

---

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

---



Київ 2017

[WWW.CLIMATEGROUP.ORG.UA](http://WWW.CLIMATEGROUP.ORG.UA)



## Клімат майбутнього без загрози для життя!

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

тел: (044) 238-62-60 тел./факс: (044) 238-62-59, 01032, м. Київ, а/с 306



*Коментарі до проекту Національної транспортної стратегії на період до 2030 року були підготовлені членами Української кліматичної мережі та мережі велосипедних НУО в Україні.*

*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://climategroup.org.ua>*

*Перелік організацій, що входять в Українську кліматичну мережу - [http://climategroup.org.ua/?page\\_id=44](http://climategroup.org.ua/?page_id=44)*

*Перелік організацій, що входять в мережу велосипедних НУО:*

*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" (м. Львів)*

*ГО "Урбан-рух "Запоріжжя велосипедне" (м. Запоріжжя)*

*ГО «ВелоХерсон» (м. Херсон)*

Документ підготували: Вадим Денисенко (АВК, [denysenko.vadym@avk.org.ua](mailto:denysenko.vadym@avk.org.ua)), Ірина Ставчук (НЕЦУ, [is@necu.org.ua](mailto:is@necu.org.ua)), Андрій Мартинюк (Екоклуб, [martynyuk@ecoclubrivne.org](mailto:martynyuk@ecoclubrivne.org)), Анатолій Павелко (Дунайсько-Карпатська програма WWF, [anatoliy\\_pavelko@yahoo.com](mailto:anatoliy_pavelko@yahoo.com))

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

Українська кліматична мережа ([www.climategroup.org.ua](http://www.climategroup.org.ua)), Національний Екологічний центр України ([www.necu.org.ua](http://www.necu.org.ua)), Представництво Фонду Дикої Природи ([http://wwf.panda.org/who\\_we\\_are/wwf\\_offices/ukraine/](http://wwf.panda.org/who_we_are/wwf_offices/ukraine/)), Екоклуб Рівне ([www.ecoclubrivne.org](http://www.ecoclubrivne.org)), Асоціація велосипедистів Києва ([www.avk.org.ua](http://www.avk.org.ua)) та ще 11 велосипедних ГО з різних регіонів України розглянули [проект Національної транспортної стратегії України на період 2030 року](#) та підготували свої коментарі.

Ми вітаємо розроблення стратегії і оприлюднення проекту документу для коментування усіх зацікавлених сторін, але просимо звернути увагу, що документ було розміщено лише 10 квітня з терміном подачі коментарів до 25 квітня, хоча відповідно до українського законодавства має надаватися принаймні 30 днів для коментування громадськістю проектів документів такого рівня.

В розділі 1 ми відзначаємо окремі позитивні пункти проекту Стратегії з точки зору зменшення викидів парникових газів та стимулювання розвитку велотранспорту. 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 що треба включити додатково в проект Стратегії.

Ми звертаємось з проханням повідомити дату загальних громадських слухань по проекту документу для активної участі.

Ми також звертаємось з проханням організації окремої зустрічі для членів Української кліматичної мережі та мережі велосипедних громадських організацій щодо обговорення і внесення наших пропозицій в проект Стратегії.

## 1. Позитивні пункти проекту Стратегії

Українська кліматична мережа та мережа велосипедних НУО України в цілому вітає розроблення нової стратегії розвитку транспортного сектору. Новий документ до 2030 року є на порядок кращим за попередню стратегію, містить низку важливих аспектів і принесе багато позитивних змін, якщо буде реалізований в повній мірі.

Окремо ми хотіли би відмітити наступні пункти:

- а. Пункт 2.4 - стимулювання переходу вантажних перевезень від автомобільного на залізничний та водний транспорт через введення плати з вантажних транспортних засобів відповідно до Директиви ЄС 1999/62 (стор. 9); так як залізничний та водний транспорт є найменш шкідливим для навколишнього середовища

- b. Пункт 4 “Підвищення безпеки на транспорті передбачає скорочення рівня смертності на 50% та зменшення в 4 рази кількості постраждалих унаслідок дорожньо-транспортних пригод до 2030 року” (стор. 20)
- c. Пункт 4.2 “- покращення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвитку велосипедної інфраструктури” (стор. 22)
- d. Пункт 4.1 “запровадження систем збору статистичної інформації про аварійні транспортні події, їх аналіз” (стор. 21)
- e. Пункт 4.4 “прийняття Плану заходів зі зниження впливу транспорту на довкілля, що позитивно корелюється із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту”;
- f. Пункт 4.4. “стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів”;
- g. Пункт 4.4 “реалізації 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 енергоефективності та екологічної безпечності”;
- a. Пункт 5.1. “оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування зелених видів транспорту, заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю”;

## 2. Загальні коментарі до проекту Стратегії

В стратегії **відсутні принципи пріоритизації і прийняття рішень щодо того, на які проекти направляти недостатні державні кошти**. В документі дуже чітко визначені основні проблеми недофінансування транспортного сектору, але не прописано, за якими основними критеріями міністерство буде пріоритизувати, в які проекти направляти державні кошти в першу чергу. Українська кліматична мережа пропонує, щоб серед таких критеріїв обов’язково був показник впливу на обсяги викидів парникових газів.

В стратегії практично **відсутні базові дані і вимірювані цілі**, яких планується досягти; **відсутні індикатори вимірювання успіху** реалізації стратегії.

Стратегія у теперішньому вигляді націлена на комплексне поліпшення наявної інфраструктури та відновлення раніше існуючої. При цьому, **стратегія не містить цілей з досягнення показників з перебудови структури транспортної системи України**, у той час як така необхідність давно назріла.

Транспортна стратегія має забезпечити досягнення кількох взаємопов’язаних цілей:

1. Задоволення зростаючих потреб у перевезеннях;
2. Внесок у економічний розвиток України та
3. Зменшення шкоди довкіллю.

Стратегія має містити опис цих цілей, а також політик та інструментів, які будуть застосовані для їх досягнення.

Документ має визначати національну транспортну політику на наступні десятиліття та узгоджувати її з іншими стратегіями, зокрема, з екологічною та енергетичною. Однак, **у документі значною мірою відсутні ці елементи**. Зокрема, відсутні:

1. Комплексний аналіз існуючої ситуації у транспорті включно з:
  - a. Станом розвитку різних видів громадського та приватного транспорту (кількість, характеристики, показники, тенденції)
  - b. Аналізом видатків на перевезення та підтримку транспортної інфраструктури.
  - c. Доступністю громадського транспорту для різних регіонів та населених пунктів, здатністю громадського транспорту задовольняти потреби людей.
  - d. Описом ситуації у містах.
  - e. Оцінкою викидів парникових газів транспортним сектором України.
2. Цілі стратегії у сенсі досягнутих результатів, а не процесів. Зокрема:
  - a. Бажаної структури транспорту в Україні у 2030 року та проміжних показників (частки кожного з секторів у перевезенні, тенденції, потреба в енергії).
  - b. Здатності громадського транспорту забезпечувати зростаючі потреби у мобільності різних груп населення у різних регіонах.
  - c. Досягнення сталої мобільності у містах, побудова ефективної системи взаємодії центральних органів виконавчої влади з органами самоврядування в умовах децентралізації.
  - d. Політики, яку будуть застосовуватися для досягнення цілей та необхідні і наявні для цього ресурси.

Запропонована національна транспортна політика **в недостатній мірі відображає питання велосипедного транспорту** і інтереси користувачів велосипеда.

Незважаючи на те, що в проекті Стратегії є згадка про Паризьку Угоду та зменшення викидів парникових газів, в документі **немає чітких цілей щодо обсягу планованого скорочення викидів в секторі транспорту у відсотках від обраного базового року**. Цілі Паризької Угоди передбачають повну декарбонізацію економіки до середини століття, що є дуже амбітною метою для транспортного сектору. Відповідно, планування розвитку різних секторів транспорту та інфраструктурних об'єктів повинно враховувати ці цілі.

**Відсутність посилань на міжнародні угоди, програми та директиви, які Україна ратифікувала (підписала) і повинна імплементувати.** За досвідом розробки інших секторальних стратегій, зокрема екологічної та агростратегії, були відповідні зв'язки в кожному пріоритеті. Такими угодами є Транспортний Протокол до Карпатської конвенції, який Україна ратифікувала ([http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998\\_576](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_576)), широка програма THE PEP UNECE (<https://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>) та інші.

### 3. Правки до тексту проекту Стратегії

#### Пропозиції по доповненню існуючих пунктів:

Посилання на документ	Поточний текст	Пропозиція
Загальна частина, стор. 1	Національна транспортна стратегія України до 2030 року (далі – Стратегія) визначає напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та рівня інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки транспортних перевезень, антикорупційної політики, враховує необхідність децентралізації завдань та функцій центральних органів виконавчої влади, запровадження принципів корпоративного управління у державному секторі економіки.	Національна транспортна стратегія України до 2030 року (далі – Стратегія) визначає напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та рівня інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки транспортних перевезень, <b>зменшення негативного впливу транспортної галузі на довкілля</b> , антикорупційної політики, враховує необхідність децентралізації завдань та функцій центральних органів виконавчої влади, запровадження принципів корпоративного управління у державному секторі економіки.
Мета стратегії, стор. 2	Загальна мета Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни.	Загальна мета Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях, <b>зменшення негативного впливу транспортної галузі на довкілля, скорочення викидів парникових газів відповідно до цілей Паризької Угоди</b> та покращення умов ведення бізнесу <b>задля досягнення цілей сталого розвитку (соціальних, екологічних, економічних) країни.</b>
Мета стратегії, стр. 2	Пріоритетний напрям 5. Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.	Пріоритетний напрям 5. Досягнення <b>сталого</b> міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

<p>п.2.2 розділу Мета стратегії, стр. 7</p>	<p>- поступового оновлення тягового та іншого рухомого складу залізничного транспорту, продовження поетапної модернізації і подальшого розвитку залізничної мережі, забезпечення сумісності з TEN-T і регіональними залізничними мережами ЄС.</p>	<p>Пропонуємо винести окремо пункт про розвиток залізничної мережі:  - поступового оновлення тягового та іншого рухомого складу залізничного транспорту,  - продовження поетапної модернізації і подальшого розвитку залізничної мережі, забезпечення сумісності з TEN-T і регіональними залізничними мережами ЄС, <b>підвищення ролі залізничного транспорту у перевезеннях в Україні як одного з найбільш екологічних видів транспорту, що здійснюватиметься шляхом збереження існуючої мережі залізничних шляхів, в тому числі залізничних шляхів з вузькою колією, оновленням рухомого складу, оптимізації графіків залізничного пасажирського сполучення з урахуванням підвищеної мобільності населення, оновлення технічного складу і диференційованого підходу забезпеченням перевезень технічних складом, особливо для збереження ефективного залізничного пасажирського сполучення у сільській місцевості, розвиток мережі прискорених та високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень.</b></p>
<p>Пункт 4.2</p>	<p>“реалізації програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки руху найуразливіших учасників дорожнього руху”</p>	<p>реалізації програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки руху найуразливіших учасників дорожнього руху, <b>а саме пішоходів та велосипедистів.</b></p>
<p>Пункт 4.4.</p>	<p>- прийняття Плану заходів зі зниження впливу транспорту на довкілля, що позитивно корелюється із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту;</p>	<p>- прийняття Плану заходів зі зниження впливу транспорту на довкілля, <b>зокрема зменшення викидів парникових газів відповідно до цілей Паризької угоди</b>, що позитивно корелюється із впровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту;</p>

Пункт 4.4	“стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів”	“стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, <b>громадського транспорту, залізничного транспорту, велосипедного транспорту та систем громадського прокату велосипедів”</b>
Пункт 4.4	- реалізації комплексу регуляторних і фінансових заходів, зокрема, запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування транспортних засобів залежно від енергоефективності та екологічної безпечності	- реалізації комплексу регуляторних і фінансових заходів, зокрема, запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування транспортних засобів залежно від <del>енергоефективності та екологічної безпечності</del> <b>обсягу викидів парникових газів та інших екологічних показників.</b>
Пункт 5.1.	- забезпечення доступності транспортних послуг для всіх громадян, у тому числі для осіб з інвалідністю та інших малорухливих груп населення, шляхом створення для них доступного середовища для вільного пересування і безперешкодної комунікації;	Ми вважаємо, що потрібно конкретніше прописати якими саме механізмами відбуватиметься реалізація цього завдання. Можливо, необхідні зміни в ДБН транспортної інфраструктури. Також, необхідно вносити вимоги до муніципальних і приватних перевізників щодо доступності для осіб з інвалідністю з конкретними цілями на період до 2030 року
Пункт 5.1	- збільшення частки використання громадського транспорту з метою підтримки вразливих груп населення;	- збільшення частки використання громадського транспорту з метою <b>забезпечення комфортними засобами пересування для населення</b> , в тому числі вразливих груп, <b>та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, зокрема викидів парникових газів.</b>
Пункт 5.1	-запровадження стратегічного транспортного планування в містах, приміських і міських районах як складової частини їх стратегічного планування;	-запровадження стратегічного <b>сталого</b> транспортного планування в містах, приміських і міських районах як складової частини їх стратегічного планування;
Пункт 5.1	“оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування зелених видів транспорту, заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічні системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю”	“оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування <del>зелених</del> низьковуглецевих видів транспорту, <b>розвиток велосипедного транспорту у містах</b> , заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічні системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю, <b>дитячими візочками та велосипедами”</b>



## 4. Пропозиції по доповненню новими пунктами.

В цілому по стратегії:

- **Додати інформацію з комплексним аналізом існуючої ситуації по кожному з 5-ти пріоритетних напрямків, включаючи наступну інформацію:**
  - a. Стан різних видів громадського та приватного транспорту (кількість, характеристики, показники, тенденції);
  - b. Аналіз видатків на перевезення та підтримку транспортної інфраструктури (оплату пального та електрики, у містах, приватних перевізників, у сімейних бюджетах);
  - c. Мапу доступності громадського транспорту для різних регіонів та населених пунктів, здатністю громадського транспорту задовольняти потреби людей;
  - d. Описом ситуації у містах, основні складнощі розвитку громадського транспорту в містах
  - e. Характеристику викидів транспорту в Україні від різних секторів;
  
- **Сформулювати цілі по кожному з 5-ти пріоритетних напрямків або конкретизувати очікувані результати, включивши кількісні цілі і індикатори:**
  - a. Бажану структуру транспорту в Україні у 2030 році та проміжних показників (ролі кожного з секторів та тенденції, енергоносії), відповідно тенденції викидів парникових газів.
  - b. Здатність громадського транспорту забезпечувати зростаючі потреби у мобільності різних груп населення у різних регіонах.
  - c. Досягнення сталої мобільності у містах, побудова ефективної системи взаємодії центральних органів виконавчої влади з органами самоврядування в умовах децентралізації.
  - d. Політики та фінансова система, які будуть застосовуватися для досягнення цілей та необхідні і наявні для цього ресурси.
  - e. Ціль скорочення викидів парникових газів в сфері транспорту у відсотках від обраного базового року.

**До секції 2.4 щодо розвитку автомобільних шляхів пропонуємо внести наступний пункт:**

- зменшення негативного впливу автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури на довкілля шляхом врахування розташування об'єктів екологічної мережі (ключових, сполучних, буферних), міграційних шляхів, забезпечення збереження і єдності об'єктів і природних екосистем при плануванні, проектуванні і будівництві автомобільних шляхів та інфраструктури, будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин;

**До секції 2.5 щодо розвитку автомобільного транспорту та вдосконалення автомобільних перевезень пропонуємо внести наступний пункт:**

- розбудови інтермодальної інфраструктури на залізничних, автобусних станціях, портах для забезпечення ефективного поєднання перевезень індивідуальним автомобільним транспортом і громадським транспортом.

**До секції 2.6 щодо розвитку водних шляхів в Україні додати пункт:**

- урахування необхідності збереження найбільш цінних річкових екосистем, оселищ, видів рослин і тварин, що охороняються відповідно до українського і міжнародного законодавства в планах розвитку річкової інфраструктури і проведення днопоглиблювальних робіт;

**До секції 2.8 про розвиток морського транспорту додати наступний пункт:**

- розвиток інфраструктури для прийому і очистки баластних вод, твердих і рідких відходів від морського транспорту у портах України;

**До секції Пріоритетний напрям 3 пропонуємо внести наступний пункт:**

- Створення державної фінансової системи підтримки розвитку сталого транспорту, наприклад відповідного фонду. Одним з джерел наповнення фонду можуть бути збори диференційованого податку на CO<sub>2</sub> в автотранспорті. Фонд буде надавати часткове фінансування на проекти розвитку громадського транспорту, велоінфраструктури та електротранспорту.

**До розділу 4. “Підвищення безпеки та надійності транспорту” додати:**

**4.2.:**

- будівництво захисних огорожувальних споруд та переходів у місцях міграції тварин, концентрації дорожньо-транспортних пригод за участю тварин;
- врахування наслідків зміни клімату та включення адаптаційних заходів при плануванні та будівництві інфраструктурних об’єктів;
- внесення зміни в ДБН з метою врахування майбутніх наслідків зміни клімату і включення необхідних адаптаційних аспектів.

**4.4:**

- стимулювання розвитку та використання громадського транспорту
- удосконалення системи оподаткування постачальників моторних палив, з метою стимулювати постачання моторних палив кращої якості
- забезпечення контролю щодо імплементації нормативів на викиди Євро 6

**До секції Пріоритетний напрям 5. Підвищення міської мобільності та регіональна інтеграція додати пункти:**

- Реалізація державної політики в галузі немоторизованого транспорту, зокрема розробка Національної стратегії велотранспорту та забезпечення її здійснення на національному, регіональному та місцевому рівні.
- Введення контролю якості і перевірки доступності транспортної інфраструктури з відповідальністю поліпшити, якщо не у відповідності з державними стандартами.
- Впровадження настанов ЄС з розробки та реалізації плану сталої міської мобільності (ПСММ) та надання інформаційної та технічної підтримки містам та регіонам у впровадженні ПСММ

**Оновити розділ Очікувані результати відповідно до доданих цілей пріоритетних напрямків.**

