



УДК 351.81:352.07

**Д. А. ШАТІРІШВІЛІ,**  
*аспірант кафедри регіонального управління,  
місцевого самоврядування та управління містом,  
Національна академія державного управління  
при Президентіві України*

### ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ КРИЗЬ ПРИЗМУ КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У статті досліджено концепції сталого розвитку з подальшим визначенням заходів щодо розв'язання проблеми функціонування громадського транспорту у великому місті. Зазначено, що на функціонуванні міського громадського транспорту як на одній з головних тем акцентовано увагу в Європейській хартії міст II (Маніфест нової урбаністики), Лейпцизькій та Ольборзькій хартіях "Міста Європи на шляху сталого розвитку", Хартії українських міст. Проаналізовано сучасні виклики публічному управлінню та адмініструванню в Україні та виявлено шляхи покращання ситуації, що склалася. Визначено сталий розвиток як головний пріоритет у процесі прийняття управлінських рішень на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Запропоновано в процесі впровадження концепції сталого розвитку вдосконалити наявну транспортну систему великого міста, акцентуючи увагу на розвитку екологічного громадського транспорту, пішохідному та велосипедному русі.

**Ключові слова:** публічне управління, громадський транспорт, велике місто, сталий розвиток, урбанізація, транспортна інфраструктура.

**D. A. SHATIRISHVILI,**

**postgraduate of Regional Administration, Local Self-Government and Urban Management Department, National Academy for Public Administration under the President of Ukraine**

#### **FUNCTIONING PUBLIC TRANSPORT THROUGH THE PRISM OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

The article explored the concept of sustainable development with further definition of steps to address the problems of public transport in the city. The functioning of public transport is one of the main themes that are brought to a focus in the European Urban Charter II (New Urban Manifesto), Leipzig and Aalborg Charter "Cities of Europe towards sustainable development" Charter of Ukrainian Cities. The author analyzes the current challenges of public management and administration in Ukraine and found ways to improve the current situation. Sustainable development has become as the top priority in decision-making at the national, regional and local levels. Introducing the concept of sustainable development enhances the existing transportation system of the big city: focus on the development of ecological public transport, walking and bicycle traffic.

**Key words:** public administration, public transportation, big city, sustainable development, urbanization, transport infrastructure.

**Д. А. ШАТИРИШВИЛИ,**

**аспірант кафедри регіонального управління, місцевого самоуправління и управління городом, Национальная академия государственного управления при Президенте Украины**

#### **ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ**

В статье исследованы концепции устойчивого развития с последующим определением мер по решению проблемы функционирования общественного транспорта в большом городе. Определено, что на функционировании городского общественного транспорта как на одной из главных тем акцентировано внимание в Европейской хартии городов II (Манифест новой урбаністики), Лейпцигской и Ольборгской хартиях "Города Европы на пути устойчивого развития", Хартии украинских городов. Проанализированы современные вызовы публічному управлению и администрированию в Украине и выявлены пути улучшения существующей ситуации. Определено устойчивое развитие как главный приоритет в процессе принятия управленческих решений на общегосударственном, региональном и местном уровнях. Предложено в процессе внедрения концепции устойчивого развития усовершенствовать имею-

© Шатірішвілі Д. А., 2017

щуюся транспортную систему большого города: акцентируя внимание на развитии экологического общественного транспорта, пешеходном и велосипедном движении.

**Ключевые слова:** публичное управление, общественный транспорт, большой город, устойчивое развитие, урбанизация, транспортная инфраструктура.

**Постановка проблеми (опис проблеми, що аналізується, у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями).** Установлено, що через велику загрозу всесвітньої екологічної катастрофи ООН визначила концепцію сталого розвитку (англ. “sustainable development”) як головний напрям подальшого розвитку людської цивілізації. Основні ідеї та принципи сталого розвитку задекларовані в “Порядку денному на ХХІ століття” на конференції ООН з навколишнього середовища і розвитку (м. Ріо-де-Жанейро, Бразилія, 1992 р.). Сталий розвиток являє собою форму взаємодії суспільства й природи, тобто узгодженість екологічної, економічної та соціальної складових розвитку (техногенне навантаження не перевищує можливості довкілля до самовідновлення, людство усвідомлює перевагу екологічних пріоритетів над іншими), за якої забезпечується подальше життя населення і збереження навколишнього середовища: нинішнє покоління не ставить під загрозу можливості майбутніх поколінь задовольняти власні потреби.

Реалізація концепції сталого розвитку передбачає розробку принципово нової ресурсно-екологічної стратегії соціально-економічного розвитку держави в цілому, конкретного регіону, територіальної громади із визначенням таких пріоритетів [3]:

- перевага екології над економікою, ресурсно-екологічних критеріїв, показників і вимог над економічними;

- раціональне поєднання ринкових і державних економічних та адміністративних інструментів і важелів регулювання ресурсно-екологічних відносин, тобто відносин між суспільством і природою;

- оптимальне й взаємоузгоджене застосування методів галузевого і територіального управління природокористуванням та охороною навколишнього природного середовища, перенесення центру ваги й відповідальності за розв'язання ресурсно-екологічних проблем на місцеві органи влади й управління;

- інтеграція ресурсно-екологічного й економічного підходів до розвитку і розміщення продуктивних сил у єдиний еколого-економічний підхід шляхом розробки та застосування в господарській діяльності еколого-економічних нормативів, показників, стандартів і вимог;

- чітке визначення національних, регіональних і місцевих ресурсно-екологічних пріоритетів на “глибину” прогнозування соціально-економічного розвитку та основних напрямів розв'язання ресурсно-екологічних проблем.

**Аналіз останніх публікацій за проблематикою та визначення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Проблематику переходу України до сталого розвитку висвітлено в працях учених Національної академії наук (НАН) України та Національного інституту стратегічних досліджень. На функціонуванні міського громадського транспорту акцентовано увагу в низці міжнародних і вітчизняних нормативних документів, зокрема в Європейській хартії міст II (Маніфест нової урбаністики), Лейпцизькій та Ольборзькій хартіях “Міста Європи на шляху сталого розвитку”, Хартії українських міст, а також Національного екологічного центру України і громадськості. Але окремі питання щодо функціонування міського громадського транспорту у великому місті залишаються невирішеними. Ці питання розглядаються в статті.

**Формулювання цілей (мети) статті.** Метою статті є дослідження концепції сталого розвитку з подальшим визначенням заходів щодо розв'язання проблеми функціонування громадського транспорту у великому місті.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** З'ясовано, що Україна офіційно підтримала низку міжнародних документів щодо сталого розвитку, зокрема згаданий “Порядок денний на ХХІ століття”, Декларацію Тисячоліття ООН (2000 р.), Йоганнесбургську декларацію та План реалізації рішень Всесвіт-

нього саміту ООН зі сталого розвитку (м. Йоганнесбург, Південно-Африканська Республіка, 2002 р.), “Майбутнє, якого ми прагнемо” (м. Ріо-де-Жанейро, Бразилія, 2012 р.) та ін., однак за роки незалежності жодна зі спроб розробити та затвердити на законодавчому рівні Національну концепцію сталого розвитку країни не була вдалою [6].

На Конференції ООН зі сталого розвитку Ріо+20 “Майбутнє, якого ми прагнемо” питання подальшого розвитку включено в підсумковий документ у форматі запиту до Генеральної Асамблеї ООН щодо створення міжурядової Робочої групи для внесення пропозицій щодо нових цілей сталого розвитку, які висвітлено в “Порядку денному в галузі розвитку після 2015 року”. У 2014 р. на сесії Генеральної Асамблеї ООН в узагальненій доповіді “Дорога до гідного життя до 2030 року: викорінення бідності, перетворення умов життя всіх людей та захист планети” було представлено основні положення щодо цілей розвитку на наступний програмний період. Національна доповідь “Цілі розвитку тисячоліття. Україна: 2000–2015” містить об’єктивний аналіз досягнень, позитивного досвіду та ризиків щодо розвитку за деякими цілями. Зокрема, були виявлені напрями “незавершеної роботи” та нові виклики, що постають на шляху розвитку України [10, с. 10–11].

Отже, з огляду на особливості сьогодення і тенденції глобалізації громадського життя цей підхід спрямований на “екологізацію” мислення і перегляд багатьох стереотипів у процесі прийняття еколого-орієнтованих рішень, зокрема у сфері транспорту. З огляду на це розглянемо деякі терміни, наведені в проекті Концепції переходу України до сталого розвитку, підготовленої та представленої установами НАН України відповідно до розпорядження Президії НАН України від 02 червня 2006 р. № 355 [2, с. 15–16]:

*Моніторинг сталого розвитку* – система спостереження, аналізу та прогнозування змін показників сталого розвитку внаслідок впливу антропогенної діяльності на навколишнє природне середовище та соціальну сферу з метою запобігання виникненню негативних наслідків для життєдіяльності населення, обґрунтування і прийняття управлінських рішень.

*Геосоціосистема* – просторово відмежована система, в якій функціонально поєднані екологічний, соціальний, економічний, демографічний, гуманітарний, технічний та інші блоки, де відбуваються всі організовані й реалізовані людьми екологічні, соціально-економічні, демографічні, інформаційні та інші процеси.

*Екологічна ємність території* – узагальнений показник припустимого природно-техногенного навантаження, за якого не виникає загрози розвитку екологічної кризи в межах конкретної території.

*Нормативні параметри сталого розвитку* – значення показників розвитку, за яких досягається мета сталого розвитку.

*Індикатори сталого розвитку* – показники основних тенденцій розвитку за відношенням до нормативних показників сталого розвитку.

Отже, запобігання негативним наслідкам людської діяльності та проведення попереджувальних заходів для забезпечення безпеки населенню і навколишньому середовищу має стати головним пріоритетом у процесі прийняття управлінських рішень на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Цільові орієнтири мають бути визначені інтегральними показниками, які характеризують: якість соціального розвитку суспільства в межах певної території (якість життя населення); якість навколишнього природного середовища; еколого-економічну ефективність виробництва і споживання.

Зазначимо, що сьогодні серйозні заходи щодо впровадження та реалізації принципів сталого розвитку вживаються на рівні територіальних громад. Зокрема, міста як адміністративно-територіальні одиниці з відносною автономією об’єднують спільноти людей з певними інтересами та побудованою на схожих засадах системою управління, організацією комунального господарства, будівництва та інших складових міського господарства. Швидкі темпи урбанізації зумовлюють появу проблем (тиск на навколишнє середовище та соціальні відносини) і можливостей (планувати, проектувати й реалізовувати екологічно вигідні проекти, впроваджувати технологічні інновації та отримувати прибуток від спільних дій тощо) для міст.

Положення щодо сталого розвитку викладені в різних міжнародних хартіях “Міста Європи на шляху до сталого розвитку”. Акцентуємо увагу на функціонуванні міського громадського транспорту як пріоритеті сталого розвитку. Наприклад, в Ольборзькій (схваленій учасниками Європейської Конференції зі сталого розвитку великих і малих міст Європи, м. Ольборг, Данія, 24–27 травня 1994 р.) зазначено, що великі й малі міста усвідомлюють, що для підтримки сталого розвитку необхідно обмежувати вимушені переміщення, припинити стимулювання і підтримку використання індивідуальних моторизованих засобів пересування. Отже, варто віддати перевагу екологічно безпечним засобам пересування (ходьбі, велосипедному руху, електричному громадському транспорту), розглядати їх поєднання як основне завдання планування. Моторизовані індивідуальні засоби міського транспорту повинні виконувати допоміжну функцію, полегшуючи доступ до громадського сервісу і підтримуючи економічну діяльність у місті [8].

У Лейпцизькій (розробленій за всебічною та гласною участю представників загальноєвропейських інтересів, м. Лейпциг, Федеративна Республіка Німеччина, 24–25 травня 2007 р.) зроблено акцент на сприянні збалансованому просторовому розвитку на базі європейської поліцентричної системи міст. У документі зазначено, що забезпеченню бажаної якості життя, місця проживання та навколишнього середовища сприяють надійні і легкодоступні системи міського транспорту, що узгоджено пов’язані з транспортною інфраструктурою муніципально-регіонального значення. Наголошено на тому, що слід приділити увагу транспортному менеджменту та злагодженості всіх форм транспорту, включаючи рух пішоходів і велосипедистів. Добре розвинена система громадського міського пасажирського транспорту за доступними цінами забезпечує право громадян міських кварталів на мобільність і досяжність. Планування й управління транспортом у таких районах повинно бути спрямоване на зниження його негативних впливів на навколишнє середовище [4].

У Європейській хартії міст II (“Маніфест нової урбаністики”, прийнятій Конгресом на 15-й Пленарній сесії 29 травня 2008 р., м. Страсбург, Франція) зазначено, що на місцевому рівні, крім автомобільного, доцільно розвивати ефективні альтернативні види транспорту. Забруднення повітря, шум, відсутність безпеки на дорогах, дроблення простору в результаті вторгнення різних інфраструктур, завдання шкоди міському ландшафту вимагають більшою мірою враховувати людський вимір міст, і, таким чином, звільнитися від занадто великої залежності від автомобілів, оскільки громадяни, які не мають доступу до індивідуального автомобільного транспорту, не можуть повною мірою користуватися благами міста, в якому вони мешкають. У документі зазначено, що європейські місцеві виборні особи мають сприяти стійкій мобільності різних форм переміщення населення (пішки, на велосипеді, різними видами громадського транспорту), а також організації нового громадського розподілу дорожньої мережі і простору. За такого підходу попитом користуватимуться всі види переміщення, але автомобілі, мотоцикли і мопеди займуть скромніше місце, хоча при цьому враховуватиметься їх соціальна користь [1].

На думку Енріке Пеньялоса, экс-мера м. Боготи, “місто з розвинутою транспортною системою – це не те, де навіть бідняки їздять на авто, а де навіть багатії користуються громадським транспортом або велосипедом”.

На окрему увагу заслуговує Хартія українських міст (розроблена і прийнята Загальними зборами Асоціації міст України на основі і з урахуванням Європейської Хартії міст, 26 червня 1997 р., м. Київ). Зокрема, “Транспорт і свобода пересування” є одним із напрямів, задекларованим цим документом, і наявні проблеми пропонується розв’язати шляхом [9]:

1) скорочення кількості поїздок, особливо в приватних автомобілях. Унаслідок нераціонального освоєння землі міста стали перенаселеними, з’являються приміські райони, в яких практично неможливо створити ефективний громадський транспорт. Потрібно розробити та запровадити дієву стратегію планування та землекористування, спрямовану на гармонійне поєднання житла, роботи та інших функцій;



2) організації руху, який би сприяв збереженню умов життя в місті та співіснуванню різних форм транспорту (перевага віддається громадському транспорту, велосипедам і пішоходам над індивідуальним транспортом – легковим і вантажним). Це означає обмеження доступу для важких машин, запровадження нових заходів контролю над використанням вулиць (наприклад виключно як пішохідних, по годинах, днях), створення доріжок для велосипедистів, розпланування пішохідних зон, приміських автостоянок, створення дешевого, безпечного та надійного екологічного міського транспорту;

3) пристосування вулиць до потреб мешканців міста – створення більш широких тротуарів, пішохідних ділянок, запровадження контролю над рухом транспорту за допомогою відповідного планування та розташування вулиць, використання вулиць з одностороннім рухом; захист і покращання тротуарів шляхом реконструкції та кращого обладнання вулиць, облаштування фасадів будинків, висадження рослин, зелених насаджень, забезпечення водою, фонтанами, скульптурою тощо;

4) перегляду поведінки мешканців міста щодо користування вулицями та міським транспортом (підтримка та проведення відповідних інформаційних заходів щодо розуміння мешканцям міста того, що вулиця належить їм, є їх загальною власністю, але вимагає дбайливого використання та відповідального ставлення).

Київ є стародавнім містом із багатими ресурсами для розвитку. На наш погляд, столичне місто потрібно розвивати за стандартами “міста, зручного для життя”, які вже давно стали нормою в європейських країнах. Під час розроблення транспортної моделі міста Києва компанією A+S було проведено соціологічне дослідження, під час якого з’ясовано, що рівень автомобілізації на 2015 р. становив приблизно 213 автомобілів на 1000 мешканців – це лише 22% мешканців Києва, які володіють приватними авто, втім, коефіцієнт користування автомобілем у місті становить 0,88 (за даними 2012 р., середньоукраїнський показник становив 148 автомобілів на 1000 мешканців). Тобто в Києві кожний власник легкового авто з ймовірністю 88% вибере його як засіб пересування, оскільки громадський транспорт у місті наразі не надає якісних послуг, не є ефективним і надійним, і не задовольняє потреб населення. Водночас рівень автомобілізації Гонконга становить 59 автомобілів на 1000 мешканців, Нью-Йорка – 209, Москви – 297, Берліна – 317, Сан-Паулу – 368 автомобілів на 1000 мешканців [7, с. 4].

Представниками громадськості розроблено “Маніфест. Київ – зручне місто”, в якому акцентовано увагу на тому, що території в місті обмежені і мають використовуватися максимально ефективно для забезпечення мобільності всіх городян [5].

Пріоритети мають бути розподілені таким чином: пішохід, велосипед, екологічний громадський транспорт, приватний автомобіль. Якість транспортної системи та її елементів має визначатися не кількістю автомобілів, що рухаються, а кількістю перевезених людей і вантажів. Таким чином, запропоновано перехід від автомобілецентричної моделі розвитку транспорту до потужного використання електричного громадського транспорту та велосипедів.

Через недостатню увагу розвитку вело- та громадського транспорту місто стає менш комфортним для життя, що змушує його мешканців переїжджати у передмістя. Це, у свою чергу, породжує суттєві затори на під’їздах до міста. Наступна пропозиція в маніфесті стосується розвитку вулично-дорожньої мережі, який має бути спрямований на повне усунення транзитного потоку з центральної частини міста. В історичних районах важливим є комфорт руху пішоходів і підвищення туристичної привабливості.

На нашу думку, у Києві доцільно вжити таких заходів щодо сталого розвитку [7, с. 5–6]:

1) підвищити привабливість громадського транспорту як пріоритетного, шляхом оптимізації його роботи, обмеження в’їзду особистого транспорту до міста, проводити політику диференційованих цін на паркування;

2) підвищити екологічність транспортних засобів, тобто віддавати перевагу електричним видам транспорту, використовувати більш екологічно чисті види палива, запроваджувати незалежний контроль за технічним станом транспорту;

3) розвивати альтернативну міську інфраструктуру, а саме: велосипедну інфраструктуру, створювати зони, вільні від автомобільного транспорту, та зелені екрани міста.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На основі дослідження концепцій сталого розвитку, в яких розглядаються проблеми функціонування громадського транспорту, констатовано, що київський громадський транспорт повинен стати альтернативою приватним автомобілям. Його перевагами є: зменшення забруднення повітря та заторів, що сприятиме зниженню рівня захворюваності населення на серцево-судинні та бронхолегеневі хвороби; залежність від імпорту нафти; більш раціональне використання землі (напроти вагу обслуговуванню паркінгів і нових автомобільних доріг). Крім того, користування громадським транспортом має економічні переваги для місцевого бізнесу: люди стають більш мобільними, а вірогідність того, що вони завітають до магазину чи кафе, значно вища в разі користування громадським транспортом, велосипедами чи піших прогулянок, ніж за наявності автомобіля. Громадський транспорт сприяє збільшенню кількості робочих місць.

На наш погляд, управління містом має бути результатом постійного, регулярно відновлюваного співробітництва між виборними представниками органів місцевого самоврядування та мешканцями міста. Містом майбутнього є таке, в якому досягнуто рівновагу між різними секторами та видами діяльності (вуличний рух, умови життя, роботи і проведення дозвілля); забезпечуються громадянські права і найкращі умови життя; повністю враховані інтереси тих, хто в ньому проживає, працює чи відвідує його, шукає в ньому розваги, намагається задовольнити культурні потреби, знайти інформацію, поглибити знання тощо [11–12]. Впроваджуючи концепцію сталого розвитку, потрібно вдосконалювати транспортну систему міста. Саме на це і будуть спрямовані подальші дослідження.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Європейська хартія міст II (Маніфест нової урбаністики) [Електронний ресурс] : прийнята Конгресом в ході його 15-ї Пленар. сесії 29 трав. 2008 р. у Страсбурзі. – Режим доступу : <http://www.slg-coe.org.ua/wp-content/uploads/2015/05/Principle-9.-European-chart.pdf>
2. Концепція переходу України до сталого розвитку // Вісн. НАН України. – 2007. – № 2. – С. 14–44.
3. Трегубчук В. Концепція сталого розвитку для України [Електронний ресурс] / В. Трегубчук // Вісн. НАН України. – 2002. – № 2. – С. 31–40. – Режим доступу : <http://dspace.nbuv.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/71110/07-Trehobchuk.pdf?sequence=1>
4. Лейпцизька Хартія “Міста Європи на шляху сталого розвитку” [Електронний ресурс] : прийнята з нагоди неформальної зустрічі міністрів з питань міського розвитку і територіальної єдності, проведеної 24–25 трав. 2007 р. у м. Лейпциг. – Режим доступу : [http://2.auc.org.ua/sites/default/files/leypcizka\\_hartiya.pdf](http://2.auc.org.ua/sites/default/files/leypcizka_hartiya.pdf)
5. Маніфест. Київ – зручне місто [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kyivmanifest.org.ua/>
6. Мартюшева О. О. Проекти концепції сталого розвитку України: можливість їх вдосконалення та застосування : аналітична записка [Електронний ресурс] / О. О. Мартюшева // Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1566/>
7. Міська мобільність в Києві : аналіт. довідка та рек. Нац. еколог. центру України. – Київ : [б. в.], 2016. – 16 с.
8. Хартія “Міста Європи на шляху до сталого розвитку” (Ольборзька Хартія) [Електронний ресурс] : схвалена учасниками Європ. конф. зі сталого розвитку великих і малих міст Європи 27 трав. 1994 р. у м. Ольборг, Данія. – Режим доступу : [http://www.ecology.donbass.com/articles-pdf/aalborgcharter\\_russian.pdf](http://www.ecology.donbass.com/articles-pdf/aalborgcharter_russian.pdf)

9. Хартія українських міст [Електронний ресурс] : розроблена і прийнята Загальними зборами Асоціації міст України на основі і з врахуванням Європейської Хартії міст, 26 черв. 1997 р., м. Київ. – Режим доступу : <https://www.auc.org.ua/>
10. Цілі розвитку тисячоліття. Україна: 2000–2015 : нац. доп. – Київ : [б. в.], 2015. – 124 с.
11. Шатірішвілі Д. А. Перспективи розвитку громадського транспорту в місті Києві / Д. А. Шатірішвілі // Науково-практичне забезпечення розвитку та співробітництва об'єднаних територіальних громад : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 24 жовт. – 24 листоп. 2016 р.). – Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2016. – С. 275–277.
12. Шатірішвілі Д. А. Муніципальний громадський транспорт як пріоритет розвитку міста / Д. А. Шатірішвілі // Проблеми модернізації України : зб. наук. пр. – Вип. 4 : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. “Українське суспільство: контури інновацій” (Київ, 30 берез. 2017 р.) / редкол. : М. Н. Курко (голова) та ін. – Київ : ДП “Вид. дім “Персонал”, 2017. – С. 323–324.

## REFERENCES

1. Yevropejs`ka xartiya mist II (Manifest novoyi urbanisty`ky`) (2008, Strasburg) [European Urban Charter II (New Urban Manifesto)], [Online], available at: <http://www.slg-coe.org.ua/wp-content/uploads/2015/05/Principle-9.-European-chart.pdf> (accessed 24 April 2017).
2. Konceptsiya perexodu Ukrayiny` do stalogo rozvy`tku (2007) [The concept of Ukraine's transition to sustainable development] Visny`k NAN Ukrayiny, vol. 2.
3. Tregubchuk, V. (2002) Konceptsiya stalogo rozvy`tku dlya Ukrayiny` (2002) [The concept of sustainable development for Ukraine], Visny`k NAN, [Online], vol. 2, available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/71110/07-Trehobchuk.pdf?sequence=1> (accessed 24 April 2017).
4. Lejpcy`z`ka Xartiya “Mista Yevropy` na shlyaxu stalogo rozvy`tku” (2007) [Leipzig Charter “Cities of Europe towards Sustainable Development”], [Online], available at: [http://2.auc.org.ua/sites/default/files/leypcizka\\_hartiya.pdf](http://2.auc.org.ua/sites/default/files/leypcizka_hartiya.pdf) (accessed 24 April 2017).
5. Manifest. Ky`yiv – zruchne misto [Manifesto. Kyiv is the convenient city], [Online], available at: <http://kyivmanifest.org.ua> (accessed 24 April 2017).
6. Martyusheva, O. Proekty` koncepciyi stalogo rozvy`tku Ukrayiny` : mozhly`vist` yix vdoskonalennya ta zastosuvannya : anality`chna zapy`ska [Projects of sustainable development of Ukraine: the possibility of their improvement and application: analytical note], Nacional`ny`j insty`tut strategichny`x doslidzhen, [Online], available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1566/> (accessed 24 April 2017).
7. Mis`ka mobil`nist` v Ky`yevi (2016) [Urban mobility in Kiev: analytical materials and recommendations], anality`chna dovidka ta rekomendaciyi Nacional`nogo ekologichnogo centru Ukrayiny, Kyiv, Ukraine.
8. Xartiya “Mista Yevropy` na shlyaxu do stalogo rozvy`tku” (Ol`borz`ka Xartiya) (1994) [Charter “Cities of Europe towards sustainable development” (Aalborg Charter)], [Online], available at: [http://www.ecology.donbass.com/articles-pdf/aalborgcharter\\_russian.pdf](http://www.ecology.donbass.com/articles-pdf/aalborgcharter_russian.pdf) (accessed 24 April 2017).
9. Xartiya ukrayins`ky`x mist (1997) [Charter of Ukrainian Cities], [Online], available at: <https://www.auc.org.ua/> (accessed 24 April 2017).
10. Cili rozvy`tku ty`syacholittya. Ukrayina: 2000-2015 (2015) [Millennium Development Goals. Ukraine: 2000-2015], national report, Kyiv, Ukraine.
11. Shatirishvili, D. Perspektyvy rozvytku hromads'koho transportu v misti Kyuevi (2016) [Prospects for public transport in Kiev], Vseukr. nauk.-prakt. konf. “Naukovo-praktychne zabezpechennya rozvytku ta spivrobitnytstva ob'yednanykh terytorial'nykh hromad”, Dnipro, Ukraine.

12. Shatirishvili, D. Munitsypal'nyy hromads'kyy transport yak priorytet rozvytku mista (2017) [Municipal public transport as a priority development area], Vseukr. nauk.-prakt. konf. "Ukrayins'ke suspil'stvo: kontury innovatsiy", vol. 4, Vyd-chyy dim "Personal", Kyiv, Ukraine.

### SUMMARY

**Problem setting.** Sustainable development as defined by the United Nations priority areas for further development of human civilization through a major threat worldwide ecological disaster. Sustainable development is a form of interaction between society and nature. Sustainable development is the consistency of environmental, economic and social components of development. It provides further living and preserving the environment, the present generation without compromising the ability of future generations to meet their own needs. The implementation of the sustainable development concept involves the development of fundamentally new resource and environmental strategy for socio-economic development in general, a particular region and the local community.

**Recent research and publications analysis.** In the functioning of public transport brought to a focus in international and national regulations: the European Charter of Cities II (Manifesto of the new Urban), Leipzig and Aalborg Charter "Cities of Europe towards sustainable development" Charter of Ukrainian cities, studies of the National Ecological Center of Ukraine and the public.

**The paper objective.** The research of sustainable development will determine the steps solve problems of public transport in the City in the future.

**The paper main body.** Ukraine has supported a number of international instruments on Sustainable Development ("Agenda for the XXI century", the Millennium Declaration, Johannesburg Declaration Implementation Plan decisions of the UN World Summit on Sustainable Development, "The future we want" and others) officially. Since independence, none of the attempts to develop and adopt national legislative concept of sustainable development was not successful. National Report "Millennium Development Goals: 2000–2015" provides an objective analysis of the progress and achievements, good practices and risk for the development for some purposes. Sustainable development aims to ecologization of thinking and viewing the many stereotypes in decision-oriented environmental solutions, especially in the transport sector.

The functioning of public transport is a priority of sustainable development. Preference is given to environmentally sound means of transportation (walking, cycling, public transport electric), their combination is regarded as the primary task planning. The system of public urban passenger transport developed affordable stimulates the right of citizens of urban neighborhoods in mobility and coverage. Local governments should promote sustainable mobility different forms of population transfer, organization of a new public road network and distribution space. Territory capital city are limited, they are used effectively to ensure the mobility of citizens (pedestrian, bicycle, public transport and private car). The author noted departure from car centric model of transport to use powerful electric public transport and bicycles.

Insufficient attention of bicycle and public transport makes the city less comfortable for people's lives. The citizens moved to the suburbs, are significant congestion at the entrances to the city. Development of road network aimed at complete removal of the transit flow from downtown. In the historical areas important to the comfort of pedestrian traffic and the development of tourist attraction. It is advisable to develop ecological urban transport.

**Conclusions of the research.** Kyiv public transport should become a good alternative to private cars by reducing air pollution and congestion, leading to a reduction in morbidity of cardiovascular and pulmonary disease; dependence on imported oil; land use than for maintenance of parking lots and new roads. Public transport increases jobs. Introducing the concept of sustainable development is necessary to improve the existing transport system of the city.