

2005.–860 с.

4. *Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року.* Міністерство транспорту України. Проект // Автопрофи. – 2001. – №14–15. – С.14–18.

УДК 356:13

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МІСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук

Третьяков І.М., кандидат економічних наук

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями. Сучасний рівень інтеграційних процесів вимагає суттєвої оптимізації вітчизняної системи управління регіональними і міськими транспортними системами та її максимальної адаптації до вимог європейських стандартів надання послуг щодо переміщення пасажирів в межах міських агломерацій.

Ліквідація державної вертикалі планування, фінансування, контролю у сфері міських перевезень не була своєчасно компенсована створенням нової, адекватної до функціонування і розвитку в ринкових умовах сучасної моделі управління регіональними транспортними комплексами. Важливою особливістю функціонування міського громадського транспорту в ринкових умовах стало те, що органи місцевої влади і транспортні підприємства приречені знаходити рівновагу між соціальною необхідністю збиткових перевезень і економічною життєздатністю транспортних операторів всіх форм власності, в першу чергу – комунальних.

Внаслідок відсутності механізмів вирішення стратегічних проблем розвитку міського пасажирського транспорту в останні роки чітко сформувались наступні негативні тенденції: за всіма питомими показниками розвитку вулично-шляхової мережі, системи автомобільних доріг загального користування, інфраструктурних об'єктів тощо м. Київ значно відстає від більшості європейських столиць, а загальний розвиток дорожньої мережі не відповідає сучасним темпам автомобілізації міста; практично відсутні об'їзні автодороги та мости за межами міської забудови для руху транзитного транспорту; різко наростає дефіцит пропускної спроможності основних вулично-шляхової магістралей; неефективне регулювання транспортних потоків у центральній частині міста призвела до ситуації, близької до транспортного колапсу, катастрофічне зростання кількості викидів забруднюючих речовин, масове незаконне паркування приватних і службових автомобілів на тротуарах та на основних вулично-шляхових магістралях міста, при вкрай недостатньому рівні ефективності використання платних автостоянок, особливо у центрі міста; низький рівень інформатизації транспортних процесів і інформаційної взаємодії транспортної системи з іншими складовими загальної соціально-економічної інфраструктури міста, що заважає інтеграції в міжнародні комунікаційні системи.

Формування ефективної транспортної політики для Києва, яка передбачає розробку стратегії розвитку, визначення цілей і ресурсного забезпечення, а також основних принципів реалізації політики слід розглядати як один із результатів роботи по розробці Стратегії розвитку м. Києва до 2025 року та стійкого позиціонування м. Києва, як сучасної європейської столиці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблем.

Проблематика формування сучасних систем управління регіональними та міськими транспортними комплексами, розробка методологічних засад транспортної політики займає важливе місце в дослідженнях та публікаціях вітчизняних і зарубіжних вчених: Абрамовича Б., Агасьянца А., Бакаєва О., Бугроменко В., Вакарчука І., Ваксмана А., Винокурова Е. Воркут Т., Дьоміна М., Джабралієва М., Зайончика Л., Левковця П., Левітана Я., Маруніча В., Осетріна М., Рейцена Є., Ревенко В., Редзюка А., Пирожкова С., Салія І., Тургель І., Штанова В., Щербинина О., Фішельсон М. та інших. Дослідження передового вітчизняного та зарубіжного досвіду дали змогу визначити основні засади формування транспортної політики на регіональному та місцевому рівнях.

Формування мети (постановка завдання). Головною метою транспортної політики у Києві є реалізація стратегії сталого розвитку міста шляхом створення умов для ефективного та безпечного переміщення людей і вантажів при забезпеченні пріоритету громадського транспорту. Розвиток транспортної інфраструктури має стимулювати економічний та територіальний розвиток міста,

підвищення його престижу, нівелювання різниці якості транспортного обслуговування в окремих районах міста та Київської агломерації, забезпеченні (в існуючих та очікуваних економічних умовах) постійного зменшення негативного впливу транспорту на оточуюче довкілля.

Економічна стратегія органу державного управління та місцевого самоврядування повинна розглядати транспортну систему міста як найважливішу складову частину соціально-виробничої інфраструктури, а її розвиток - як одну з пріоритетних задач своєї діяльності. Створення динамічно розвинутої, стійко функціонуючої, збалансованої, екологічно орієнтованої міської транспортної системи, що відповідає потребам населення та доступної всім його верствам, включаючи малозабезпечені, є необхідною умовою стабілізації й підйому економіки, розвитку соціальної інфраструктури, підвищення рівня життя.

Виклад основного матеріалу з обґрунтуванням отримання наукових результатів дослідження. Транспорт, разом з іншими інфраструктурними галузями, забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, будучи важливим інструментом досягнення соціальних, економічних та зовнішньополітичних цілей. Транспорт - не лише галузь, що переміщає людей і вантажі, а, в першу чергу, міжгалузєва система, що забезпечує відповідні умови життєдіяльності та господарювання. Історично розвиток транспорту багато в чому зумовив економічний і просторовий розвиток країни, сприяв зміцненню її цілісності і міжнародного впливу. Стійкий розвиток транспорту є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції і свободи економічної діяльності, поліпшення умов і рівня життя населення.

Проте на сьогодні у транспортній системі Київського регіону є багато невирішених проблем, що можуть стати на заваді успішної реалізації соціально-економічного розвитку на середньо та довгострокову перспективу. Динамічний соціально-економічний розвиток Київської агломерації стримується відсутністю у діючій системі міського пасажирського транспорту потенційних можливостей по забезпеченню необхідної рухомості населення, мобільності трудових ресурсів як фактора розвитку виробництва. Внаслідок відсутності механізмів вирішення стратегічних проблем розвитку міського пасажирського транспорту в останні роки чітко сформувались наступні негативні тенденції:

- по всіх питомих показниках розвитку русел комунікацій (вулично-шляхової мережі, системи автомобільних доріг загального користування, інфраструктурних об'єктів тощо) м. Київ значно уступає іншим європейським столицям, загальний розвиток дорожньої мережі не відповідає сучасним темпам автомобілізації міста;

- все більше проявляється дефіцит пропускної спроможності основних русел комунікації - вулично-шляхових магістралей (загальна площа вулично-шляхової мережі м. Києва не перевищує 2% території, тоді як за розрахунками фахівців для нормального функціонування мегаполісу цей показник повинен складати від 15 до 20% загальної площі міста), зокрема, це проблеми функціонально-просторової організації зональних транспортних центрів (центрів пересадок), як внутрішніх, так і таких що формуються у місцях основних "входів" у міську планувально-транспортну структуру (для міста Києва, як центра Київської агломерації такими напрямками є: Дніпропетровський, Житомирський, Ковельський, Овруцький, Одеський, Харківський та Чернігівський)

- практично повна відсутність реального контролю та регулювання транспортних потоків у центральній частині вже сьогодні призвела до ситуації близької к транспортному колапсу – постійні затори, кілометрові „пробки”, як наслідок катастрофічна кількість викидів забруднюючих речовин, масове незаконне паркування приватних і службових автомобілів на тротуарах – типова картина на основних вулично-шляхових магістралях міста (центральна частина міста - візитна картка столиці України).

- значна частина інфраструктурних об'єктів громадського транспорту гранично зношена і моральне застаріла;

- технічний рівень переважної більшості вітчизняним транспортних засобів не відповідає європейським вимогам по економічності, безпеці, комфортності і рівневі впливу на навколишнє середовище;

- система правових і економічних відносин у транспортному комплексі міста не упорядкована, не стимулює технічного відновлення і використання сучасних фінансових механізмів, залучення в сектор приватного капіталу.

Функціонування і розвиток загальної транспортної мережі міста та його приміської зони, як інтегрованого цілого для забезпечення надійної мобільності населення Київської агломерації, ще не стала пріоритетним напрямком для системи управління транспортним комплексом. На всіх рівнях

управління недостатньо ведеться пошук оптимальних інтермодальних форм організації і співвідношення всіх видів громадського транспорту як інтегрованої системи. Не проводиться всебічний аналіз транспортних елементів цієї системи (як вони діють сьогодні і як повинні діяти завтра) з наступним синтезом всієї системи, обґрунтовані висновки якого повинні бути основою для прийняття відповідних рішень міської влади.

Міська влада традиційно розглядає галузь транспорту як господарський комплекс і відносно нього переважно здійснює адміністративне керування замість розробки і впровадження інфраструктурного управління. Головна перешкода - відсутність загального політичного бачення транспортної політики майбутнього (принаймні, на 25-30 років вперед). Адже мало сказати про розвиток чи зафіксувати реальні тенденції цього розвитку. Необхідно поставити загальну мету розвитку міста, цілі розвитку транспорту як єдиної системи, і дати відповідь на питання - в якому напрямку має розвиватися транспорт? Які саме види транспорту ми будемо розвивати щонайперше? Яка, узгоджена політики є щодо кожного з процесів розвитку транспортної сфери.

Представницькі органи місцевого самоврядування (міська рада), опікуючись стратегічними інтересами територіальної громади, повинна формувати транспортну політику з точки зору перспективного розвитку міста. Щоб міська рада постійно мала можливість приймати політичні рішення в сфері транспорту, їй необхідна узгоджена сучасна транспортна політика, концепція розвитку транспорту, як інфраструктури. Для розвитку транспорту, як цільної системи, що в свою чергу є одним з механізмів розвитку міста в цілому, потрібна Стратегія міського розвитку, яка б сформулювала найголовніші цілі та основні етапи їхньої реалізації. Генплан м. Києва має базуватися на загальній стратегії розвитку міста. Комплексні, галузеві та інші Програми розвитку мають бути узгоджені із загальною стратегією розвитку міста.

На основі Концепція розвитку транспортної інфраструктури має бути розроблена стратегія розвитку, яка забезпечила бачення транспорту у середньо та довгостроковій перспективі та окреслювала прозору та зрозумілу транспортну політику. Стратегія міського розвитку в основних положеннях визначає само ідентифікацію міста та цілі в пріоритетних сферах його розвитку, нові процеси регулювання, зокрема, зміна управлінської та фінансової моделі. Послідовність формування нової моделі фінансування транспорту з міського бюджету та нової моделі управління транспортом (як на рівні міської влади, так і на рівні окремих комунальних підприємств), запровадження нової організаційної моделі транспортного ринку та перехід до пріоритетних напрямків його розвитку. Складність і масштабність проблем МПТ, як багатокomпонентної, в ідеалі цілісної інфраструктури, потребує розробки сучасної моделі інфраструктурного управління транспортним комплексом міста з розробкою відповідних механізмів вирішення цих проблем.

Доцільно визначати основні напрямки розвитку транспортної сфери міста: формування замовлення міської громади щодо міського пасажирського транспорту як з боку споживача-пасажира, так і міської влади з точки зору безпеки, комфорту, регулярності, екологічності, оптимальності маршрутів та часу руху, доступності, сучасних технологічних досягнень відповідно до європейських стандартів якості; інтеграція до європейської транспортної інфраструктури, виходячи з її стандартів, критеріїв якості, передових технологій, будівництва та розвитку міжнародних магістралей та транспортних вузлів: вокзалів, аеропортів тощо; розрізнення русел комунікації та іншого типу шляхів та застосування русел комунікації як основи для проектування розвитку міста; використання інфраструктурного підходу до всіх процесів у міському транспорті (як у муніципальному його секторі, так і у приватному); забезпечення пріоритетності комунального транспорту, особливо в руслах комунікацій; запровадження публічності при розробці міською владою рішень, що стосуються транспортної політики, та врахування інтересів всіх учасників процесу, виходячи з реальних потреб територіальної громади; стимулювання ринкових взаємин транспортних підприємств з іншими суб'єктами (обрахування ефективності маршрутів, різних моделей рухомого складу, стимулювання інновацій, нових фінансових інструментів); створення для муніципальних та приватних перевезень з точки зору соціальної ефективності та прозорості однакових нормативних правил.

Пріоритетні напрямки реформування системи управління транспортною сферою міста. Виходячи з існуючого стану функціонування МПТ і аналізу причин незадовільного вирішення багатьох транспортних проблем пріоритетними напрямками удосконалення системи управління транспортним комплексом можуть бути наступними: з метою припинення інтенсивного наступу несприятливих для мобільності населення міста наслідків доцільно керуватись концепцією інтермодальності, яка передбачає пошук оптимальних форм організації і співвідношення всіх видів пасажирського транспорту, як інтегрованої системи з інфраструктурним управлінням, функціонуванням та її подальшим розвитком; чітке визначення всіх елементів транспортної

інфраструктури і розробка механізмів інфраструктурного управління ними з врахуванням концепції інтермодальності; застосування ринкового підходу, замість використання адміністративної моделі управління;

Детальне опрацювання системи договірних відносин між міською владою і транспортними операторами різних форм власності на основі чітких взаємовідносин по схемі: „замовник–виконавець”, що забезпечують баланс взаємних вимог та зобов’язань, зокрема укладання генеральних угод, контрактів тощо; поступова трансформація фінансової категорії “дотація з бюджету” у принципово інше положення - “оплата транспортних послуг”; розробка механізму договірних субпідрядних відносин між комунальними і приватними перевізниками; введення в практику управління чіткого розподілу транспортної мережі маршрутів міста на її види, як об’єктів управління і конкурсу (муніципальні, комерційно-орієнтовані, «змішані» маршрути); постійний моніторинг пасажирських потоків за окремими напрямками, маршрутам, жилим масивам, мікрорайонам, місцям масового відпочинку, концентрації виробничих об’єктів, об’єктів торгівлі тощо; визначення в місті русел комунікацій і допоміжних шляхів сполучення і з їх всебічним аналізом і синтезом та функціонування і подальшого розвитку.

Обов’язковою умовою має стати розробка паспортів основних міських русел комунікацій, які включають в себе суттєві параметри вулично-шляхових магістралей (транспортні та пасажирські потоки на них, засоби регулювання руху, об’єкти соціальної та виробничої інфраструктури розташовані на них або у безпосередній близькості, зокрема, зональні транспортні центри (центрів пересадок), автодорожні мости через р. Дніпро, транспортні розв’язки в різних рівнях, шляхопроводи на перетині з автодорогами, позавуличні пішохідні переходи, а також кількість регулярних маршрутів по видах пасажирського транспорту загального користування, відсоток дублювання маршрутів різними видами транспорту, кількість місць концентрації потенційних пасажирів, середня швидкість руху, час у дорозі, енергоємність перевезень, екологічний стан, кількість ДТП, тощо.)

Метою розробки та реалізації транспортної політики є забезпечення збалансованого, ефективного і безпечного функціонування транспортної системи, що забезпечує життєво важливі інтереси Київської агломерації. Реалізація цієї мети приведе до: поліпшенню якості транспортного обслуговування - підвищенню швидкості, комфортності та безпеки перевезень пасажирів; підвищенню рівня безпеки транспортної діяльності і зниженню негативного впливу транспорту на навколишнє середовище; підвищенню ефективності роботи пасажирського транспорту за рахунок зниження його ресурсоемності; підвищенню конкурентноздатності міських транспортних організацій на міжнародному і внутрішньому ринках транспортних послуг; послідовної інтеграції транспортної системи Київської агломерації в європейські і світову транспортні системи.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити наступні **основні задачі**: підвищення рівня координації функціонування і розвитку всіх видів міського пасажирського транспорту; удосконалювання транспортної інфраструктури, поліпшення використання існуючих потужностей; забезпечення усіх видів транспорту сучасними технічними засобами; модернізація транспортних технологій, у тому числі використання прогресивних перевізних систем; формування і розвиток на території Київської агломерації міжнародних транспортних коридорів; комплексна інформатизація транспорту на основі використання сучасних радіо та телекомунікаційних і навігаційних систем; удосконалювання нормативної правової бази, що регламентує транспортну діяльність; наукове забезпечення розвитку транспорту; підвищення інвестиційної привабливості транспортного комплексу.

Удосконалювання транспортних технологій передбачає впровадження системи інтермодальних перевезень на основі використання єдиних проїзних білетів для всіх видів міського пасажирського транспорту певного терміну дії; формування на території Київської агломерації системи інтермодальних терміналів та організація у м. Києві регіонального міжгалузевого логістичного центру; проведення науково-дослідних та проектно-конструкторських робіт щодо впровадження на території Київської агломерації сучасних видів швидкісного легкорейкового транспорту; затвердити концепцію та розпочати впровадження єдиної комплексної автоматизованої системи диспетчерського управління МПТ.

Успішна реалізація транспортної політики передбачає конкретний набір інструментів впливу на ефективність впровадження окремих заходів і досягнення запрограмованих результатів у цілому. У зв’язку з переходом до ринкових фінансово-економічних відносин, створенням організацій з різними формами власності і підпорядкованості виникає об’єктивна необхідність постійної актуалізації механізмів реалізації транспортної політики.

Механізми реалізації передбачають використання важелів державної та муніципальної

економічної, фінансової і бюджетної політики в області транспорту при раціональному сполученні муніципальних, регіональних, галузевих інтересів і інтересів транспортних операторів. Виділяються три основні групи механізмів реалізації транспортної політики:

- використання різних форм муніципальної та державної підтримки; залучення коштів приватних інвесторів, у тому числі власників транспортних підприємств; створення умов для неухильного підвищення інвестиційного потенціалу й інвестиційної привабливості транспортної галузі міста;

Приватні інвестиції стають одним із джерел фінансування відновлення основних фондів, в першу чергу автомобільного транспорту. Передбачається залучення інвестицій власників транспортних підприємств і створення умов для розширення інвестиційних можливостей комунальних організацій транспортного комплексу: - забезпечення доступності кредитних ресурсів на реалізацію інвестиційних проектів, зокрема за рахунок субсидування банківських відсоткових ставок (або їх частини) з видатків міського бюджету; розширення при будівництві великих транспортних об'єктів загальнодержавного і регіонального значення практики укладання договорів концесії, запровадження спільного (часткового) муніципально-комерційного фінансування реалізації зазначених проектів на основі тендерів; сприяння інвесторам у залученні кредитних ресурсів вітчизняних і закордонних банків, міжнародних і іноземних фінансових організацій; сприяння в організації консорціумів і інших об'єднань для фінансування великих проектів, у тому числі за участю іноземних інвесторів; поширення інформації серед різних груп потенційних інвесторів про найбільш ефективної й актуальних з точки зору міста інвестиційних проектах.

Підвищення інвестиційного потенціалу й інвестиційної привабливості транспортної галузі міста. Успішна реалізація основних засад транспортної політики в значній мірі визначається розширенням кола учасників інвестиційного процесу, що може бути досягнуте при ефективному використанні наступних напрямків підвищення інвестиційного потенціалу й інвестиційної привабливості транспортного комплексу міста:

- удосконалювання амортизаційної політики з метою стимулювання інвестиційної активності транспортних підприємств, у тому числі застосування методів прискореної амортизації, інших ліберальних методів амортизаційної політики; проведення гнучкої й адекватної тарифної політики на усіх видах міського пасажирського транспорту, що відповідає як інтересам споживачів транспортних послуг, так і інтересам транспортних операторів; удосконалювання діючої нормативно-правової бази, у рамках чинного законодавства та міжнародних угод; стимулювання розвитку застосування лізингових механізмів, спрямованих на модернізацію і відновлення парків рухомого складу всіх видів міського пасажирського транспорту, спеціальної дорожньої техніки, енергопостачання, засобів радіо, телекомунікацій та зв'язку, інших суміжних і забезпечуючих інфраструктур; створення умов і можливостей для надання організаціям транспорту – виконавцям програмних заходів податкових і митних пільг, гарантованого права придбання у власність за мінімальними цінами або безоплатно земельних ділянок, на яких вони розміщені; розміщення муніципальних цінних паперів (облігаційних позик тощо) на міжнародному фінансовому ринку для фінансування потреб міського комунального транспорту у оновлення рухомого складу, в першу чергу, наземного та підземного електротранспорту, спеціальної будівельної та дорожньої техніки; створення, відповідно міжнародних стандартів, системи страхового захисту інтересів всіх учасників ринку пасажирських перевезень (здоров'я та життя пасажирів і водіїв, рухомого складу перевізників всіх форм власності, капіталів приватних інвесторів тощо), страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, зокрема відповідальність перевізника; здійснення муніципального контролю за реалізацією інвестиційних проектів і ефективністю використання фінансових та інших ресурсів.

Висновки

Механізми муніципальної підтримки призначені для забезпечення міських пріоритетів у розвитку та модернізації транспортної системи, стимулювання конкуренції і добору найбільш ефективних і актуальних форм і методів організації транспортного обслуговування населення, значущих інвестиційних проектів. Сучасна транспортна політика виходить з того, що міський громадський транспорт визначається як соціальна категорія і розглядається місцевою владою як такий, що спрямовується на вирішення соціальних проблем населення з дотаційним фінансуванням з бюджетів місцевого самоврядування. Згідно з даними міжнародного союзу громадського транспорту (МСГТ), практично всюди прийшли до висновку, що вимоги щодо обслуговування транспортом лише за рахунок збирання виручки за проїзд є нереальними. Тому держава повинна виходити з того, що користь громадського транспорту полягає не в отриманні прибутків, а у задоволенні потреб своїх громадян у життєво важливій послугі.

Крім неможливості самоокупного фінансування транспортної галузі міста за рахунок лише сплати за проїзд пасажирями, треба враховувати і той факт, що транспортні підприємства в Києві несуть на собі соціальний тягар у вигляді величезної кількості пільгових пасажирів, які користуються послугами міського транспорту, не сплачуючи проїзду. А це майже 60% пасажирів. Тому важливою проблемою забезпечення ефективної роботи транспортних підприємств є визначення основних джерел і форм фінансування пріоритетних напрямків розвитку міського пасажирського транспорту в м. Києві.

Фінансова підтримка реалізації основ транспортної політики має здійснюватися по наступних основних напрямках: надання муніципальних гарантій по залученні для фінансування інвестиційних проектів вітчизняних і іноземних інвесторів; фінансування з міського та державного бюджетів: капітальних вкладень на реконструкцію і будівництво особливо важливих об'єктів транспортної інфраструктури, у першу чергу об'єктів, що забезпечують безпеку функціонування транспортної системи, а також на оновлення та модернізацію рухомого складу комунального пасажирського транспорту; витрат на проведення фундаментальних наукових досліджень і інноваційних науково-технічних проектів, зв'язаних з реалізацією основ транспортної політики, що мають загальнодержавне і загальногалузеве значення; поточних витрат на реалізацію програмних заходів, у тому числі на утримання та експлуатацію об'єктів, що знаходяться в муніципальній власності, що забезпечують безпечне функціонування транспортних систем; компенсацію витрат транспортних операторів від перевезення пільгових категорій пасажирів і здійснення перевезень в умовах застосування регульованих тарифів.

Економічну ефективність транспортної політики доцільно визначати по трьох напрямках: **суспільна** (загальногосподарська) ефективність, що враховує додатково до ефекту в транспортній сфері супутні виробничий і соціально-економічний ефекти в суміжних галузях міського господарства і соціальної сфері; **комерційна** ефективність, що характеризує результативність витрат у транспортній сфері з позицій інвестора; **бюджетна** ефективність, що дозволяє оцінити взаємини транспортної галузі з регіональними та місцевими бюджетами у результаті реалізації основ транспортної політики.

Пріоритет в оцінці ефективності реалізації основ транспортної політики віддається показником суспільної ефективності, що дозволяє найбільше повно оцінити соціально-економічні наслідки від її реалізації.

Реалізація основ транспортної політики дозволить зміцнити позиціонування міського пасажирського транспорту в якості системоутворюючої структури, призначеної для забезпечення макроекономічної стійкості Київського регіону та сприяти рішенню складної і важливої проблеми удосконалення взаємодії різних видів транспорту в рамках єдиної транспортної системи.

Очевидно, що транспортні проблеми м. Києва (як й інших надвеликих і найбільших міст України) - предмет заклопотаності не лише місцевої влади. Проведені дослідження, аналіз досвіду вирішення транспортних проблем великих зарубіжних міст, вивчення наукових джерел і фактичного стану транспортного обслуговування в Києві свідчать, що для подолання транспортних проблем необхідна єдина програма розвитку та взаємодії всіх видів міського пасажирського транспорту, що базується на безумовному пріоритеті МПТ. Цей пріоритет повинен бути забезпечений як на стадії проектування, будівництва, так і експлуатації.

Європейський досвід стратегічного планування взагалі, та транспорту зокрема, аналіз міської політики в транспортній сфері, дають підстави стверджувати, що динамічний розвиток міських та регіональних транспортних систем можливий за двох обов'язкових умов: зміни загального проектного бачення транспорту як транспортної інфраструктури з боку міської влади та відповідної зміни політики щодо транспорту в області фінансів, менеджменту, концептуальних підходів до головних напрямків роботи влади з транспортом.

Література

1. Бройде З.С. Проблемы устойчивого пространственного развития транспортных систем в зоне новых границ ЕС и НАТО. <http://www.ecologylife.ru/transport-konf/>
2. Ваксман С.А., Цариков А.А. Организация городского движения в условиях высокой автомобилизации как комплексная проблема. - //Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния /Материалы XI международной (четырнадцатой екатеринбургской) науч.-практ.конф. - Екатеринбург: Издательство АМБ, 2005 - с.75-81.
3. Григор'єв В.І., Матусевич І.О, Рейцен Є .О. Оптимізація розміщення об'єктів транспортної інфраструктури у містах України // Коммунальное хозяйство городов. - К., 2004. вип.58. - С.169-175.
4. Донченко В. Транспортная политика и проблемы устойчивого развития

<http://www.omnibus.ru/technology/technology6/>

5. Концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень. А.М.Редзюк, В.Ф.Штанов / Автошляховик України №4, 2000, С.2-7.
6. Невелєв О.М., Сличинський С.Л., Третьяков І.М. Програма розвитку транспортного комплексу м. Києва на період до 2010 року. - К.: НДІСЕП, 2002.- 162 с.
7. Рейцен Є .О., Бурба І.О. Місто - транспорт - економіка // Містобудування та територіальне планування. - К.: КНУБА, 2002. вип.12. - С.126-132.
8. Транспортне обслуговування населення як фактор сталого розвитку міста. Б.М.Абрамович, В.С.Маруніч, І .М.Вакарчук, О.М.Смолівик, А.І .Ворон / Автошляховик України №3, 2002, с.11-13.
9. Третьяков І.М. Основні проблеми та напрями розвитку інженерно-транспортної інфраструктури м.Києва/ „Економічний часопис ХХІ” №4, 2004, с. 36-38.