



Українська кліматична мережа  
[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)  
[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)  
01032, м.Київ, а/с 306



№ 41-17

від 1.11.2017

## **Коментарі щодо проекту Національної транспортної стратегії на період до 2030 року**

Українська кліматична мережа (<http://www.ucn.org.ua>), ГО Центр екологічних ініціатив “Екодія”, Асоціація велосипедистів Києва ([www.avk.org.ua](http://www.avk.org.ua)) та ще 12 велосипедних ГО з різних регіонів України розглянули другу версію проекту Національної транспортної стратегії України на період 2030 року та пропонують на розгляд коментарі.

В розділі 1 ми відзначаємо окремі позитивні пункти проекту Стратегії з точки зору зменшення викидів парникових газів та стимулювання розвитку вело та громадського транспорту. В розділі 2 ми надаємо Загальні коментарі щодо проекту Стратегії, її формату та відсутніх аспектів. В розділі 3 надано текстові пропозиції правок у вигляді таблиці. В Розділі 4 - пропозиції та доповнення новими пунктами, що варто включити до проекту Стратегії.

### **1. Позитивні пункти проекту Стратегії**

УКМ відмічає одними з важливих позитивних моментів Стратегії є пріоритет екологізації транспорту та впровадження економічного стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту; використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, громадського електричного транспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, електробусів; стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднюючих речовин та парникових газів та зниження рівнів шумів від транспортних засобів.

Запропонована національна транспортна політика в достатній мірі відображає питання велосипедного та громадського транспорту і інтереси користувачів.

Підтримуємо актуальність пункту щодо фіскальних методів регулювання викидів CO<sub>2</sub> - “реалізація комплексу регуляторних і фіскальних заходів, зокрема, запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування транспортних засобів залежно від обсягу викидів парникових газів та інших екологічних показників”.

Окремо також відмічаємо важливість наступних пунктів:

- Пріоритетний напрям 3. Збільшення частки використання громадського транспорту з метою забезпечення комфортними засобами пересування для населення, в тому числі вразливих груп, та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, зокрема викидів парникових газів;
- Пріоритетний напрям 3. Виділення у містах окремих смуг для громадського транспорту
- Пріоритетний напрям 3. Забезпечення поетапної заміни автопарку на електротранспорт на муніципальному транспорті незалежно від форми власності, за

необхідності із внесенням змін до чинного законодавства, зокрема й зусиллями місцевих адміністрацій; поступове оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування зелених видів транспорту, розвиток велосипедного транспорту у містах, заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю;

- Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «реалізація програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки руху найуразливіших учасників дорожнього руху, а саме пішоходів та велосипедистів»
- Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвитку велосипедної інфраструктури»
- Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт. Очікувані результати: «Зменшено обсяг викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел на 60% порівняно з 1990 р., зокрема й завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, мускульних (велосипедного) видів транспорту»
- Пріоритетний напрям 3. Збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема частка електротранспорту у внутрішньому сполученні складає 75% в 2030 році;
- Пріоритетний напрям 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «інституціональної підтримки розвитку велотранспорту, розробки та запровадження нормативно-правових актів стосовно використання велотранспорту та його участі у дорожньому руху»
- Пріоритетний напрям 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «розробки Стратегії розвитку велотранспорту та посилення велобезпеки, яка б гуртувалась на науковому підході та з урахуванням прогресивного іноземного досвіду»
- Пріоритетний напрям 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «розвитку соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей «Місто коротких шляхів» та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велотранспорту з іншими видами транспорту»
- Пріоритетний напрям 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем: «розвитку велоінфраструктури»

## 2. Загальні коментарі до проекту Стратегії

Стратегії не вистачає аналізу джерел надходжень коштів в державний бюджет протягом 2006-2016 років та видатків на проекти транспортної інфраструктури; а також прогнозу коштів, що можуть бути залучені на реалізацію Стратегії на період до 2030 року. Наразі стратегія виглядає такою, що включає широке охоплення заходів і реформ, але постають питання:

- Чи буде достатньо державних коштів на її реалізацію Стратегії?

- Яким чином буде відбуватися пріоритизація інвестицій з державного бюджету в ситуації обмежених фінансових ресурсів?

- Яким чином найефективніше використовувати наявні державні кошти для забезпечення максимального результату?

Стратегії також не вистачає основних даних та тенденцій щодо мобільності та перевезень на різних рівнях, щоб чітко окреслити проблеми і правильно поставити цілі.

### 3. Правки до тексту проекту Стратегії

#### Пропозиції по доповненню існуючих пунктів:

Посилання на документ	Поточний текст	Пропозиція
Розділ 1	Також слід зазначити, що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного «хабу», в Стратегії враховані наступні світові тенденції, що притаманні транспорту: ...	Пропонуємо додати таку тенденцію до списку: <ul style="list-style-type: none"> <li>• необхідність значного скорочення викидів парникових газів та відмови від викопного палива вже до середини століття відповідно до Паризької Угоди</li> </ul>
Розділ 1	Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт.	Пріоритетний напрям 3. Підвищення безпеки, енергоефективності та екологічності транспортного сектору України. Коментар: ми пропонуємо інше формулювання, тому що жодний вид транспорту не може вважатися екологічно чистим, адже він зроблений з певних матеріалів і споживає енергію.
Розділ IV Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт	<b><u>Загальні проблеми, що потребують розв'язання</u></b> «Відсутність велосипедних доріжок, пішохідних зон у містах»	Велосипедна інфраструктура у містах, або її відсутність сама по собі не є проблемою. Велоінфраструктура – це одне з рішень проблеми небезпеки пересування містом на велосипеді. <b>Пропозиція:</b> «Відсутність безпечних та привабливих умов

	<p><b><u>Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем:</u></b></p> <p>впровадження системи зборів з користувачів автодорогами в залежності від екологічного класу автомобіля;</p> <p>впровадження економічного стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, громадського електричного транспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також мускульних видів транспорту велосипедного (систем громадського прокату велосипедів), самокатного та систем їх громадського прокату;</p>	<p><i>пересування у містах на велосипеді та пішки»</i></p> <p>впровадження системи зборів з користувачів автодорогами в залежності від викидів парникових газів автомобіля.</p> <p><b>Коментар:</b></p> <p>Поняття екологічного класу автомобіля немає в міжнародній практиці. Натомість ми пропонуємо податок, оснований на викидах парникових газів за прикладом багатьох країн ЄС. Ці збори мають бути значно збільшені для авто, що викидають понад 200 г/км CO<sub>2</sub>. Зібрані кошти можуть направлятися на фінансування розвитку громадського та велосипедного транспорту в містах.</p> <p>Пропонуємо розділити на 2 пункти, адже реалізація потребує абсолютно різних підходів:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• впровадження державного економічного стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів;</li> <li>• сприяння розвитку громадського електричного транспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також мускульних видів транспорту</li> </ul>
--	---	--

<p><u>Очікувані результати:</u></p>	<p><u>Очікувані результати:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• зменшено сумарний обсяг викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведений до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70% (від рівня 2015 р.);</li> <li>• рівень застосування альтернативних видів палива збільшиться з 10% до 50 % до 2030 р.;</li> </ul>	<p>велосипедного (систем громадського прокату велосипедів), самокатного та систем їх громадського прокату шляхом збільшення обсягу державних коштів, направлених на співфінансування місцевих проектів.</p> <p>Ми не радимо переводити усі забруднюючі речовини до CO<sub>2</sub>, адже CO<sub>2</sub> спричиняє глобальне забруднення, а інші забруднюючі речовини мають локальний характер. Щодо інших забруднюючих речовин пропонуємо прописати терміни запровадження в Україні стандартів Євро 6 та заходи з їх дотримання.</p> <p>Пропонуємо переглянути <b>Аргумент:</b> Досвід ЄС щодо збільшення частки використання біоетанолу був скоріше негативним і ЄС відмовляється від цілі досягнення частки в 10%. Тому ми не підтримуємо доведення цієї частки в Україні до 50% без ґрунтового аналізу. Натомість в ЄС є позитивний досвід виробництва біодизелю для використання громадським транспортом, що виробляється внаслідок переробки стічних вод.</p>
-------------------------------------	--	---

		Пропонуємо проводити аналіз щодо можливості застосування таких технологій в Україні.
Розділ 5	<b><u>Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>розвиток внутрішніх авіаційних перевезень, зокрема завдяки модернізації регіональних аеропортів та аеродромів України із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності аеропортових послуг;</li> </ul>	Пропонуємо видалити деталізацію “із залученням міжнародних кредитних програм та грантів”, тому що тоді потрібно кожний пункт стратегії прописувати щодо джерел фінансування і натомість вносити такі деталі в план заходів із реалізації стратегії.

#### **Пропозиції по доповненню новими пунктами.**

До секції Пріоритетний напрям 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт. **Перелік завдань, що необхідно вирішити для розв'язання проблем:**

- Проведення аналізу можливих державних інструментів для вирішення проблем утилізації зношених шин, відпрацьованих олив та самих транспортних засобів і запровадження відповідних рішень.**

**Аргументація:** Ця проблема зазначена в переліку таких, що потребують вирішення, але відсутня в переліку завдань.

Очікувані результати додати пункт:

- Зниження відсоткової частки найуразливіших учасників дорожнього руху (пішоходів та велосипедистів) до 20% від усіх загиблих у ДТП до 2030 року.**

**Аргументація:** наразі проблема високої смертності серед пішоходів та велосипедистів зазначається серед проблем, які потрібно вирішувати, але серед очікуваних результатів зниження смертності немає.

- Запроваджена диференціація оподаткування транспортних засобів залежно від обсягу викидів парникових газів та інших екологічних показників.**

**Аргументація:** Цей пункт є в завданнях, але не значиться в результатах.

До секції Пріоритетний напрям 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.  
Очікувані результати додати пункти:

- Підвищення використання велосипедного транспорту для руху в містах та між розташованими поруч населеними пунктами.
- Будівництво велосипедної інфраструктури у населених пунктах та між ними.

**Аргументація:** у «Переліку завдань» Пріоритетного напрямку 4 є чотири надзвичайно потрібні для розвитку велосипедного транспорту пункти, про розробку Національної велосипедної стратегії, розробку нормативних документів, будівництво велосипедної інфраструктури, але в «очікуваних результатах» немає жодного пункту про те, до чого виконання цих завдань має привести.

Ми вважаємо, що очікуваними результатами виконання завдань пріоритетного напрямку 4 має стати підвищення користування велосипедом у містах та міських агломераціях та поява об'єктів велосипедної інфраструктури, які забезпечать безпечні та привабливі умови пересування велосипедом.

*Українська кліматична мережа – це об'єднання 29 громадських організацій екологічного спрямування, що співпрацюють з метою реалізації права громадян на життя в безпечному навколишньому середовищі у зв'язку із загрозою глобальної зміни клімату. Детальна інформація за посиланням <http://www.ucn.org.ua>.*

Просимо повідомити про включення або відхилення запропонованих пунктів на нашу електронну адресу [ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

*Додатково ці коментарі підтримані наступними велосипедними ГО:*

- ГО “Асоціація велосипедистів Києва” (м. Київ)
- ГО “Міські реформи” (м. Харків)
- МММГО “Альтер-спорт” (м. Миколаїв)
- ГО “ВелоВектор” (м. Одеса)
- ГО “Urban Inst” (м. Одеса)
- ЧОГО «Буковинська агенція регіонального розвитку» (м. Чернівці)
- ГО «Велокривбас» (м. Кривий Ріг)
- ГО «Велосипедна Асоціація Павлограда» (м. Павлоград)
- ГО «СІТІ ЛАБ» (м. Полтава)
- ГО «Асоціація велосипедистів Черкас» (м. Черкаси)
- Дніпровська асоціація велосипедистів (м. Дніпро)
- ГО “Львівська асоціація велосипедистів”

*Над коментарями працювали Ірина Ставчук (ГО “Екодія”, [is@ecoaction.org.ua](mailto:is@ecoaction.org.ua)) Ганна Гуз (Українська кліматична мережа, ГО “Екодія”, [anna@ecoaction.org.ua](mailto:anna@ecoaction.org.ua)) та Вадима Денисенка (ГО АВК [denysenko.vadym@avk.org.ua](mailto:denysenko.vadym@avk.org.ua)). За додатковою інформацією щодо коментарів звертайтеся за телефоном 093 595 1094, Ганна*