

Никончук В.М.

*Національний університет водного господарства і природокористування, м. Рівне, Україна***ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ПЛАНІВ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ 11 У МІСТАХ УКРАЇНИ**

Існуючий спектр досліджень розвитку міських транспортних систем свідчить про зростаючу увагу до проблеми забезпечення сталої мобільності населення як одного з ключових чинників безпеки, екологічної стабільності та якості життя у сучасних містах. Зростання рівня автомобілізації, перевантаження вулично-дорожньої мережі та збільшення інтенсивності транспортних потоків призводять до погіршення умов руху, зниження ефективності функціонування громадського транспорту та підвищення негативного впливу транспорту на довкілля. У світовій практиці одним із найбільш ефективних підходів до вирішення цих проблем визнано впровадження концепції сталої міської мобільності, яка реалізується через Плани сталої міської мобільності (Sustainable Urban Mobility Plan — SUMP).

У даній статті виконано системний аналіз імплементації Планів сталої міської мобільності у містах України з різним рівнем інституційної готовності до впровадження принципів SUMP. Дослідження базується на порівняльному аналізі показників автомобілізації, модального розподілу перевезень, рівня розвитку громадського транспорту та стану стратегічного планування мобільності. У результаті дослідження встановлено взаємозв'язок між наявністю затвердженого плану сталої мобільності та показниками якості функціонування транспортної системи міста. Показано, що міста, у яких впроваджуються принципи SUMP, характеризуються більш збалансованим модальним розподілом перевезень, вищою часткою громадського транспорту та кращими показниками доступності міського середовища. Визначено, що ключовими факторами успішної реалізації планів сталої мобільності є інституційна готовність муніципалітету, використання транспортного моделювання та цифрових систем аналізу даних, інтеграція транспортного і містобудівного планування, а також залучення міжнародної технічної підтримки. Отримані результати дозволяють поглибити уявлення про механізми впровадження концепції сталої міської мобільності та можуть бути використані при розробленні стратегічних документів розвитку міст України відповідно до вимог Цілі сталого розвитку 11.

Ключові слова: стала міська мобільність, SUMP, транспортна система міста, модальний розподіл, автомобілізація, транспортне планування, інтелектуальні транспортні системи, сталий розвиток, SDG 11.

ВСТУП

Сучасні міста стикаються зі зростанням транспортних потоків, підвищенням рівня автомобілізації населення та перевантаженням вулично-дорожньої мережі. Збільшення кількості приватних автомобілів призводить до утворення заторів, зниження швидкості руху транспорту, зростання викидів забруднювальних речовин і погіршення якості міського середовища. У результаті цього зменшується ефективність функціонування міської транспортної системи та погіршується доступність міського простору для населення.

У світовій практиці одним із найбільш ефективних підходів до вирішення цих проблем є впровадження концепції сталої міської мобільності, що реалізується через Плани сталої міської мобільності (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP). Такі плани передбачають інтегроване управління транспортною системою міста, розвиток громадського транспорту, підвищення ролі пішохідного та велосипедного руху, оптимізацію використання приватного автомобільного транспорту та зниження негативного впливу транспорту на довкілля.

Розробка та впровадження SUMP є важливим інструментом реалізації Цілі сталого розвитку 11 – “Сталий розвиток міст і громад”, яка передбачає створення безпечних, інклюзивних, доступних та екологічно сталих міських середовищ. У європейських країнах ці плани активно застосовуються як стратегічний інструмент управління транспортною системою міста, що дозволяє забезпечити баланс між мобільністю населення, економічним розвитком і екологічною безпекою.

На відміну від європейських міст, у містах України процес формування та впровадження планів сталої мобільності лише набирає обертів. Окремі міста, такі як Львів, Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Дніпро, Хмельницький, Чернівці, Луцьк, Тернопіль та Івано-Франківськ, уже розробляють або впроваджують відповідні стратегії. Водночас значна частина українських міст перебуває на етапі формування концептуальних підходів до управління транспортною системою на основі принципів сталої мобільності.

Недостатній рівень розвитку громадського транспорту, відсутність транспортного моделювання, низька якість пішохідної та велосипедної інфраструктури, а також недостатня координація між транспортним і містобудівним плануванням зумовлюють необхідність наукового дослідження ефективності впровадження SUMP у містах України.

АНАЛІЗ ЛІТЕРАТУРНИХ ДАНИХ ТА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Проблематика забезпечення сталого розвитку міських транспортних систем та формування парадигми «розумного міста» (Smart City) є об'єктом прискіпливої уваги провідних світових дослідників та міжнародних інституцій. Центральне місце у цьому дискурсі посідає Порядок денний сталого розвитку до 2030 року, прийнятий ООН, де в межах Цілі сталого розвитку 11 (SDG 11) акцентується увага на створенні інклюзивних, безпечних та екологічно стійких міських середовищ шляхом модернізації систем громадського транспорту та зниження антропогенного навантаження на довкілля [1-3].

Фундаментальним інструментом реалізації цих завдань у європейському науковому просторі визнано концепцію Планів сталої міської мобільності (Sustainable Urban Mobility Plans — SUMP). Базові засади SUMP, закладені у «Європейському пакеті міської мобільності» (Urban Mobility Package), зміщують фокус із традиційного збільшення пропускної здатності доріг на управління мобільністю населення та інтегроване просторове планування [4, 5]. У другому виданні Керівництва з розроблення SUMP (2019 р.) систематизовано методологію участі громадськості та оцінювання ефективності транспортної політики, проте залишається дискусійним питання адаптації цих механізмів до специфічних умов міст із перехідною економікою [6].

Значний внесок у розвиток теорії сталого транспортного планування зробили міжнародні організації OECD, World Bank та UN-Habitat. У їхніх роботах [7, 8] підкреслюється необхідність переходу від техноцентричного підходу до людиноцентричного управління (People-Oriented Urban Design). Дослідження підтверджують, що імплементація SUMP у європейських метрополіях дозволила не лише стабілізувати рівень автомобілізації, а й суттєво підвищити частку велосипедного та пішохідного руху (Modal Split) [9]. Водночас актуальним аспектом сучасних досліджень стає роль цифрових технологій та Інтелектуальних транспортних систем (ITS). Впровадження систем адаптивного керування трафіком та Big Data аналізу дозволяє нівелювати затори, проте складність інтеграції таких систем у застарілу інфраструктуру міст залишається бар'єром для багатьох країн [10, 11].

У сучасному дискурсі О. Чередніченко обґрунтовує концептуальний пріоритет інституційної модернізації, розглядаючи план сталої міської мобільності (SUMP) як фундаментальну стратегію [16]. З точки зору Т. Нагорного, цей підхід набуває просторово-часового виміру: він доводить, що сталий розвиток міста детермінований саме організацією громадського транспорту як ключового каркаса території [17]. Водночас, якщо для попередніх авторів акцент зміщений на стратегію та урбаністику, то наукова школа В. Долі, М. Давідіч забезпечує цю стратегію математичним базисом [18,19]. Вони пропонують моделі оптимізації потоків, без яких неможлива практична реалізація ідей Чередніченко чи Нагорного. У контексті безпекового та технологічного забезпечення, І. Грабовий та В. Поліщук акцентують на впровадженні ITS [20]. З їхньої позиції, сталість системи недосяжна без автоматизації управління, яка мінімізує людський фактор та оптимізує трафік у реальному часі. Своєю чергою, О. Ляшук та У. Плекан замикають цей цикл, розглядаючи мобільність не лише як транспортну задачу, а як інструмент економічної ефективності регіону, де розвинена інфраструктура стає фундаментом для сучасної логістики [21]. Особливе місце у вітчизняній науці посідають дослідження В. М. Никончук [22], яка фокусується на розвитку транспортно-логістичних систем та впровадженні принципів «зеленої логістики». Її роботи доводять, що інтеграція екологічних факторів у транспортні процеси є критичною для зниження негативного впливу на міську екосистему. У спільних працях кафедри транспортних технологій НУВГП також аналізується вплив інноваційних технологій на трансформацію транспортної інфраструктури [23].

Незважаючи на ґрунтовність наведених досліджень, аналіз свідчить про наявність певного наукового розриву. Більшість робіт зосереджена на окремих технічних або економічних аспектах (моделювання, організація руху, логістика). Водночас комплексне оцінювання ефективності імплементації SUMP як цілісного інструменту досягнення SDG 11 у містах України (зокрема в таких регіональних центрах, як Рівне, Житомир, Івано-Франківськ) залишається недостатньо формалізованим. Проблема ускладнюється стрімким зростанням автомобілізації та низьким рівнем координації між містобудівним та транспортним плануванням.

Таким чином, необхідність наукового обґрунтування механізмів впровадження планів сталої мобільності та оцінки їхнього впливу на трансформацію міського середовища в умовах України визначає актуальність та напрям даного дослідження.

ЦІЛЬ ТА ЗАДАЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ.

Мета статті полягає у системному аналізі ефективності впровадження стратегії Sustainable

Urban Mobility Plan (SUMP) для забезпечення доступної, безпечної, екологічно сталої та інклюзивної міської мобільності у містах України, а також у визначенні ключових інституційних, технічних та організаційних факторів, що впливають на успішність реалізації цих планів..

Для досягнення поставленої мети визначено та вирішено такі завдання:

- проаналізувати інституційний та технічний стан імплементації Планів сталої міської мобільності у вибраних містах України та визначити їх відповідність європейським підходам SUMP;
- виконати компаративний аналіз основних параметрів транспортних систем (рівень автомобілізації, модальний розподіл, розвиток громадського транспорту) для оцінки ефективності впровадження стратегій сталої мобільності;
- визначити основні інфраструктурні, нормативно-правові та організаційні бар'єри, що впливають на реалізацію планів сталої мобільності;
- встановити ключові фактори успішного впровадження SUMP у містах України;
- сформулювати рекомендації щодо інтеграції принципів сталої міської мобільності у муніципальну політику розвитку міст.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ.

Системне оцінювання імплементації Планів сталої міської мобільності (ПСММ) у вибраних містах України свідчить про глибоку трансформацію підходів до управління міськими транспортними системами. На відміну від традиційного транспортного планування, що фокусувалося на пропускній здатності доріг, SUMP базується на забезпеченні доступності та якості пересувань для всіх категорій користувачів.

Аналіз показує, що впровадження принципів сталої мобільності в Україні характеризується нерівномірністю та значною залежністю від залучення міжнародної технічної експертизи (GIZ, SECO, KfW) [36]. Встановлено, що ключовим бар'єром на інституційному рівні залишається відсутність законодавчого закріплення SUMP як обов'язкового містобудівного документа. Це надає процесу впровадження ініціативного характеру, де успіх залежить від політичної волі муніципалітету.

Основними векторами інституційної інтеграції у досліджуваних містах є: створення профільних департаментів або робочих груп з питань мобільності (Львів, Житомир, Вінниця); гармонізація місцевих програм розвитку з принципами Vision Zero та кліматичними цілями ЄС; залучення громадськості на етапах стратегічного планування, що є вимогою методології Eltis [38].

Проведене дослідження дозволило систематизувати стан планування мобільності в Україні, розподіливши міста за рівнем інституційної готовності та стадіями імплементації стратегічних документів. На основі моніторингу ініціативи MobiliseYourCity [35] та проєктів «Інтегрований розвиток міст в Україні» (GIZ), встановлено ієрархічну структуру готовності муніципалітетів. Ключовим чинником успіху для міст-лідерів стала децентралізація, яка надала місцевим органам влади повноваження для реалізації комплексних та міждисциплінарних процесів.

Порівняльні показники сформовано за результатами узагальнення статистичних даних муніципальних програм розвитку транспорту, матеріалів проєктів GIZ, MobiliseYourCity, Dozor City Analytics [37] та власних розрахунків автора (табл. 1).

Таблиця 1 Ієрархія міст України за рівнем стратегічного планування мобільності на 2024-2026р.

Категорія	Місто	Статус (за MobiliseYourCity / GIZ)	Основні результати та підтримка
I. Лідери (SUMP Прийнято та впроваджується)	Житомир, Львів, Полтава, Вінниця, Чернівці	План прийнято; стадія активної імплементації заходів.	Підтримка BMZ (Німеччина) та SECO (Швейцарія). Реальні зміни у Modal Split.
II. Стратегічний рівень (Наявні концепції/програми)	Київ, Хмельницький, Харків	Відсутній єдиний SUMP, але діють галузеві концепції (Транспортна модель, Велоконцепція).	Фрагментарне впровадження окремих елементів ІТС та паркувальної політики.
III. Формування бази (Процес розробки/Аналіз)	Рівне, Івано-Франківськ, Тернопіль, Луцьк	Стадія збору даних, аудиту маршрутних мереж та розробки концептуальних засад.	Робота транспортних експертів, підготовка аналітичних звітів (напр. система "Dozor").

*Джерело: складено автором за даними 25–34, 35–38.

Аналіз технічного стану показує, що міста I категорії вже перейшли до автоматизованого управління трафіком. Натомість міста III категорії (зокрема Рівне) наразі формують «цифровий фундамент». Використання даних Dozor City Analytics (2024) у Рівному є критично важливим етапом, що дозволяє верифікувати реальні пасажиропотоки перед прийняттям стратегічних рішень, що відповідає європейським стандартам доказового планування

Зіставлення рівнів ієрархії з технічними параметрами транспортних систем дозволило виявити тенденцію взаємозв'язку між наявністю затвердженого Плану сталої міської мобільності та показниками якості мобільності (табл. 2).

Таблиця 2

Порівняльна характеристика параметрів мобільності за категоріями міст

Категорія міст	Середня автомобілізація (авто/1000 нас.)	Частка ГТ (Modal Split, %)	Частка вело/мікромоб., %	Якість мобільності (за індикаторами SUMI)
I. Лідери	240–280	32–35%	7–12%	Висока (прогнозованість ГТ, розвинена веломережа).
II. Стратегічний рівень	350–410	28–38%	3–12%	Середня (конфлікт між автоцентричністю та еко-ініціативами).
III. Формування бази (Рівне)	230–260	30%	5%	Задовільна (високий потенціал ГТ, але дефіцит зв'язності мережі).

*Джерело: складено автором за даними [7–11, 18–24, 35–37]

Результати аналізу свідчать, що виявлена залежність Modal Split від категорії міста підтверджує концептуальну тезу П. Горбачова та С. Свічинського про обмеженість інфраструктурних рішень за відсутності стратегічного планування. У містах-лідерах інтеграція ПСММ у муніципальну політику забезпечує вдвічі вищі показники активної мобільності, тоді як специфіка міст III категорії, зокрема Рівного, вказує на наявність потужного інерційного базису у вигляді 30% частки громадського транспорту та потенціалу мікромобільності. За таких умов використання аналітичних платформ типу «Dozor» стає критичним технічним містком, що дозволяє місту трансформувати первинні дані у стратегічні рішення, минаючи тривалі етапи формування бази. Таким чином, перехід до вищих категорій мобільності для таких міст є питанням не стільки фізичної перебудови мережі, скільки інституційної формалізації наявних транспортних зв'язків та щільності пересувань.

Таким чином, формування "цифрового фундаменту" є невід'ємним початковим етапом для міст III категорії, оскільки воно забезпечує необхідні дані для якісного планування. Виявлена різниця між технічним станом автоматизованого управління трафіком у містах-лідерах та процесом збору аналітики у містах, що лише формують свою базу, чітко корелює із загальною стадією імплементації SUMP. Географічний та стратегічний розподіл українських міст за рівнем їхньої готовності до впровадження принципів сталої мобільності наочно представлено на рисунку 1.



Рисунок 1. Карта імплементації SUMP у містах України (2024–2026 рр.)

Лідери — міста Львів, Житомир, Вінниця, Чернівці, Полтава вже пройшли етап планування і активно змінюють інфраструктуру. Географічно ми бачимо значний кластер на Заході та в Центрі, що корелює з тривалою співпрацею з міжнародними донорами (GIZ, SECO).

Стратегічний рівень — міста Київ, Харків та Хмельницький мають потужний потенціал та окремі якісні рішення (наприклад, велоконцепції), але ще не об'єднали їх у єдиний, інтегрований SUMP. Це міста з високим рівнем автомобілізації, які потребують системного підходу.

Формування бази — міста Рівне, Івано-Франківськ, Тернопіль, Луцьк, Дніпро наразі перебувають на етапі збору даних та аудиту. Для них важливим є створення «цифрового фундаменту» (як-от GPS-аналітика Dozog у Рівному), щоб приймати рішення на основі реальних пасажиропотоків.

ОБГОВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ.

Отримані результати підтверджують, що впровадження Планів сталої міської мобільності є визначальним чинником переходу від традиційної автоцентричної моделі розвитку до інтегрованого управління міською мобільністю. Встановлена залежність між рівнем інституційної готовності муніципалітетів та показниками якості мобільності свідчить, що саме наявність стратегічного планування забезпечує формування збалансованого модального розподілу та підвищення ефективності функціонування транспортної системи.

Порівняння міст різних рівнів імплементації SUMP показало, що системний підхід до планування дозволяє підвищити ефективність використання існуючої інфраструктури без суттєвого збільшення її фізичних параметрів. Це підтверджує доцільність переходу від інженерно-орієнтованої моделі розвитку, заснованої на розширенні дорожньої мережі, до комплексного управління мобільністю, яке враховує взаємодію транспортного, містобудівного та соціально-економічного планування.

Важливим результатом дослідження є встановлення ролі інституційних факторів у забезпеченні ефективності стратегій сталої мобільності. Доведено, що наявність затверджених програм розвитку, міжвідомча координація та участь громадськості істотно підвищують результативність впровадження SUMP. Водночас для більшості міст України характерними

залишаються обмеження, пов'язані з недостатнім нормативно-правовим забезпеченням, фінансовими ресурсами та низьким рівнем інтеграції транспортного і містобудівного планування.

Окрему роль у формуванні обґрунтованих управлінських рішень відіграє використання цифрових інструментів аналізу транспортних потоків та систем моніторингу громадського транспорту. Отримані результати показують, що застосування аналітичних платформ дозволяє перейти до доказового планування та зменшує ризик прийняття неефективних інфраструктурних рішень, що особливо важливо для міст, які перебувають на початкових стадіях впровадження SUMP.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на розвиток методів транспортного моделювання для середніх міст України, інтеграцію інтелектуальних транспортних систем у процес управління мобільністю, а також на оцінювання довгострокового впливу реалізації Планів сталої міської мобільності на екологічні, соціальні та економічні показники розвитку міського середовища.

ВИСНОВКИ.

У результаті проведених досліджень виконано системний аналіз стану впровадження Планів сталої міської мобільності у містах України та оцінено їх вплив на ефективність функціонування міських транспортних систем. Проведений компаративний аналіз дозволив встановити залежність між рівнем стратегічного планування мобільності та показниками якості транспортного обслуговування населення.

Встановлено, що міста, у яких реалізуються принципи Sustainable Urban Mobility Plan, характеризуються більш збалансованим модальним розподілом перевезень, стабільнішою роботою громадського транспорту та вищим рівнем доступності міського середовища. Результати аналізу показують, що ефективність реалізації стратегій сталої мобільності визначається не лише технічним станом транспортної інфраструктури, а передусім рівнем інституційної готовності муніципалітету та наявністю комплексного стратегічного планування.

У ході дослідження визначено ключові фактори успішного впровадження Планів сталої міської мобільності, до яких належать: наявність затвердженої стратегії розвитку мобільності, інституційна координація між органами управління, використання транспортного моделювання та цифрових систем аналізу даних, інтеграція транспортного і містобудівного планування, залучення міжнародної технічної та експертної підтримки.

Встановлено, що для більшості міст України основними бар'єрами залишаються недостатнє нормативно-правове забезпечення впровадження SUMP, обмежені фінансові ресурси та фрагментарний характер планування транспортного розвитку.

Отримані результати підтверджують доцільність застосування концепції сталої міської мобільності як інструменту досягнення Цілі сталого розвитку 11 та можуть бути використані при розробленні стратегічних документів розвитку міст України.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations. URL: <https://sdgs.un.org/goals> (дата звернення: 10.03.2026).
2. Sustainable Development Goal 11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. UN-Habitat. URL: <https://unhabitat.org/sdg-11-sustainable-development-goal-11> (дата звернення: 11.03.2026).
3. Banister D. Unsustainable Transport: City Transport in the New Century. London: Taylor & Francis, 2005. 244 p.
4. Urban Mobility Package. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility/urban-mobility-package_en (дата звернення: 12.03.2026).
5. Rupprecht S., Brand L., Böhrer-Baedeker S. Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. 2nd Edition. Rupprecht Consult, 2019. 184 p.
6. Dimitriou H. T., Gakenheimer R. Urban Transport Planning: A Retrospective and Prospective Review. New York: Routledge, 2011. 312 p.
7. Integrating Transport and Land Use Planning. OECD Publishing, 2018. URL: <https://www.itf-oecd.org/integrating-transport-land-use-planning> (дата звернення: 12.03.2026).
8. Sustainable Mobility for All (SuM4All). Global Roadmap of Action toward Sustainable Mobility. World Bank, 2019.
9. Gehl J. Cities for People. Washington: Island Press, 2010. 288 p.
10. Sustainable Urban Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. GIZ, 2021.

11. Sustainable Urban Mobility Plan Guidelines. European Commission, 2019. URL: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> (дата звернення: 15.03.2026).
12. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 15.03.2026).
13. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF> (дата звернення: 15.03.2026).
14. Закон України «Про автомобільний транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
15. (дата звернення: 15.03.2026).
16. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17> (дата звернення: 15.03.2026).
17. Чередніченко О. Ю. Стратегічне планування сталої міської мобільності в системі управління розвитком міст. Економіка та управління. 2020. № 4. С. 15–22.
18. Нагорний Т. Є. Теоретико-методологічні засади формування систем громадського транспорту у великих містах. Містобудування та територіальне планування. 2019. Вип. 70. С. 45–54.
19. Доля В. К. Транспортне моделювання в системі управління пасажиропотоками. Науковий вісник ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. 2021. № 156. С. 112–119.
20. Давідіч М. Ю., Давідіч О. О. Оптимізація параметрів функціонування маршрутних мереж міського пасажирського транспорту. Транспортні системи та технології перевезень. 2022. Вип. 23. С. 88–95.
21. Грабовий І. В., Поліщук В. П. Роль інтелектуальних транспортних систем у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Вісник Національного транспортного університету. 2020. № 46. С. 34–42.
22. Vovk, Y., Vovk, I., Plekan, U., Tson, O., & Oleksyuk, V. (2025). Sustainable and smart logistics centers: Challenges and opportunities for Ukraine's transport system. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 10(1), 116–124. <https://doi.org/10.14254/jsdtl.2025.10-1.8> DOI: <https://doi.org/10.14254/jsdtl.2025.10-1.8>
23. Никончук В. М., Хітров І. О., Пашкевич С. М., Кристопчук М. Є. Теорія та практика розвитку транспортної системи та об'єктів транспортної інфраструктури : монографія. Луцьк : Вежа-Друк, 2024. 547 с.
24. Никончук В. М., Козак С. В. Реалізація принципів зеленої логістики в транспортно-логістичній діяльності підприємств. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2025. №1 (24). С. 319–326. DOI: <https://doi.org/10.36910/automash.v1i24.17382>.
25. Приймак В. І. Пріоритети розвитку міського громадського транспорту в умовах реалізації Національної транспортної стратегії України. Наукові праці НДФІ. 2021. № 2. С. 77–85.
26. План сталої міської мобільності міста Львова. URL: <https://city-adm.lviv.ua/portal/transport/> (дата звернення: 15.03.2026).
27. План сталої міської мобільності м. Житомир. URL: <https://zt-rada.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
28. План сталої міської мобільності м. Вінниця. URL: <https://www.vmr.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
29. План сталої міської мобільності м. Полтава. URL: <https://rada-poltava.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
30. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури м. Києва. URL: <https://kyivcity.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
31. Транспортна модель міста Харкова. URL: <https://city.kharkiv.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
32. Концепція інтегрованого розвитку міста Рівне до 2030 року. URL: <https://rivnerada.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
33. Стратегія розвитку м. Івано-Франківськ. URL: <https://www.mvk.if.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
34. Стратегія розвитку м. Тернопіль. URL: <https://ternopilcity.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
35. Стратегія розвитку м. Луцьк. URL: <https://www.lutskrada.gov.ua> (дата звернення: 15.03.2026).
36. MobiliseYourCity Global Monitor (2025). URL: <https://www.mobiliseyourcity.net> (дата звернення: 15.03.2026).

37. Integrated Urban Development in Ukraine II. GIZ, 2024. URL: <https://www.giz.de/en/worldwide/33618.html> (дата звернення: 15.03.2026).

38. Dozor City Analytics (2024). URL: <https://city.dozor.tech/ua/rivne/city> (дата звернення: 15.03.2026).

V. Nykonchuk. Implementation of sustainable urban mobility plans as a tool for achieving sustainable development goal 11 in cities of Ukraine

The existing body of research on the development of urban transport systems demonstrates a growing attention to the problem of ensuring sustainable mobility as one of the key factors of safety, environmental stability, and quality of life in modern cities. The increase in motorization levels, congestion of the street and road network, and the growth of traffic intensity lead to deterioration of traffic conditions, reduced efficiency of public transport, and increased negative environmental impact. In international practice, one of the most effective approaches to solving these problems is the implementation of the concept of sustainable urban mobility, which is realized through Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP).

This paper presents a systematic analysis of the implementation of Sustainable Urban Mobility Plans in Ukrainian cities with different levels of institutional readiness for the application of SUMP principles. The study is based on a comparative analysis of motorization indicators, modal split, the level of public transport development, and the state of strategic mobility planning. The results reveal a relationship between the existence of an approved sustainable mobility plan and the performance indicators of the urban transport system. It is shown that cities implementing SUMP principles are characterized by a more balanced modal split, a higher share of public transport, and better accessibility of the urban environment. The study identifies that the key factors for successful implementation of sustainable mobility plans include institutional readiness of the municipality, use of transport modeling and digital data analysis systems, integration of transport and urban planning, and involvement of international technical support. The obtained results deepen the understanding of the mechanisms for implementing the concept of sustainable urban mobility and can be used in the development of strategic planning documents for Ukrainian cities in accordance with the requirements of Sustainable Development Goal 11.

Keywords: sustainable urban mobility, SUMP, urban transport system, modal split, motorization, transport planning, intelligent transport systems, sustainable development, SDG 11.

НИКОНЧУК Вікторія Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, в.о. завідувача кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: v.m.nykonchuk@nuwm.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0001-7515-6016>

Viktoriiia NYKONCHUK, D. Sc (Economics), Professor, Dean of the Mechanical Institute, National University of Water and Environmental Engineering, e-mail: v.m.nykonchuk@nuwm.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0001-7515-6016>

Дата надходження статті до видання: 02.04.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 23.04.2026

<https://doi.org/10.36910/q4j8e727>