

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ



УДК 656.1/5(436)

• © А.М. Новікова, докт. екон. наук, заст. директора (ДП “ДержавтотрансНДПроект”)

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ АВСТРІЇ: ДОСВІД ТА УРОКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

Анотація. Проведено аналіз регулювання громадського транспорту Австрії та наведено досвід транспортно-забезпечення проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу.

Ключові слова: громадський транспорт; транспортні асоціації; єдиний квиток; контракти з надання громадських послуг.

Аннотация. Проведен анализ регулирования общественного транспорта Австрии и показан опыт транспортно-обеспечения проведения финальной части чемпионата Европы по футболу.

Ключевые слова: общественный транспорт; транспортные ассоциации; единый билет; контракты по предоставлению общественных услуг.

Annotation. Analysis of Austrian public transport management, experience transport service of final part European football championship was drowned.

Key words: public transport; transport associations; single ticket; public service contracts.

У червні 2010 р. делегація Міністерства транспорту та зв'язку України у межах проекту ТВИННІНГ “Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні” вивчала досвід організації громадського транспорту Австрії та проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу.

Австрія, як і Швейцарія, славиться своїм прекрасно організованим громадським транспортом. У міжміському сполученні домінує залізничний транспорт, що забезпечує швидкість пасажирських перевезень 200 км/год та більше (рис. 1). Оскільки Австрія – гірська країна, то будівництво високошвидкісних залізниць потребує значних інвестицій. Із метою збереження навколишнього середовища та окупності залізниць в Австрії діє закон про заборону використання паралельного виду транспорту у міжрегіональному сполученні. Для нас це дивно: у той час як наша перехідна економіка за допомогою Антимонопольного комітету та Держпідприємництва щосили розбиває

всілякі монопольні утворення (часто бездумно), у Західній Європі забороняється працювати двом компаніям на одному маршруті, а також використовувати паралельний вид транспорту.

Не менший подив викликає організація міського громадського транспорту у Відні та Зальцбурзі: у цих містах діє лише одне підприємство громадського транспорту.

У Відні на основі рейкового транспорту (міської залізниці, метро, трамваїв) створене єдине підприємство Winner-Liner, яке потім докупило автобуси. Winner-liner включає 12 регіональних автобусних компаній, які виконують 80% приміських та регіональних перевезень. Пасажирообіг складає 17 млрд. пас-км. У місті функціонує 6 ліній метро (рис. 2). Кожна лінія має свій колір на мапі, вказівниках, перилах, турнікетах, що дає змогу легко орієнтуватися при пересадці на лінії (рис. 3). У метро фактично не існує турнікетів – вхід вільний! Однак бувають перевірки і тоді пасажир, за



Рис. 1. Екран, на якому показано швидкість, з якою рухається потяг



Рис. 2. Центральна диспетчерська віденського метро

відсутності квитка, буде мати неприємності. Пасажир має купити квиток, обираючи відповідний термін, та закомпостувати його, це вказуватиме на початок його дії. Квитки продає як транспортна асоціація через автомати, так і водій у рухомому складі. Вартість разової поїздки складає 1,80 євро, тижневий проїзний на всі види транспорту коштує 14 євро. Тобто проїзний квиток дешевше, ніж разові квитки, і практично всі ними користуються.

Дотування транспорту в Австрії у 2010 р.

Призначення дотації	Сума, млн. євро
Семестрові квитки для студентів	78
Компенсація пільг пенсіонерам за 50% знижку	562
Компенсація перевезень школярів та технікумів	388
Платежі згідно з балансами федерального уряду	75
Дотації на експлуатацію транспортних засобів (автобусів, трамваїв)	1103
Дотації на розвиток метрополітену у Відні	109
Тарифні дотації пільгових квитків	350
Тарифні дотації приватних підприємств	28
Дотації на підвищення якості перевезень – придбання сучасних вагонів, робота на станціях (будівництво та реконструкція перонів, пандусів для інвалідів, підвищення якості зал очікування)	200
Дотації на відкриття нової лінії	13

Тариф встановлює асоціація транспортних підприємств на основі тарифних зон, а міська рада його затверджує. Тариф у Відні покриває лише 50% собівартості перевезень у місті; за містом – 100%, залізничним транспортом – лише 15%. Різниця в тарифах покривається за рахунок міського бюджету. Міністерство транспорту тарифами не займається, це – функція транспортних асоціацій.

Структура Міністерства транспорту, інновацій та технологій Австрії така:

Президія, міжнародні справи, кооперація.

Департаменти:

1. Автомобільного, повітряного транспорту.
2. Інновацій та технологій.
3. Залізничного та водного транспорту.
4. Інфраструктури.

Чисельність – 400 чол.

Підпорядковані – федеральні відомства транспорту – 500-600 чол.

Функціями Міністерства транспорту є розробка та впровадження правил з безпеки перевезень,



Рис. 3. Станція метро "Ottakring" у Відні

екології, технічного регулювання, середньо- та довгострокове планування розвитку. Розроблений перспективний план розвитку інфраструктури до 2025 р., а також програма розвитку транспортного сектору на п'ятирічний період (Master Plan). Проекти будівництва транспортної інфраструктури затверджуються спільно з Міністерством фінансів.

Інфраструктура транспорту фінансується з федерального бюджету. Прийнятий кон'юнктурний пакет до 2014 р., згідно з яким планується освоїти 14 млрд. євро в залізничну інфраструктуру. Дотування залізничного транспорту відбувається за такою схемою: третина – дотації з федерального бюджету; дві третини – з місцевих бюджетів. Якщо перевізник відкриває нову лінію, то він може розраховувати на субсидію у 14 млн. євро. Так, з наступного року буде оперувати новий приватний залізничний перевізник на лінії Відень – Зальцбург. Дотації на розвиток метрополітену у Відні становлять 109 млн. євро.

В Австрії створено 8 асоціацій транспортних підприємств, які охоплюють усю країну (рис. 4). При цьому межа дії асоціацій не збігається з кордонами федеральних земель. Асоціації – це товариства з обмеженою відповідальністю. Асоціація, у яку входить Відень, розподіляється за власністю: 44% – Відень, 44% – Нижня Австрія, 12% – земля Бундерленд.

Історія створення транспортної асоціації Відня

1973 р. – подано заяву про створення асоціації транспортних підприємств Відня, землі Нижня Австрія, Бундерленд.

1974 р. – створено Товариство з обмеженою відповідальністю, куди ввійшли австрійська залізниця, метро (Winner-liner), віденська міська залізниця.

1984 р. – введено єдиний квиток, єдиний розклад.

1988 р. – введено регіональні автобусні перевезення.

2008 р. – змінено концепцію щодо взаємодії громадського та індивідуального транспорту, поставлено за мету надання широкого спектру послуг, використовуючи й особистий транспорт у приміських перевезеннях. Для цього створено базу даних щодо водіїв легкових приватних автомобілів та потенційних пасажирів. Оплата перевезень здійснюється за домовленістю.

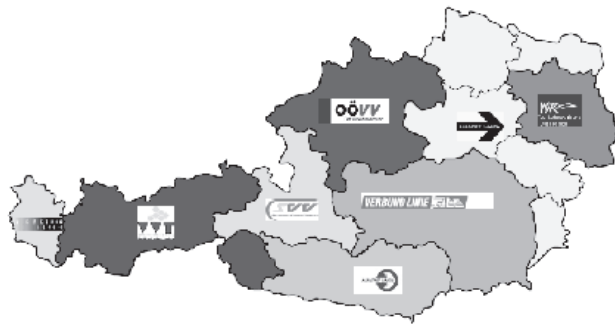


Рис. 4. Зони діяльності асоціацій транспортних підприємств у Австрії

Завданнями транспортної асоціації є:

1. Забезпечення доступними тарифами. Створення єдиного тарифу на всі види транспорту.
2. погодження розкладу та графіку руху поїздів, трамваїв, автобусів.
3. Рационалізація пасажиропотоків.
4. Заходи щодо зниження використання індивідуального транспорту.
5. Розподіл прибутків між транспортними підприємствами.
6. Реалізація заходів з уникнення паралельних перевезень.
7. Надання переваги рейковим видам транспорту, як екологічно чистим.

Функціями транспортної асоціації є також інформаційне забезпечення, маркетинг, реклама. Зокрема, створена гаряча лінія Call center відповідає за:

- роботу з клієнтами;
- тарифи;
- планування, концепцію розвитку транспортної мережі;
- інформаційні, комунікаційні технології.

Нині в Австрії впроваджуються такі проекти:

а. "Kvando" – отримання розкладу руху поїздів на мобільний телефон, яким користуються 100 тис. пасажирів. Оплата за послугу – через мобільний телефон, кредитну картку, red box, проїзний квиток. Надаються додаткові інформаційні послуги: карта міста, передмістя, ДТП, пробки, новини міста.

б. "Park and Rail", яким передбачається можливість залишити власний автомобіль біля станції метро й далі користуватись громадським транспортом. Для цього було побудовано 200 автостоянок. Якщо пасажир купує річний проїзний квиток, то він безплатно користується парковкою автомобіля.

с. Залучення індивідуального транспорту до співпраці шляхом створення банку даних водіїв власних автомобілів та потенційних пасажирів бажаючих доїхати до міста (приміром, вранці на роботу). Бажаючий доїхати вранці до міста реєструється на сайті й у режимі "on-line" задає маршрут та отримує інформацію про вільні авто. Оплата за проїзд – за домовленістю.



Рис. 5. Платформи метро, обладнані антивандальними сітками

Інтелектуальні транспортні системи

Щодня у Відень приїжджають з приміської зони 210 тис. чол., з них 60% на власному транспорті. Тож виникла проблема покращення подачі інформації та надання допомоги в організації транспорту. Для цього було розроблено інтелектуальну транспортну систему, яка:

- безоплатна для населення;
- діє на всі види транспорту;
- охоплює весь регіон;
- постійно актуалізується.

Партнерами у створенні й інформаційній підтримці є: радіостанції, Австрійські залізниці (ОББ), Австрійська служба автомобільних доріг (Асфінак).

Щодо інформаційного забезпечення таксі, їх у Відні 2,5 тис., то всі вони оснащені GPS системами. Інформаційні моделі мають на меті показати:

- поточну транспортну ситуацію;
- систему маршрутів;
- систему парковки;
- надання інформації через мобільний телефон.

У модель закладається детальна карта міста, включаючи велосипедні та пішохідні доріжки. Якщо доріжка закривається, то вона знаходить своє відображення у моделі. Всі дані подаються у режимі реального часу.

Зараз у розробці 3 проекти:

1. Геоінформаційна база даних до 2012 р., яка має охопити всю Австрію.
2. Електронне урядування.
3. Інформаційна система Австрії в режимі "on-line".

Види проїзних квитків на всі види транспорту по Відню:

- 1 поїздка;
- декілька поїздок;
- тижневий проїзний квиток;
- місячний проїзний квиток;
- річний проїзний квиток.

Додатково можна придбати квитки: на поїздки від 8 до 20 години (на покупки); добовий, 2, 3, 8 діб. Нагадаємо, квиток починає діяти з моменту компостування.



Каналами збуту квитків є Інтернет, автомати, віконтя продажу квитків. Сьогодні австрійська залізниця здійснює 50% продажу через електронні квитки, а до кінця року планує вийти майже на 100% та об'єднати з електронним продажем авіаквитків. Засобами оплати можуть слугувати кредитна картка (master card), мобільний телефон. Можлива купівля квитка третій особі зі своєї картки.

Безумовно, це прогресивні технології, але при застосуванні електронних квитків є і ризики. Це ризик підробки квитків, для цього наносяться захисні знаки (штрих-коди), а також необхідне проведення навчання персоналу, який буде перевіряти квитки; має існувати надійна система оплати квитка; система, яка має виправляти помилки клієнта при наборі даних, і нарешті – пасажир та персонал мають сприймати його не як аномалію, а як новий зручний спосіб купівлі та користування квитком.

Розподіл прибутку між перевізниками – складний процес, виходить з принципу пропорційності куплених квитків. Прибутки за річний проїзний розподіляються так: австрійські залізниці отримують 5%, Winner liner – 95%.

У Зальцбурзі створено єдине підприємство громадського транспорту, що належить на 31% міській владі, 26% іншим землям. У місті експлуатуються тролейбуси, що є рідкістю для країн Західної Європи. За словами директора пана Гунтера Макінгера, великого ентузіаста впровадження тролейбусів, поширення у Європі тролейбуси не отримали через лобіювання фірмою “Мерседес” виробництва автобусів. Однак зараз завдяки екологічності та меншій, на 20%, собівартості перевезень, через використання електроенергії, тролейбуси отримають більшого розповсюдження.

Транспортному підприємству Зальцбурга належить гірська дорога та гірський готель. Спроба закупити та експлуатувати автобуси дала негативні результати – автобуси є неекономічними. Тож було реконструйовано трамвайну лінію у приміську зону, що коштувала 32 млн. євро, завдяки чому люди почали переселятися у передмістя та збільшилася вартість землі.

Цією ж компанією виконуються вантажні перевезення залізничним транспортом в обсязі 1,4 млн. тонн, експлуатуються зимові поїзди в Тіроль для доставки лижників, виграно тендер в Баварії на експлуатацію залізниці вузької колії. Фінансування проводиться з федерального та місцевого бюджетів. Факторами успіху компанії є висока якість обслуговування (клієнти пишуть скарги за затримку приміських трамваїв навіть на 2 хвилини), короткі відстані перевезень, постійна робота з місцевими владами (бургомістрами), прямі контакти з клієнтами.

Нині концесією для приватних поїздів на трасі Відень – Зальцбург вводиться додатковий поїзд West Bahn швидкістю 200 км/год.



Рис. 6. Спеціально розроблені до Євро-2008 логотипи-вказівники

Проведення конкурсу на пасажирські перевезення
Законодавчою базою слугує Регламент (ЄС) № 1370/2007/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про послуги громадських пасажирських перевезень залізницею й автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄС) № 1191/69 та № 1107/70 [1]. Регламент має силу закону для усієї Європейської спільноти.

Цілі та сфера застосування:

- принцип контрактів з надання громадських послуг;
- термін дії контрактів з надання громадських послуг;
- соціальні положення та положення про якість;
- порядок укладання контрактів на громадські послуги;
- перехідний період;
- скасування чинного законодавства.

Метою є визначення меж діяльності компетентних органів у сфері громадського пасажирського транспорту для забезпечення надання загальних послуг. Це закладає умови, за яких компетентні органи компенсують витрати, понесені у межах надання послуг громадських перевезень, та/або надають ексклюзивні права в обмін на виконання зобов'язань громадських перевезень.

Контракт на надання громадських послуг – це законодавчий акт, що підтверджує угоду між компетентними органами влади та оператором, що надає громадські послуги. Компетентним органом при оголошенні конкурсу на міські перевезення виступають місцеві органи виконавчої влади. Якщо проводиться конкурс на перевезення на одній федеральній землі Австрії, то відповідальне земельне відомство; якщо лінія на декількох землях або конкурс на міжнародну автобусну лінію, то його проводить Міністерство транспорту Австрії.

Термін дії контрактів з надання громадських послуг складає:

- 10 років для автобусних перевезень;
- 15 років для залізниці та інших колійних видів транспорту.



Рис. 7. Смуга руху, призначена лише для громадського транспорту

Міністерство транспорту Австрії здійснює моніторинг пасажирських приміських, регіональних, дальніх перевезень.

Нині тендер на пасажирські перевезення має оголошуватися у межах всього Європейського Союзу. В ЄС є випадки виграшу тендеру на транспортне обслуговування міста іноземною транспортною компанією, хоча поки що в Австрії таких прецедентів не було.

Вимоги до перевізника встановлюються відповідно до Директиви Ради ЄС 96/26 від 29 квітня 1996 р. “Про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію” [2, 3] з метою отримання цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях. Основними умовами для перевізника є добра репутація, фінансова спроможність, професійна компетентність, покриття страхових сум на право доступу до ринку перевезень.

Транспортне обслуговування Євро-2008

До Чемпіонату Євро-2008 у Відні були побудовані стадіон, станція метро, регіональний вокзал для приміських перевезень. Так, біля нового стадіону було спеціально побудовано станцію метро – кінцева, має одночасно три платформи, три колії та 16 виходів, обладнаних антивандальними сітками (рис. 5). Після матчу уболівальники запускалися на платформи дозовано, відправлялись одночасно з двох платформ. Враховуючи, що ємність стадіону становить 60 тис. чол., інтенсивність руху поїздів метро було підвищено до 60 сек. Завдяки цьому уболівальники були вивезені за півтори години.

Новий регіональний вокзал був зданий в експлуатацію за 2 місяці до початку Євро-2008. На ньому побудували надзвичайно широкі платформи, які виправдали своє призначення. Для забезпечення безпеки на вокзалі було встановлено 115 камер спостереження. У день матчу оголошення на вокзалі робилися англійською, німецькою та мовами граючих

країн – хорватською, турецькою, чеською та іншими. Для цього були запрошені вихідці з відповідних країн та студенти, які вивчають відповідні мови.

У період Чемпіонату Європи обсяги перевезень залізничним транспортом збільшилися на 2,4 млн. пас., австрійські залізниці перевезли 1,7 млн. пас. поїздами, 720 тис. автобусами, що їм належать. Поїздами було виконано 3977 додаткових рейсів, зокрема – 3735 регіональних та 242 дальніх. Фан-клуби замовили 42 додаткові поїзди. Було виконано 2 тис. додаткових рейсів автобусів. Загалом у дні матчів перевезення збільшилися на 30%.

За рік до Чемпіонату було розроблено логотипи, які символами без слів показували напрямки руху та об'єкти Чемпіонату (рис. 6).

Для проведення Євро-2008 були створені 6 штабів оперативного управління на залізничному транспорті: три у Відні (за кількістю вокзалів) та у приймаючих містах – Зальцбурзі, Інсбурзі, Клагерфурді.

З метою пріоритизації руху транспорту були створені спеціальні смуги руху громадського транспорту. Варто зазначити, що у містах Західної Європи і так виділено смуги руху для громадського транспорту (в'їзд на які у час пік заборонено), велосипедні та пішохідні доріжки. Однак під час Чемпіонату був надзвичайно посилений контроль за дотриманням режиму у смузі руху громадського транспорту (рис. 7).

Також протягом чемпіонату надавались такі інформаційні послуги: Scotty – інформація на мобільний телефон про розклад руху поїздів; Welcome desk – надання інформації на рідній мові уболівальників тих країн, що грали.

Були обладнані контейнери для камер схову, що надавались напрокат (оскільки УЕФА забороняє входити з парасольками), та відкриті бюро знахідок. На вокзалах працювали 232 волонтери, які отримували зарплатню. Штаби співпрацювали з УЕФА, Міністерством транспорту, МВС, а також з аеропортами сусідніх країн (Німеччини, Угорщини, Польщі) для того, щоб розвезти потоки уболівальників. Замовником перевезень виступало Міністерство транспорту.

Щодо попиту на перевезення, то кожна країна отримала свій пакет квитків. Для проведення фінальних матчів було створено резерв рухомого складу з країн ЄС. Введено заборону відпусток на підприємствах транспорту. Однак не обійшлося і без збоїв: на матчі Німеччина – Польща відбулися затримки шести поїздів з Німеччини, що викликало загальні затримки поїздів.

Квитком на весь наземний транспорт (включаючи залізниці, приміські автобуси та міський транспорт) слугував квиток на стадіон. Єдиний квиток давав змогу користуватись громадським транспортом 36 годин: за добу до матчу та до 12 дня після матчу і діяв між усіма містами Чемпіонату, охоплюючи і Швейцарію. Ця система єдиного квитка була створена на основі системи проїзних



квитків, що склалася в країні. Під час Чемпіонату Європи з футболу 2008 р. через Інтернет було продано 70% квитків, 30% викупили туристичні фірми. Вартість квитків на період Чемпіонату не підвищувалася.

Хоча єдиний квиток був безоплатним, необхідно було бронювати квитки у міжміському сполученні для того, щоб рівномірно завантажити транспорт. Орієнтиром слугував обсяг попередніх продажів на спеціальні поїзди. Продаж та бронювання квитків на поїзди розпочався за 2-3 місяці до матчу. Розподіл прибутків проводився об'єднанням транспортників за визначеними формулами.

Досвід Австрії з організації громадського транспорту надзвичайно цікавий і корисний для України, особливо при підготовці до проведення чемпіонату Європи з футболу у 2012 р. Громадський транспорт у містах Західної Європи представлений не сотнями малих підприємств, а єдиною потужною компанією, яка стабільно дотується

місцевим чи державним бюджетом. Суттєвого розвитку набули електронні технології: електронний квиток, інтелектуальні транспортні системи, інформування користувача через мережу Інтернет та мобільний телефон.

ЛІТЕРАТУРА

1. Регламент (ЄС) № 1370/2007/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. про послуги громадських пасажирських перевезень залізницею та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70. – www.europa.eu.

2. Директива Ради ЄС 96/26 від 29 квітня 1996 р. про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію з метою сприяння реалізації цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях – Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні. Том 2. – С. 754-772.

3. Новікова А.М., Мироненко В.П., Шум І.В., Косковецький В.М. Правове регулювання ринку транспортних послуг вантажного автомобільного транспорту в Європейському Союзі та Україні // Автошляховик України. – 2010. – №5. – С. 9-11.

ЄДИНА ДЕРЖАВНА КОМПЛЕКСНА ПРОГРАМА З ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За прийняття єдиної державної комплексної програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху висловились 67% українців, що взяли участь у Національному соціологічному дослідженні “Безпека дорожнього руху-2010”, серед яких 65% складають пішоходи та 71% – водії. Більшість респондентів підтримує ідею особистого контролю Президентом України за станом безпеки дорожнього руху в країні.

Про це свідчать результати, презентовані на відкритті Тижня безпеки дорожнього руху (15-21 листопада 2010 р.).

Як повідомив заступник Міністра транспорту та зв'язку України Олексій Баранов, нині транспортним відомством розроблено Державну цільову програму з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2011-2015 роки, яка проходить погодження з Міністерством внутрішніх справ і вже до кінця цього року буде подана на розгляд Кабінету Міністрів України.

Основною метою Програми є зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних та комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху.

Результати загальноукраїнського опитування громадян свідчать про негативне ставлення до ситуації на дорогах країни та проблеми безпеки. Зокрема, незадовільною ситуацією з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв. Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце зайняв стан українських доріг. Далі респонденти висловили невдоволеність розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників Правил дорожнього руху. Найбільш небезпечним фактором ризику на дорозі респонденти

назвали людський чинник, а саме: перевищення швидкості водієм, водіння у нетверезому стані та користування за кермом мобільним телефоном. Як підкреслив голова Всеукраїнської громадської організації “Асоціація безпеки дорожнього руху” Михайло Берлін, “дорожньо-транспортна пригода не є випадковістю, це – наш вибір. І про це слід пам'ятати всім, хто має відношення до дорожньо-транспортного руху в Україні”. На його думку, змінити високоаварійну ситуацію на українських дорогах може тільки планомірна системна робота з попередження ДТП. Він переконаний, що прийняття державної програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху та особистий контроль глави держави за її виконанням сприяли б прискоренню прийняття всіх необхідних заходів.

Нагадаємо, Концепція Державної цільової програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2011-2015 роки була затверджена ще у 2008 р., розпорядженням Кабінету міністрів України від 30 жовтня 2008 р. № 1384-р, однак так і не була прийнята.

Довідка

Національне соціологічне дослідження “Безпека дорожнього руху-2010” було проведено в період з 25 жовтня до 2 листопада 2010 р. компанією Research&Branding Group методом особистого інтерв'ю в 24-х областях України та АР Крим. Опитано було 2200 осіб за вибіркою, що репрезентує доросле населення країни за місцем проживання, статтю та віком.

За матеріалами www.mintrans.gov.ua