



Дослідження
транспортної поведінки та
мобільності
у м. Херсон

Червень, 2021 р.



European Bank
for Reconstruction and Development

Методологія

Метод:

- Кількісне дослідження, кількість опитаних не менше 500 респондентів, вибірка репрезентативна за соціально-демографічним складом Херсонської ОТГ. Проводилось методом F2F у період з 5 по 7 червня 2021 року
- Якісне дослідження методом фокус-групових дискусій (ФГД) з представниками цільової аудиторії.
- **Кількість і тривалість ФГД:** 4 фокус-групи, 9-10 респондентів у кожній. По одній групі для кожної з категорій – користувачі громадського транспорту, велосипедисти, автомобілісти, представники маломобільних груп. **Географія:** у групах брали участь особи, які мешкають у межах Херсонської ОТГ. Тривалість кожної ФГД: 90-130 хв. Фокус групи проводились 12 та 13 червня
- Виконавець – дослідницька компанія «Active Group»

Мета дослідження: збір інформації щодо транспортної поведінки херсонців а також її оцінки.

У білих прямокутниках вказується фактично зібрана інформація
Курсивом вказуються прями цитати респондентів та коментарі модератора

У червоних прямокутниках – висновки і рекомендації

Синіми стрілками позначено логічні або причинно-наслідкові зв'язки

Зміст

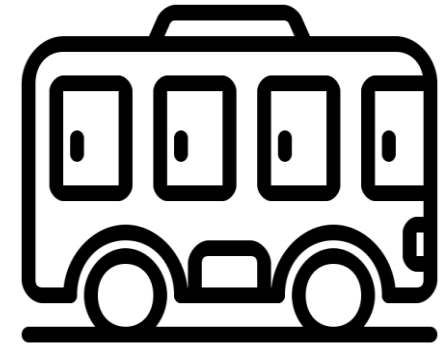
01	Використання громадського транспорту	5
02	Сильні і проблемні сторони громадського транспорту	12
03	Сильні і проблемні сторони пересування пішки	28
04	Особливості пересування маломобільних людей	38
05	Рух автомобілем та таксі	41
06	Рух велосипедом	51
07	Квитки і плата за проїзд	64
08	Місця, які погано пристосовані до руху	77
09	Інші теми	83

Користування громадським транспортом: види та небезпеки

Основний вид громадського транспорту – це **маршрутка**. При всіх недоліках маршрутні таксі, у порівнянні з тролейбусами, більш регулярно ходять.

Тролейбусом як видом транспорту декларують бажання користуватись, але НЕ користуються через проблеми, пов'язані з рухом тролейбусів.

Респонденти обирають між маршруткою і тролейбусом переважно відповідно до зручності маршруту (*«В залежності от ситуації, в залежності от маршрута, куда нужно»*).



Велосипедисти інколи мають потребу перевозити велосипеди у громадському транспорті. Технічно це неможливо у більшості маршруток.

Автомобілісти пересуваються не на автомобілі у ситуаціях, коли це не є можливим або не є доречним (див. слайди про особливості пересування автомобілістів) (*«Пешком часто...Если авто на ремонте»*). У такому разі вони намагаються пересуватись пішки, або видом громадського транспорту, який перший під'їде.

Зазвичай для респондентів **відсутня межа між небезпечними, незручними та погано пристосованими для руху місцями та засобами**. Певні місця є погано пристосованими для руху, а отже – небезпечними (або потенційно небезпечними), а отже – їх намагаються уникати учасники руху.

Відмінності можна спостерігати лише **залежно від способу пересування та належності до маломобільних груп**. Місця, які для звичайного учасника руху є просто незручними, для маломобільної особи можуть бути небезпечними або взагалі недоступними (наприклад, сходи у підземному переході, маршрутні таксі з вузькими дверима тощо).



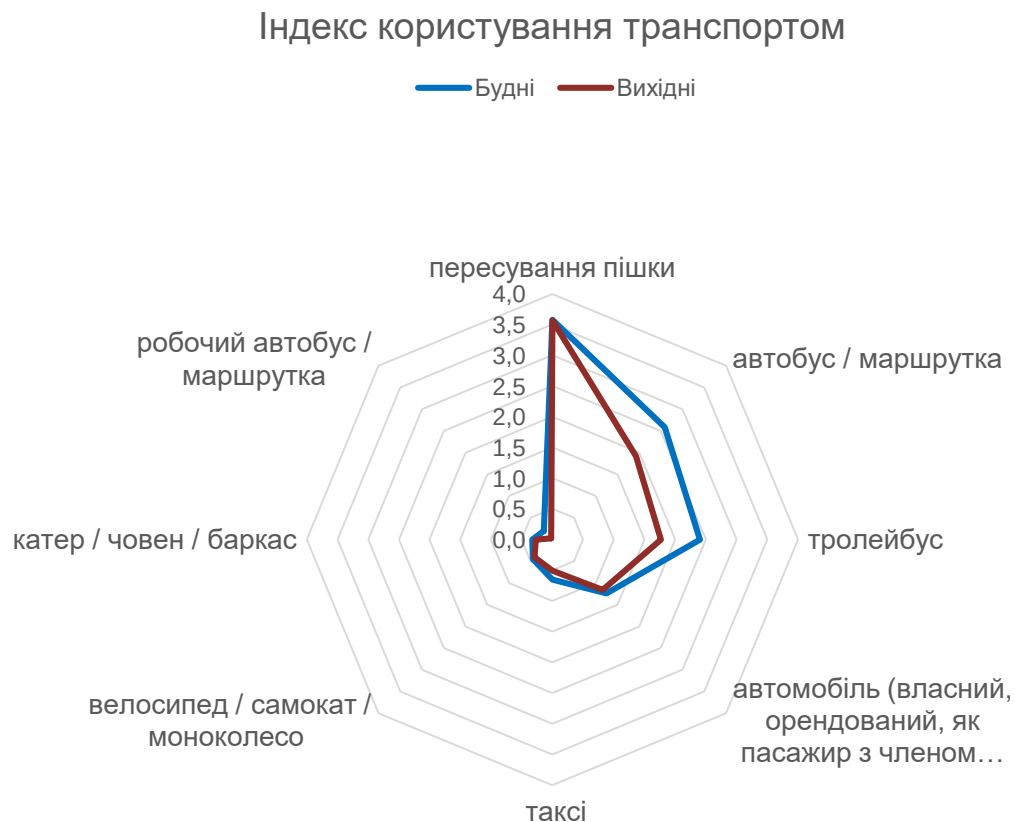
Використання громадського транспорту



European Bank
for Reconstruction and Development

Індекс користування транспортом

«Як часто ви користуєтесь різними видами пересування у будні/вихідні: ...?»



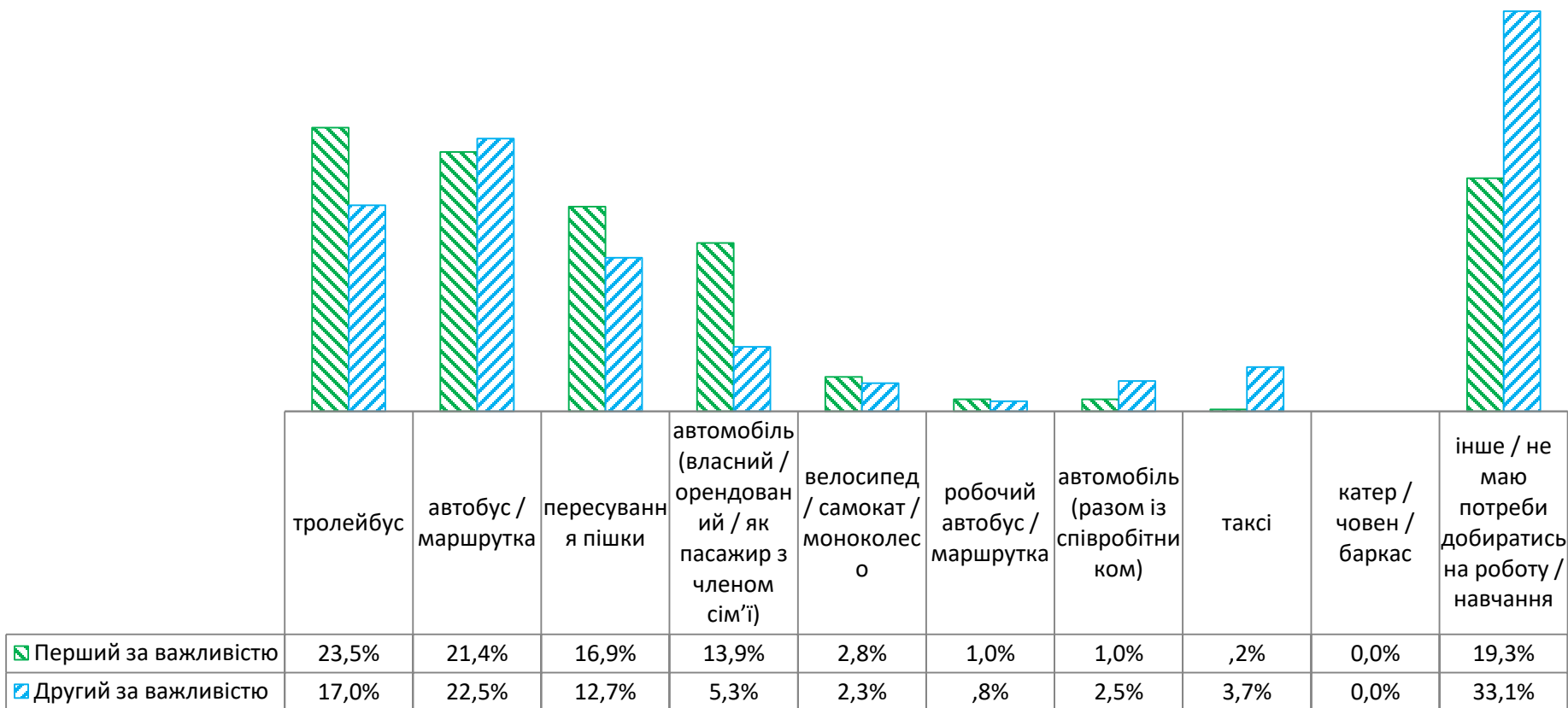
Для наочності порівняння користування у будні та у вихідні дні різними видами транспорту використано індекс, де просумовано відсотки відповідей із наступними коефіцієнтами:

- щодня, майже щодня: 3
- один раз на тиждень: 2
- кілька разів на місяць: 1
- кілька разів на рік: -1
- не користуюсь: -2

Спосіб пересування з дому на роботу

Точне формулювання запитання:

«Який спосіб пересування ви обираєте для добирання з дому на роботу / навчання?»



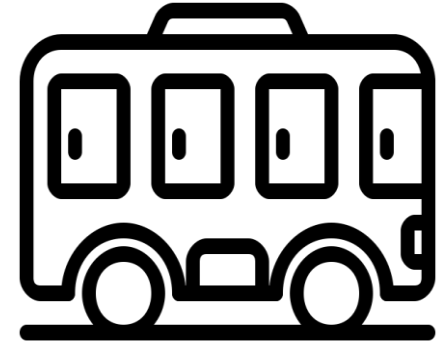
Порівнюючи дані кількісної частини дослідження з якісною, можна зробити висновок, що ті, хто вважають тролейбус «першим за важливістю», очікуючи на транспорт, якщо НЕ бачать тролейбуса, все одно їдуть маршрутним таксі.

Користування громадським транспортом: мотивації

Громадським транспортом так чи інакше користуються представники всіх груп.

Мотивація **відмови користування** громадським транспортом:

- Проблеми транспортної системи (див відповідні слайди).
- Вимушена (карантинні обмеження) (*«У зв'язку з карантином не так часто, як хотілося б»*).
- Намагання більше ходити пішки (якщо дозволяють відстані і здоров'я) (*«В последнее время я тоже больше хожу пешком»*).
- Заміна громадського транспорту «попутками» - машинами, які підвозять.
- Заміна громадського транспорту приміськими маршрутками, які проходять неподалік від респондента і прямують переважно до Центрального ринку.



Практично всі мотивації відмов пов'язані з незадовільним станом громадського транспорту.

Переваги маршрутних таксі перед тролейбусами:

- Основною перевагою МТ є те, що вони забезпечують перевезення у ситуаціях, коли тролейбуси перевезення НЕ забезпечують (*«там, где я живу, нет троллейбусного маршрута вообще»*).
- Частіше ходять (*«что и быстрее приедет, и быстрее поедет»*).
- У них практично не діють карантинні обмеження (з позиції людини, якій треба поїхати, це – перевага).
- Тролейбуси або переповнені, або не пускають людей через обмеження.

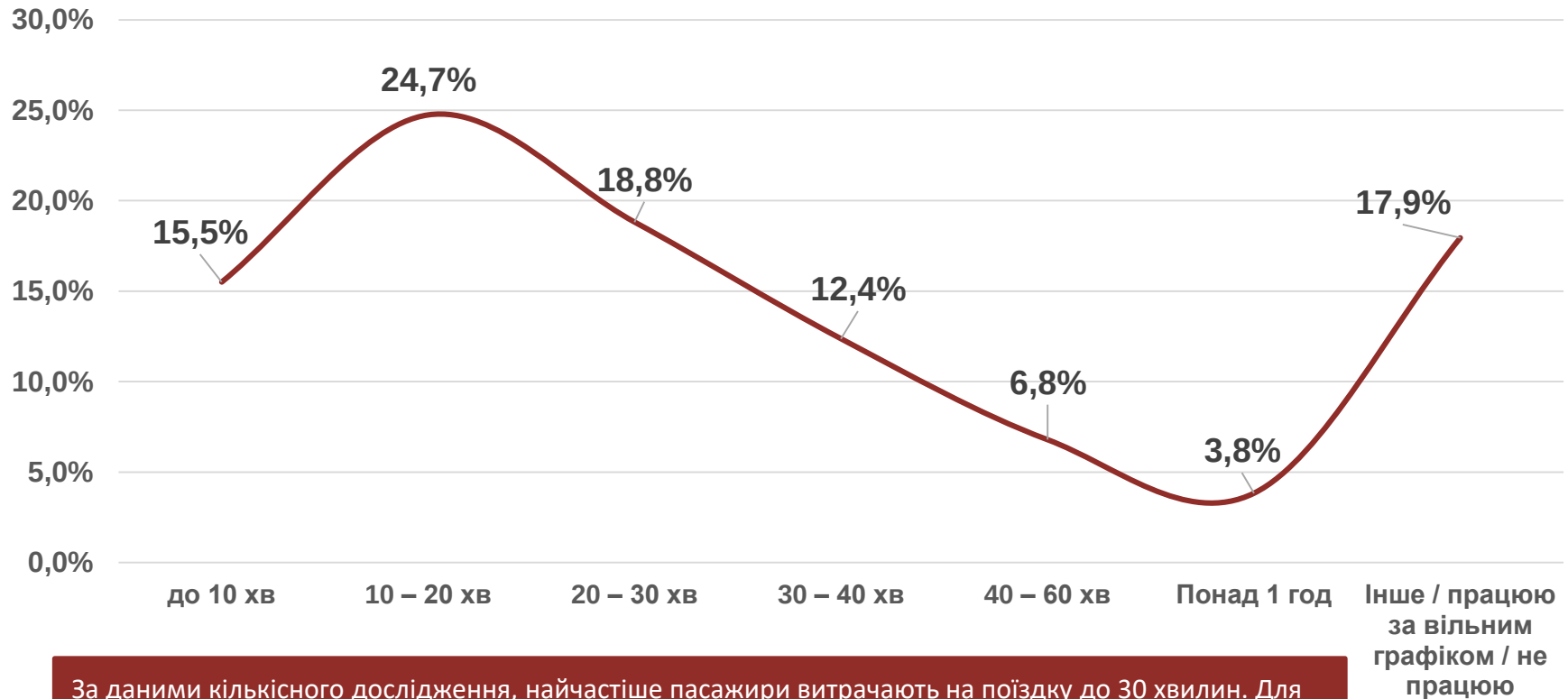
Переваги тролейбусів:

- Ціна.
- Зручність у випадках, коли тролейбуси оновлюються (у першу чергу, маршрут №1).
- Більше простору та комфорту.
- Можливість їхати «пільговикам».
- Можливості для маломобільних осіб, які фізично не можуть потрапити до більшості маршрутних таксі.

Швидкість поїздки

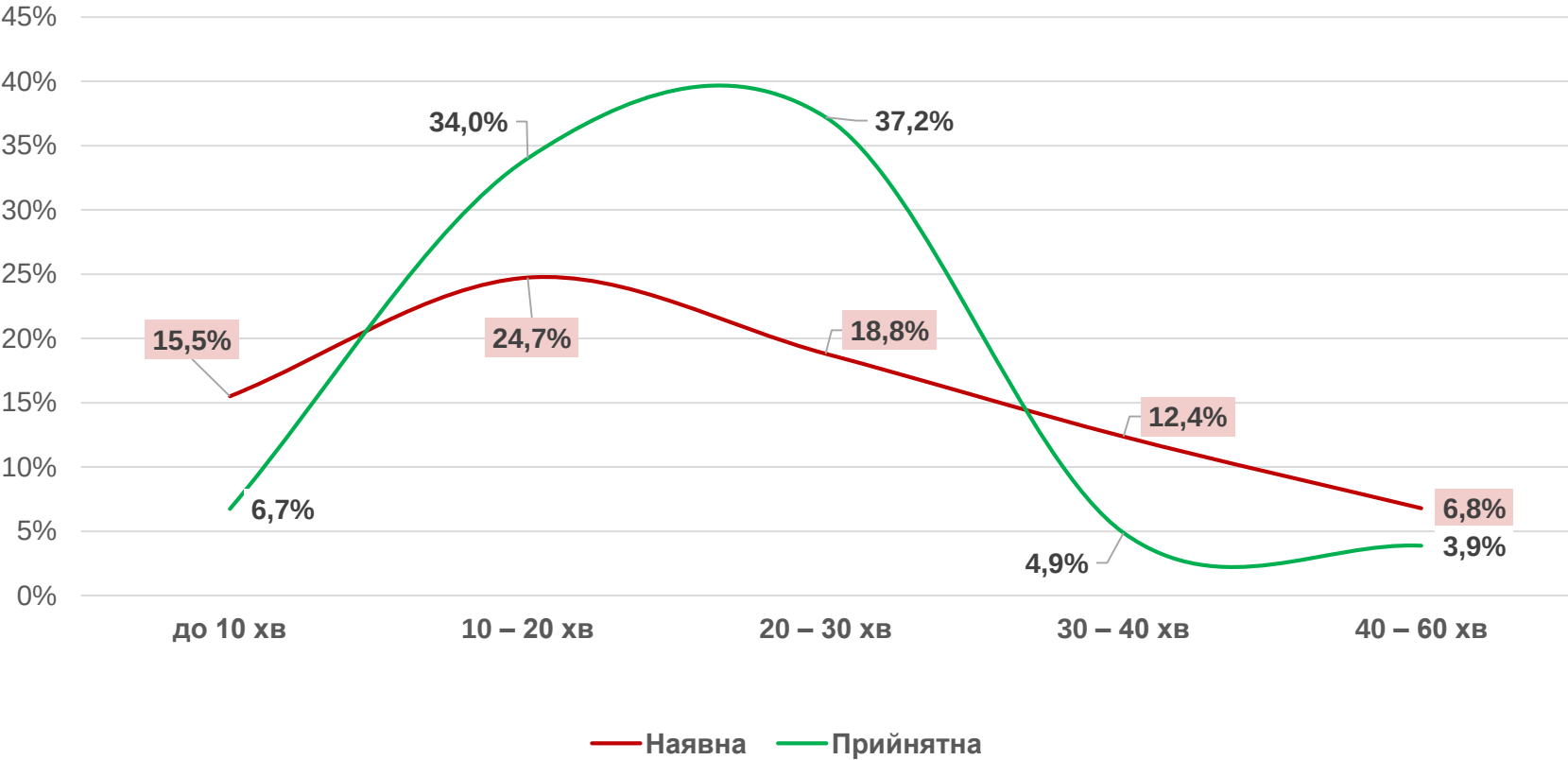
Точне формулювання запитання:

«Зазначте орієнтовну тривалість добирання з дому на роботу/навчання з використанням першого за важливістю способу пересування?»



За даними кількісного дослідження, найчастіше пасажери витрачають на поїздку до 30 хвилин. Для більшості ця швидкість є цілком прийнятною.

Порівняння наявної та прийнятної тривалості поїздки



Для більшості опитаних було би прийнятним навіть незначне уповільнення руху транспорту.

Основні проблеми транспорту пов'язані з його якістю, а не швидкістю.

Час, який витрачають на дорогу

Хоча час, який люди проводять безпосередньо у транспорті, є цілком прийнятним, загальний час, необхідний для того, щоб добратись з однієї частини міста в іншу, влаштовує менше (*«При чистой езде на работу где-то минут 7, я выхожу за час»*).

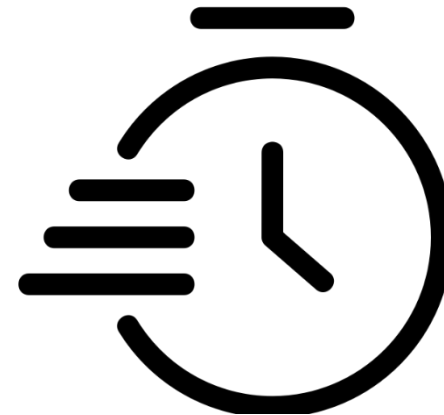
Людям, які їдуть з передмістя, потрібно інколи до двох годин на дорогу.

У години пік в транспорті може не бути місця. Відповідно доводиться виходити «трохи раніше», щоб точно доїхати.

У вихідні дні маршрутні таксі їдуть свідомо повільно, збільшуючи тривалість поїздки.

Великі інтервали між транспортом і відсутність чіткого графіку змушують людей виходити набагато раніше, аби бути у місці призначення вчасно.

Небезпека потрапити у затор. Особливо, якщо є потреба проїжджати з/на Таврійський.



Головна проблема не стільки у повільному русі транспорту, скільки у неможливості довіряти його надійності, його розкладу і наявності або відсутності заторів.



Сильні і проблемні сторони громадського транспорту

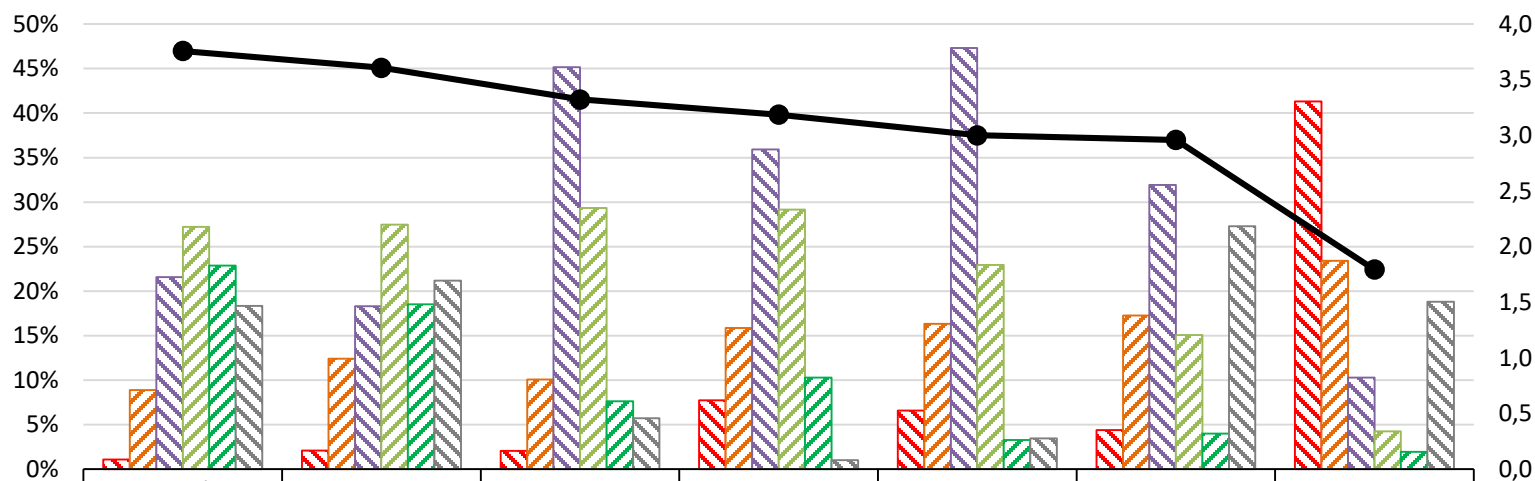


European Bank
for Reconstruction and Development

Оцінка умов пересування містом: зведений графік

Точне формулювання запитання:

«Оцініть у загальному умови пересування містом: ... (1 – дуже погано, 5 – дуже добре)»



Позитиви громадського транспорту

Позитив, який назвали на всіх групах – громадський транспорт у місті **принаймні є** («*Есть города, где нет транспорта, и люди на мопедах и велосипедах перемещаются*»).

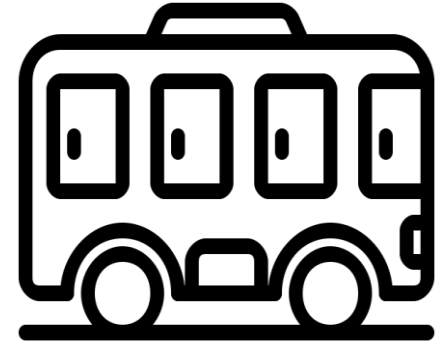
Як великий позитив часто згадувались **нові тролейбуси та більш просторі маршрутки** («*маршрут 1, троллейбусы прекрасные, можно с коляской заехать, можно с ребёнком зайти*», «*Есть «Богданы», которые более современные. Не старого образца. И у них широкие двери, можно спокойно зайти. И там меньше ступенек*»).

Позитив для велосипедистів – у тролейбусі є **можливість перевозити велосипед** («*Если поломался велосипед, то ты можешь на троллейбусе доехать до своего района и не тянуть поломанный велосипед*»).

Деякі маршрути транспорту мають **зручний інтервал руху** («*он ходит довольно часто — каждые 13 минут один автобус*», «*Я Шуменскому просто завидую, один за одним, маршрутки пятёрки*»).

Як такі, що добре ходять, згадано маршрути: тролейбус 1, мт. 5, 17, 35.

Загалом позитивних моментів бачать значно менше, ніж негативних, але певні покращення громадського транспорту помічено.



Одне згадування про те, що транспорту **стало більше** («*маршруток чуть больше стало, чем раньше*»).

Одне твердження про те, що у центральній частині міста водії громадського транспорту себе **нормально поведуть**.

Позитиви громадського транспорту

Декілька респондентів вважають правильним рішення щодо **обмеження безкоштовного проїзду для пільговиків** («Совершенно верно сделали, с утра на работу ты не доедешь, из-за бабушек»).

Низька вартість проїзду в муніципальному транспорті («Положительное – то, что троллейбусы супер-дешевые»).

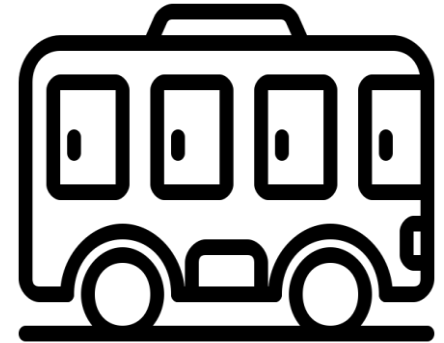


Той же респондент одразу зауважив, що низький тариф **одночасно є ризиком** («на самом деле, это выстрел себе в ногу, потому что 2,50 за проезд в троллейбусе – это просто ниже плинтуса»).

Для осіб з особливими потребами працює **соціальне таксі** (яке, щоправда, треба замовляти за кілька днів до поїздки) («Социальное такси, когда вызываем за 3-4 дня, приезжает, встречает, водитель помогает, когда жена с ребенком ездит» (дитина має особливі потреби)).

Служби таксі враховують **потреби маломобільних груп** («Нам пригоняют микроавтобус. Просто нужно вовремя предупредить», «приехал парень, который, мало того, что у него было кресло детское, так еще и посадил дочку, зафиксировал, сказал, как лучше ее зафиксировать, коляску сложил и положил в багажник»).

Позитивні відгуки **про швидкість роботи таксі** («Буквально 2-3 минуты, подъезжает такси. 10 минут – и ты дома уже»).



Одне згадування про те, що троллейбус **їздить швидше**, ніж маршрутка.

У троллейбусах можна розраховатись **електронним квитком** («плюс – что в троллейбусах можно электронным билетом рассчитываться»).

Альтернативні маршрути

Наявність альтернативних маршрутів очевидним чином залежить від точок старту і завершення. Для більшості респондентів, які живуть у густонаселених районах, альтернативні маршрути є і їх в принципі достатньо. Але вони не такі зручні.

Альтернативи з пересадками часто розглядаються як незручні і такі, якими неможливо користуватись.

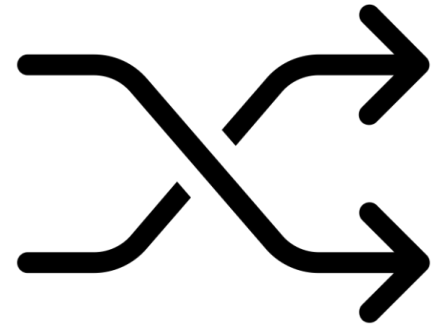
Якщо урахувати рейси з пересадками (наприклад, з Острову на Таврійський), то альтернативи ніби є. Але такі альтернативи є незручними, і поїздки у такий спосіб вимагають багато часу.

Незручною вважають ситуацію, коли заради альтернативи необхідно пересідати на інший транспорт.

Якщо необхідно переїжджати через колії (на Таврійський або з нього), їхати через Площу Перемоги або інші безальтернативні шляхи, то наявність альтернативних маршруток не вирішує проблеми. Адже «вузьке місце» – це переїзд або відповідна розв'язка.

У якості альтернативного транспорту розглядаються «попутки».

Недостатньо альтернатив лише у людей, які живуть у віддалених районах (куди ходить одна маршрутка і то – не завжди) (*«Тролейбуси туди не доходили, маршрутки туди не доходили»*).



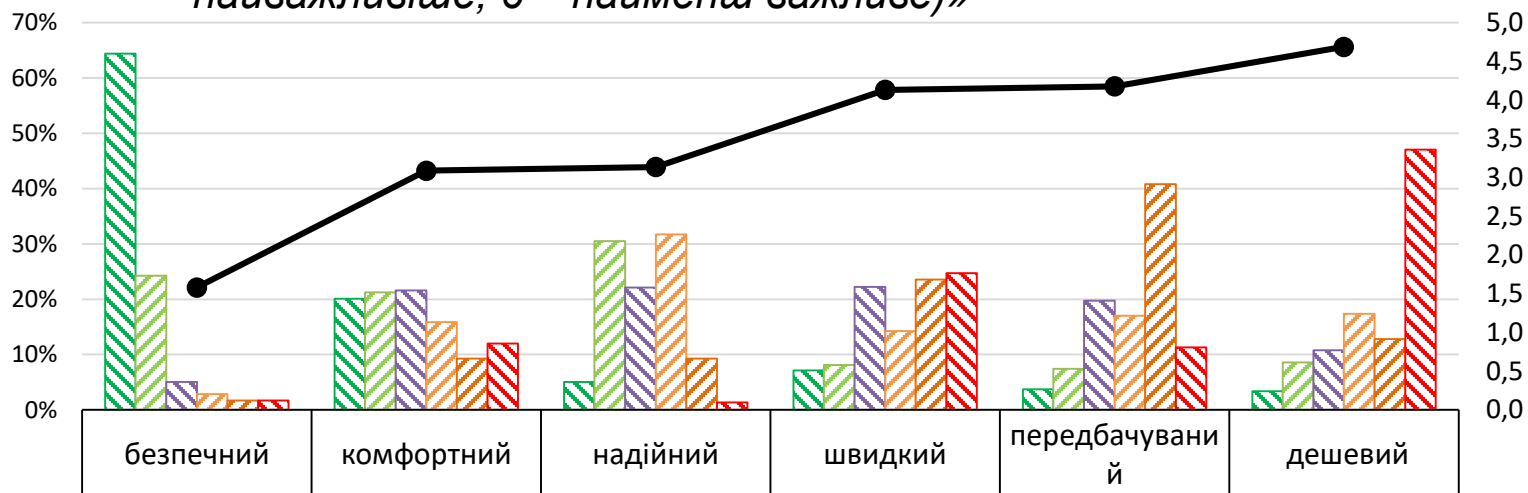
Для людей, які їдуть з передмістя, альтернативою є міжміські автобуси, які зупиняються, щоб «підібрати» пасажирів.

Пріоритетність критеріїв пересування: зведений графік

Точне формулювання запитання:

«Який пріоритет ви надаєте кожному із зазначених критеріїв пересування: ...? (1 – найважливіше, 6 – найменш важливе)»

Найважливіший критерій – безпека пересування. Відповідно розвиток транспорту необхідно здійснювати, передусім, з урахуванням цього фактору.



	безпечний	комфортний	надійний	швидкий	передбачуваний	дешевий
1	64,4%	20,1%	5,1%	7,1%	3,7%	3,4%
2	24,3%	21,2%	30,5%	8,1%	7,4%	8,6%
3	5,1%	21,6%	22,1%	22,2%	19,7%	10,8%
4	2,9%	15,9%	31,7%	14,2%	17,0%	17,4%
5	1,7%	9,3%	9,3%	23,6%	40,8%	12,8%
6	1,7%	12,0%	1,3%	24,7%	11,3%	47,0%
Середня позиція	1,6	3,1	3,1	4,1	4,2	4,7

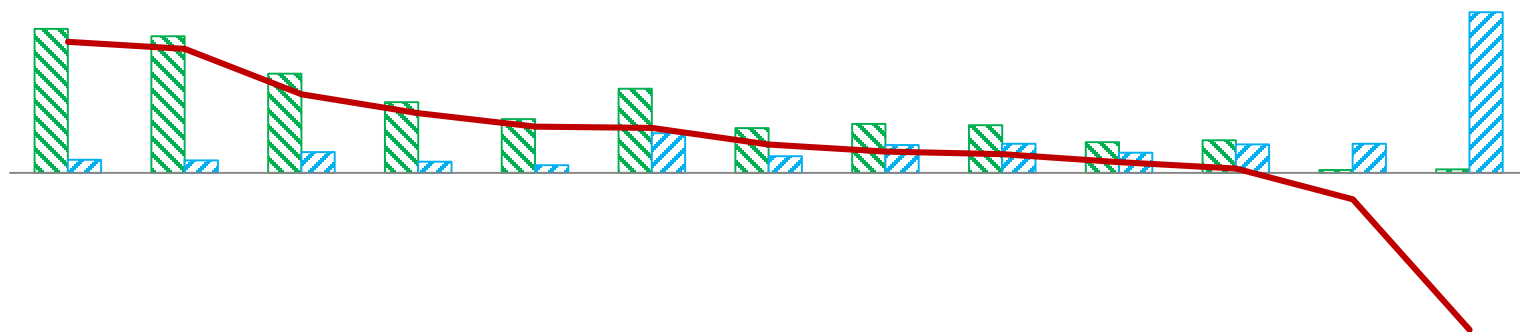
Найбільш важливе

Найменш важливе

Пріоритетність критеріїв пересування тролейбусами

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш / найменш важлива? (надання послуг тролейбусами)*»



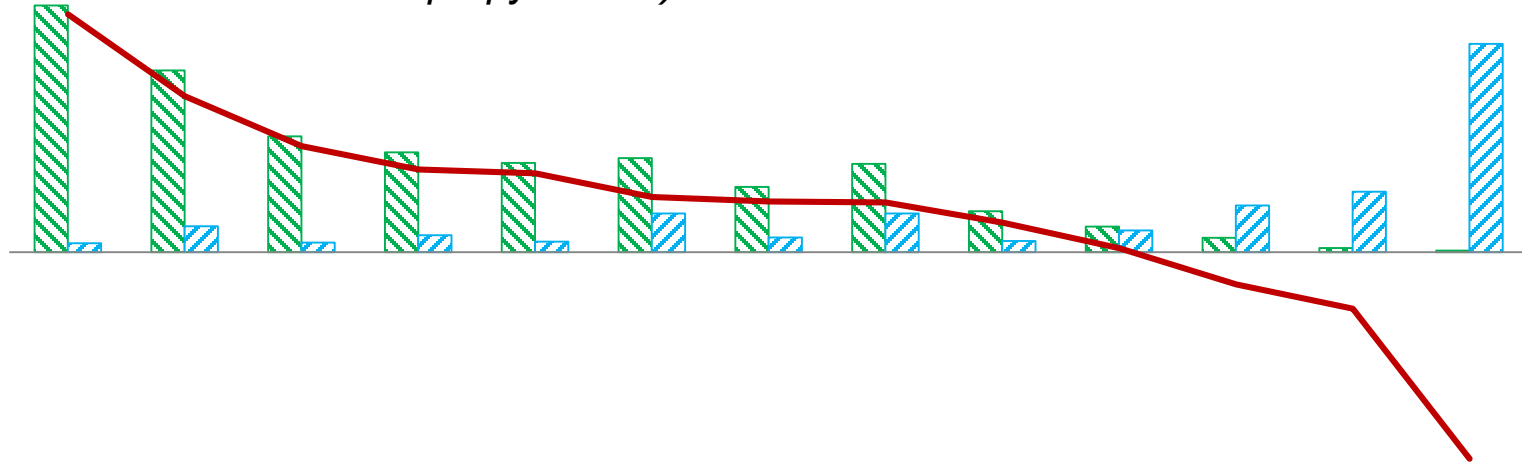
	технічний стан рухомого складу	регулярність руху	інтервал руху	наповнення салонів в пікові години	відчуття безпеки в салоні	покриття території міста	комфорт в салоні	вартість проїзду	чистота в салоні	надійність сполучення	швидкість руху	Інше	Важко відповісти
найбільш важлива	51,0%	48,3%	35,1%	25,0%	19,0%	29,8%	15,9%	17,3%	16,8%	10,8%	11,5%	1,0%	1,2%
найменш важлива	4,7%	4,4%	7,4%	3,9%	2,7%	14,0%	5,9%	9,8%	10,3%	7,1%	10,0%	10,3%	56,9%
Важливість (різниця)	46,3%	43,9%	27,7%	21,1%	16,3%	15,8%	10,0%	7,5%	6,5%	3,7%	1,5%	-9,3%	-55,7%

*питання для тих, хто обрав пересування містом тролейбусом першим або другим за важливістю засобом пересування

Пріоритетність критеріїв пересування автобусами/маршрутками:

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш / найменш важлива? (надання послуг автобусами / маршрутками)*»



	технічний стан рухомого складу	регулярність руху	відчуття безпеки в салоні	вартість проїзду	наповнення салонів в пікові години	інтервал руху	комфорт в салоні	покриття території міста	чистота в салоні	надійність сполучення	швидкість руху	Інше	Важко відповісти
найбільш важлива	66,2%	48,7%	31,0%	26,7%	23,9%	25,2%	17,5%	23,7%	11,0%	6,9%	3,9%	1,1%	,4%
найменш важлива	2,4%	6,9%	2,6%	4,5%	2,8%	10,4%	3,9%	10,4%	3,0%	5,8%	12,6%	16,2%	55,8%
Важливість (різниця)	63,8%	41,8%	28,4%	22,2%	21,1%	14,8%	13,6%	13,3%	8,0%	1,1%	-8,7%	-15,2%	-55,4%

Найбільш важливе

Найменш важливе

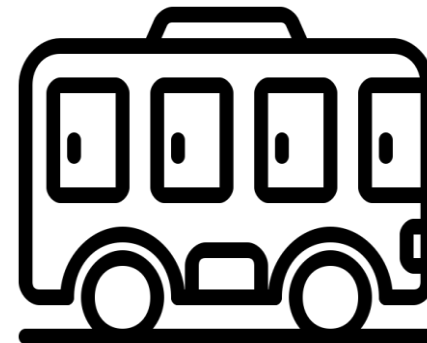
Проблеми громадського транспорту: маршрути і розклад

Відсутність прямого сполучення між різними районами міста. Йдеться переважно про тролейбусне сполучення (*«Троллейбусом только по центру можно добраться. По кругу. Всё что дальше – это уже нереально»*). Зокрема лунали скарги на те, що неможливо дістатись з Університетської та Східного мікрорайону на залізничний вокзал.

Нерівномірність забезпечення маршрутів транспортними засобами (*«По геолокации, 1-ых штук 8, а 11-ый всего 1»*).

Нераціональне планування маршрутів:

- Задовгі та незручні маршрути (приклад: 48-й).
- Маршрути орієнтовано на кількість пасажирів, а не на швидкість їх доставки (*«Инколи бывают случаи, коли ты швидше доходиш пішки, ніж доїжджаєш якоюсь маршруткою»*).
- Деякі маршрути не «завантажені» пасажирами, а деякі – «перевантажені».
- Є маршрути, які дублюють один одного (приклад ділянки: від авторинку до Корабельної площі).
- «Відрізаність» від міста мікрорайону Острів (*«Остров – это вообще отдельное государство. Туда если заехал, назад не вернёшься»*).



Запропоновано вирішення:

- Переглянути існуючі маршрути, створити нові маршрути (*«Сами маршруты немножко пересмотреть, чтобы на Остров и Таврический можно было добраться с других районов, а не только с центра»*).
- Додати тролейбуси на існуючі маршрути.

Відсутність прямого сполучення між різними районами стримує розвиток міста. Зокрема, лунали думки, що Острів став найбільш незручним районом власне через відсутність повноцінного транспортного сполучення.

Проблеми громадського транспорту: маршрути і розклад

Відсутність транспорту у вечірні години.

Скарга лунала у всіх групах. За словами респондентів, вже о 6-7 годині вечора неможливо скористатись деякими маршрутами.

Запропоновано вирішення:

- Подовжити графіки руху транспорту так, щоби він ходив до 22:00, а краще – до 23:00 годин. Поодинокі побажання подовжити графік до 0:00.

Занадто великі інтервали руху транспорту. Приклади: 30-й маршрут, 3-й маршрут тролейбуса на Острів.

Збільшення інтервалів руху транспорту у вихідні та святкові дні. Приклад: напрям Антонівки, де у вихідні навпаки – збільшується кількість пасажирів за рахунок дачників.

Переповненість транспорту у «години пік» («*Бывает, я стою минут 20, и просто маршрутка проезжает. Следующая битком забита. А следующая – вообще через полчаса*»).

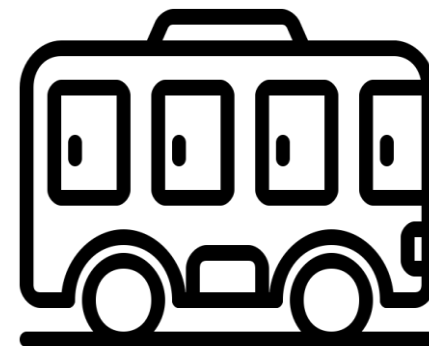
Загальним вирішенням блоку проблем, на думку респондентів, є відмова від маршруток і **переведення всього транспорту у комунальну власність.**

Запропоновано вирішення:

- Додати транспортні засоби на маршрути.
- Врегулювати графік руху.
- Змінити всіх перевізників.

Висловлено запит на **електронні табло** з інформацією про розклад руху та час прибуття транспорту.

Ставлення до маршрутних таксі критично погане. Відповідно, якщо вони будуть частково або навіть повністю замінені муніципальним транспортом – це буде сприйняте схвально.



Всі побажання щодо частоти можна звести до збільшення машин на маршрутах, отже – зменшення інтервалів руху.

Заради збільшення кількості тролейбусів декотрі респонденти **погоджуються на підвищення вартості проїзду** («*Сделайте больше троллейбусов. Пусть это будет не 2 грн, пусть это будет 3, в вечерний период пусть это будет 4 грн. Но чтоб их было больше*»).

Проблеми громадського транспорту: технічний стан

Застарілість та несправності транспортних засобів:

- Маршрутки розвалюються («Едешь и боишься»).
- У дощ маршрутки течуть («Когда ты едешь, на тебя капает дождь через крышу»).
- Дірки у підлозі («проваливается нога в какую-то дыру — это вообще»).
- Кіптява з вихлопних труб.

Запропоновано вирішення:

- Змінити перевізників
- Запровадити санітарно-гігієнічні стандарти стану транспортних засобів.

Бруд у салоні та ззовні («они как сарайчики на колёсах»). Наведено приклади: 4, 9, 10,14 маршрути.

Запропоновано вирішення:

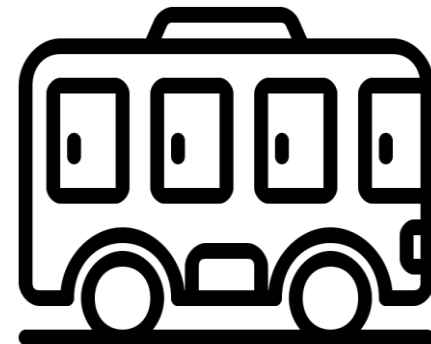
- Зобов'язати водіїв на кінцевих зупинках прибирати у транспортних засобах, здійснювати дезінфекцію («Водители чтоб на отстоях не курили а протёрли ручки, пыль, пандемия всё-таки»).

Мала пасажиромісткість маршруток.

Наведено приклади: 4, 9, 10,14 маршрути.

Запропоновано вирішення:

- Замінити рухомий склад на автобуси більшої пасажиромісткості.



Спека та відсутність

кондиціонування – скарга лунала на всіх групах («ехать в этих наших маленьких коробочках, в которых ты, пока доедешь, умираешь уже»).

Найчастіше нарікання на технічний стан саме маршрутних таксі. Тролейбуси або не критикували за цей стан, або хвалили нові машини.

Проблеми громадського транспорту: «людський» фактор

Грубість водіїв та кондукторів. Скарги лунали в усіх групах, особливо на водіїв маршрутних таксі.

Куріння водіїв у салоні («*есть же кабинки, в которых нет стекла, он курит и весь дым идёт на тебя*»).

Порушення водіями правил дорожнього руху. Скарга пролунала у всіх групах. Здебільшого претензії до перевищення швидкості та влаштування «перегонів» водіями маршрутних таксі («*А ещё некоторые летают на скорости под 100. Что можно вылететь в окно*»).

Відключення водіями GPS-маячків («*Они просто выключают в этот момент свой трекер, объезжают всё как захотят. А то что люди ориентируются, его это не волнует*»).

Запропоновано вирішення:

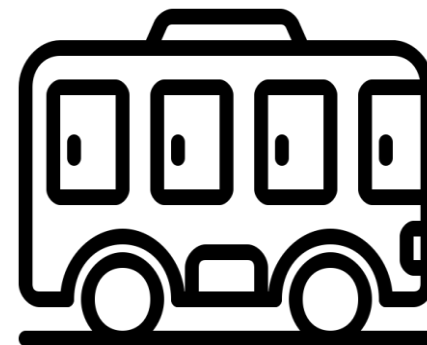
- Створити правила для працівників транспорту, контролювати їх виконання та штрафувати за порушення.

Запропоновано вирішення:

- Встановити більше камер контролю на дорогах (зокрема, на світлофорах, зупинках).
- Поліцейські патрулі на дорогах.

Порушення ПДР сприймаються як загальна проблема міста, а не лише як проблема суто маршрутних таксі.

Недотримання водіями маршрутів («*На Острове даже: захотел – доехал, не захотел – он высаdil, развернулся и дальше не едет*»).



Сумнівний стан здоров'я водія,

через що пасажери наражались на небезпеку («*Водитель на вид, вроде бы, не пьяный, не знаю, может быть наколотый. Едем, на каждой остановке: люди не вышли, он начинает движение*»).

Відсутність взаємної ввічливості між пасажирями (окремі згадування, частіше все ж говорять про те, що більшість людей є ввічливими) («*Меня ударил мужик, чтобы он попал в троллейбус, а не я*»).

Проблеми громадського транспорту: недоступність

Складність потрапити до транспортного засобу через недосконалості конструкції. Проблема є актуальною для старих моделей тролейбусів та більшості маршрутних таксі.

Сходи у транспортному засобі («Если это со ступеньками троллейбус, приходится просто пересаживаться в троллейбус, складывать коляску, затаскивать. И уже сидеть на полу. А если это дождь, слякоть, грязь, то пол грязный»).

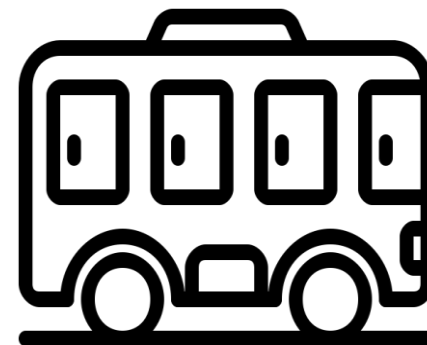
Завузькі двері. У двері багатьох транспортних засобів не проходять ані візки, ані ходунки ані дитячі візочки. Відповідно маломобільні люди не мають навіть теоретичної можливості потрапити у салон.

Незручний поручень у нових тролейбусах. Люди старшого віку намагаються за нього схопитись, не бачачи скла, через що падають і травмуються.

Відсутність місця для коляски у салоні («Поставить там коляску нереально. Там очень узкий проход ... Если кто-то будет идти, коляску будут двигать постоянно»).

Запропоновано вирішення: заміна транспортних засобів на сучасні, з низькою підлогою або пандусами («сделать пандус, чтоб даже если я не могу сама на него заехать, чтобы меня хоть кто-то завёз»).

Недосконалість пандусів у транспорті. Проблема пов'язана із особливостями «відкидної» конструкції пандусів – у осінньо-зимовий період вона є брудною та може замерзати. Це значно ускладнює (а інколи – унеможлиблює) її відкриття. Особливо якщо водій не має достатньо фізичної сили.



Все, що для пересічних пасажирів є проблемою, для будь-якої з маломобільних категорій є критичним.

Проблеми громадського транспорту: недоступність

Небажання водія транспортного засобу брати пасажирів з особливими потребами або пільговиків. Водій може просто не зупинитись на зупинці, якщо бачить там пільговика і тим більше – людину у візку.
(«Если видят, что стоят «бесплатники», нас просто не берут»).

Неможливість потрапити до салону через переповненість («Вы садитесь на конечной остановке, поэтому вы входите с коляской. А если бы вы садились на три остановки дальше, вы бы с коляской уже не вошли»).

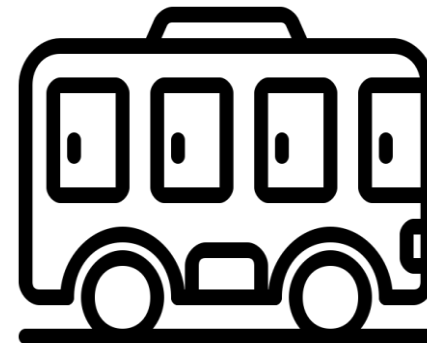
Бордюри на зупинках транспорту. Заважають людям на візках скористатись пандусами (якщо навіть є пандуси).

Недоступні зупинки, тобто маломобільна людина не може потрапити навіть на зупинку («транспорт у нас не ходит в ту сторону, которая оборудована пандусом под инвалидную коляску»).

Недосконалість програми відстеження транспорту EWay («В ней не указано, где можно маломобильным группам населения сесть в транспорт»).

Є потреба у переобладнанні не лише транспортних засобів, але і зупинок та під'їздів до зупинок.

Недоступність транспорту для людей із велосипедами. Лунали скарги на відмови у перевезенні велосипеда (ймовірно, у правилах перевезення справді є пункт, яким передбачено заборону перевезення велосипедів у громадському транспорті).



Проблеми громадського транспорту: інше

«Хитання» у маршрутках. Якщо зазвичай це просто не комфортно, то для людини з особливими потребами проблема може становити небезпеку.

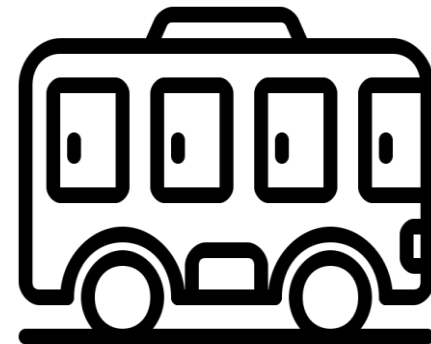
Невидача квитків («Ни в одной маршрутке не дают билеты, только деньги забирают»).

Обмеження наповнюваності транспорту через пандемію («Людей с удостоверением, которые на работу редут, не пускают, а бабушку перекупщицу между рынками уже посадила»).

Складності при користуванні пільгами («Я вот УБД, показываю удостоверение, а она говорит «нет». Не пускает»).

Затори на дорогах («бывают такие пробки, в которых ты стоишь минут по 40»).
Приклад: залізничний переїзд на шляху до Таврійського.

Недотримання карантинних вимог («И даже когда был карантин, карантинные нормы никак не выдерживались — люди без масок заходили»).

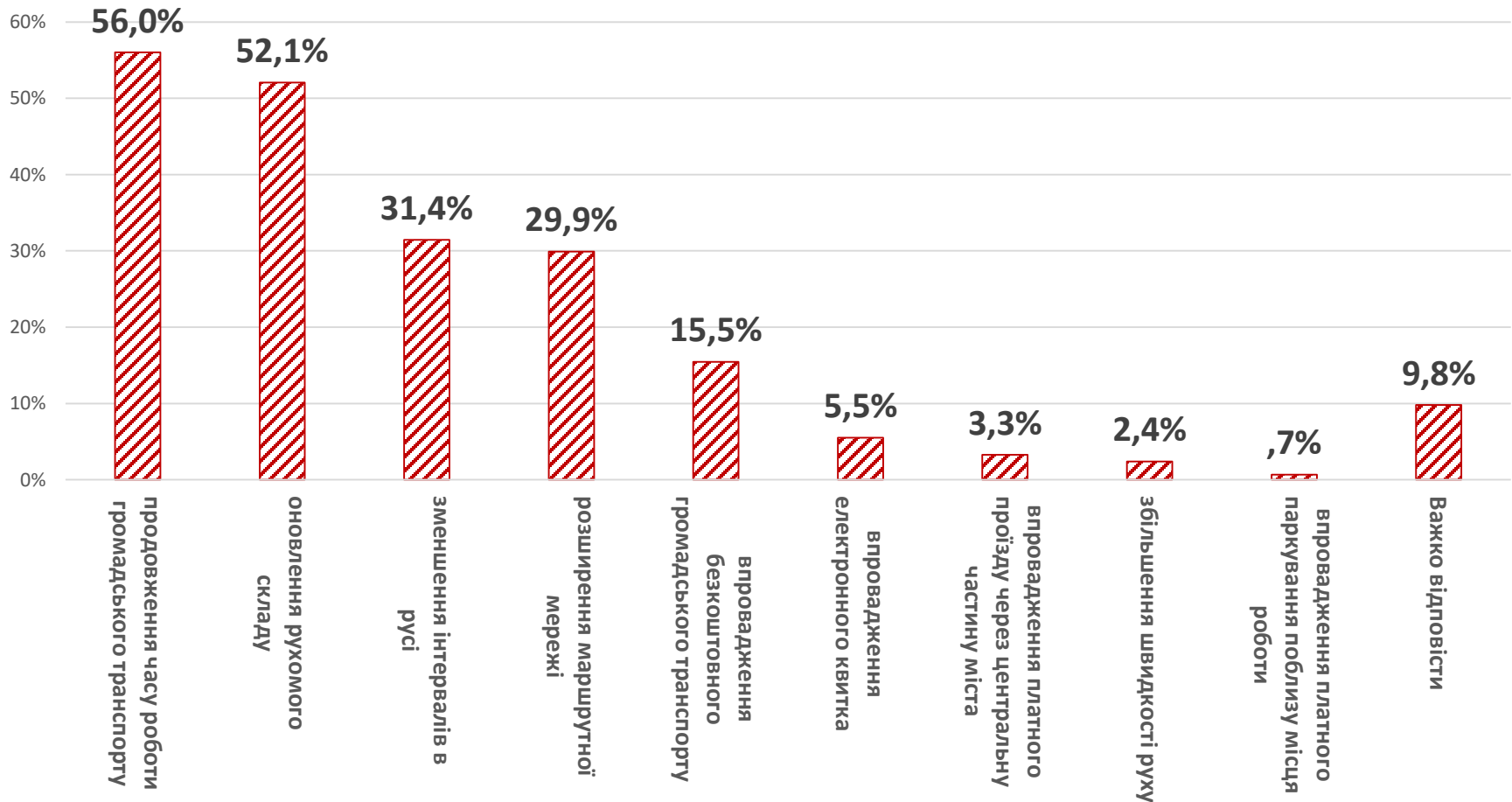


Погані або недобудовані дороги («Наше состояние дорог. ... это влияет на всё, на график, на качество проезда, на состояние транспорта»). Приклад: недобудований міст через залізницю на шляху до Таврійського.

Значимість вирішення кожної з проблем для збільшення користування

Точне формулювання запитання:

«За яких умов ви будете частіше користуватись громадським транспортом?»





Сильні і проблемні сторони пересування пішки

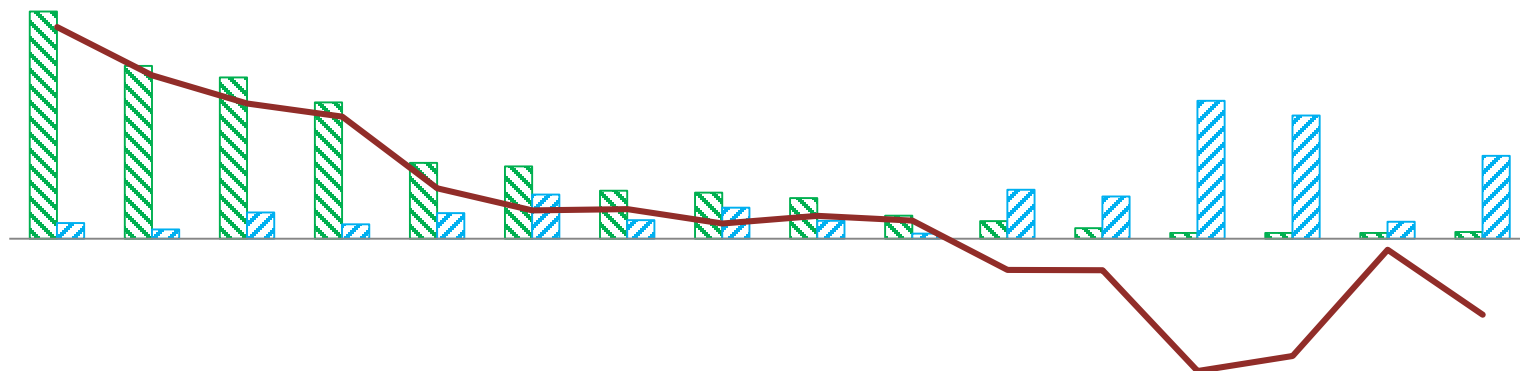


European Bank
for Reconstruction and Development

Найбільш / найменш важлива позиція при пересуванні містом пішки: зведений графік

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш / найменш важлива? (пересування містом пішки)*»



	якість покриття тротуарів	достатня кількість пішохідних переходів	озеленення вулиць та тінь від дерев	безпека під час пересування тротуарами у вечір та вночі	дотримання водіями правил дорожнього руху	освітлення тротуарів	пониження на пішохідних переходах	справність світлофорів	припарковані автомобілі на тротуарі	рух велосипедистів по тротуару	достатня кількість світлофорів	ширина тротуарів	літні майданчики /ринки / кіоски на тротуарах	шум на вулицях від транспорту	Інше	Важко сказати
найбільш важлива	62,7%	47,7%	44,5%	37,6%	20,9%	19,9%	13,2%	12,7%	11,2%	6,4%	4,8%	2,8%	1,5%	1,5%	1,5%	1,8%
найменш важлива	4,3%	2,6%	7,2%	3,9%	7,0%	12,1%	5,1%	8,5%	4,9%	1,4%	13,5%	11,6%	38,1%	34,0%	4,6%	22,9%
Важливість (різниця)	58,4%	45,1%	37,3%	33,7%	13,9%	7,8%	8,1%	4,2%	6,3%	5,0%	-8,6%	-8,8%	-36,5%	-32,5%	-3,1%	-21,0%

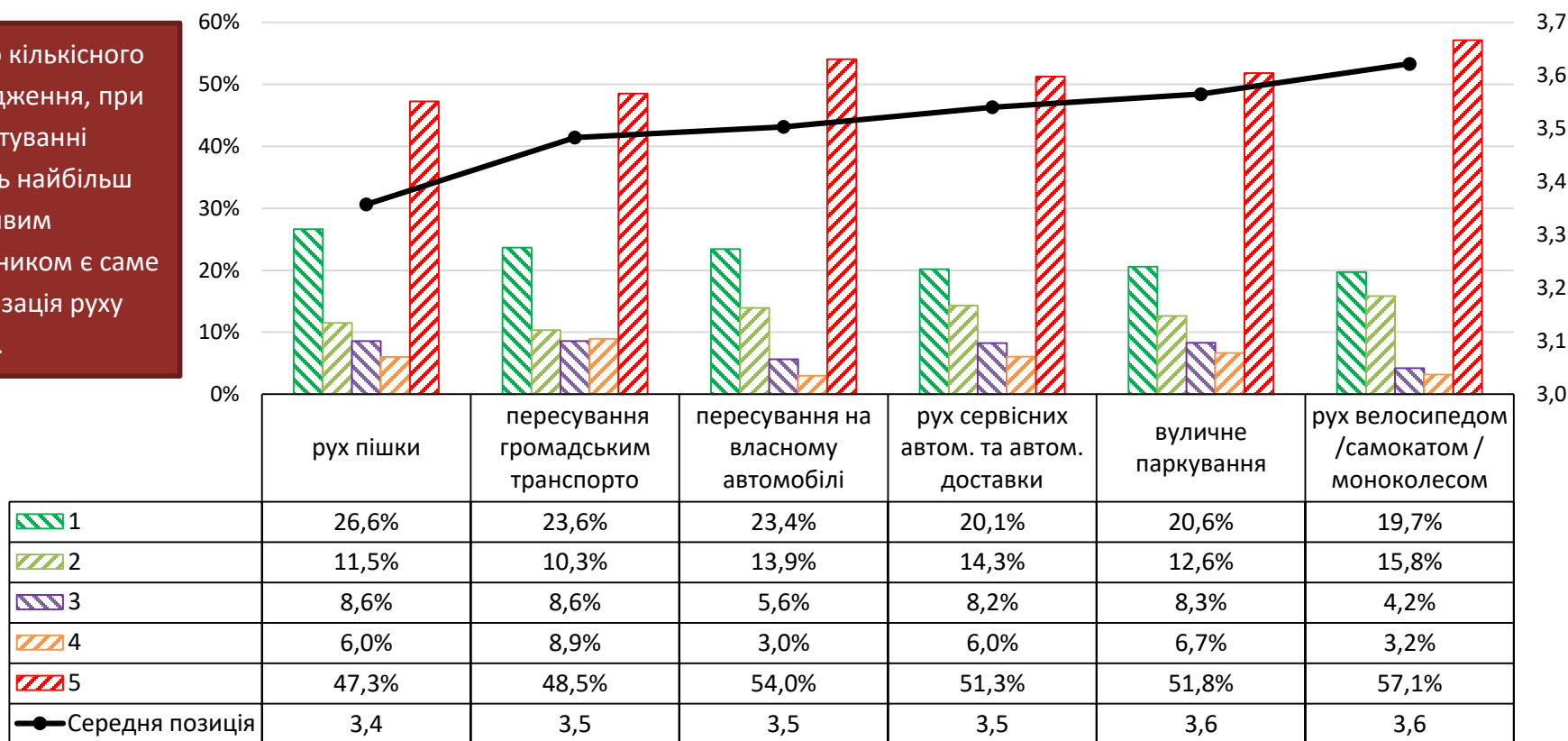
*питання для тих, хто обрав пересування містом пішки першим або другим за важливістю засобом пересування

Пріоритетність критеріїв проектування вулиці: зведений графік

Точне формулювання запитання:

«Який пріоритет ви надаєте кожному із зазначених видів пересування під час проектування вулиці? (1 – дуже важливо, 5 – не важливо)»

Згідно кількісного дослідження, при проектуванні вулиць найбільш важливим показником є саме організація руху пішки.



Найбільш важливий

Найменш важливий

Проблеми пересування пішки: стан тротуарів та доріг

Критика стану тротуарів лунала в усіх групах. Тротуари або зруйновані, або їх взагалі немає. Часто люди вимушені йти по проїжджій частині саме через відсутність тротуарів.

Принципове покращення якості руху містом без реконструкції тротуарів практично неможливе.

Ями та низька якість дорожнього покриття:

- Проблема сильніше відчувається представниками маломобільних груп (*«Во дворе дороги такие ужасные, разбили все ходунки»*).
- Для інших пішоходів ями також ускладнюють рух, а також наражають на небезпеку забруднення (*«в плохую дорогу я могу идти рядом с дорогой, где лужи, и он просто так летит, что меня полностью накрывает лужей»*).

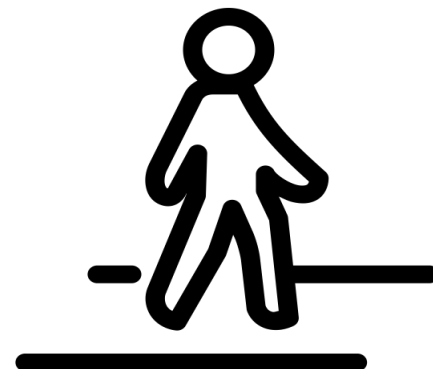
Згадано локації:

- Всі вулиці Східні (мікрорайон Східний).
- Вулиці, які йдуть паралельно до вул. Перекопської (вул. Офіцерська, Дем'яна Бідного, Дніпропетровська).
- Простір у дворах.

Слизька тротуарна плитка. Скарга пролунала у групі маломобільних осіб.

Напівзруйновані сходи. Проблема озвучено у групі маломобільних учасників руху (*«Даже если ты берёшь эту коляску на руки, там ступеньки стёрты, упасть очень легко»*).

Бордюри, які ускладнюють рух з візками не лише для маломобільних груп, а і для велосипедистів тощо.



Проблеми пересування пішки: стан тротуарів та доріг

Відсутність освітлення особливо болісно в умовах проблемних доріг («*Освещения нет, не видишь куда идешь. Можно в ямы упасть*»).

Проблему **Відсутності решіток зливової каналізації та каналізаційних люків** згадували у різних групах і різних контекстах:

- Проблема найчастіше має наслідком **травмування** пішоходів («*Сетки не было, а там дырка, и я как упала туда. Меня оттуда вытаскивали из воды. ... Меня вытащили с переломом*»).
- Для велосипедистів та автомобілістів відсутність люків створює додаткову небезпеку.
- Деякі люки закриті або неякісними пластиковими кришками («*сейчас год-два и от солнца – все*»), або металевими, які нерідко крадуть шукачі металообрухту.

В групах згадали проблеми **затоплення, засмічення зливової каналізації**, через що шляхи затоплюються («*затапливало всё настолько, что дети купались в этой воде*»). Це, у свою чергу, **ускладнює або робить неможливим прохід, проїзд** («*из-за дождя пройти нереально, либо обходи, либо жди*»).



Намагаючись вирішити проблему, мешканці встромляють гілки, кущі тощо у відкриті люки.

Вирішувати проблему на думку респондентів повинна місцева влада. Як напряду (підтримуючи систему зливової каналізації, ремонтуючи тротуари тощо, так і через примус власників магазинів та офісів упорядковувати територію біля них.

Окрім очевидних незручностей, проблеми пересування містом пішки знижують загальну оцінку, яку дають зусиллям влади у контексті покращення міської інфраструктури.

Проблеми пересування пішки: недосконалість мережі доріг

Відсутність або незадовільний стан тротуарів:

- Часті згадування про проблему самозахоплення територій тротуарів мешканцями приватного сектору («Наприклад, улица Степана Разина – просто до дороги, пешеходной части нет, т. е. пешеходу негде идти»).
- Проблема сильніше відчувається у маломобільних групах пішоходів («В интернете выкладывают – «Вот сумасшедшие мамы ездят по дорогам!» Ну, нам негде просто ездить»).

Запропоновано вирішення:

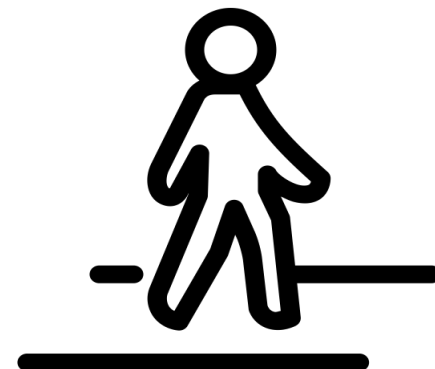
Запровадити систему штрафів за самозахоплення.

Вузькі вулиці («С колясками негде перейти, потому что машина возле машины стоит. Это болезнь города Херсона – узкие улицы»).

Пішохідна зона перетинається із проїжджою частиною. Приклад – вулиця Суворова («её можно условно назвать пешеходной, с ребёнком нельзя гулять, ведь можно на дороге оказаться легко»).

Аварійно-небезпечні форми доріг («На вулиці Чорнобаївській є дуже різкий поворот. Коли ти в нього завертаєш, деяка машина може не зупинитися і на великій швидкості збити людину»).

Ремонтні роботи на дорогах та біля них. Разове згадування у групі велосипедистів («Часто коммунальщики с трактором станут, а у него кузов на полдороги, почти от бордюра и до... и пока ты пройдешь полдороги, то там уже вылетает машина»).



Запропоновано вирішення:

Бажано, щоб комунальники працювали вночі, а не вдень.

Проблеми пересування пішки: недосконалість мережі доріг

Часті згадування про проблему **самозахоплення територій тротуарів** мешканцями приватного сектору («Наприклад, *улиця Степана Разина – просто до дороги, пешеходной части нет, т. е. пешеходу негде идти*»).

Наслідком є вимушений рух пішоходів на проїжджій частині. Проблема сильніше відчувається у маломобільних групах пішоходів («В интернете выкладывают – «Вот сумасшедшие мамы ездят по дорогам!» Ну, нам негде просто ездить»).

Пішохідна зона перетинається із проїжджою частиною. Приклад – вулиця Суворова («её можно условно назвать пешеходной, с ребёнком нельзя гулять, ведь можно на дороге оказаться легко»).

Люди, які стикаються з такими проблемами вимагають від влади запровадження **реальних штрафів за самозахоплення території тротуарів**

Вулиці завузькі для проходу з візком. При чому «вузькість» вулиць обумовлена як відсутністю/недостатністю тротуарів, так і надмірним паркуванням машин («С колясками негде перейти, потому что машина возле машины стоит. Это болезнь города Херсона – узкие улицы»).

Аварійно-небезпечні форми доріг. Місця де через форму доріг і відсутність обзору, водій та пішохід можуть не помітити один одного. («На вулиці Чорнобаївській є дуже різкий поворот. Коли ти в нього завертаєш, деяка машина може не зупинитися і на великій швидкості збити людину»).

Ремонтні роботи на дорогах та біля них. Разове згадування у групі велосипедистів.

Запит до влади на те, щоб комунальники працювали вночі, а не вдень. Проте такий запит є не вимогою, а швидше побажанням.



Проблеми пересування пішки: недосконалість мережі доріг

Рейки замість повноцінних пандусів або неправильно побудовані пандуси:

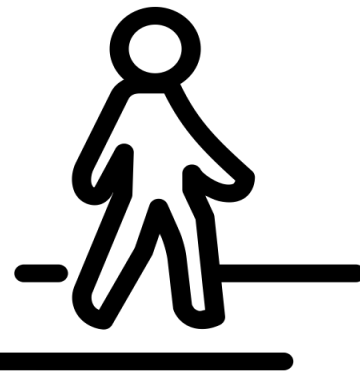
- Рейки не співпадають із колесами візків. У дискусії брали участь люди, які використовують різні типи візків (електричний, ручний, різні моделі дитячих). **Але всі сказали**, що рейки під його/її візок не підходять.
- Пандуси мають занадто великі кути нахилу. В результаті людина на візку не може проїхати без сторонньої допомоги.
- На пандусах відсутні поручні, які є необхідними для пересування осіб у візках.

Відсутність знижень тротуарів, високі бордюри і т. ін.:

- Тротуари розбиті, через що людина на візку не може проїхати
- Перепади висоти тротуарів, де немає понижень.
- Зависокі бордюри на тротуарах (*«Хорошо, если детская коляска, её можно придержать. А с этой не спрыгнешь»*).
- Нові тротуари також будують без дотримання норм доступності (*«Да, новое делают, но делают по-старому»*).
- **Відсутність пандусів** на сходах та інших місцях (*«Мало того, что там рейки, там очень крутой спуск, я один раз попробовала, это просто нереально, поэтому коляску обычно на руках несую»*).

Короткий проміжок часу, коли горить зелений сигнал світлофора – велика проблеми для осіб на візках (*«Пока этот светофор, пока коляску спустил, чтоб перейти, уже всё, поднимать надо, потому что время прошло»*).

В якості простого рішення респонденти запропонували замінити рейки на пандуси і зробити поручні. У подальшому – зробити повноцінні пандуси із правильними кутами нахилу.



Через проблеми з тротуарами люди на візках вимушені їхати проїжджою частиною.

Запропоновано вирішення: Зробити принаймні прості з'їзди (*«не надо там чего-то планировать, возьмите просто щебня насыпьте и заасфальтируйте кусок»*).

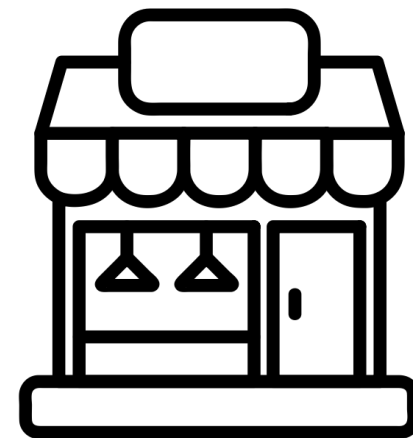
Згадано локації:

- Перехрестя вул. Комкова та Стрітенської.
- Зупинка транспорту «Зодчий» (+ дуже широка вулиця).
- Перехрестя вул. Перекопської та 28-ї армії.

Чи заважають ринки, літні майданчики, кіоски пересуванню?

Хоча під час кількісного опитування, людей, яким заважають МАФи та літні майданчики, було небагато, на фокус-групах, про те, що вони так чи інакше заважають – сказали практично всі («*Это не может быть удобным – если тебе нужно идти прямо, но приходится обходить*»).

Найбільша проблема у **маломобільних** респондентів, яким складно рухатись, та у **велосипедистів**, які не можуть в таких місцях рухатись велосипедом.



У всіх групах зауважили, що заважають не стільки самі ринки, літні майданчики, кіоски, скільки **стихійне паркування автомобілів** біля них.

Основна небезпека ситуації полягає у тому, що вона змушує пішоходів та велосипедистів **опинятись на проїжджій частині** («*Часто кафешки відвойовують собі весь тротуар, і доводиться обходити її проїзною частиною*»).

Проблема для велосипедистів – **неможливість проїхати** («*З одного боку машина припаркована біля ресторанчика, а з іншого – односторонній рух. Мене обліплюють ці машини, не пропускають*»).

Проблема для пішоходів (особливо на візку чи з візком) – неможливість побачити, **чи безпечним є пішохідний перехід** оскільки біля таких місць водії масово паркуються з порушенням ПДР (у частині заборони зупинятись ближче, ніж 10 метрів до переходу).

Проблема для автомобіліста – ускладнення руху через **звуження проїжджої частини** та стихійну появу там пішоходів («*не пройти не проехать, куча машин, платные какие-то парковки, пройти негде*»).

Проблема не стільки у самому закладі чи майданчику, а у перешкодах, які створюються через неузгодженість простору навколо.

Чи заважають ринки, літні майданчики, кіоски пересуванню?

Проблемні місця, які було згадано:

- **Дніпровський ринок** та вул. Миру – згадано у 3 групах з 4 (*«Они ещё лотки себе увеличили, продлили, чтобы товар выставить. И люди пройти не могут с колясками, ни инвалиды, ни мамы – скупиться вообще не могут»*).
- **Центральний ринок** – стихійна торгівля (*«на Ж/Д, на остановке, нельзя с перехода выйти»*).
- **Вул. Некрасова** (*«Перекрёсток, напротив рынок, торгуют на остановке, это толпу делает – хоть по дороге иди»*).
- **Ринок на Шуменському** – вул. Димитрова (*«Троллейбусы и маршрутки, они не могут разехаться. Потому что полдороги занято частным транспортом»*).
- **Ресторан на Белінського.**
- **Кафе не Перекопській.**
- **Ресторан «Зефір»** - хаотичне паркування (*«не проедешь там, куча машин паркуется»*).
- **Заклад «Дрофа»** на Бериславському шосе.

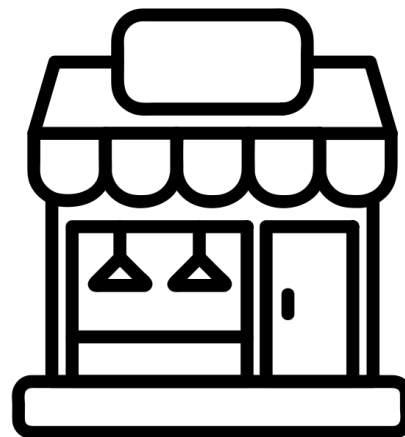
Одне згадування про те, що ситуація із МАФами **заважає проїзду машини швидкої допомоги** (*«Скорая не может приехать, потому что МАФы не сдвигаются»*).

Окремі згадування про те, що там, де респондент мешкає, такого немає, але він/вона **знають місця, де проблема є**.

Корінь проблеми вбачають у **корупції** – респонденти висловлюють підозри, що влада може, але не хоче виправити ситуацію, оскільки замість виписування штрафів бере відкати та хабарі (*«Мы ничего не можем сделать. Или это большая коррупция – то, что эти вопросы нельзя решить», «Закон не работает. Дали 200 грн и всё»*).

За настроями респондентів можна зробити висновок, що обурює як проблема стихійного паркування, яке виникає у таких місцях, так і відсутність помітних зусиль влади щодо її вирішення.

Щодо проблем проходу пішоходів набагато більшу і системну проблему складають захоплення тротуарів мешканцями приватного сектору.





Особливості пересування маломобільних людей



European Bank
for Reconstruction and Development

Мета руху: куди їздять маломобільні городяни

Окрема потреба людей, **що супроводжують маломобільних** (зазвичай близьких родичів). З одного боку – це звичайні користувачі громадського транспорту, з іншого – вони мають більшу потребу у транспорті, оскільки вони, по-перше, мають менше часу (турбота про маломобільного вимагає часу), по-друге, мають менше коштів. Тож змушені економити (як шляхом пошуку більш дешевого транспорту, так і у поїздках за більш дешевими продуктами і побутовими товарами).

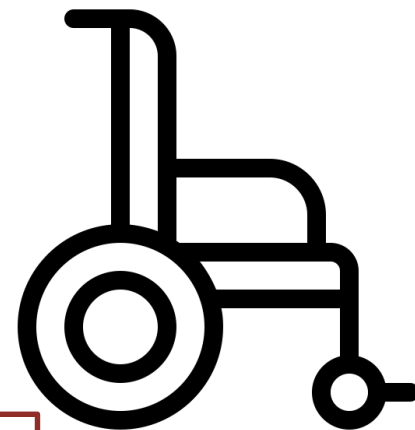
Маломобільні люди, які намагаються вести активний спосіб життя (зокрема, їздити на роботу чи навчання), потребують фактично так само розгалуженої системи транспорту, як і звичайні люди. Проте те, що для звичайного пасажера є неприємними незручностями, для маломобільної людини – щоденний ризик. (*«У меня нет такого определенного маршрута, чтобы я по какому-то маршруту ехал»*).

Респонденти, які втратили мобільність тимчасово (у тому числі і батьки з малими дітьми), продовжують власну активну діяльність. Згадуються різноманітні маршрути, зокрема, на «Фабрику», «до центру», «на базари», «на вокзал» тощо. Окрім того, такі люди час від часу їздять на роботу.

Поїздки для специфічних занять і процедур для розвитку:

- *«Я вожу его три раза в неделю на занятия, такое специальное для детей-аутистов каратэ».*
- *«Ребёнок хочет заниматься в музыкальной школе».*

Регулярні поїдки до медичних закладів (*«в больницу сложно ездить»*). В тому числі з віддалених районів (зокрема, Східного) (*«Мы с дочкой, во-первых, регулярно нам нужно ездить в больницу»*). В залежності від специфіки кожного випадку – потреба у різних лікарнях (називались Обласна лікарня та лікарня ім Тропіних, але, скоріше за все, це стосується і інших).



Місця поїздок:

- Медичні заклади.
- Університети міста.
- Парки.
- Центральні станції пересадки (Центральний ринок, ЦУМ).
- Торгівельні центри та ринки.

Засоби руху: як їздять маломобільні

Ті люди, які можуть потрапити у маршрутне таксі, користуються фактично всіма видами транспорту. Проте таких серед маломобільних – меншість.

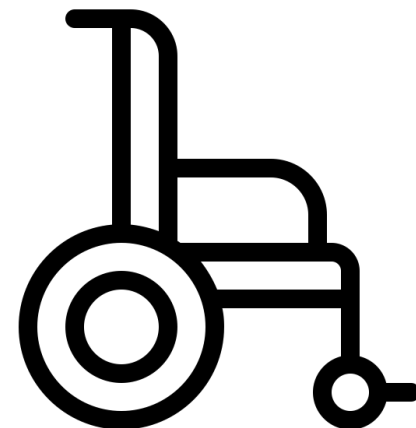
Один з маломобільних респондентів, який має електричний візок, за допомогою якого він може пересуватись у літню пору року, розповів, що у вологу погоду та взимку він змушений сідати на звичайний візок (*«Но слякоть, дождь, морозы, и гололед – мне передвигаться на этой коляске нельзя»*).

В умовах, коли пристосований громадський транспорт практично відсутній, основний вид транспорту – авто. Або рідних (*«иногда брат забирает, когда у него есть возможность»*), або **таксі**. Соціальне таксі для маломобільних, або звичайне таксі (*«Вызывают такси в основном они за свой счёт»*).

Для людей, які пересуваються на візках, фактично єдиним видом транспорту є **тролейбус**. Маршрутні таксі (за виключенням кількох маршрутів) унеможливають проїзд із візками.

Оскільки троллейбуси ходять рідко, маломобільним із супроводжуючими доводиться йти пішки (*«так как на этот троллейбус не всегда попадаю, нам приходится очень часто просто пешком идти»*).

Відгуки про користування **соціальним таксі** – виключно позитивні (обладнана машина, водій, який завжди допоможе). Єдина проблема – необхідність замовляти дуже заздалегідь (від кількох днів до кількох тижнів).





Рух автомобілем та таксі

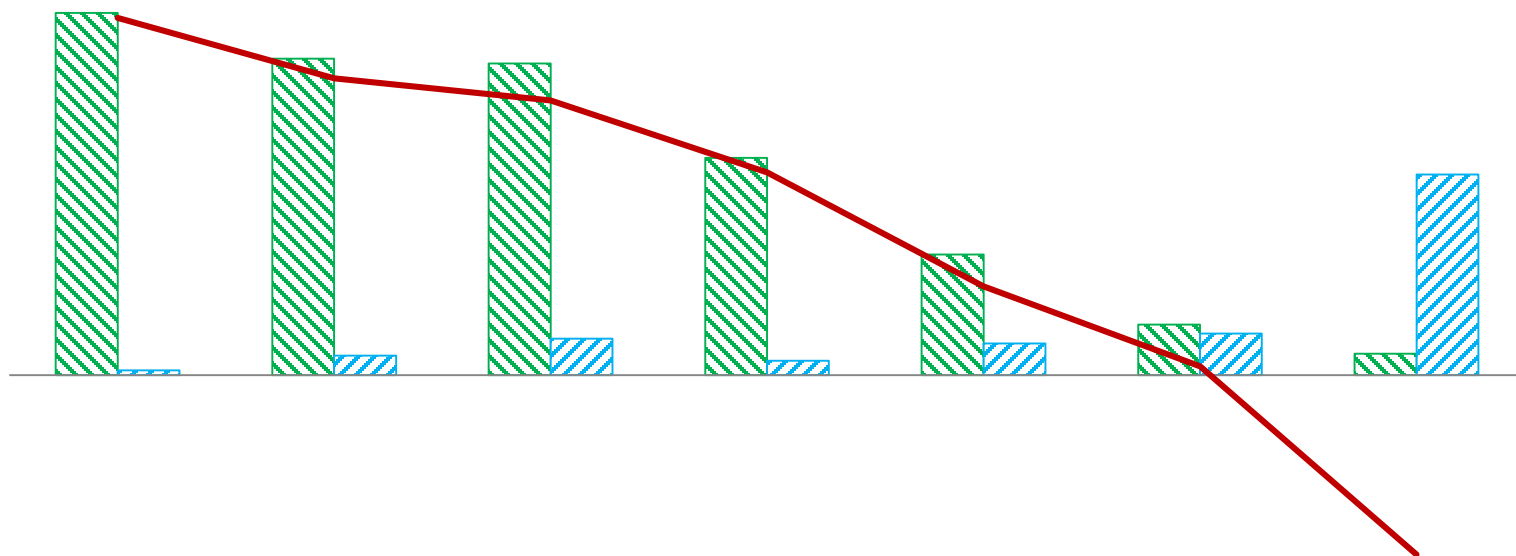


European Bank
for Reconstruction and Development

Пересування автомобілем

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш / найменш важлива? (пересування містом автомобілем)*»



	стан покриття проїзної частини	затори на вулицях	кількість місць для паркування	простота проїзду перехресть	дотримання пішоходами та велосипедистами ПДР	кількість світлофорів	кількість АЗС в місті
найбільш важлива	69,1%	60,4%	59,4%	41,5%	23,0%	9,7%	4,1%
найменш важлива	,9%	3,7%	7,0%	2,8%	6,1%	7,9%	38,3%
Важливість (різниця)	68,2%	56,6%	52,4%	38,7%	17,0%	1,7%	-34,2%

*запитання для тих, хто обрав пересування містом автомобілем першим або другим за важливістю засобом пересування

Пересування автомобілем

Причини використання автомобіля, які було названо:

- **Комфорт фізичний** («Не тащить покупки в маршрутке», «Машина – это твое место, ты хозяин там. Не наступит на ногу никто, не дышит перегаром»).
- **Комфорт емоційний** («авто – зона комфорта моя»).
- **Економія грошей** («когда еще были цены на газ ниже, то на работу как на троллейбусе»).
- **Економія часу** («Без машины опаздываю»).
- Необхідність здійснювати **велику кількість поїздок** («Если дел много, то берешь машину», «мобильность по городу»).
- **Побоювання заразитись** коронавірусною хворобою у громадському транспорті.
- **Неможливість скористатись громадським транспортом** через карантинні обмеження.

Ситуації, в яких **нададуть перевагу автомобілю**, ніж громадському транспорту:

- Поїздка **на роботу**.
- Поїздка за **покупками до магазину**.
- **Перевезення дітей** (до дитсадка, школи, на додаткові заняття).
- Необхідність **підвезти родичів або знайомих**.
- Перевезення **важких вантажів**.
- **Погана погода**.
- (з групи велосипедистів) Якщо **форма одягу** не дозволяє скористатись велосипедом («Якщо ти їдеш на якийсь захід. Наприклад, якщо я їду в сукні, то я не можу поїхати на велосипеді»).



Цей перелік повторюють, відповідаючи на запитання про те, чому автомобілісти оцінюють стан пересування автомобілем на 4+.

Коли не використовують автомобіль

Переважна більшість учасників дискусії стверджують, що користуються автомобілем щодня або майже щодня. Відтак автомобіль **стоїть лише вночі**.

Найменша частота використання авто, яка згадувалась – **двічі на тиждень**.

Важливе зауваження. Група підбиралась таким чином, щоб там були активні користувачі авто. Тож факт, що більшість учасників постійно користуються авто, говорить про відповідність підбору респондентів, а не про «пересічного херсонця».

Ситуації, а яких автомобілісти скоріше **відмовляться від використання автомобіля**:

- **Погане самопочуття** або хвороба.
- **Вживання алкоголю** (наприклад, поїздка у гості чи на природу) (*«если принял 100 грамм, то на такси»*).
- Бажання вести **здоровий спосіб життя** (*«иногда просто нужно ходить, хоть 10 км в день, физически необходимо для здоровья»*).
- **Технічні проблеми з авто**, що не дозволяють їздити

Під час хвороби автомобілісти знаходяться вдома, а на час, поки автомобіль ремонтується, для пересування обирають такі варіанти:

- Використовують громадський транспорт.
- Ходять пішки.
- Позичають автомобіль у родича.



Водії розглядають можливість використовувати міський громадський транспорт у його сьогоdnішньому стані виключно як «екстремальний варіант». Проте, якщо транспорт зміниться, вони розглянуть можливість частіше ним користуватись

Умови збільшення користування іншим транспортом

За словами автовласників, умови, за яких вони би розглядали збільшення користування громадським транспортом або велосипедом, є такими:

- **Розвинена мережа велодоріжок.**
- **Регулярний рух** громадського транспорту (*«Не ждуть по полчаса. 5-10 минут подождат – и поехал»*).
- Наявність **інформаційних табло із розкладом руху** на зупинках.
- **Гарний технічний стан** громадського транспорту.
- **Чистота** у транспорті.
- **Якісні дороги** у місті (через неякісні дороги, пасажирам некомфортно їхати).
- Залежність **вартості квитка** від протяжності поїздки.
- **Єдиний квиток** на різні види транспорту та маршрути (*«чтобы ввели 1 билет на все маршруты, хотя бы на 2 часа. Заплатил 6 грн, и я доехал я на 7-ке до Ушакова, и вот пересел на 6-ку и поехал дальше за те же деньги»*).



Дехто з автовласників сказав, що за жодних умов **не хоче пересідати на інші види транспорту** (*«Чтоб я на транспорт пересела – это вряд ли. Я уже свое отъездила в общественном»*).

Нерідко автовласниками пропозиція пересісти у громадський транспорт або на велосипед **сприймалась як негатив**, пов'язаний із зниженням рівня комфорту (*«Я видел хороший транспорт в других странах, а наш – это унижение»*).

Без покращення ситуації із громадським транспортом погодяться у нього пересісти переважно за **скрутних фінансових умов** (*«Перейду на общественный транспорт только если будет совсем туго финансово. И даже если так, но транспорт будет у нас такой как сейчас, то буду стараться на машине»*).

Система платного паркування

Майже усі респонденти зрозуміли питання у контексті **платних майданчиків для паркування**.

На платні майданчики для паркування погоджуються за умови, що власники майданчика, отримуючи оплату, **нестимуть відповідальність за автомобіль**. На сьогодні цього не відбувається («На рынке берут деньги и все»).

Місць для паркування в місті **не створюють у достатній кількості** («У нас в центре и в старом городе, где могли бы сделать парковку платную, строят дом»).

Для міста є актуальною **проблема порушень правил паркування** («У нас под знаками «остановка запрещена» стоянки устраивают»).

Після додаткових роз'яснень модератора більшістю респондентів було висловлено аргументи **проти системи платного паркування**:

- Така система є обгрунтованою для великих міст, а не для Херсона.
- Вулиці Херсона до такого не пристосовані.

Тези респондента, який висловився на **підтримку ідеї**:

- «В старом городе можно сделать такое – и не будет жалоб, что нельзя проехать, пройти и т.д.»
- «У нас это обосновано в старом Центре, вспоминайте улицу Гоголя, там проехать нельзя, Карла Маркса – тоже. А ещё Белинского, Декабристов, тротуары там».



На сьогодні автовласники, за поодинокими виключеннями, не розуміють сутності та мети системи платного паркування (хоча і скаржаться на проблеми стихійних парковок, які така система має вирішувати).

Маючи намір запроваджувати у Херсоні систему платного паркування, необхідно починати із масштабної роз'яснювальної роботи.

Проблеми пересування автомобілем: стан доріг

Ями на дорогах. Постійна критика з боку всіх учасників руху.

Бруд на узбіччі для окремих водіїв став проблемою, яка ускладнює рух

Відкриті люки («И Перекопскую, где много люков, бывает, машины проваливаются в люки – и всё»).

Засмічена зливово каналізація («Ехать на авто после дождя нереально, ливнёвки забитые, все в грязи, затапливает»).

Відсутність розмітки сприймається не стільки як проблема, скільки як істотна незручність, яка може спровокувати ДТП («нет нормальной разметки, старая уже и затертая»).

У результаті виникають проблеми:

- Машина швидше потребує ремонту.
- Ситуація провокує більш ризиковане водіння та порушення ПДР («Есть ямы и нет правил. На Кулика тоже выезжаешь на встречку, потому что яма»).
- Швидше виходить з ладу машина, що є істотною проблемою для автовласника.

Часті **ремонтні роботи на дорогах**, пов'язані із розриттям. Заважають проїзду та створюють аварійні ситуації.

Після ремонтів комунальні служби **не відновлюють благоустрій**.

Респонденти пропонують застосовувати штрафи до комунальників, які не відновили благоустрій.



Низька пропускна здатність доріг. («Транспорт вырос раз в 20, а дороги остались в лучшем случае 2 полосы»).

Різні думки щодо можливості та необхідності розширення доріг. Частка респондентів вважає, що дороги необхідно розширювати, інші стверджують, що всюди, де це було можливо (наприклад, на Ушакова), дороги вже розширили.

Проблеми пересування автомобілем: інші проблеми

Відсутність парковок та місць зупинки («Если ты куда-то приезжаешь, ты всё равно останавливаешься на дороге. Или во дворе»).



Хаотичне паркування («Вот где Центральный или Днепровский рынок, то везде стоят машины, хоть стоянка запрещена»).

Самовільне встановлення дорожнього обладнання. Лунали скарги на встановлення саморобних лежачих поліцейських (які не відповідають стандартам), дорожніх знаків, бордюрів. Особливо часто це згадується при обговоренні поїздок у приватному секторі.

Відсутність тротуарів, яка змушує людей виходити на проїжджу частину, є проблемою не лише для пішоходів, а і для водіїв («Люди обходят машины, машины объезжают людей. Это максимально неудобно»).

Погане освітлення доріг навіть на центральних вулицях («Отсутствие освещения, особенно на Кулика, вечером ям не видно»).

Окремі скарги на **проблеми із обслуговуванням автомобіля** («У нас в городе проблема с СТО, запчастями»).



Людський фактор

- Водій, який виконує правила дорожнього руху, ризикує стикнутись із проблемами через це («если едешь, не нарушаешь, нормально, то сигналият «едь быстрее», подрезают»).
- Некомпетентність водіїв («Не в обиду женщинам, но блондинки бывают на дороге, некомпетентные и наглые»).

Проблеми пересування на таксі

Щодо таксі основною проблемою, яку називали респонденти різних груп, є **його висока вартість**.

У двох групах було згадано про **небезпеку користування вночі** додатками-таксі на кшталт «Тачка» (*«Коли ти хочеш зекономити і викликаєш щось дешевше – це може принести тобі урон: ти не знаєш, хто з тобою буде їхати»*).

Активно про проблеми користування таксі говорять респонденти з маломобільних груп, оскільки нерідко для них **це чи не єдиний спосіб пересування містом**.

Проблеми доступності таксі:

- **Відмова** (або неспроможність) везти пасажирів із особливими потребами (*«часто не хочуть, говорять, що коляска, і просто не хочуть брать»*).
- Відсутність місця у багажнику для візка або ходунків (*«Нужно спрашивать, чтобы было багажник пустой и побольше, иначе не сложится, даже если ходунками»*).
- Водії не завжди хочуть допомагати пасажиру пересісти з візка у таксі (*«единственное – желательно чтобы помогли пересестъ с коляски, но опять же, ты же водителя такси не заставишь»*).
- Соціальне таксі необхідно замовляти за 1-7 днів наперед, але не завжди можна спрогнозувати необхідність поїздки.
- Для безкоштовного користування соціальним таксі необхідно зібрати чимало документів.



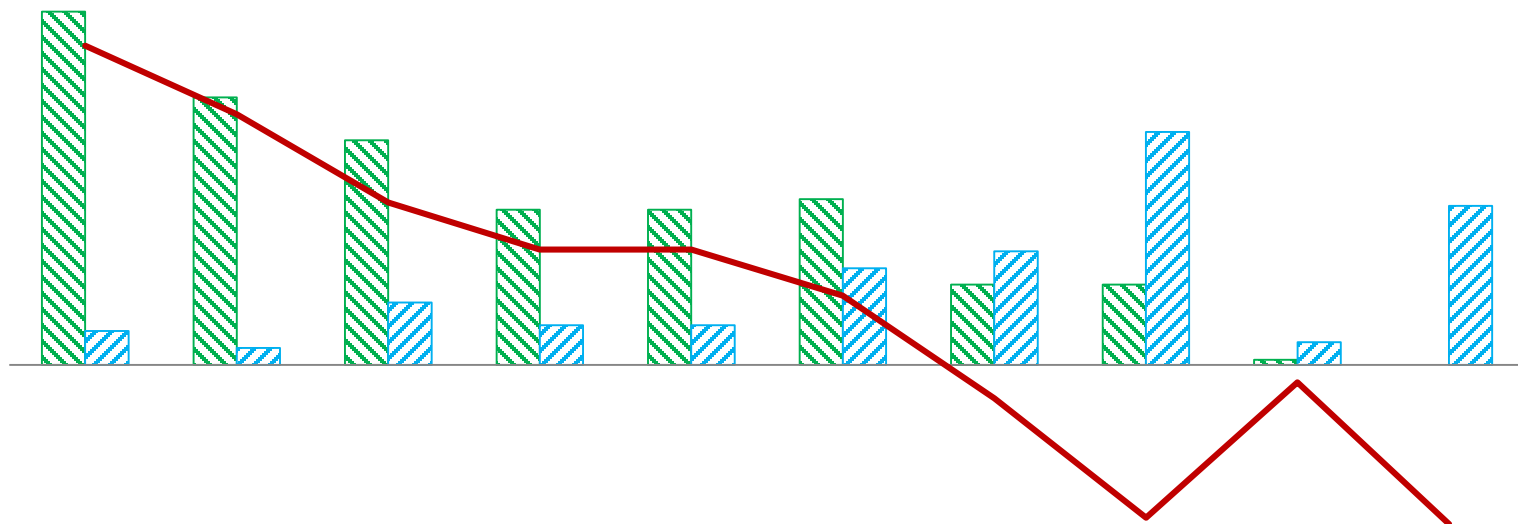
Запропоновано вирішення:

- Попереджати наперед служби таксі про особливі потреби (*«Просто вовремя нужно предупреждать таксиста или службу такси, что у тебя коляска»*).
- Підтримувати соціальне таксі (без уточнення, хто має це робити), щоб вони мали більше машин та більше водіїв.

Проблеми пересування на таксі

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш/найменш важлива? (надання послуг таксі)*»



	технічний стан автомобілів	відчуття безпеки під час поїздки	тривалість очікування	вартість проїзду	надійність виклику	чистота в салоні	можливість виклику онлайн	можливість безготівкової оплати	Інше	Важко відповісти
найбільш важлива	64,1%	48,5%	40,8%	28,2%	28,2%	30,1%	14,6%	14,6%	1,0%	0,0%
найменш важлива	6,2%	3,1%	11,3%	7,2%	7,2%	17,5%	20,6%	42,3%	4,1%	28,9%
Важливість (різниця)	57,9%	45,5%	29,4%	20,9%	20,9%	12,6%	-6,1%	-27,7%	-3,2%	-28,9%

*питання для тих, хто обрав пересування містом на таксі першим або другим за важливістю засобом пересування



Рух велосипедом



European Bank
for Reconstruction and Development

Мета руху: куди їздять велосипедом

Респонденти розділяли поїздки за двома категоріями – «по роботі» і «заради відпочинку». Проте у дискусії з'ясувалось, що вони виокремлюють 4 різні категорії (в порядку зменшення):

1. По роботі:

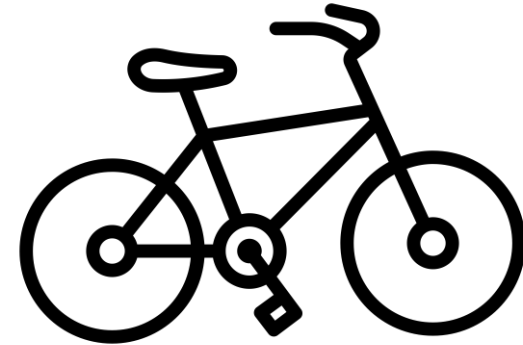
- Якщо робота пов'язана з активним пересуванням по місту (*«Занимаюсь в сфере рекламы — реклама на бордах, на щитах, вывески по всей части города... Пользуюсь активно для работы», «Я фотограф, фрилансер. Езжу на велике»*)
- Регулярні поїздки на роботу або навчання (*«Больше 40 лет я на работу и назад езжу на велосипеде»*). Для людей молодшого віку, що навчаються основна поїздка – до університету.

2. У особистих справах/для відпочинку:

- Власне відпочинок. «Просто покататись» (*«И отдых, допустим, вечером по району»*).
- Вигул собаки.
- На зустрічі з друзями.
- На прогулянки. З варіаціями «на пляж», «в ліс», «на рибалку», «набережну» тощо.
- За грибами.

3. Побутові потреби:

- В магазин.
- За дровами (*«На велосипеде и с тележкой сзади в частном секторе»*).



4. В якості транспорту для приміських поїздок:

- У замський будинок/дачу (*«с Херсона перебираюсь в райцентр в частный дом. Поэтому купил велосипед и вспомнил юность»*)
- Для відпочинку неподалік від міста.

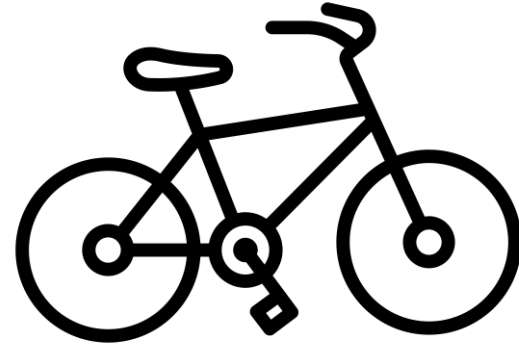
Мета руху: куди хочуть їхати

Запит на **більш високу зв'язаність районів міста**. У групі частіше говорилося про Таврійський та Острів (*«Вот мост на Остров, если его хорошо оборудовать велодорожкой, то было бы комфортно его переезжать»*).

Туристичні об'єкти міста та області. За словами респондента, який висловив цю думку, для цього необхідно **створення туристичних веломаршрутів**. (*«Разработать какие-то карты, туристические маршруты»*).

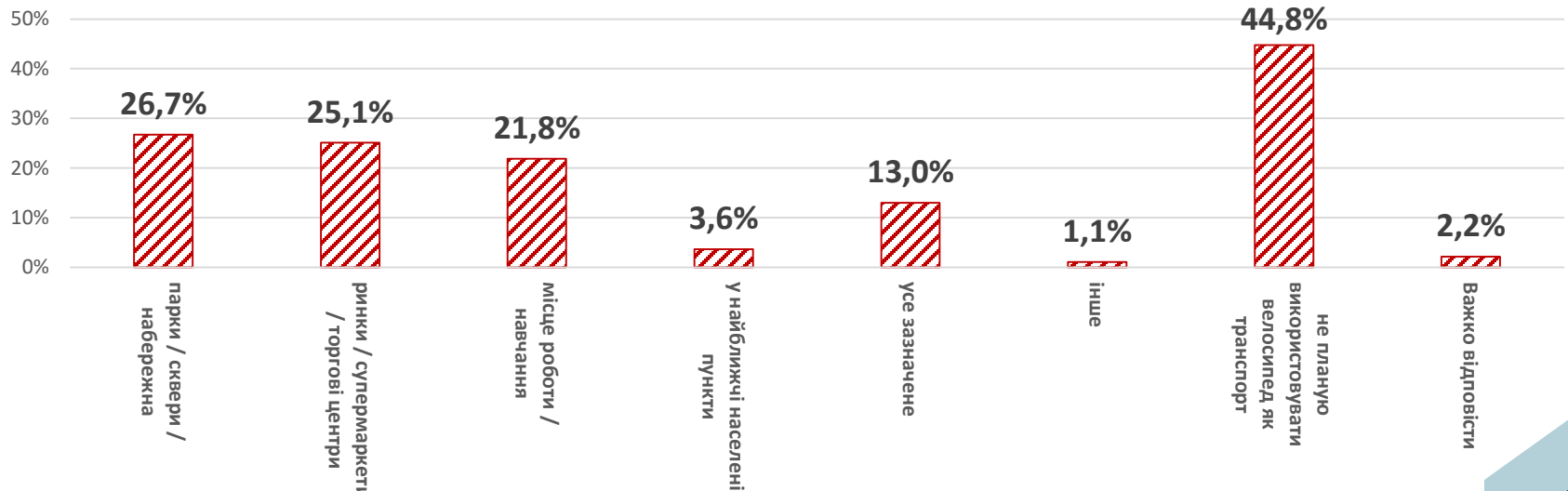
Парки і пляжі передмістя, зокрема «Юність», парк в Антонівці.

Два кладовища, які розташовані за містом.



Точне формулювання запитання:

«До яких місць Ви хотіли б їздити велосипедом у першу чергу?»



Мета руху: чому їздять велосипедом

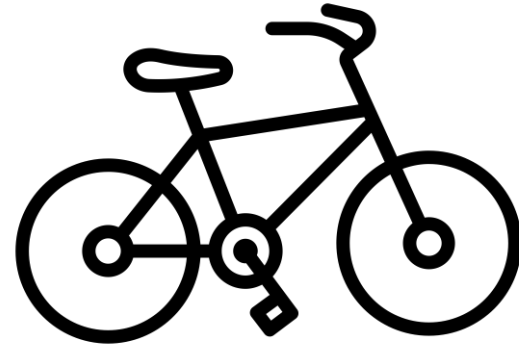
Точне формулювання запитання:

*«Чому ви обираєте велосипед для пересувань по місту?**»



Мета руху: чому їздять велосипедом

- **Звичка.** Називається як велосипедистами як старшого, так і молодшого віку («З дитинства катаюсь», «Я 44 года работаю на заводе. Это моя привычка – ездить на велосипеде»).
- **Зручність** у плануванні часу («... А если час пик, то другим транспортом на работу опаздываешь»), незалежність від херсонської системи громадського транспорту, **впевненість у власному плануванні** («Я всегда в свой график попадаю»).
- **Зручність у самій поїздки** («я знаю, как с ним обращаться»).
- **Підтримка власного здоров'я.** Згадується як у контексті зміцнення організму («Это хорошо для здоровья, можно поддержать себя в форме»), так і для дотримання карантинних обмежень, зменшення контактів зі скупченнями людей («начала ездить с начала карантина для сохранения здоровья»).
- **Швидкість** у порівнянні як з пересуванням пішки, так і з очікуванням громадського транспорту (особливо враховуючи проблеми громадського транспорту в Херсоні)(«Велосипед – это единственный вид транспорта, который позволяет быстрее добраться до места назначения»)
- **Недоступність іншого транспорту** («Я живу в таком месте, где надо на велосипеде сгонять и за продуктами, и на работу, и на отдых»). Інколи взагалі – в певні райони міста транспорт просто не ходить, але частіше – коли транспорт ходить не зручно для респондента. Наприклад від зупинки треба йти 10 хвилин або немає прямого сполучення («Маршруткой я могу доехать, но от остановки до их дома мне нужно идти полтора километра пешком»).



Початок користування велосипедом через припинення роботи міського транспорту в часи карантину («А когда пошел вопрос карантина, когда маршрутки не ходили и брали по местам, то велосипед стал мне лучшим другом»).

Значна частина пересувань велосипедом певним чином вимушена. І частково ці люди повернуться у громадський транспорт, якщо він покращиться.

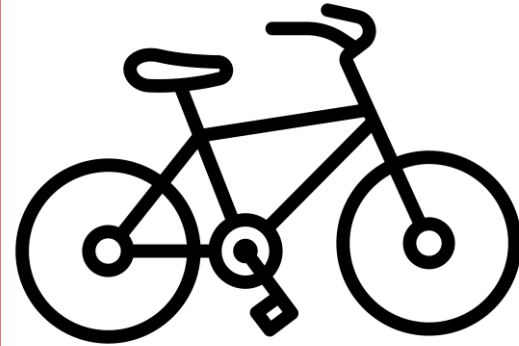
Мета руху: чому їздять велосипедом

- **Відчуття більшої безпеки** особливо у порівнянні з таксі і, тим більше, з «Тачкою» (додаток inDriver) («ти ж уночі їдеш з невідомою людиною»).
- **Комфорт та зручність у самій поїздки** («я знаю, як с ним обходитися»). Комфорт свіжого повітря («И свежо, и хорошо, и не жарко»), відсутність натовпу. Який є в маршрутках («Я в общественном транспорте не езжу, потому что не переношу большого количества людей»).
- **Неможливо доїхати громадським транспортом**, особливо після 20-ї години («невозможно уехать и приехать с работы, потому что автобусы уже не ходят»). Відповідно цінністю є можливість приїхати в будь-який момент і в будь-яке місце.
- Привід **поспілкуватись з друзями** («я всегда еду и катаюсь с друзьями, подружками»).
- Про **економію коштів** говорять не як про мету руху велосипедом, а швидше як про додатковий «приємний бонус» («Очень удобно. Совсем не затратно»). Разове згадування про економію коштів як про своєрідний «спорт» - тобто не через потребу економити, а для задоволення від факту економії («я замовляю не таксі»).

За своїми розмірами Херсон ідеально підходить для велосипеду – щоб їздити на роботу і навчання («У меня хоть и старая МТБшка, но она выдерживает этот город, потому что город небольшой», «Город небольшой: 10 – 20 минут, короткое время в любую точку»).

Цінність «свободи» («Для мене велосипед – свобода в усьому»).

Якщо вести інформаційну кампанію щодо популяризації велоруку, то говорити можна саме про свободу, демонструючи інші аргументи – як підтвердження «свободи», яку дає велосипед.



Велосипедистам відомо про пункти оренди велосипедів, які працюють у місті. Там беруть велосипеди виключно для короткотривалого відпочинку («Більшість – це ті, які просто взяли на півгодини чи годину по парку покаталися....на роботу або кудись по потребі – їх меншість»).

Мета руху: куди їздять велосипедом

Конкретні місця, які респонденти назвали як такі, куди їздять велосипедисти:

- Гідропарк.
- Молодіжний пляж.
- Парк «Херсонська Фортеця».
- Університети (всі).

Окремі респонденти з групи велосипедистів стверджували, що люди користуються велосипедом здебільшого для рекреації (*«на роботу або кудись по потребі – їх меншість»*).

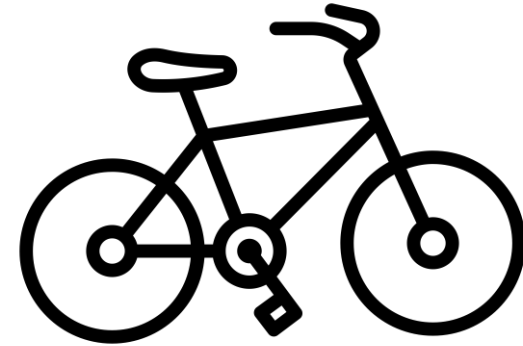
Маршрути, які називались, так чи інакше зв'язують всі мікрорайони між собою:

- Шуменський – Таврійський.
- Шуменський – Острів.
- Житлоселище – Острів.
- Шуменський – ХБК.
- Таврійський – ХБК.
- Таврійський – Центр.
- Житлоселище – центр (парк «Херсонська Фортеця»).
- 3 різних районів на Набережну (кінець вул. Ушакова).
- Міста неподалік (Гола Пристань, Олешки).

У групі велосипедистів знають про організаторів тривалих велопробігів по області через *«групи велолюбителів»* (*«Я якраз є в цих групах велолюбителів. І там весь час тільки кудись поїздки: в ліс, пустелю, Скадовськ»*).

Запит на велодріжки, що розташовані:

- Від залізничного вокзалу до Дніпра.
- Безпечний проїзд з Таврійського.
- Через міст на Острів.



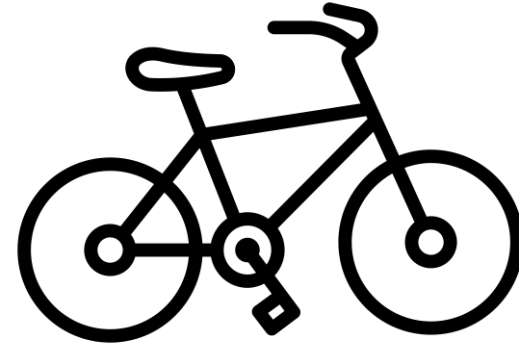
Поїздки на **короткі дистанції**. Більшість опитаних так чи інакше говорили про короткі дистанції поїздки (*«щоправда, поняття «короткий» для різних людей різне – прим. Аналітика»*).

Одночасно з цим – констатували, що **за містом дуже багато велосипедистів** (*«У нас есть шоссе, и за ним там дальше велосипедистов сотни просто»*).

Мета руху: коли НЕ користуються велосипедами

Мотивація тимчасової (на конкретну поїздку чи на певний період) відмови від користування велосипедом:

- Коли погода не сприяє (мокро, холодно, сніг, ожеледиця) (*«Неудобно на велосипеді тоді, коли погода не дозволяє»*).
- Під час поїздок разом з тими, хто **НЕ їздить велосипедом**. Наприклад – з онуками краще їздити машиною. І взагалі поїздки **великою родиною** є проблемними через відсутність велопарковок та іншої велоінфраструктури (*«То єсть, ти на велосипед всю семью ну никак не посадишь. Ты когда даже приезжаешь на пункт назначения, там даже велосипед поставит негде»*).
- Поїздки **на велику відстань** (за певними виключеннями і враховуючи суб'єктивне сприйняття поняття «велика відстань») (*«Есть у меня машина, но она стоит на крайний случай (на море съездить)»*).
- Необхідність перевезти **вантаж**, який неможливо (або важко) перевезти велосипедом.
- Одяг, який несумісний з велосипедом (сукня, діловий костюм) (*«Например, якщо я їду в сукні, то я не могу поехать на велосипеді»*).



Мотивація повної або майже повної відмови від велосипедів:

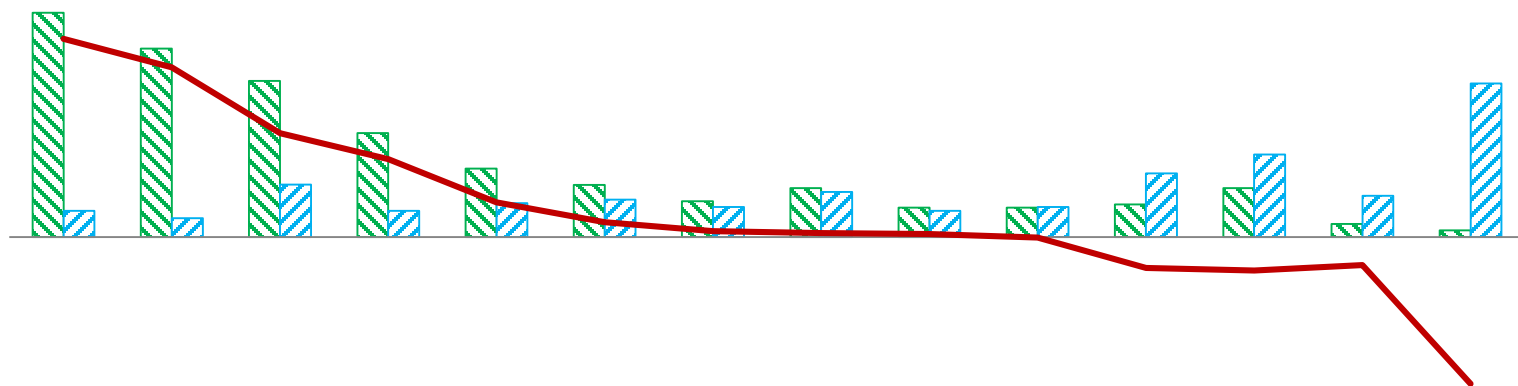
- **Травма**, отримана на велосипеді або несумісна із їздою.
- Незручність зберігання велосипеда у квартирі (бруд зимою, займає місце тощо).

Серед мотивацій немає «покращення транспорту». Проте оскільки одна з важливих мотивацій їздити велосипедами – відсутність «нормального транспорту», покращення сполучення дозволить частині респондентів «повернутись» до громадського транспорту.

Велосипедисти: труднощі та небезпеки

Точне формулювання запитання:

«Яка з цих позицій найбільш / найменш важлива? (пересування містом велосипедом)*»



	місця для паркування велосипедів	відчуття безпеки для здоров'я та життя	можливість рухатись велосипедом, незалежно з нього	якість покриття тротуарів	якість покриття на проїзній частині	дотримання водіями правил дорожнього руху	справність світлофорів	ширина тротуарів	достатня кількість світлофорів	припарковані автомобілі на тротуарі	припарковані автомобілі на проїзній частині	конфлікти з пішоходами	Інше	Важко сказати
найбільш важлива	56,6%	47,5%	39,3%	26,2%	17,2%	13,1%	9,0%	12,3%	7,4%	7,4%	8,2%	12,3%	3,3%	1,6%
найменш важлива	6,6%	4,7%	13,2%	6,6%	8,5%	9,4%	7,5%	11,3%	6,6%	7,5%	16,0%	20,8%	10,4%	38,7%
Важливість (різниця)	50,0%	42,8%	26,1%	19,6%	8,7%	3,7%	1,5%	1,0%	0,8%	-0,2%	-7,8%	-8,5%	-7,1%	-37,0%

*питання для тих, хто обрав пересування містом на велосипеді першим або другим за важливістю засобом пересування

Велосипедисти: труднощі та небезпеки

Загальну доступність міста для велосипедів можна охарактеризувати цитатою **«Все доступно. Где надо – взял на плечи и понёс»**. Тобто для користування велосипедом доводиться бути весь час готовим до того, щоб його перенести, їхати там де їхати не можна або небезпечно, та стикатись з іншими труднощами.

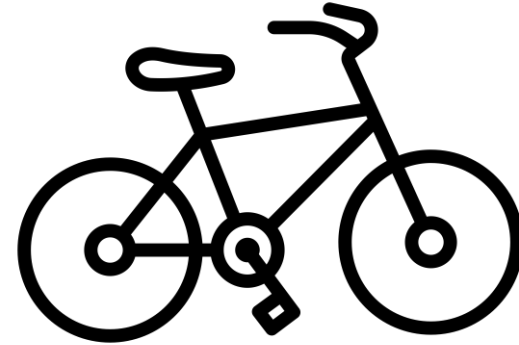
Загальна **небезпека пересування** через непристосованість міста (*«це великий ризик – їздити велосипедом по Херсону»*).

Одна з головних причин небезпеки велосипедистів – **невиконання ПДР та ризикований рух з боку автомобілістів** (*«они подрезают любой мелкий транспорт»*). Зокрема «підрізають», «беруть в лещата», не пропускають, коли велосипед їде по головній. Окрема проблема – неможливо довести свою правоту у випадку ДТП.

Поведінку водіїв велосипедисти досить масово (наскільки можна зрозуміти з однієї групи) сприймають як «неповагу» (*«Велосипедиста не считают за транспорт. И очень часто они пыль вытирают об меня», «они подъезжают к тебе, начинают открывать окна ругаться матом, что ты не так поехала»*).

Проблеми доріг, якими необхідно їздити:

- **Ями на дорогах** (особливо на узбіччі) вимушують велосипедистів робити небезпечні маневри (наприклад, виїжджати ближче до середини дороги).
- **Відсутність решіток** зливової каналізації.
- **Сміття**, що створює небезпеку (*«сміття на узбіччі дуже-дуже небезпечно, бо колесом можна заїхати і залетіти на машину»*). Таке сміття вимушує виїжджати на середину дороги (*«Ты едешь поближе до бортики, а там замерзший мусор. Тебе сигналили: «Что ты туда?». Ну так я же объезжаю»*).



Проблема освітлення у темний час доби (особливо ближче до зими) має два аспекти:

- Погано видно велосипедиста.
- Погано видно дорогу, де є сміття на узбіччі.

Велосипедисти: труднощі та небезпеки

Нема де залишити велосипед. Нарікання на відсутність велопарковок і навіть місць, де можна «пристебнути» велосипед, не зважаючи перехожим (*«Есть проблема в том, что вот негде поставит»*). На групі описали випадок, коли **охоронець прямо заборонив** залишати велосипед, *«щоб не загорожувати фасад»*.

Часто наявні велопарковки **не пристосовані для того, щоб там залишати велосипед** (наприклад, біля будь-якого магазину «АТБ» велопарковки зроблені так, що якщо там залишити велосипед, то він перекриє прохід людям) (*«да, вроде бы есть место для парковки велосипеда.... Или надо друг с другом как-то сложить или оно просто будет мешать всем»*).

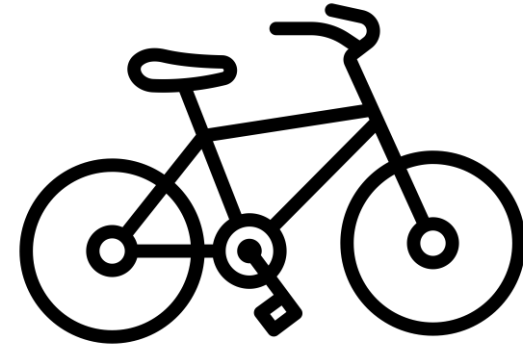
Немає велосипедних доріжок навіть у парках. Для велосипедистів – ключова проблема (*«В любых парках, на Суворова, потому что там вообще невозможно проехать»*, *«Если на этом маршруте была бы хорошая велодорожка, то я бы туда поехал»*).

Якісні велопарковки (як, наприклад, біля ХДТУ) згадуються як виключення.

Налагодження системи велопарковок навряд чи збільшить кількість велосипедистів, але дозволить тим, хто вже користується велосипедом, користуватись ним частіше.

Там, де є тротуари (наприклад, шляхом до Набережної по вул. Ушакова), **неможливо проїхати** через велику кількість пішоходів, а проїжджа частина небезпечна. В інших місцях їхати велосипедом по тротуару дуже складно – доводиться обїжджати МАФи, перехожих тощо. Є високі бровки, на які неможливо заїхати, та інші проблеми (*«Тротуары маленькие, невозможно проехать. Получается, что ты половину дороги едешь, половину берешь велосипед и идешь рядом, чтобы обойти людей, мафы, еще что-то»*).

Навіть там, де велодоріжки є (зокрема, у «Херсонській Фортеці»), **пішоходи ігнорують їх** і продовжують ними гуляти, що створює незручності для всіх учасників.

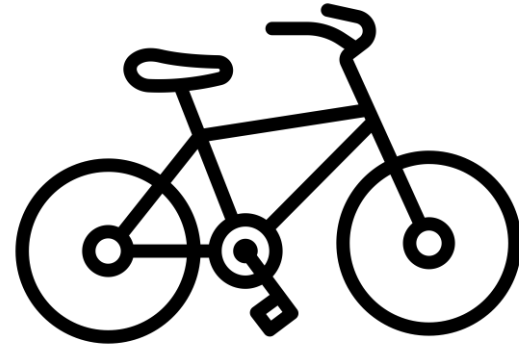


Велосипедисти: труднощі та небезпеки

Неможливо везти велосипед у тролейбусі (*«Потому что есть правило перемещения грузов: «В троллейбусе нельзя везти велосипед даже в разобранном виде»*). Щоправда, більшість водіїв тролейбусів возять велосипеди, беручі додаткову плату за проїзд.

Ставлення до велосипедистів з боку інших людей – водіїв пішоходів, влади тощо, через яке велосипедисти відчують, що їм немає місця ніде: *«Коли я виїжджаю на трасу, мене не поважають автомобілісти, а якщо на тротуар – не поважають пішоходи»*.

Можливо, буде доречним провести інформаційну кампанію задля підвищення поваги до велосипедистів як до учасників дорожнього руху.



Інші проблеми, які було згадано:

- Чисельні нарікання на **собак** у приватному секторі, біля ринку, у деяких дворах (де мешканці їх підгодовують) (*«Для велосипедиста собаки – это проблема»*). В групі навіть почалось обговорення, як з ними боротись (повільно проїжджати, прилади з ультразвуком тощо).
- Неможливо добратись **на Острів** взимку і при будь-яких проблемах з мостом.
- Поодинокі скарги на **перепади висот** в місті (але одразу лунали й заперечення про те, що *«перепадів майже немає»*).
- Скарги на труднощі проїзду через **залізничний міст на Острів** – складно спускатись з нього тощо (*прим. Аналітика – згаданий міст взагалі пристосовано виключно для залізничного транспорту, і велосипедистів на ньому бути не повинно*).
- Небезпечна поведінка дітей на велосипедах, які погано знають правила дорожнього руху.

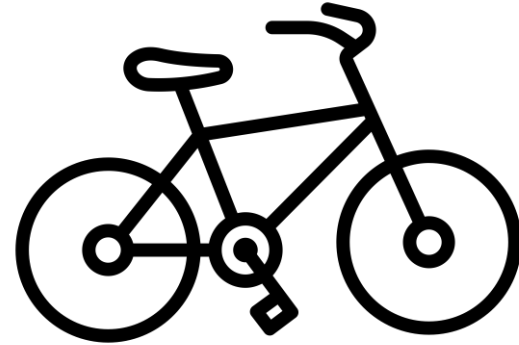
Складно переходити через залізничні колії. Обладнаних переїздів недостатньо. Іти через міст над колями (коли треба підіймати велосипед по сходах) – важко (*«Стихийні переходи є дуже небезпечними – коли ти на велику скачеш через оці рельси»*).

Велосипедисти: пропозиції щодо вирішення проблем

Пропозиції щодо більш системного вирішення проблем велосипедистів

Хоча більшість пропозицій є відповідями на проблемами (прибрати проблему), пролунало декілька самостійних пропозицій:

- Робити велосипеди більш популярним транспортом шляхом проведення акцій та привернення уваги.
- Робити регулярним міський «велодень» для привернення уваги до велосипедистів та їх проблем.
- Обговорювалась тема обов'язкового навчання правилам їзди на велосипеді в школі. Були навіть пропозиції вимагати складати відповідний іспит.
- Збільшити участь представників велоспільноти у прийнятті рішень щодо міських реконструкцій (*прим. Аналітика: також респонденти казали про активну участь велоспільноти у роботі з владою*).
- Пропагувати використання відеореєстраторів велосипедистами.
- Максимально використовувати камери відеонагляду на місцях масових порушень (наприклад, на «зебрах»).





Квитки і плата за проїзд



European Bank
for Reconstruction and Development

Квитки у транспорті: разові

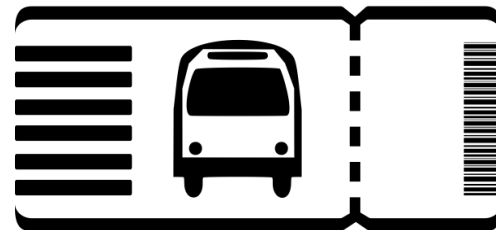
Разові квитки прості і зрозумілі («зайшов – заплатив»). Такі квитки особливо необхідні в умовах, коли не знаєш, чи прийде транспорт.

Аргументи за користування разовими квитками:

- Простота і зрозумілість («*подошёл троллейбус купил на троллейбус, подошла маршрутка – заплатил в маршрутке*»).
- Неможливість користування проїзними.
- Потреба їздити різними видами транспорту.
- Неможливість і небажання підлаштовувати графік під тролейбуси (яких мало і рідко їздять).

Запит на разовий квиток, з яким можна було б рухатись з **пересадкою**, наприклад – на певний час («*Заплатил 6 грн, и я доехал на 7-ке до Ушакова, пересел на 6-ку и поехал дальше за те же деньги*»). Інший респондент заперечив про те, що в умовах, коли транспорт не в одній системі і коли він ненадійно рухається, така система працювати не зможе.

Більшість «плюсів» разових квитків – це фактично проблеми, через які не працюють довгострокові абонементи. Відповідно, якщо будуть створені умови для довгострокових квитків, то і запит на них з'явиться.

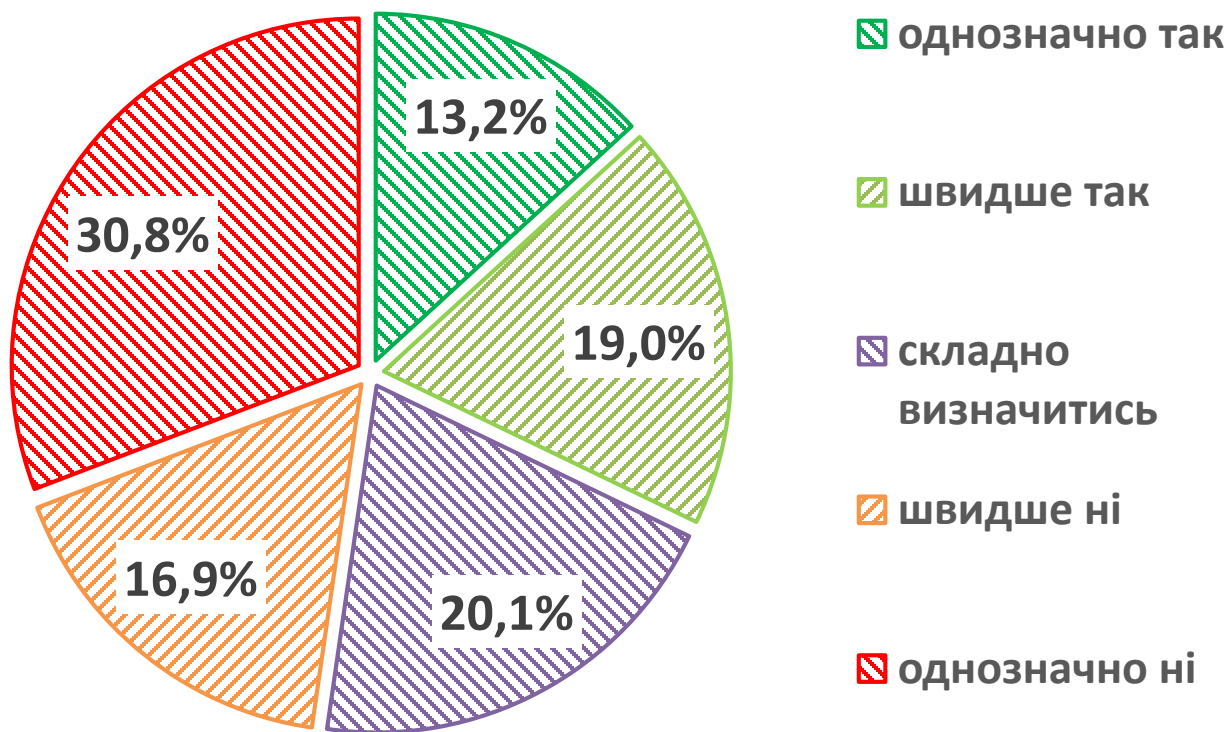


Разові квитки більше сприймаються як паперові.

Квитки у транспорті: абонементи на певний термін

Точне формулювання запитання:

«Чи готові ви користуватись тижневим / місячним / річним абонементом на проїзд в громадському транспорті в разі, якщо його використання буде дешевшим, ніж купівля разових квитків на кожну поїздку?»



Квитки у транспорті: абонементи на певний термін

Довгострокові «проїзні».

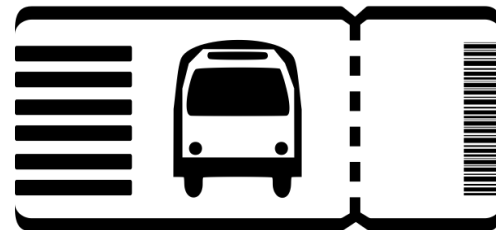
У Херсоні практично не використовуються, оскільки на рух тролейбусом люди не розраховують (прийшов – добре, ні – їдемо маршрутною). А у маршрутках, проїзних немає за визначенням.

Умови, за яких використовували б довгострокові проїзні:

- Наявність розгалуженої системи, яка б приймала їх (зокрема, говорилося про «проїзні на маршрутки») (*«долгосрочной не нужен, потому что нет единого транспорта»*).
- Прогнозованість і невеликий інтервал руху тролейбусів (або іншого транспорту, на який поширюється дія абонементу)
- Істотно нижча вартість такого варіанту у порівнянні з разовими квитками (*«может быть тогда и стоило бы на это тратить деньги и в целях экономии»*).

Картка на кількість поїздок сприймається саме як довгостроковий проїзний.

Емоційно респонденти демонструють готовність купувати саме такі картки, а не абонементи на певний термін (*«мы должны стремиться к совершенству, мне нравится в Турции, у них есть карточка, они на какую-то определённую сумму пополняют, то есть не на месяц, а на какую-то определённую сумму. Подошли, приложили, считали и ушли»*).



Для масового використання довгострокових документів необхідна розгалужена система транспорту, який приймав би такі квитки.

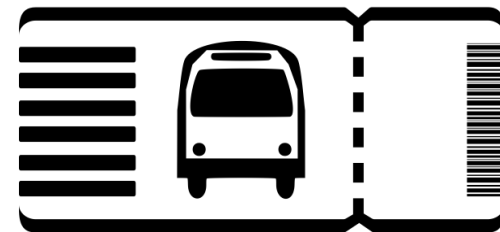
Проїзні (зокрема, картки) можуть бути використані для нарахування **пільгових проїздів** або для обліку «пільговиків» (через непрозору систему компенсацій проїзду пільговиків постійні конфлікти, які картки можуть вирішити) (*«очень много пожилых людей, как вот они этим будут пользоваться»*).

Квитки у транспорті: електронні

Електронні квитки для респондентів означають:

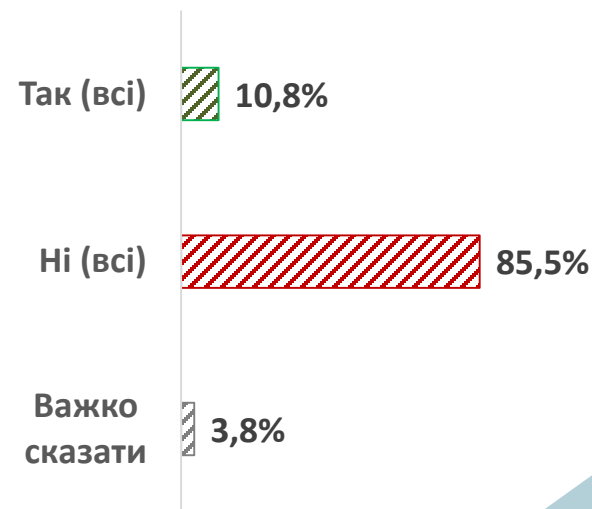
- Зручність у оплаті («пришёл, включил приложение, оплатил, поехал дальше»).
- Відсутність необхідності контактувати з водієм.
- Картку (пластикову, яка з тобою). Окремі асоціації з ліфтовими картками на кількість поїздок («за границей пополняешь карту, она всегда с тобой, пришёл, оплатил», «Ну да, как лифтовая карточка. Приложил, сняли поездку»).
- Можливість уникнути черг.
- Можливість оплатити проїзд дітям/онукам і чітко знати, що кошти пішли саме на проїзд («Бабушка перевела, дитё раз – и поехало»).
- Можливість купити поїздку на годину.
- Можливість вирішити всі проблеми з пільговиками (просто видати їм відповідні картки).
- Можливість розрахуватись одним методом в різних видах транспорту.
- Можливість поповнювати онлайн (наприклад за допомогою Приват24).

Найбільший запит – на електронний квиток у формі карти на певну кількість поїздок або термін, яку необхідно прикладати до валідатора при вході або у салоні транспорту. При цьому, говорячи про таку систему, переважна більшість респондентів говорили скоріше про маршрутки, а не тролейбуси.



Точне формулювання запитання:

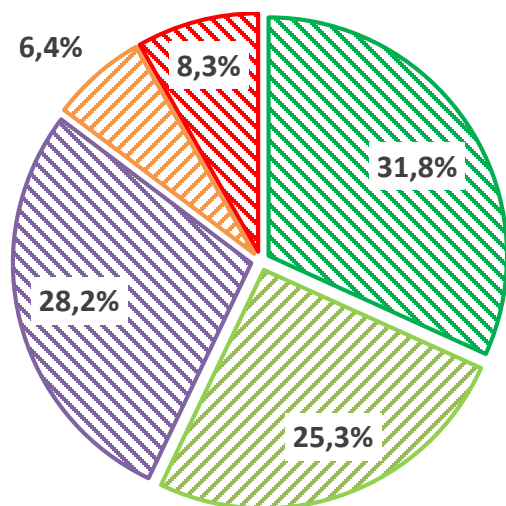
«Чи оплачували ви проїзд у тролейбусі через QR-код?»



Квитки у транспорті: паперові VS електронні

Точне формулювання запитання:

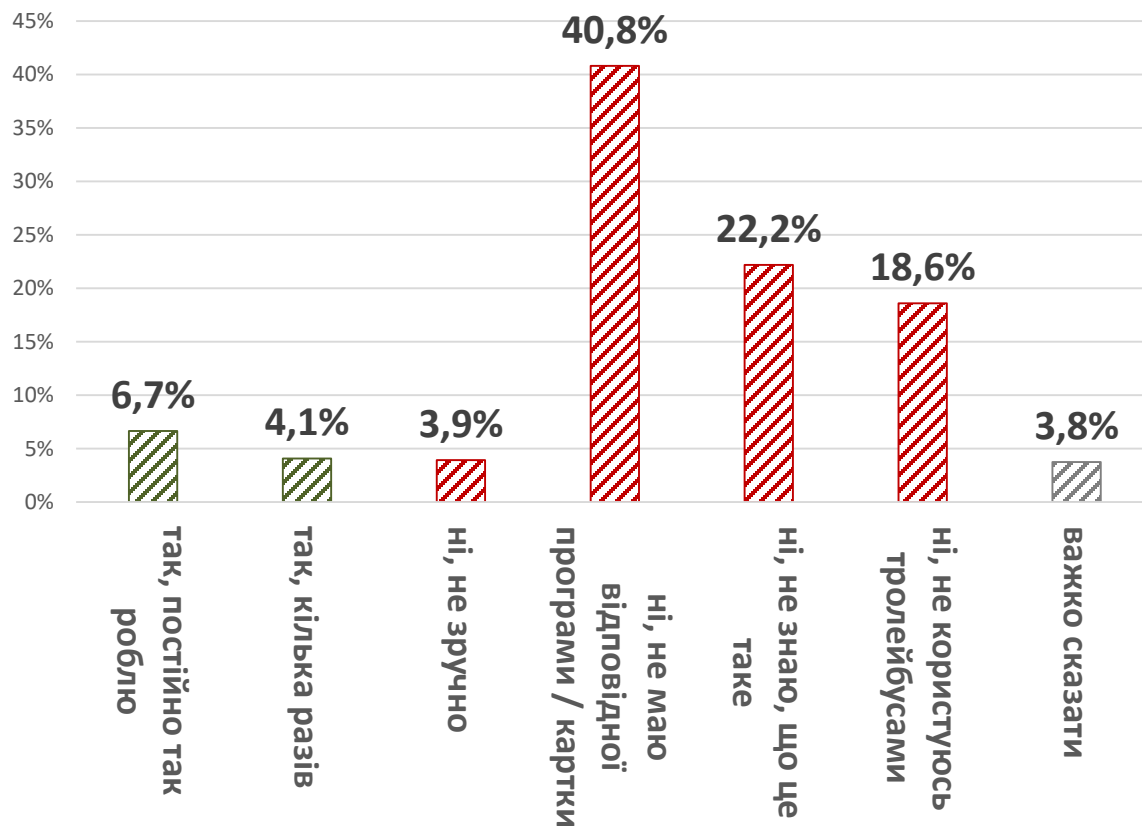
«Чи підтримуєте ви запровадження електронного квитка у громадському транспорті?»



- однозначно так
- швидше так
- складно визначитись
- швидше ні
- однозначно ні

Точне формулювання запитання:

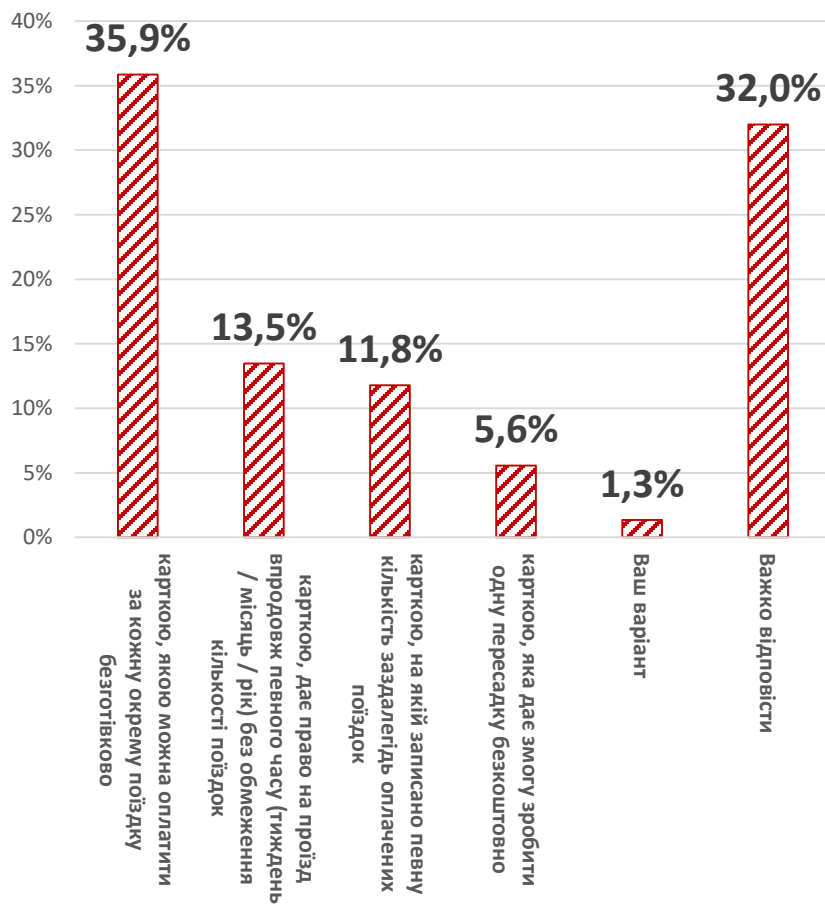
«Чи оплачували ви проїзд у тролейбусі через QR-код?»



Квитки у транспорті: паперові VS електронні

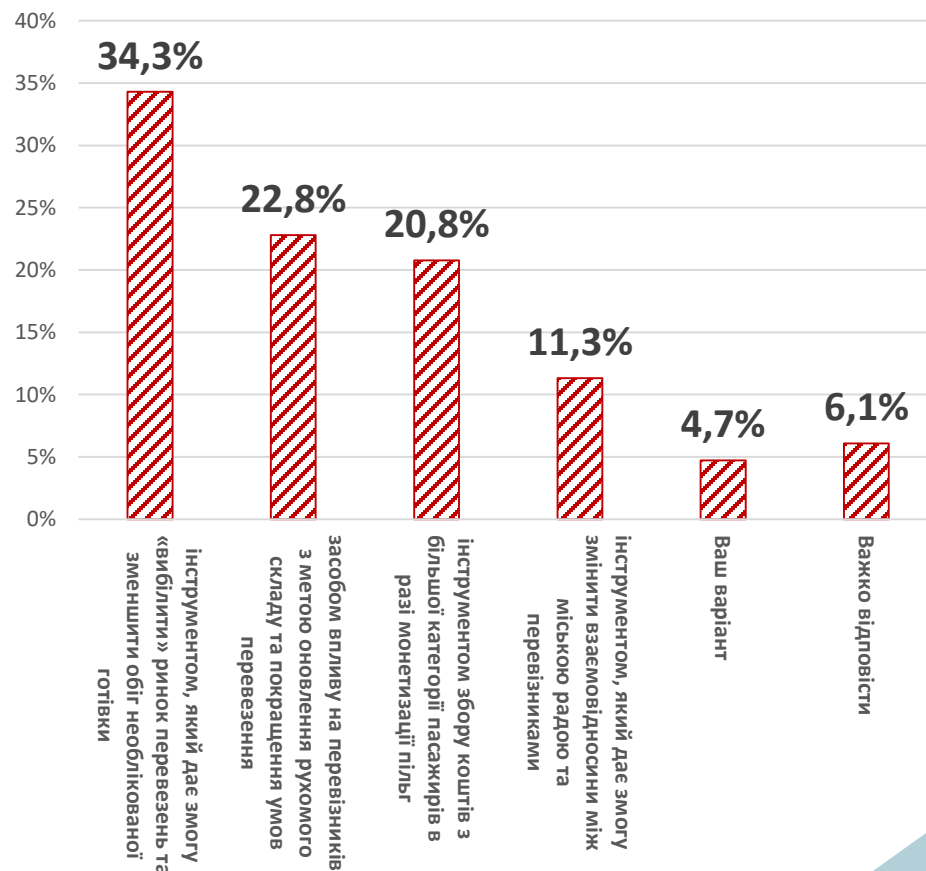
Точне формулювання запитання:

*«Чим для вас є поняття
«електронний квиток» з точки зору
пасажира?»*



Точне формулювання запитання:

«Чим для вас є поняття «електронний квиток» з точки зору роботи громадського транспорту загалом?»



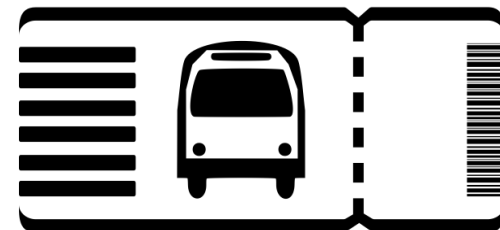
Квитки у транспорті: паперові VS електронні

За використання **паперових** квитків наводились наступні аргументи:

- Відсутність грошей на картках, потреба оплачувати проїзд готівкою.
- Бажання платити в режимі «заплатив і пішов» (без додаткових дій, як-то реєстрації, валідації тощо (*«мне как бы так приятнее: заплатил и пошёл»*)).
- Просто звичка до паперових квитків (як разових, так і абонементів).
- Небажання ще більше прив'язуватись до телефону, втомленість від гаджетів.
- Користування «кнопочним» телефоном і небажання використовувати смартфон.

За використання **електронних** квитків наводились наступні аргументи:

- Купівля багатьох поїздок.
- Мають бути дешевше паперових.
- Більш зручні для людей, які звикли користуватись всім електронним.
- Папір можна загубити, а телефон завжди при собі. Також на випадок, якщо забув удома гроші.
- Не треба клопоту з рештою (*«если маршрутчик начинает говорить, что сдачи нет»*).
- Безконтактні оплати більш зручні і швидкі.
- Безпечніше. Водій не відволікається під час руху (*«иногда водитель на ходу отсчитывает деньги»*).
- Економія часу водієві (якщо той працює без кондуктора).



Є претензії до **наявних електронних** квитків:

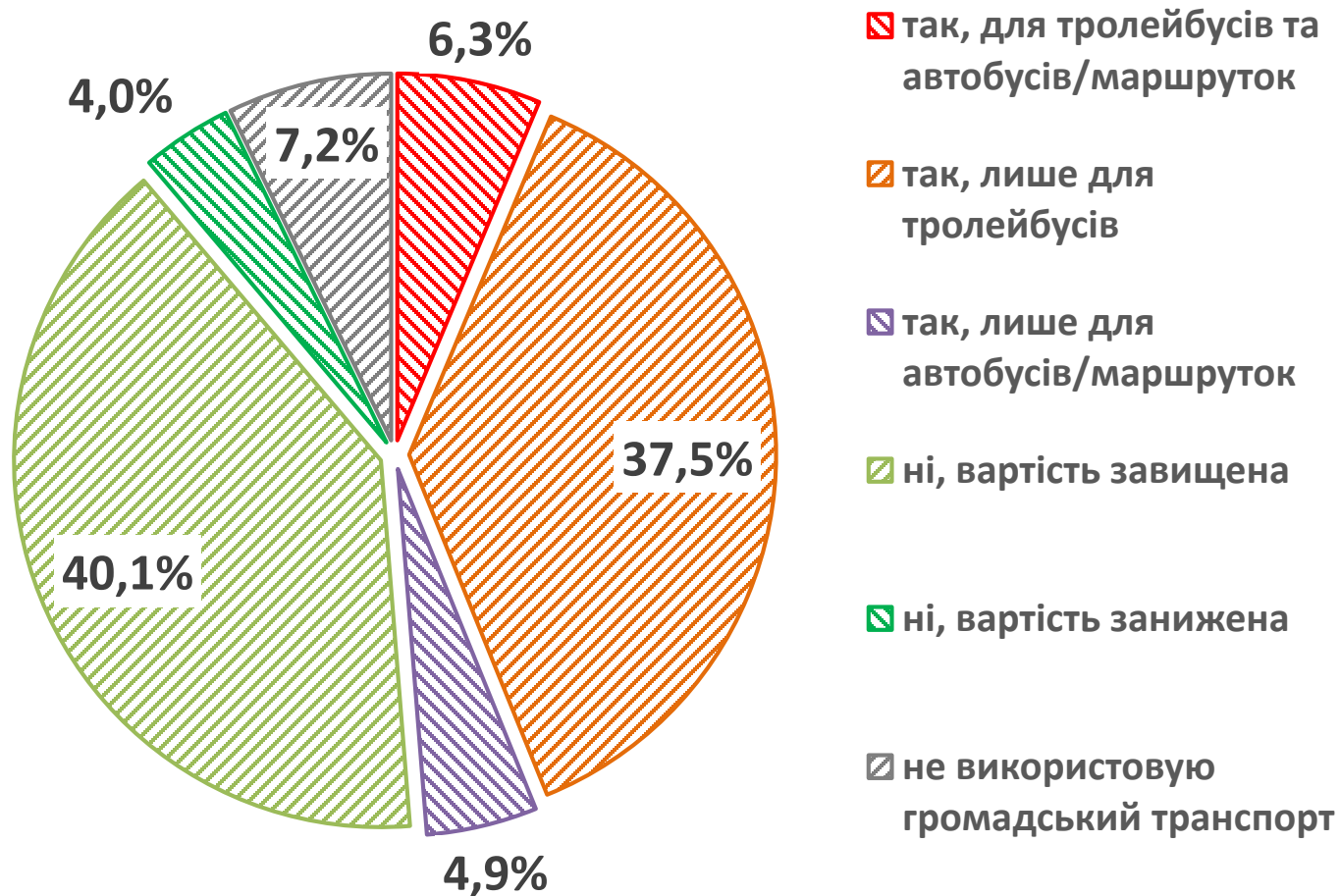
- Незручність оплати під час руху (складно відсканувати код коли тролейбус трясеться) (*«Одной рукой держишься, другой рукой пытаешься вот это вот»*).
- Незручність поповнення.
- Залежність від телефону.

Одна думка про те, що переходити на електронні квитки зарано (*«Сначала нужно всё поменять, весь транспорт, а потом уже будут электронные»*).

Вартість проїзду: результати кількісного дослідження

Точне формулювання запитання:

«Чи відповідає вартість проїзду в громадському транспорті якості послуг?»



Вартість проїзду

Респонденти майже не обговорювали вартість проїзду у тролейбусі – ані в бік підвищення, ані в бік зниження. Розмови про тариф стосувались переважно маршрутних таксі.

Важливим аспектом, через який вважають ціну завищеною, є історія навколо різкого підняття ціни до 6 гривень зі зниженням її до 5 грн після «великого скандалу». Тобто це не стільки об'єктивна вимога, скільки суб'єктивне емоційне сприйняття. Цікаво, що говорячи про наявну ціну, цифру 6 грн називали ненабагато рідше, аніж 5 грн.

Скарги щодо проїзду пільговиків:

- Пільговики (зокрема, літні люди та діти) інколи плутають, коли їм дозволено їхати безкоштовно, а коли – ні.
- Пільговиків ображають у транспорті (*«Ребёнок-инвалид, который вытаскивает вот это удостоверение, а ему говорят: «У тебя что инвалидское?» Понимаете, это настолько обидно»*).

Більшість респондентів вважають ціну неадекватно високою або просто несправедливою. Виключення – ціна на проїзд у тролейбусі. Але тролейбусами користуються відносно мало, а ціну вважають адекватною.

Є розуміння, що зовсім зменшити ціну не можна. Проте респонденти не розуміють, на скільки і чому необхідно змінити ціну.

Пролунала пропозиція зробити ціну залежною від відстані або тривалості поїздки (*«Дифференциация, короткий маршрут дешевле длинный дороже»*).



Важливий аспект – розуміння людьми, чому ціна є саме такою, і які конкретні переваги/недоліки вони отримають за цю ціну. Роз'яснення такої інформації дозволить легше змінити ціну або аргументувати її сталість.

Запропоновано вирішення:

- Монетизація пільг.
- Запровадження електронного квитка з чітким розумінням кількості поїздок або права поїздок.

Вартість проїзду

Більшість респондентів назвали ціну маршрутних таксі **зависокою**, мотивуючи це наступним чином:

- Невеликі відстані (*«у нас реально дорого. В Києве, я понимаю, дорого. Но там оправдано это», «с Восточного до Шуменского, например, это будет 15 км. Это не Одесса, где километров 30»*).
- Низька якість транспорту (*«должно быть хотя бы какое-то качество, а не когда ты заходишь, а сиденьям, может, по 50 лет», «В маршрутках чересчур. И не из-за того, что там дорого, а из-за того, что такое впечатление, что ты едешь на телеге»*), для пасажирів підвищення ціни не призводить до його покращення (*«Ничего не делается для улучшения транспорта. А цена повышается»*).
- Маршрутки – приватна власність. Відповідно неможливо примусити власників зменшити ціну (*«и мы не работаем на город, а платим частникам»*).
- Недостатня зарплата респондента (*«Потому что у меня минимальная зарплата. Для меня это дорого»*).
- Високі витрати, коли необхідно робити кілька поїздок на день (*«Ты так каждый день по 12, по 20, по 30 гривен»*).



Аргументи тих, хто вважає **наявну ціну (5 гривень) оптимальною**:

- У порівнянні з іншими містами: Херсон менший за великі міста, де вартість більша, отже їхати менше.
- У порівнянні з іншими містами: в Херсоні ціна *«така як в усіх»* (*«Если сравнить с другими городами, то где-то такая как у всех»*).
- Можна було б сплачувати більше за комфорт, але комфорту в Херсонському транспорті немає.
- 5 гривень – зручна сума (*«если даёшь ему 5, тебе проще, тебе не нужно будет сохранять эти гривни, двойки»*).

Умови збільшення вартості

Оптимальну вартість проїзду прив'язують до двох параметрів:

- **Якість** транспорту (включаючи відсутність недоліків).
- **Заробіток** конкретного респондента (який говорить, що навіть 5 гривень за проїзд для нього забагато).
- **Довіра** до процесу ціноутворення.



Умови збільшення вартості, відповідно, можна розбити на три категорії.

Пов'язані з **якістю**:

- Невеликий інтервал (на фокус-групах сказали про 5-7 хвилин, але згідно кількісного дослідження може бути і до 10-15).
- Чіткість графіку руху.
- Продовження графіку до більш пізнього часу (в ідеалі до опівночі, але навіть до 23-ї години буде достатньо).
- Покращення безпеки проїзду.
- «Культурність» водіїв.

Пов'язані з **фінансами респондента**:

- І наявні ціни – дорого відносно доходів.
- Оплата «місту», а не приватним перевізникам – разове згадування.
- Чіткість роботи з пільговими категоріями (щоб маршрутки зупинялись і брали людей без конфліктів)

Пов'язані з **процесом ціноутворення і оплатою**:

- Проїзні картки (в ідеалі на кількість поїздок) і зручність оплати.
- Поява єдиного місячного квитка для всіх видів транспорту, створення єдиної транспортної системи («*Каждый сам по себе. Даже никакой проездной не сделаешь*»).
- Прозорість і зрозумілість ціни («*можно будет расчёты проверить*»). Місто має обґрунтовувати підвищення покращеннями.
- Облік пасажирів (щоб не можна було красти кошти).
- Окремі побажання, щоб міський транспорт був комунальним.

Умови збільшення вартості

Окремі респонденти висловили думки, що у випадку підвищення ціни велика кількість людей буде протестувати. В результаті транспорт буде неможливо покращити (*«Всё равно будет очень много людей, которые будут говорить: - " нам всё равно какая маршрутка, ну вот у меня нет средств, чтобы 8-10 грн платить»*).

Необхідна додаткова роз'яснювальна кампанія щодо ціноутворення. Щоб люди, які будуть проти, були у меншості.

Підвищення вартості сприймається як неминуче (*«Так они всё равно повысят»*).

Громадські активісти мають відстоювати не утримання низької вартості, а підвищення якості разом з підвищенням ціни.

Херсонці можуть прийняти підвищення вартості у випадку, якщо буде істотно підвищено якість і безпеку транспорту, а також якщо буде вирішено проблему найбільш вразливих верств населення.



Згідно кількісного дослідження, низька вартість знаходиться на останньому місці у пріоритетах транспорту. Тобто у порівнянні з іншими показниками (передусім, зручністю та безпекою) ціна – не є принциповим фактором.

Щодо інших міст, то найчастіше проїзд порівнюють з Миколаєвом, Одесою та Києвом. Оцінюють співвідношення відстані і вартості проїзду в маршрутних таксі.



Місця, які погано
пристосовані до руху



European Bank
for Reconstruction and Development

Місця, які погано пристосовані для руху велосипедистів

Місця, до яких мають претензії велосипедисти:

- **Залізничні переїзди** («Якщо мені треба поїхати із центру до Таврика, то я їду по тротуару по Ушакова, потім беру велик в зуби і через місток перетягую його, щоб потім на ньому поїхати»).
- **Міст на Острів** («Це теж небезпечний район, тому що там ти їдеш або по вузькому проході, де ходять люди або по проїжджій частині. Я їжджу по проїжджій частині збоку, там сміття. І ти піднімаєшся на гору, тебе дуже легко може занести»).
- Розв'язка **між ХБК та Таврійським** («Это как раз для города и есть транспортная развязка, которая проблемная что для автомобилей, что для велосипедистов», «а когда с регулировщиком, то это ужас»).
- Міст на Миколаївському шосе (**зупинка «База «Холодильник»**) («Когда большие ливни, именно под мостом, там ливневки все забитые, там реально может быть до половины автобуса в воде»).
- **Площа Перемоги** («там очень интенсивное движение и опасно ехать»).
- **Вул. Чорнобаївська** («є дуже різкий поворот. Коли ти в нього завертаєш, деяка машина може не зупинитися і на великій швидкості збити людину»).
- **Вул. Грецька**, в бік Корабельної площі («Там начинается брущатка. Для меня это всегда катастрофа»).
- **Вул. Сорокіна**, від Корабельної площі («она идет немножко такая извилистая и очень крутая»).
- **Вул. Степана Разіна** біля парку «Херсонська Фортеця» (немає доріжок, щоб доїхати до парку).



- **Панкратовський міст** («нету оборудования, дороги убитые»).
- Перехрестя **вул. Уварова та Миколаївського шосе** («ездить не получится, потому что там большой трафик»).
- **Вул. Куліка, 29** («Машин во дворе поставили так, что не проедешь, везде – разбитый тротуар, ямы, мусорные баки, мусор, хлам, собаки. Ты сидишь и думаешь: как правильно – взлетать или бежать?»).

Місця, які погано пристосовані для руху автомобілів

Місця, до яких мають претензії **автомобілісти**:

- **Площа Ганнібала** («Постоянно ДТП. Каждый хочет влезть и т.д.»).
- **Площа Перемоги** («Там в комплексе: и аварийные участки, и люди. И самое главное: кто с Таврического едут, гениальных гаишников наблюдают, регулировщиков. Это кино. Они не знают сигналы»).
- **Вул. Паровозна** («Сама улица разбитая. Много с разных направлений выезжают туда. Повернуть нереально», «Я вижу, как там фуры ездят она разбитая»).
- **Вул. Куліка** («не люблю за ямы и освещения нет», «на Кулика тоже выезжаешь на встречу, потому что яма», «нет нормальной разметки, старая уже и затертая»).
- **Дніпровський ринок** («Ни пройти, ни проехать, куча машин, платные какие-то парковки, пройти негде. ... Везде машины стоят и полос уже не две а одна»).
- **Залізничні переїзди** на шляху до Таврійського («Переезд – не езжу туда никогда, только когда знаю, что там пусто»).
- **Вул. Залізнична**.
- **Вул. Перекопська** («Много люков, бывает, машины проваливаются в люки и всё. Есть ямы и нет правил»).
- **Вул. Макарова** («она убитая уже»).
- **Провулок Козацький** («Люди нарушают там ПДД. И перекопали там что-то и так и бросили»).



- **Вул. Маркса** («стараюсь избегать, она загружена всегда и долго ехать»).
- Східний мікрорайон, **неподалік Винзаводу** («Там когда выезжает машина, все ждут. Можно бы светофор поставить, а его нет»).
- **Вул. Чорноморська**, район РАГСу («вся в ямах»).
- **Вул. Сенявіна, 25** (парковка на проїжджій частині).

Місця, які погано пристосовані для руху автомобілів: перехрестя

Місця, до яких мають претензії **автомобілісти**:

- Перехрестя **вул. Миру та Бериславського шосе** («Загружена фурами очень сильно бывает. За фурами не видно толком кто там летит»).
- Перехрестя **вул. Гагаріна та Кременчуцької** («опасная, разгона много для машины – проскакивают и ДТП смертельные», «Превышают, правила не соблюдают»).
- Перехрестя **вул. Декабристів та Ушакова** («Там светофор не работал. Нельзя было выехать нормально. А тебе еще сигналият что ты пропускаешь других»).
- Перехрестя **вул. Ушакова та Куліка** («Часто, бывает, светофор не работает, люди пытаются проскочить»).
- Перехрестя **вул. Олександрівської та Філатова** («опасный участок, светофора нет»).
- Перехрестя біля ТРЦ «Фабрика» та магазину «Росінка» (затори).
- Перехрестя **біля Апеляційного суду** («Одностороннее там движение. Не видно кто выезжает»).
- Перехрестя **вул. Горького та Комсомольської** (погана оглядовість через парковку).
- Перехрестя **вул. Сенявіна та Репіна** («плохой обзор из-за холма и травы»).
- Перехрестя **вул. Кутузова та Некрасова** («дерево закрывает обзор»).



Загальна претензія до всіх автодоріг – **багато ям та бруду** («Состояние дорог – ямы, и грязь на дорогах, не убираются никогда»).

Найбільш часто як проблемні згадано площі Перемоги та Ганнібала, вулиці Куліка та Паровозна, а також залізничний переїзд у районі Бериславського шосе.

Місця, які краще пристосовані для руху

Місця, якими їздять **велосипедисти**:

- **Вул. Ушакова** («Если ехать от вокзала, по левой стороне тротуар широкий.... Там, где этот тротуар, поделали более-менее все спуски бордюров»).
- **Дорога на Голу Пристань** («Сейчас вдоль обочины там есть маленький трек для колеса. Там еще была большая советская обочина»).
- «Стихийний» залізничний переїзд з боку Таврійського у Центр («это прям место, которое выходит в центр города, и оно может быть магистральным»).

Місця, якими їздять **автомобілісти**:

- **Дорога зі Східного на ринок** («Безопасная, вроде, более менее, дорога как дорога»).
- **Вул. Чорноморська** («если с Таврического на Мира то стараюсь объехать тот переезд, там часто аварии. Лучше объехать по Черноморской»).
- Під мостами (**об'їзд переїдів**) («с Таврического под мостами, на Ганнибала и по Перекопской»).
- **Вул. Нафтовиків**.



Часто (особливо у випадку велосипедистів) мова йде не про ідеально пристосовані ділянки доріг, а скоріше про ті, які є хоч трохи кращими за місця, які намагаються оминати.

Місця, які краще пристосовані для руху

Місця, якими користуються **представники маломобільних груп**:

- Перехрестя **вул. Ушакова та Перекопської** («Самый лучший переход. На Ушакова везде удлинённое время зелёного света. А дальше – максимум 14 секунд»).
- Пішохідний перехід **біля Пенсійного фонду** («как раз там и удобно для коляски, спуск»).
- Гуртожиток на **Комкова, 76** («Там на первом этаже живут ребята, которые тоже на колясках. Один из них, Михаил, в данный момент играет за сборную украинскую. И там, по-видимому, для них оборудовали»).
- Пішохідні переходи, **обладнані світлофорами** («Только на светофорах, потому что это безопасно»).
- **Парки** як більш небезпечні, аніж вулиці («только парки, никакие не центральные улицы, ничего»).
- Пішохідні переходи **біля ХДУ та парку** (там трохи частіше звертають увагу на пішоходів на зебрі).
- Зупинка «**Кінотеатр «Іскра»**» («Появились тактильные плитки. Это очень большой плюс»).



Декілька респондентів у кожній з груп взагалі не **змогли згадати зручні** для руху місця («Где безопасно – я даже не знаю»).



Інші теми



European Bank
for Reconstruction and Development

Порушення правил дорожнього руху (ПДР)

Планом дослідження не передбачалось обговорення теми порушення правил дорожнього руху. Проте так чи інакше тему згадували у всіх групах.

Ігнорування водіями вимоги правил щодо пропуску пішоходів на «зебрах». Всі (без винятку, включаючи водіїв) назвали це великою проблемою

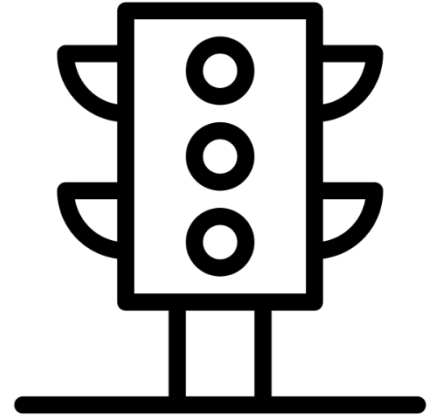
Інколи виникають аварійні ситуації, коли на одній смузі руху водій пропускає пішохода, а на іншій – водій продовжує рух («... один *остановилася*, я *пошла*. Тут *дальше вылетает*, *никто не останавливается*, *авария*, *тут же при мне осколки разлетаются*»).

Проїзд автомобілів на червоне світло світлофора (проблема згадується не так часто, як проблема непропуску на «зебрах», але є актуальною).

Перехід **пішоходами дороги** в неналежному місці проблемою назвали **велосипедисти** та **автомобілісти** («в любом месте люди позволяют себе перебежать»).

Проблеми **паркування** машин з порушеннями ПДР:

- Найбільша проблема в тому, що машини, які запарковані біля пішохідних переходів, не дозволяють пішоходу побачити машину, що наближається, а водієві – пішохода («С моим ростом метр 58 см мне нужно либо прыгать, чтобы посмотреть, едет ли машина, либо бежать вперёд смотреть»).
- Автомобілі паркують не за правилами, а там, де є затінок. Тобто часто на тротуарах або в інших місцях, де це заважає пішоходам.
- На парковках місця для осіб з особливими потребами займають ті, хто не належить до цієї категорії.



Для того, щоб вирішити проблему, респонденти вважають необхідним:

- Більше світлофорів, оскільки «зебри» не допомагають.
- Встановити більше «лежачих поліцейських» Актуалізація пішохідних переходів (встановлення знаків, нанесення розмітки).
- Більше поліцейських патрулів.
- Відеофіксація порушень.
- Штрафи.

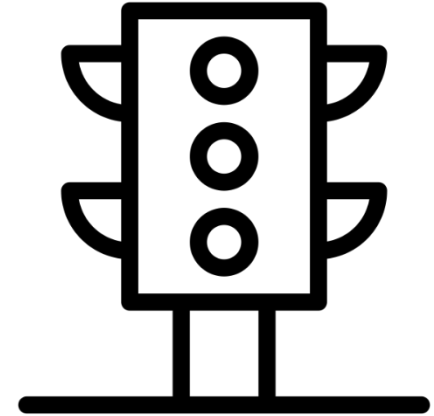
Некомпетентність та корумпованість поліцейських:

- Поліцейські не вміють регулювати дорожній рух, чим спричиняють ще більші затори.
- Поліцейські не знають **правил дорожнього руху** (*«они можуть догнати нас, но они не могут сказать за что или номер статьи»*). Окремі зауваження, що після реформи, професійність поліцейських знизилась.
- **«Подвійні стандарти»** поліцейських. Судять про порушення, дивлячись на марку машини (*«Если машина навороченная, то машину не тронут даже, боится. А Жигулёнок – то пожалуйста»*).

Недостатня робота поліції та претензії до виконання ними своїх обов'язків (зокрема щодо санкцій за порушення) призводять до того, що претензії до поліції у контексті забезпечення виконання ПДР лунають у всіх групах.

Небезпечні локації загадані пішоходами (переважно маломобільними):

- Перехрестя вул. Університетської та 28-ї армії.
- Перехрестя вул. Перекопської та 28-ї армії.
- Вул. Комкова (біля Пенсійного фонду).
- Бериславське шосе (біля Епіцентру).



Порушення ПДР

Вимушені порушення з боку велосипедистів – через проблеми з дорогою, вони вимушені інколи їхати за межами «свого» метру, створюючи аварійні ситуації (*«Из-за грязи на велосипеде ехать нереально, приходится объезжать им по центру дороги»*)

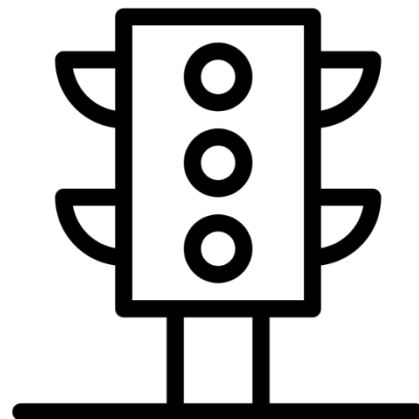
Велосипедисти швидко їздять у пішохідних зонах (*«Есть беспредельщики на велосипеде на переходе пешеходном, догоняет велосипедист в наушниках, электросамокаты»*).

Через те, що люди досить масово бачать порушення з боку велосипедистів, виникає запит на обов'язкове **навчання керуванню велосипедом** у школі (особливо серед старшого покоління, в якого таке навчання було). Окремі побажання: змусити велосипедистів отримувати права.

Пропозиція щодо **обмеження швидкості** руху велосипедистів у пішохідних зонах.

Порушення правил переходу через залізничні колії виникає через недостатню кількість облаштованих переходів і відсутність шляхопроводу на Таврійський.

Пропозиція щодо вирішення проблеми: Обладнати переходи через колії (*«треба познімати ті точки, де люди переходять стихійно. І от коли ми будемо бачити, де люди переходять, там і треба будувати переходи»*).



Питання транспорту в місті вирішити буде неможливо без радикального вирішення проблеми порушень ПДР.

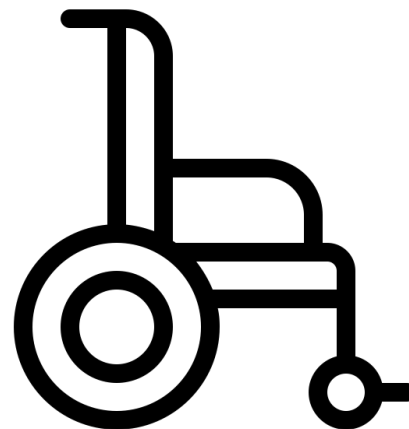
Що таке доступність?

Питання щодо доступності респонденти спочатку зрозуміли **скоріше «взагалі»**. Відтак пролунали відповіді:

- Транспорт має ходити частіше.
- Має виконуватись графік руху.
- Маршрутки та тролейбуси мають бути не переповнені (*«На Некрасова взяли людей, а у нас на остановке он уже не останавливается»*).

Після уточнення модератора респонденти назвали такі **аспекти доступності**:

- Наявність **правильно облаштованих знижень та пандусів**: у транспорті, громадських місцях, на дорогах.
- Можливість після заїзду у транспорт **залишитись у візку**, а не пересідати на сидіння (тобто наявність місця для візка).
- **Співпадіння висоти** підлоги транспортного засобу із висотою тротуару на зупинці, **відсутність бордюрів** та сходинок.
- **Відкриття всіх дверей** на вхід та вихід у транспортному засобі. Наразі водії можуть відкривати або лише передні двері, які не є пристосованими для осіб з особливими потребами, або лише пристосовані двері, якими не можна комфортно скористатись через натовп пасажирів (*«Если идёт вся масса в центральную дверь, то мамочка с коляской или та же пенсионерка, которую я сопровождаю, не может подняться»*).
- **Припиненні дискримінації** осіб з особливими потребами (*«Видят, что подходит человек с какими-то ограниченными возможностями, всё, они закрывают и уезжают»*).
- **Безкоштовний проїзд** для осіб з особливими потребами.



Нові тролейбуси та «Богдани» з місцями для візків, за словами респондентів з маломобільних груп, значною мірою є **доступними** для них (за умови доступності зупинок, тротуарів та іншої інфраструктури).

Досвід інших країн та міст

Розвинена велоінфраструктура – приклади:

- Амстердам («У них даже общественный транспорт не имеет значения, потому что у них через каждые 100 метров стоят парковки для велосипедов»).
- Мексика («Там всюду велосипедні доріжки. Практично на кожному повороті ти можеш взяти велик в оренду і кататися скільки завгодно, навіть цілий день. Штука в тому, що це дуже дешево»).
- Німеччина («... не ходи здесь – велосипедисты едут». То есть они знают, где ездить и эти пешеходы знают, что им здесь нельзя ходить. Все придумано, поэтому нам нужно просто внедрять их опыт»).

Організація розкладу руху

громадського транспорту – приклад Донецька («Обратил внимание, что «газелька» едет по одному маршруту, но не обгоняет другую маршрутку»).

Налаштування світлофорів – приклад

Донецька («Они говорят: «Мы трафик знаем, у нас светофоры до каждой секунды рассчитаны. Чтобы водитель меньше стоял на светофорах»).

Багато пільг на проїзд у транспорті – приклад Естонії («Там есть и бесплатные проездные, или проездные там со специальными скидками. Вот иногородние приезжают, они платят полную цену за проезд, а тебе платит меньше, поэтому и хороший транспорт, и хорошие условия. И город имеет прибыль»).



Система оплати за проїзд –

приклад Туреччини та Іспанії («Карточку себе пополнила там, например, на 50 евро. И ты этой карточкой расплачиваешься в любом транспорте», «За границей так. Они пополняют эти карточки. И с них снимают не определённый тариф, а от того, сколько ты проехал»).

Досвід інших країн та міст

Забезпечення маршрутів великими

автобусами – приклад Донецька, Одеси («Я когда там жила, там были большие автобусы. И если садился человек с коляской, инвалид, то выходил водитель, там есть специальная кнопка, опускался пандус, помогал, завозил. Тоже самое если с коляской»).

«Маршрутки» із місцями для

візків – приклад Умані («несмотря на то, что он не такой большой, например, как Богдан, по размерам, может быть меньше автобус, но тем не менее там есть где стать»).



Доступна міська інфраструктура – приклади:

- Одеса («В центре там везде пандусы, и даже я ходила в Оперный театр, там есть даже туалет для инвалидов, и там даже со ступенек помогают спуститься»)
- Харків («Сейчас делают ремонты дороги. Полотно везде облагораживают, везде делают скосы. Везде делают в основном пандусы, где были ступеньки. Почти возле каждой аптеки, парикмахерской – есть кнопка доступа»).
- Чернігів («Я очень удивлён. Комфортно, и в парк заезжаешь и в магазины заезжаешь»).

Організація перевезення

пільгових категорій – приклад Умані («Там есть камеры в автобусах... У меня отец участник боевых действий. Он УБД в камеру показал. Всё к нему никаких претензий. Даже в карантин»).

Соціальне таксі – приклад Умані («Если мы куда-то ехали, она могла спокойно за час до выезда заказать такси. Приедет «универсал» - коляска помещается, никаких проблем с этим нет»).

Взаємодія місцевої влади із мешканцями міста – приклад Львова щодо встановлення лав на запити містян через сайт міськради («На сайте горсовета есть так называемая «шкала». ... раз – 5 тысяч голосов. Они говорят: «А, нет, давайте срочно решать, где лавочки ставить»).

Як містяни хочуть пересуватись Херсоном за 5-10 років

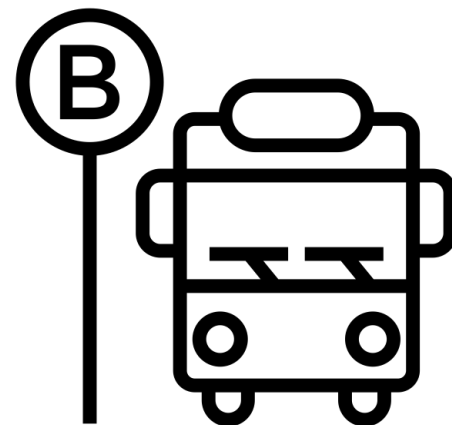
Основні побажання щодо пересування у майбутньому – **комфорт та безпека.**

Висловлено побажання, **щоби не було всіх проблем**, які було озвучено (див. *слайди щодо проблем пересування у місті*).

Побажання щодо громадського транспорту:

- Багато рухомого складу, доступного для маломобільних груп.
- Ефективні та зручні маршрути руху.
- Зручних графік руху, який би чітко виконувався.
- Ввічливі водії, кондуктори та пасажирів.
- Гарний технічний стан транспортних засобів.
- Чистота у транспорті.
- Безкоштовно або за невисоку ціну.
- Ціна може бути високою, але люди мають мати відповідний рівень доходів.
- Безкоштовне таксі для пасажирів на візках.
- Без маршруток.
- Метро (як спосіб уникати заторів).

Чимало респондентів з групи пасажирів громадського транспорту хотіли би через 5-10 років мати **можливість пересуватись автомобілем** (*«чтобы каждая семья могла себе позволить личный автомобиль, либо же велосипед»*).



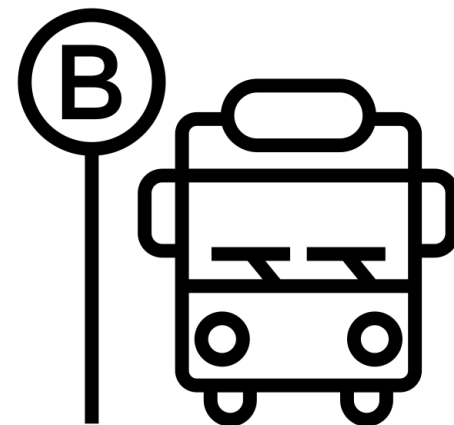
Як містяни хочуть пересуватись Херсоном за 5-10 років

Побажання щодо авто- та велотранспорту:

- Якісні дороги.
- Багато велодоріжок.
- Якісні тротуари.
- Освітлені вулиці.
- Обладнання хабів для вантажного транспорту, щоб вантажівки менше їздили містом.
- Водійські посвідчення для велосипедистів.
- Влада має чути запити від громадян.
- Популяризація велоруку (*«Если людям объяснить: «А давайте все дружно на велике?», то даже перевозчики задумаются»*).

Майже всі респонденти з групи автомобілістів хочуть через 5-10 років пересуватись автомобілем, але більш **високого класу чи більш пристосованим до поганих доріг** (*«На большой машине, на танке хоть»*).

Для автовласників перехід до користування громадським транспортом сприймається здебільшого як **«пониження у класі»** (*«тяжело после авто вернуться в маршрутку»*).



Серед автовласників пролунали думки про те, що вже зараз **треба планувати розгалуження, мости, тунелі** та інше (*«если не поменяем ничего, то будет коллапс и пробки, несмотря на чем бы ехали»*).

Очікування щодо реального пересування Херсоном за 5-10 років

Серед респондентів з малоомобільних груп висловлювались сподівання, що **влада усвідомить проблему доступності** та почне її вирішувати («Кажеться, всё-таки до власти дойдёт то, что людей с каждым годом всё больше и больше нуждается в «особливых потребностях». Поэтому нужно в этом направлении работать и развиваться»).

Багато респондентів серед людей з малоомобільних груп сказали, що **не сподіваються на істотне покращення** можливостей для пересування у найближчі роки («Вот сердце подсказывает, что будет ещё 20 лет как сейчас»). Але, за їх словами, вони **хочуть вірити у краще**.

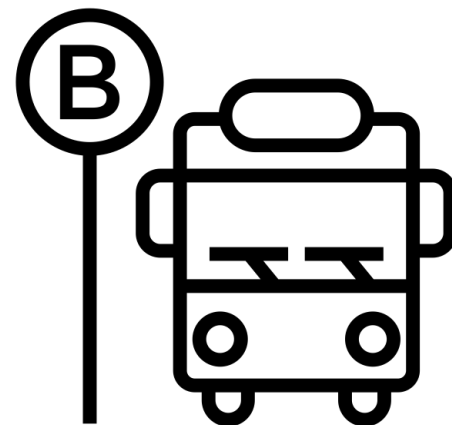
Пасажири громадського транспорту говорять як про оптимістичні очікування, так і про песимістичні.

Песимістичні очікування:

- Підвищення вартості проїзду.
- Погіршення транспорту.
- Подальше розбиття доріг.

Оптимістичні очікування:

- Підвищення комфорту в транспорті.
- Поява нових автобусів та маршрутів.
- Оновлення рухомого складу новими тролейбусами (згадано чутки про кредит ЄБРР).
- Подовження часу роботи транспорту до 23:00.
- Закінчення карантинних обмежень.
- Добудова мосту через переїзд (неподалік «Фабрики»).
- Покращення стану доріг.



Автомобілісти очікують, що вони, як і раніше, **пересуватимуться автомобілем**.

Один респондент планує **пересісти на електромобіль**.

Одне твердження про те, що, ймовірно у пріоритеті буде громадський транспорт **через стан здоров'я** («и зрение не то, и ездить особо не надо»).

Очікування щодо реального пересування Херсоном за 5-10 років

Велосипедисти висловлювали здебільшого **обережний оптимізм**:

- Відбудеться подальший розвиток велоруку, більше людей пересядуть на велосипеди (*«Все пересядут на велики. Будут только тралики. Когда будет дождь, ты сядешь на тралик»*).
- Буде побудовано хоча би декілька веломаршрутів (*«Есть сильный запрос от населения на решение этой проблемы»*).

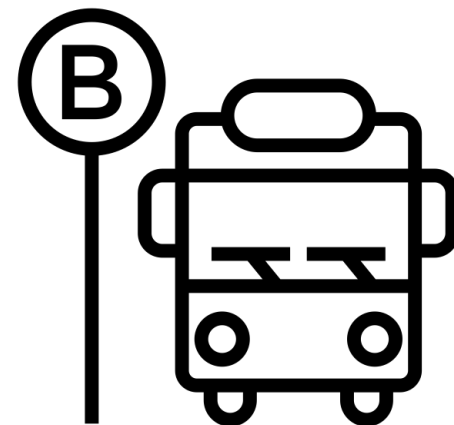
Песимістичні очікування велосипедистів є такими:

- Дороги залишаться у такому ж поганому стані, як і зараз.
- Влада міста нічого не буде покращувати.
- Стане більше автомобілів, вони будуть їздити скрізь (*«За 5 лет у нас в городе прибавилось битых машин из США. Все будут по этих тротуарах ездить»*).



Прогноз велосипедистів щодо збільшення кількості автовок узгоджується із бажанням пасажирів громадського транспорту пересісти на автомобіль, а автомобілістів – лишитись за кермом.

Єдиний варіант, який дозволить розвинути інший сценарій – радикальне покращення громадського транспорту та велоінфраструктури.



Було зазначено **вагомий вплив активістів** на зміни у Херсоні (*«Благодаря активистам у нас все изменится. Через это прошли все, в том числе и Америка»*).

Як ефективний активіст велоруку називався **Ярослав Концевий**.

У групі велосипедистів пролунало твердження про те, що нинішня **влада Херсону більше дослухається до активістів**. Це, у сприйнятті громади, однозначний позитив.

Над дослідженням працювали

Андрій Єременко – формування методології, розробка програми та технічного завдання, робота над звітами дослідження, підготовка фінального звіту.

Ірина Макарова, к.е.н. – модерація фокус-груп, підготовка технічного та аналітичного звіту якісного етапу дослідження.

Наталія Андрейшина, к.е.н. – математична обробка та візуалізація даних кількісного етапу дослідження.

Олександр Позній – організація та технічне забезпечення всього процесу дослідження, проведення польової фази кількісного етапу дослідження.

Для візуального оформлення матеріалів дослідження було використано графічні роботи авторів проекту [Thenounproject.com](https://thenounproject.com): Justiconnic, Shakeel Ch., Adrien Coquet, Flatart, Verry, Angelina Fara, Muhammad Auns, Iconic, Lima Studio, Vectors Point, Fae Fray, IconMark, Creaticca Creative Agency.



www.egis-group.com



European Bank
for Reconstruction and Development