міської ради відповідного міста. Після її формування настає етап затвердження цієї концепції на сесії міської ради, результатом чого є прийняття рішення “Про затвердження Концепції розвитку міського громадського транспорту” на певний період. Окрім того, в межах даного рішення покладається обов'язок на заступника директора департаменту житлово-комунального господарства із контролю за ефективністю реалізації затвердженої концепції.

Умовно процес розробки Концепції розвитку громадського транспорту можна поділити на певні етапи, які розглянемо нижче [5].

1. На першому етапі визначається роль та місце органів місцевого самоврядування в організації та здійсненні процесу управління регіоном, зокрема через розробку і реалізацію концепцій розвитку громадського транспорту.

2. Другий етап формує основні перешкоди реалізації цієї концепції на місцевому рівні (від держави до рівня окремої території).

3. На третьому етапі визначаються особливості участі у процесі формування та реалізації цієї концепції юридичних та фізичних осіб, задіяних у сфері громадського транспорту.

Із метою кращого розуміння сутності Концепції розвитку громадського транспорту, розглянемо її типову структуру із детальним описом складових елементів на рис. 1.

Структура концепцій може змінюватись, залежно від потреб та особливостей конкретного регіону. Проте основа її побудови залишається незмінною. Таким чином, обов'язковими елементами розробки концепції повинні бути: загальна характеристика мети та цілей; аналіз наявної ситуації; формування визначених стадій впровадження концепції; критерії оцінки очікуваних результатів її реалізації.

Із кожним роком кількість індивідуального транспорту зростає. Це впливає на значну завантаженість доріг, відсутність місць для паркування транспортних засобів, не говорячи вже про шкідливий вплив автомобільних викидів на екологію. З метою впливу на ситуацію, яка склалась, міськими

радами деяких міст прийнято рішення розробити Концепцію розвитку громадського транспорту, яка має на меті простимулювати використання жителями міста маршрутних транспортних засобів, поруч із зменшенням використання особистих автомобілів. Концепція направлена передусім на підвищення зручності громадського транспорту для населення, а також розширення наявної мережі сполучень. Містами, в яких ефективно впроваджується ця концепція, є: Львів, Черкаси, Харків, Київ, Одеса, Полтава, Маріуполь. Розглянемо детальніше, особливості реалізації цієї концепції на прикладі Маріуполя, Львова та Полтави.



Рис. 1. Типова структура Концепції розвитку громадського транспорту

Так, структуру переміщень населення Маріуполя зобразимо за допомогою рис. 2 [6]. Із наведеного рисунку бачимо, що станом на кінець 2018 р. більшість населення міста користувалась громадським транспортом (56,00), значна частина ходила пішки – 30,00%, користувались власним автомобільним транспортом – 11,00%, інші види переміщення складають приблизно 3,00% [7].

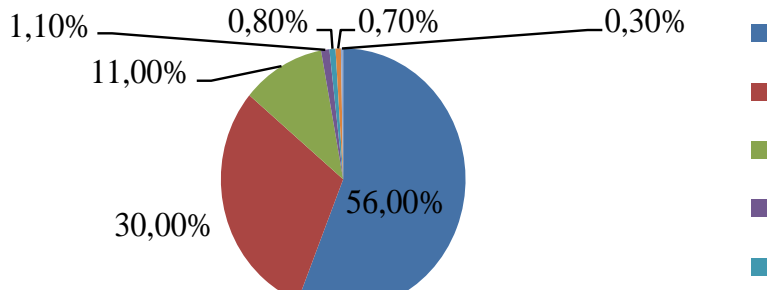


Рис. 2. Структура переміщень населення м. Маріуполь [8]

Грунтуючись на вищенаведеному, можемо зробити висновок, що реалізація Концепції реформування громадського транспорту в м. Маріуполь має на меті провести оптимізацію громадських перевезень, оскільки вони є основним джерелом переміщень для населення міста. З урахуванням цього, необхідно усіма способами підтримувати перевізників для забезпечення їх безперебійної роботи, а також для підвищення прибутковості даного сектору як важеля для залучення до роботи більшої кількості працівників, а також інвестицій для оновлення автомобільного парку.

Окрім того, згадана концепція реформування направлена на запровадження у місті єдиного електронного білета, монетизацію або обмеження надання пільг (наприклад запровадити пільговий проїзд, обмежений у часі, з 09:00 до 15:00), організацію руху громадського транспорту, а також усунення закоркувань у так званій “час пік” [9].

На вирішення наявних проблем запропоновано оптимізувати наявну мережу маршрутів, зокрема за рахунок скасування та розширення деяких із них, а також запровадження нових маршрутів, сезонних напрямків руху, створення експрес-автобусів та нічних експрес-маршрутів тролейбуса тощо.

Продовжуючи окреслену лінію дослідження, проаналізуємо особливості розробки та впровадження Концепції розвитку громадського транспорту у м. Львові. Вихідними проблемами, які повинні бути вирішені в ході реалізації, є [10]:

- оновлення рухомого складу електричного міського транспорту (з 1990 р. цей транспорт практично не оновлювався);
- стрімке зростання кількості автомобілів на 1000 одиниць населення, поруч із зростанням середньодобової завантаженості вулиць, значення якого сягає більше одиниці при нормативних параметрах 0,65;
- проблема транспортного сполучення районів міста, яке проходить переважно через центр і впливає на значне завантаження доріг;
- наявність трамвайних колій по всьому місту, що також утруднює проїзд;
- наявність факту ухилення перевізників від роботи в час, коли пасажиропотік знижується (наприклад пізно ввечері);
- проблема паркування автомобілів; при цьому паркомісцями забезпечено лише 55% автомобілів.

Концепцією розвитку громадського транспорту та паркування приватного транспорту у м. Львові, затвердженою 14 травня 2019 р., запропоновано стадії усунення наявних проблем. Серед них: створення відокремлених смуг для руху громадського транспорту, із неможливістю заїзду приватного транспорту на них, оптимізація маршрутної мережі, підвищення об'ємів перевезень пасажирів електричним транспортом, запровадження електронних квитків, а також покілометрової оплати, що дасть змогу усунути проблему відхилення перевізника від графіку через малу кількість людей [11]. У сфері усунення проблем із паркуванням запропоновано провести інвентаризацію усіх наявних паркомісць, а також розробку схем дорожнього руху вулицями, які належать до відповідної зони із урахуванням потреб всіх користувачів (знаки, розмітка, паркомати, фізичні обмежувачі тощо).

Під час розробки напрямків удосконалення громадського транспорту, органами державної влади може залучатись стороння допомога. Таким шляхом здійснюється реформування транспортної мережі Полтави, де до процесу залучені німецькі спеціалісти. За висновками спеціалістів, запропоновано новий напрямок реформування (табл. 1) [12].

Таблиця 1

Напрямки реформування громадського транспорту м. Полтава [13]

Показник	Існуюча мережа	Пропонована
Кількість маршрутів	65	52
Кількість зупинок	407	406
Кількість транспортних засобів	313 (162 автобуси малої місткості, 81 середньої, 15 великої, 55 тролейбусів)	226 (3 автобуси малої місткості, 79 середньої, 78 великої, 64 тролейбуси)
Середній час у дорозі	30 хв.	30 хв.
Середній час очікування	5 хв.	5 хв.
Середня швидкість громадського транспорту	24 км/год.	24 км/год.
Середня відстань переміщення	6 км	6 км
Об'єм пасажиропотоку	278 000	284 000

На думку експертів, потрібно зробити чотири ключові зміни в громадському транспорті Полтави:

- змінити пролягання маршрутів;
- замінити тісні маршрутки великими автобусами;
- створити співвідношення тролейбусів до автобусів 50/50%;
- встановити на транспорт валідатори [14].

Окрім того, з метою оптимізації пропонується скасувати ті маршрути, які дублюються, щоб потім об'єднати їх із новими маршрутами для підсилення.

Проте якщо у Маріуполі та у Львові перейшли до реальних дій, то інформація, наведена стосовно оптимізації транспортної мережі Полтави, наразі є лише планом, який має бути затверджений у найближчому майбутньому.

Щодо оцінки ефективності реалізації Концепції розвитку громадського транспорту, в описаних нами вище містах це зробити не можливо, адже це план дій на найближчі пару років і результат його впровадження зможемо оцінити повною мірою ще не скоро.

Проте результати впровадження Концепції розвитку громадського транспорту можемо оцінити на прикладі м. Києва за 2015 р. (на основі звіту про стан сталого розвитку міського транспорту) [15]. Відповідно до цього документа, проведено оптимізацію деяких маршрутів м. Києва з метою кращого реагування на попит із боку споживачів транспортних послуг. При розробці сценаріїв оптимізації, які були перевірені (і багаторазово поліпшені) за допомогою моделі транспортної системи Києва, проектна група також прагнула переглянути місцеву ієрархію наземних засобів громадського транспорту. Було зазначено, що трамваї повинні забезпечувати швидке стратегічне сполучення за підтримки автобусів і тролейбусів, які можуть здійснювати тривалі рейси та короткі поїздки за принципом “зайшов – вийшов”. Невеликі за розміром маршрутки призначені для підвезення пасажирів до маршрутів із більшою пропускнуою здатністю, а також для роботи за принципом “зайшов – вийшов”, для якого підходить транспорт меншої ємності [16]. Загалом, впровадження згаданих заходів дало змогу:

- збільшити середню кількість пасажирів на кожен автомобіле-кілометр пробігу на 44% і збільшити середньоденну кількість пасажирів на кожен транспортний засіб перевізників на 25%;

- підвищити на 30 – 50% рівні доступності транспортних послуг для людей, які їздять із Хрещатика (центру міста), Троєщини, промрайону “Відрадний” і ТРЦ “Ocean Plaza” або мешкають у цих районах;

- зменшення на 15% узагальнених річних експлуатаційних витрат, пов’язаних із перевезенням такої ж кількості пасажирів, яка спостерігається в поточній мережі громадського транспорту. За оцінками, це призведе до чистої річної економії 348 млн грн або 14,67 млн дол. США (3,47 млн дол. США в показниках ПКС) тощо [17].

Це все є лише першими кроками до усунення транспортного колапсу м. Києва та налагодження ефективної системи громадського транспорту. Адже, незважаючи на велику кількість концепцій та проектів розвитку міського транспорту, ще залишається багато невирішених проблем, усунення яких – справа не одного року [18].

Висновки та перспективи подальших розвідок. Враховуючи вищенаведене, можемо зробити висновки, що розробка та формування концепції – це складний багатокомпонентний процес, який починається із розробки конкретного плану реформування, потім переходить у стадію дослідження та затвердження на рівні органів місцевого самоврядування, трансформується у стадію практичного впровадження та аналізу отриманих результатів. Практика поширення Концепцій розвитку громадського транспорту в містах України протягом останніх років набула більшого розмаху. Постійно зростаюча кількість міського населення, збільшення

приватних автомобілів на дорогах міст ставлять перед органами місцевої влади завдання вирішення проблем, спричинених цими процесами. Саме тому згадана концепція вже запроваджена у Києві, Львові, Маріуполі, Полтаві, Черкасах, Одесі та інших містах України і зараз перебуває на етапі реалізації. Позитивним фактором для розробки і подальшого впровадження концепцій розвитку громадського транспорту в містах України є позитивний досвід м. Києва, який підтверджує можливість усунення деяких проблем, за допомогою цього плану дій. Проте життя не стоїть на місці, виникають нові, нагальніші проблеми, на які необхідно спрямовувати свої зусилля в майбутньому.

Список використаної літератури

1. Ейсмут В. У Львові затвердили концепцію розвитку громадського транспорту та паркування // Твоє місто. 2019. URL : http://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_zatverdilykontseptsiyu_rozvytku_gromadskogo_transportu_ta_parkuvannya_100881.html (дата звернення: 25.01.2020).
2. Бройде З. С. Проблемы устойчивого пространственного развития транспортных систем в зоне новых границ ЕС и НАТО. URL : <http://www.ecologylife.ru/transport-konf/> (дата обращения: 24.01.2020).
3. Гукетлев Ю. Х., Ткачева Я. С., Гукетлев Э. Ю. Зарубежный опыт развития городского пассажирского транспорта // Новые технологии. 2016. URL : <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-razvitiya-gorodskogo-passazhirskogotransporta> (дата обращения: 24.01.2020).
4. План заходів на 2019 – 2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL : <https://mtu.gov.ua/projects/193/> (дата звернення: 24.01.2020).
5. Габрель М., Хром'як Й., Лисяк Н. Система громадського транспорту для міст із різними просторовими характеристиками // Формування ринкових відносин в Україні. 2014. № 8. С. 137.
6. Отчет о результатах 2 воркшопа по оптимизации маршрутов общественного транспорта в Мариуполе. URL : <https://bespalov.me/2018/10/23/otchjot-o-rezultatah-2-go-vorkshopa-po-optimizacii-marshrutov-obshhestvennogo-transporta-v-mariupole> (дата обращения: 25.01.2020).
7. Там же.
8. Там же.
9. Там же.
10. Ейсмут В. У Львові затвердили концепція розвитку громадського транспорту та паркування...
11. Концепція розвитку громадського транспорту та паркування приватного транспорту у м. Львові: затверджена рішенням виконкому № 514 від 14.06.2019 р. URL : https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doc/mr_1.NSF/abd51db1d1_3348ff422566_e6004002dd_/1b246b04a97c0b94c22584190042f36d?OpenDocument (дата звернення: 25.01.2020).

12. Експерти з України та Німеччини розробили нову схему руху громадського транспорту Полтави. URL : <https://poltava.to/news/51382> (дата звернення: 25.01.2020).

13. Там само.

14. Там само.

15. Остаточний звіт сталого розвитку міського транспорту м. Київ за 2015 рік. URL : <https://drive.google.com/file/d/0B7uddYrt2RQEZWFBMDdWWjIyRUK/view> (дата звернення: 26.01.2020).

16. Там само.

17. Там само.

18. Габрель М., Хром'як Й., Лисяк Н. Система громадського транспорту для міст із різними просторовими характеристиками... С. 137.

Статтю подано: 15.11.2019

Статтю схвалено: 22.12.2019

Buryk Zoriana Mykhailivna

Doctor of Public Administration, Professor of the Department of Management and Business Administration of the Institute of Graduate Studies and Pre-university Education of Vasyl Stefanyk Precarpathian National University

ORCID: 0000-0002-4394-6766

e-mail: z.burik@ukr.net

**FORMATION OF THE CONCEPT OF DEVELOPMENT
OF PUBLIC TRANSPORT IN A BIG CITY**

Problem setting. In general, the current level of integration and globalization processes requires a significant optimization of the existing transport system and its maximum adaptation to the requirements of European standards for the provision of transport services for the movement of passengers within urban agglomerations. The elimination of vertical state planning, financing and control in the field of public transport has caused a kind of chaos in the transport sector, because a new model of management and development has not been formed. That is why it was necessary to implement an effective concept for the development of public transport, especially in large cities.

Recent research and publications analysis. Structural changes in the life of the country's population, caused primarily by the strengthening of the role of cities in their lives, along with a decrease in the rural population, led to a modification of the needs of consumers of transport services, which in turn necessitated the restructuring of the route systems of most Ukrainian cities, which until this time was mostly spontaneous. At the same time, this process is extremely complex, as it affects the interests of a significant number of citizens and is of great social and economic importance. Therefore, there is a need for scientific justification and research of the process of formation of transport systems, as well as the selection of criteria for effective and uninterrupted functioning of public transport. The works of Russian and foreign scientists, in particular, are devoted to

these and other issues in the field of public transport: V. Dymchenko, Yu. Kossogo, A. Radzyuka, V. Shtanova, L. Bulavinoy, L. Ryabko, A. Stelmakha, S. Dubovoy, V. Fedorova, J. Berry, J. Forrester, A. Sullivan, K. Godfrin, B. Greenshields and others.

Highlighting previously unsettled parts of the general problem. Existing developments in the outlined area of research cover a wide range of issues, but the new economic conditions and the constantly growing number of existing problems in the transport sector require a thorough study of ways to solve them. In particular, in such circumstances, there is an urgent need to find fundamentally new ways to solve the contradictions and shortcomings of the existing public transport system. To solve the current situation, there is a need for a detailed study of the process of developing the concept of public transport development, its constituent elements, as well as the study of practical achievements of its implementation on the example of large cities.

Paper main body. Conditionally, the process of developing the concept of public transport can be divided into several stages. The first stage determines the role and place of local governments in the organization and implementation of the process of managing the region, in particular through the development and implementation of concepts of development of public transport. The second stage forms the main obstacles to the implementation of the concept at the local level (from the state to the level of a separate territory). At the third stage, the features of participation in the process of forming and implementing the concept of legal entities and individuals involved in the field of public transport are determined.

The structure of the concept of development of public transport includes: general provisions, analysis of the state of passenger transportation of the city, stages of implementation of the concept and expected results.

Every year the number of individual transport is growing. This has a significant impact on the congestion of roads and the lack of parking spaces, not to mention the harmful effects of car emissions on the environment. In order to influence the situation that has developed, the city councils of some cities decided to develop a concept for the development of public transport. Such cities are: Lviv, Cherkasy, Kharkiv, Kyiv, Odessa, Poltava, Mariupol.

Regarding the evaluation of the effectiveness of the implementation of the concept of public transport development, it is not possible to do this in the cities described above, because this is an action plan for the next couple of years, and the result of its implementation will not be fully evaluated soon.

However, the results of the implementation of the concept of public transport development can be estimated on the example of Kyiv in 2015, based on the report on the state of sustainable development of urban transport. According to this document, optimization of some routes of the city of Kyiv was carried out in order to better respond to the demand from consumers of transport services. When developing optimization scenarios that were tested (and repeatedly improved) using the Kyiv transport system model, the project team also sought to revise the local hierarchy of land-based public transport facilities. These are only the first steps towards eliminating Kyiv's traffic collapse and establishing an efficient

public transport system. After all, despite the large number of concepts and projects for the development of urban transport, there are still many unsolved problems that have been eliminated for more than a year.

Conclusions of the research and prospects for further studies. Given the above, it can be concluded that the development and formation of the concept is a complex multi-component process that begins with the development of a specific reform plan, then goes to the stage of research and approval at the level of local governments, flows into the stage of practical implementation and analysis of the results obtained. The practice of spreading the concepts of public transport development in Ukrainian cities has become more widespread in recent years. The constantly growing number of urban population and the increase in private cars on the roads of cities set local authorities the task of solving the problems caused by these processes. A positive factor for the development and further implementation of Public Transport Development Concepts in Ukrainian cities is the positive experience of Kyiv, which confirms the possibility of eliminating some problems with the help of this action plan. However, life does not stand still, and new, deeper problems arise that need to be addressed in the future.

Key words: public transport; development; concept; stages of formation; structure; results.

References

1. Eismunt, V. (2019). U Lvovi zatverdyly kontseptsiiu rozvytku hromadskoho transportu ta parkuvannia. *Tvoie misto*. URL : http://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_zatverdylykontseptsiyu_rozvytku_gromadskogo_transportu_ta_parkuvannya_100881.html [in Ukrainian].

2. Broide, Z. *Problemy ustoychivoho prostranstvennoho rozvytyia transportnykh system v zone novykh hranyts ES y NATO*. URL : <http://www.ecologylife.ru/transport-konf> [in Russian].

3. Huketlev, Yu. Tkacheva, Ya. Huketlev, E. (2016). Zarubezhnui opyt rozvytyia horodskoho passazhyrskoho transporta. *Novyie tekhnologii*. URL : <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-razvitiya-gorodskogo-passazhyrskogotransporta> [in Russian].

4. Plan zakhodiv na 2019 – 2021 roky z realizatsii Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. URL : <https://mtu.gov.ua/projects/193> [in Ukrainian].

5. Habrel, M. Khromiak, Y. Lysiak, N. (2014). Systema hromadskoho transportu dlia mist iz riznymy prostorovymy kharakterystykamy. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, Issue 8, pp. 137 [in Ukrainian].

6. Otchet o rezultatakh 2 vorkshopa po optymizatsii marshrutov obshchestvennoho transporta v Maryupole. URL : <https://bespalov.me/2018/10/23/otchjot-o-rezultatah-2-go-vorkshopa-po-optimizacii-marshrutov-obshhestvennogo-transporta-v-mariupole> [in Russian].

7. Ibid.

8. Ibid.

9. Ibid.

10. Eismunt, V. (2019). U Lvovi zatverdyly kontseptsiiu rozvytku hromadskoho transportu ta parkuvannia...

11. Kontseptsiiia rozvytku hromadskoho transportu ta parkuvannia pryvatnoho transportu u m. Lvovi. № 514. (2019). URL : https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/docImr_1.NSF/abd51_db1d1_3348ff422566e6004002dd/1b246b04a97c0b94c22584190042f36d?OpenD ocument [in Ukrainian].

12. *Eksperty z Ukrainy ta Nimechchyny rozrobyly novu skhemu rukhu hromadskoho transportu Poltavy.* URL : <https://poltava.to/news/51382> [in Ukrainian].

13. Ibid.

14. Ibid.

15. Ostatochnyi zvit staloho rozvytku miskoho transportu m. Kyiv za 2015 rik. URL : <https://drive.google.com/file/d/0B7uddYrt2RQEZWFBMDdWWjIyRUK/view> [in Ukrainian].

16. Ibid.

17. Ibid.

18. Habrel, M., Khromiak, Y., Lysiak, N. (2014). Systema hromadskoho transportu dlia mist iz riznymy prostorovymy kharakterystykamy... [in Ukrainian].

Paper submitted: 15.11.2019

Paper accepted: 22.12.2019

Цитування: Бурик З. М. Формування концепції розвитку громадського транспорту великого міста // Демократичне врядування : наук. вісн. Вип. 2(24) / за заг. ред. чл.-кор. НАН України В. С. Загорського, доц. А. В. Ліпенцева. Львів : ЛПІДУ НАДУ, 2019. URL : www.dv.lvivacademy.com. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4038.24.2019.198735>).

Citation: Buryk, Z. M. (2019). Formation of the concept of development of public transport in a big city. *Democratic governance*, Issue 2(24). URL : www.dv.lvivacademy.com. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4038.24.2019.198735>).