



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



Коментарі Української кліматичної мережі до  
Плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації  
Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року

Надані нижче пропозиції до Плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року є позицією громадських організацій та ініціатив, що займаються розвитком сталої міської мобільності, велосипедного та громадського транспорту в містах а також захистом довкілля та біорізноманіття.

Згідно зі статтею 369 “Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами – членами, з іншої сторони” передбачається **“розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики”**. В свою чергу Асоціація велосипедистів Києва, разом з представниками Української велосипедної мережі, зазначають, що запропонований план реалізації національної транспортної стратегії в недостатній мірі відображає питання велосипедного транспорту і інтереси користувачів велосипеда.

Додатково хочемо зазначити, що представники Державного агентства з енергоефективності (займаються ВДЕ та ЕЕ, підпорядковуються Мінрегіону) мають бути залучені до процесу формування та виконання планів такої стратегії, адже використання альтернативних джерел енергії в транспорті - стосується їх напряму.

Визначення джерел і обсягу викидів парникових газів, забруднюючих та шкідливих речовин від пересувних джерел має бути розпочато раніше, ніж зазначений в плані рік 2021. До того ж важливо вести не тільки облік парникових газів, а й безперервний моніторинг викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

Ми готові долучитися до подальшого обговорення та маємо надію, що наші пропозиції та коментарі будуть прийняті до уваги.



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



**екодія**  
ecoaction.org.ua



Пункти, які ми вважаємо за доцільне врахувати у плані дій:

## **I. Безпека дорожнього руху**

### **Безпека населених пунктів уздовж доріг, що будуються і реконструюються**

До сьогоднішнього дня будівництво міжнародних трас в Україні відбувалося у спосіб, що погіршував життя і безпеку руху для мешканців населених пунктів, через які проходили ці дороги. Реконструкція, хоча і коштувала дорого державі, у тому числі за рахунок кредитів, які ще треба повертати - не допомогла мешканцям. Звичні переходи між частинами населених пунктів зникли, а безпечні відповідники не з'явилися. Історії про те, що школярів збивали на трасі, оскільки школа знаходилася на іншій стороні, а надземний перехід обледенів, з'являлися у новинах. Ми вимагаємо, аби безпека руху при реконструкції та будівництві доріг була врахована на найвищому рівні, особливо для мешканців населених пунктів, через які проходять ці дороги.

- 1) За можливості, міжнародні траси мають обходити населені пункти, а не проходити через їх центри. Якщо це неможливо, тоді має бути виконаний наступний план.
- 2) Розробка планів урахування безпеки дорожнього руху у результаті будівництва/реконструкції доріг. Кожен населений пункт має отримати план врахування безпеки руху і обговорити його - ДО затвердження проекту реконструкції. План врахування безпеки руху має включати, зокрема:
  - a. Схему розташування шкіл, місць прикладання праці, місць для випасу худоби, магазинів та інших об'єктів, до яких люди ходять щонайменше раз на тиждень.
  - b. Аналіз переміщень мешканців села – наприклад, від основних місць проживання до шкіл, магазинів, робочих місць.
  - c. Пропозиції щодо кількості та розміщення підземних пішохідних переходів, з означенням їхньої ширини та обґрунтуванням щодо потрібної кількості. Підземні пішохідні переходи мають бути розташовані не далі, ніж 0.5 км [IB1] від кожного будинку.
- 3) Залученість громад населених пунктів до прийняття рішень. Провести обговорення планів врахування безпеки дорожнього руху у населеному пункті ДО затвердження плану реконструкції. Для обговорень забезпечити час та місця, у які мешканцям зручно взяти участь у обговоренні. Забезпечити достатньо часу для обговорень та надання пропозицій. Протоколи за результатами обговорень та за результатами врахування пропозицій опублікувати публічно на сайті Укравтодору – для кожного населеного пункту.
- 4) Звітувати щодо виконання плану забезпечення безпеки руху під час реконструкції на сайті Укравтодору щомісячно.

### **Заохочення міст до розробки стратегій нульової смертності на дорогах Vision Zero**

Показники смертності та каліцтв в Україні – одні з найвищих у світі. Досвід найбезпечніших країн світу довів: інфраструктурні рішення впливають на безпеку руху найбільше. Оскільки інфраструктурні рішення часто приймаються на рівні населених пунктів, дуже важливим є заохочувати керівництво населених пунктів до розробки стратегій нульової смертності на дорогах. Такі стратегії мають включати:

- Аналіз наявних найбільш проблемних перехресть і вулиць,
- Залучення іноземного досвіду / іноземних експертів для рішень на кожній ділянці,
- Обговорення з громадою на місцях (фізично, не лише онлайн),



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



- Щомісячні звітність і публікація ключових показників досягнення цілей.

Міністерство інфраструктури може:

- поширити інформацію про стратегію нульової смертності на дорогах серед керівництва населених пунктів,
- організувати навчання із запрошенням експертів ЄС у сфері безпеки дорожнього руху,
- створити план заохочень для міст, які розроблять стратегії та тих, які виконуватимуть ці показники найкраще.

### **Залученість громади до обговорення планів безпеки**

Залучати громаду варто на місцях, не лише через веб-сайт і тих активістів, які його читають. Важливо організувати і проводити зустрічі в невеликих населених пунктах, які знаходяться у зоні впливу кожного нового транспортного рішення: реконструкції злітних смуг, аеропортів, залізниць, будівництва автомобільних доріг тощо.

### **Відеофіксація порушень на дорогах**

Однією з ключових причин порушення швидкісного режиму та дотримання просторових правил керування автомобілем є відсутність відео- та фотофіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі. Причиною є недосконала нормативно-правова база. Мінінфраструктури має прийняти жорстку позицію щодо впровадження фіксації порушень та розробки дієвого механізму покарання, та подати відповідні пропозиції (зміни до законів, нормативних актів) до Кабміну, Верховної Ради протягом наступного періоду плану дій.

### **Класифікація і показники дорожньо-транспортних пригод**

Наші рекомендації щодо класифікації, які ми хочемо бачити. Що одразу приходить в голову:

- Причини ДТП з велосипедистами та пішоходами, описані детально, наприклад:
  - o Авто здійснює поворот ліворуч, велосипедист їде у зустрічному напрямку
  - o Авто здійснює поворот праворуч, велосипедист їде у тому ж напрямку між авто та бордюром
  - o Записувати смугу, з якої здійснено маневр усіх учасників
  - o Пункт 6.6 на стор. 131 хороший – «Визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації ДТП» - це має бути публічна інформація

- Публікація детальних (сирих, не зведених) даних щодо усіх ДТП на сайті data.gov.ua

## **II. Збір та оприлюднення даних і транспортної статистики**

### **Показники транспортної статистики**

- Екологічні показники транспорту (щомісячно, а краще у режимі реального часу – щоденні дані від вимірювальних центрів):
  - o кількість викидів CO<sub>2</sub>;
  - o діоксидів (можна загулити і вписати всі ключові показники);
- Дані про рух громадського транспорту в режимі реального часу (міського та міжміського);
- Дані про маршрути громадського транспорту за стандартами GTFS;
- Дані про дорожню мережу (з геометричними параметрами).

### **Національні транспортні моделі**



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



Національних транспортних моделей має бути декілька, і їхні дані мають порівнюватися для прийняття рішень. Не варто спиратися на результати лише однієї транспортної моделі, якою би досконалою вона не здавалася. Не варто перекидати відповідальність за рішення на модель. Рішення має ґрунтуватися на результатах кількох моделей, обговоренні з мешканцями населених пунктів, яких стосуються зміни, та на обговоренні колом відповідальних осіб. **Пропонуємо до плану дій додати:**

- 1) Розробку не однієї, а хоча би двох, краще трьох транспортних моделей.
- 2) Обов'язкове залучення громад до обговорення транспортних змін у їхніх населених пунктах – з публікацією протоколу, часом для отримання і врахування коментарів, та періодичною публікацією звітності щодо виконання плану з безпеки, що був обговорений з громадами.

### III. Рівність та можливості для всіх населених пунктів України та для всіх категорій учасників дорожнього руху

#### Увага до малих населених пунктів

Протягом десятиліть лівова частка грошей та інновацій спрямовувалася на головні міста країни: Київ, Львів, Одесу, Харків, Дніпро, залишаючи менші населені пункти, особливо не обласні центри, поза увагою. Такий напрямок розвитку призводив до розколу між великими і малими містами у питаннях зарплат та якості життя, значному погіршенню умов проживання у малих містах і, як результат, до масового переміщення людей до великих міст. Це призводило до подальших проблем як для малих, так і для великих міст: нестача працівників або надто висока конкуренція, у тому числі за житло; відсутність громадського транспорту або транспортні проблеми і затори; [IB2] перевантаженість інфраструктурних систем в одних містах і недовантаженість в інших (електрика, постачання води, опалення). Це також спричиняло соціальну нерівність між мешканцями великих і малих міст.

Транспортна стратегія має враховувати потреби малих міст на рівні з великими, а тепер навіть більше уваги малим містам, зважаючи на десятиліття нерівності між ними. Ми вважаємо за доцільне додавати «особливо у населених пунктах з населенням до 600 тис. мешканців» у описі всіх програмних заходів.

#### Увага до громадського транспорту

У містах з населенням понад 600 тисяч осіб варто розглянути можливість створення Центрів управління громадським транспортом. Йдеться про єдиний центр, в який надходить вся інформація про рух метро, автобусів, трамваїв тощо. Центр має можливість бачити і коригувати роботу всіх одиниць громадського транспорту у режимі реального часу. Наприклад, якщо зламалося метро, одразу направити додаткові автобуси паралельно до цього маршруту. За приклад можна взяти аналогічні Центри Берліну та Лейпцигу.

#### Міністерство інфраструктури може

радити великим містам почати роботу з планування таких центрів, допомагати з навчальними поїздками учасників в країні ЄС для вивчення роботи таких центрів на місцях.

Врегулювання хаотичного паркування і спрямування паркувальних грошей на користь громад



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



Паркування у громадських зонах має стати платним. Гроші мають спрямовуватися до місцевих бюджетів на розвиток транспортної та пішохідної інфраструктури, зокрема, інфраструктури для пішоходів, велосипедистів, громадських просторів (за принципом забезпечення рівності для всіх учасників дорожнього руху, які взаємодіють в одному просторі). Спрямування грошей за паркування до проміжних фірм, які не стосуються управління містом, має бути недопустимим. Випадки, коли фірма надає послуги з паркування на приватній території, є винятком, так само, як і певні випадки доцільності дозволу безкоштовного паркування, які мають лишатися нечастими обґрунтованими винятками.

Паркування на пішохідних тротуарах має бути недопустимим. Дискримінація пішоходів і спонукання громадян до використання автомобілів, аби не товктися на тротуарах, є недопустимими.

Міністерство інфраструктури може:

- Забезпечити розробку і затвердження нормативно-правових актів, що роблять паркування у громадських зонах платним, а паркування на тротуарах неможливим.
- Забезпечити розробку і затвердження нормативно-правових актів, що направляють гроші, зібрані за паркування, у місцевий бюджет.
- Запропонувати і забезпечити квоту (10-50%) на розвиток інфраструктури для громадського транспорту, велосипедистів, пішоходів, людей з інвалідністю за рахунок бюджету за паркування.
- Заохочувати населені пункти вносити зміни в місцеві нормативні документи щодо забезпечення оплати за паркування, створення бюджету, забезпечення квот, заборони паркування на тротуарах.



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



**екодія**  
ecoaction.org.ua



**Додаток 1. Таблиця з виділеними жовтим пропозиціями щодо зміни існуючих пунктів до Плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року**

Найменування завдання	Найменування заходу	Відповідальний виконавець	Строк виконання	Очікуваний результат	Джерела Фінансування
<b>Пріоритет 1. Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система</b>					
1.	1.2. Публікація <b>сирих статистичних даних</b> та результатів їх аналізу: показників розвитку та оцінки ризиків				
5.5.	1. Створення «Реєстру міжнародних, міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування» <b>українською та англійською мовою</b>				
9.3 Введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі, <b>ставлячи за мету підвищення безпеки та визначивши найвищим пріоритетом спрямування інфраструктури для уникнення небезпечних ситуацій і збереження людського життя і здоров'я</b>					
9.4 Покращення якості та довговічності автомобільних доріг шляхом залучення незалежних експертів консультантів з етапу					



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



<p>проектування до практичної реалізації проектів будівництва та залучення для обговорення питань безпеки представників населених пунктів через які проходить дорога</p>					
<p>9.5 Збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям та забезпеченням безпечних умов для пересування велосипедом (велодоріжок та інших способів організації руху велосипедистів)</p>					
<p><b>16.3.</b></p>	<p>1. Аналіз кращих європейських практик застосування тарифоутворення у сфері перевезень пасажирів автомобільним та міським електротранспортом, за результатами якого внести відповідні зміни до законодавства. Дослідити питання тарифів на ланцюги мультимодальних міських перевезень - зростання ціни проїзду при перевезенні пасажиром велосипеда.</p>				
<p>Пріоритет 2. Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти</p>					
<p><b>21.2.</b></p>	<p>1. Проведення тренінгів, семінарів з навчання персоналу з питань, що стосуються імплементації законодавства ЄС до національного законодавства із залученням експертів ЄС та профільних українських громадських організацій</p>				



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



21.5.	1. Розроблення професійних стандартів транспортних професій із залученням експертів ЄС та профільних українських громадських організацій				
<b>Пріоритет 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт</b>					
5.2.	1. Розроблення проекту концепції єдиної Національної бази даних дорожнього руху (зокрема дані про дороги, аналіз ризиків, аналіз місць (ділянок) концентрації дорожньо-транспортних пригод, показники безпеки, дані про організацію дорожнього руху, водіїв, транспортні засоби) з урахуванням практики країн ЄС та відповідно до вимог Закону України «Про захист персональних даних». База має бути відкритою, оновлюватися в умовах реального часу та надавати можливість завантажити сирі (не оброблені, не зведені) дані щодо всіх зареєстрованих ДТП				
	6.4.4. Проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо обізнаності учасників дорожнього руху про правила дорожнього руху та їх дотримання. Результати дослідження регулярно оприлюднюватимуться у форматі EXEL для можливості проведення аналізу третіми сторонами.				





Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



<p>6.9. покращення пішохідної та інфраструктури громадського транспорту, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвиток інфраструктури для руху велосипедів</p>	<p>1. Розробка секторальної стратегії розвитку велосипедного транспорту з обов'язковим залученням профільних громадських організацій, експертів та громад населених пунктів, на яких впливають рішення стратегії</p>				
	<p>2. Облаштування наземних пішохідних переходів (оновлення дорожніх знаків, дорожньої розмітки, пішохідних огорожень, альтернативних засобів освітлення, установка світлофорів, острівців безпеки, засобів примусового зниження швидкості, антикармани перед пішохідними переходами та підвищені безбар'єрні наземні переходи); влаштування (проектування та будівництво) в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок та велосипедних смуг; виділення смуг для маршрутних транспортних засобів та створення належних умов для безперешкодного проїзду і відповідності графіку руху; популяризація використання пішоходами та велосипедистами світловідбивних засобів, в рамках виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в</p>				



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



**екодія**  
ecoaction.org.ua



	Україні на період до 2020 року				
6.13. проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідність дотримання правил дорожнього руху та паркування і зупинки/стоянки - місячники безпеки руху, рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо	2. Проведення інформаційно-просвітницьких заходів за участі міжнародних організацій та профільних ГО				
<b>10. підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті, а саме:</b>					
<b>10.1</b>	1. Імплементация у національне законодавство України європейських норм, стандартів та технічних регламентів у сфері безпеки на транспорті, включаючи вимоги до безпечної експлуатації інфраструктури та екологічних стандартів щодо викидів від рухомого складу	Мінінфраструктури Морська адміністрація Мінприроди			
<b>10.2</b>	Вдосконалення національної системи обліку та моніторингу викидів парникових газів та забруднюючих речовин				
10.3. забезпечення проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної галузі, зокрема забезпечення під час планування, проектування та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури опрацювання альтернативних варіантів	1. Розробка методик визначення та розрахунку викидів парникових газів і забруднюючих речовин автомобільним, авіаційним, залізничним, водним транспортом.			Визначення джерел і обсягу викидів парникових газів, забруднюючих та шкідливих речовин від пересувних джерел, що дає змогу звітувати Україні за Паризькою угодою	



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



<p>з метою недопущення чи мінімізації негативного впливу на навколишнє природне середовище, збереження лісів, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, місць, важливих для збереження біологічного і ландшафтного різноманіття, об'єктів Смарагдової мережі, територій, включених до екологічної мережі, включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин</p>	<p><b>3. Проведення досліджень, які спрямовані на (1) виявлення точок перетину шляхів міграції диких тварин і автомобільних та залізничних доріг, (2) виявлення критичних ділянок, де мають місце або існує велика ймовірність зіткнень тварин і транспорту;</b>  <b>Вжиття наступних заходів:</b>  <b>організаційних (регулювання дорожнього руху) та технічних (облаштування біопереходів, встановлення захисних огорожень, розчищення узбіч тощо) з метою запобігання та зменшення аварійності, а також збереження біологічного різноманіття.</b>  <b>Проведення аналізу шляхів міграції тварин в районі автомобільних та залізничних магістралей та моніторингу ДТП по виявленню наїзду на диких тварин, земноводних, рептилій тощо.</b></p>	<p>Мінприроди Мінінфраструктури МВС Укравтодор <b>Обласні державні адміністрації і органи місцевого самоврядування</b></p>	<p>2020</p>	<p>Підготовлені пропозиції щодо необхідності розроблення норм та стандартів зі створення біопереходів для тварин на автомобільній та залізничній мережі  <b>Шляхи міграції диких тварин враховані в рамках проєктів нового будівництва та реконструкції існуючих автодоріг та залізничних шляхів з метою забезпечення екологічної єдності природних комплексів і збереження біологічного різноманіття.</b></p>	<p>не потребує додаткового фінансування  <b>фінансування в рамках окремих проєктів</b></p>
<p><b>10.6.</b></p>	<p>1. Впровадження заходів з стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту:          - впровадження <b>диференційованої системи дорожніх зборів з учасників дорожнього руху та залежно від екологічного класу автомобіля ;</b></p>	<p>Мінінфраструктури Мінприроди Мінрегіон <b>Держенергоефективності</b></p>			



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



Асоціація  
велосипедистів  
Києва

екодія  
ecoaction.org.ua



WWF

	<p>- впровадження механізму економічного стимулювання перевізників щодо скорочення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зменшення шуму від транспортних засобів; (навколишнє середовище);</p> <p>- стимули для використання альтернативних джерел енергії, а також для використання екологічно чистих видів транспорту та спеціальних транспортних засобів, включаючи електричні автомобілі, міський електротранспорт, такі як метро, трамваї, тролейбуси, електричні автобуси та велосипеди (громадські системи обміну велосипедів), автобуси на біогазі;</p> <p>- стимули для використання екологічно чистих матеріалів у виробничих сумішах для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;</p> <p>- фінансові механізми стимулювання користування велосипедами:</p> <p>1) тимчасове, до 2021 року, скасування ввізного мита та зниження ставки ПДВ на велосипеди та електровелосипеди (за аналогією з електрокарами);</p> <p>2) роботодавці можуть закупити велосипеди</p>				
--	---	--	--	--	--



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



Асоціація  
велосипедистів  
Києва

екодія  
ecoaction.org.ua



WWF

	для своїх співробітників без оподаткування, якщо велосипеди використовуватимуться для робочих поїздок (за аналогією до данської системи відшкодування витрат на велосипеди)				
10.7. впровадження диференційованої системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля					
10.8. впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту - метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, автобусів на біогазі чи інших альтернативних паливах, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту	1. Розроблення та впровадження транспортних моделей великих міст з метою оптимізації пасажирського сполучення та підготовки до активного розвитку мережі електротранспорту у містах, інтегруючи (за можливості) у моделі вироблення споживаної електроенергії з місцевих відновлюваних джерел енергії	КМДА Виконкоми міських рад Мінінфраструктури Мінрегіон Держенергоефективності громадські організації (за згодою)			
	3. Розробка Концепції розвитку міського електричного транспорту України	Мінінфраструктури Мінфін Мінекономрозвитку Мінрегіон Держенергоефективності			
10.9	4. Внесення змін до ліцензійних умов провадження господарської діяльності транспорту екологічних вимог до рівня шуму від транспортних засобів	Укртрансбезпека Національна патрульна поліція Міські адміністрації			



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



**екодія**  
ecoaction.org.ua



10.11. стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки	До пунктів 1, 2, 4 додати виконавців	Мінрегіон Держенергоефективності			
	Додати пункт 5. Впровадження заходів стимулювання використання велосипедів як транспортних засобів у містах та урбанізованих територіях.				
<b>Пріоритет 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція</b>					
Пункт 1 доповнити результати				Розроблено дорожню карту побудови транспортної моделі з урахуванням принципів сталої мобільності міста, області	
2.	1. Розробка методики оцінки надання якості транспортних послуг як на національному та і на регіональному рівнях, що передбачатиме обов'язковість розроблення системи якості послуг пасажирських перевезень її оприлюднення, моніторинг та результатами усунення недоліків. Щомісячна публікація даних у вигляді незведених (не оброблених / сирих) даних				
5. забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження	1. Нормативне забезпечення запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду та				



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



екодія  
ecoaction.org.ua



“єдиного транспортного квитка”	«єдиного транспортного електронного квитка»				
18.				Додати до стовпчика “Очікувані результати” - встановлення критих велопарковок біля транспортних вузлів (входів до станцій метро); - дозвіл перевезення велосипедів у громадському транспорті	
23. проведення перевірок використання транспортних засобів понад установлений виробником строк та відповідність європейським стандартам викидів (Євро-5)					
25. забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного та безбар’єрного пересування					
26. поступове оновлення рухомого складу для пасажирських перевезень, заміна видів транспорту з вуглецевими та шкідливими для здоров’я населення викидами, просування “зелених” видів транспорту, забезпечення розвитку				Створено мережі захищених велосипедних доріжок у містах з понад 100 тис. жителів, забезпечення контролю за дотриманням	



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Українська кліматична мережа:

[www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)

[ucn@climategroup.org.ua](mailto:ucn@climategroup.org.ua)

01031, м.Київ, а/с 26



Асоціація  
велосипедистів  
Києва

екодія  
ecoaction.org.ua



WWF

<p>велосипедного руху в містах, оптимізація заміна концепції використання міні-автобусів залежно від попиту населення на більш гнучкі та екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення</p>				<p>громадського транспорту графіку руху та виділення смуг пріоритетного проїзду</p>	
<p>27. сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт</p>				<p>розроблено транспортні моделі великих міст, що включитимуть визначення вузлів необхідності перехоплюючих паркінгів, зон паркування та проїзду</p>	