

№ 10

31.01.2020

Міністерство інфраструктури України
tomashuk@mtu.gov.ua

Пропозиції до проектів концепцій та планів реалізації державної політики щодо досягнення цілей 8.1-8.4

Пропозиції до Цілі 8.1. Українські пасажирів та вантажовідправники мають доступ до якісної, безпечної залізниці.

Нинішня редакція	Запропоновані зміни
Окремим напрямом стане робота із забезпечення ремонту та модернізації залізничної інфраструктури та оновлення парку пасажирських вагонів та локомотивів. За 5 років повинно бути оновлено 200 одиниць тягового рухомого складу, 800 пасажирських вагонів, 10 електропоїздів "Інтерсіті", відремонтовано та оновлено 5000 км залізничної інфраструктури.	Електрифікація колій та перехід від дизельних до електропотягів має бути пріоритетом держави. Пропонується додати кілометраж колій, які будуть електрифіковані. Необхідно відмовитися від опалення потягів вугіллям, оскільки воно підвищує кількість викидів парникових газів, впливає на зміни клімату та погіршує якість повітря. Пропонується додати завдання з відмови від опалення потягів вугіллям та показники (наприклад, 100% модернізованих потягів мають електричні системи опалення).
Пропонований курс політики. Підцілі	Додати Підціль, завдання та заходи: Підціль: Розвиток міжнародних залізничних перевезень Показники результативності: 30% пасажирських авіаперевезень перейшли на залізницю у міжнародному сполученні Завдання до підцілі: Проаналізувати та вирішити проблеми наявного міжнародного залізничного сполучення (в Польщу, Чехію тощо). Проаналізувати можливості відкриття нових міжнародних залізничних сполучень до країн Європи та Азії.

	<p>Обґрунтування:</p> <p>У зв'язку з глобальними змінами клімату, що спричинені викидами парникових газів внаслідок діяльності людини, Україна (разом з іншими країнами світу) взяла на себе зобов'язання з утримання глобального потепління на рівні +1,5 градусів Цельсія (це ціль Паризької угоди, яку Україна ратифікувала у 2016 році). Поступова відмова від пасажирських авіаперевезень на користь внутрішніх та міжнародних залізничних перевезень - ключовий спосіб зниження викидів парникових газів у секторі "Транспорт".</p> <p>Зважаючи на те, що міжнародні установи починаються згортати підтримку розвитку авіації на користь вуглецево-нейтрального транспорту (зокрема, залізниці), є всі підстави очікувати, що протягом 5-10 років Україна почне відмовлятися від авіаперельотів та переходити на міжнародні залізничні перевезення. До цього потрібно готувати інфраструктуру і технології уже зараз.</p>
<p>Захід: проведено ремонт та оновлення 1500 км</p> <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2023</p> <p>Відповідальні: АТ «Укрзалізниця»; Мінінфраструктури</p>	<p>Захід: проведено ремонт та оновлення 1500 км з електрифікацією колій.</p>
<p>Захід: Оновлення тягового рухомого складу</p>	<p>Викласти у редакції:</p> <p>"Оновлення 100 одиниць тягового рухомого складу, з переобладнанням системи опалення (відмова від вугільного опалення) та з облаштуванням місць для перевезення велосипедів".</p>
<p>Захід: розпочато реалізацію 6 інфраструктурних проектів на суму близько 11 млрд. грн.</p>	<p>Потребує уточнення, про які інфраструктурні проекти йдеться, особливо на таку велику суму.</p>

Пропозиції до Цілі 8.2 на наступній сторінці.

Пропозиції до Цілі 8.2. Українські пасажирів та вантажовідправники мають доступ до якісної, безпечної залізниці.

ГО "Центр екологічних ініціатив "Екодія" підтримує пропозиції, розроблені експертами Української велосипедної мережі та U-Cycle (ГО "Асоціація велосипедистів Києва"). Нижче наводимо ці пропозиції.

Нинішня редакція	Запропоновані зміни
1.2. Носії проблеми (клієнт; суспільна група, яка страждає від проблеми) Користувачі автомобільних доріг загального користування; Пасажири; Учасники дорожнього руху; Суб'єкти господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, та використовують послуги перевезень	Слід додати "пішоходи, велосипедисти", оскільки у сільських місцевостях пішоходи та велосипедисти пересуваються дорогами державного значення.
1.3. Масштаб проблеми	<p>Додати абзац про надзвичайно низьку безпеку руху, безліч аварій поза межами міст зі смертельними наслідками (наприклад, на основі статистичних даних Організації економічного співробітництва та розвитку, що порівнюють кількість ДТП та важкість їхніх наслідків у різних країнах світу).</p> <p>Додати абзац: Також існує проблема у відсутності можливості велосипедистам та пішоходам пересуватися між селами безпечно, зокрема, і через відсутність альтернатив дорогам державного значення.</p>
1.4. Гострота проблеми	<p>З опису "Гостроти проблеми" складається враження, що основною причиною смертельних ДТП є недостатньо якісне покриття доріг. Статистика Національної поліції зазначає, що близько 30 % смертельних ДТП стаються через перевищення безпечної швидкості, ще 30 % - через перебування в стані алкогольного сп'яніння. Більше того: що кращою є якість дорожнього покриття, то вищою є швидкість автомобіля (якщо це не контролюють з боку держави), а отже, наслідки ДТП стають гіршими (важкі травми та смерті) у результаті аварії.</p> <p>І хоча ремонт доріг є важливим, значно важливішим є:</p> <ul style="list-style-type: none">● Забезпечення безпеки руху через фізичні проектувальні заходи (повне відділення руху автотранспорту від пішохідного та велосипедного руху; підземні широкі і добре освітлені пішохідні переходи без сходів, відсутність наземних переходів через швидкісні траси та зупинок громадського

	<p>транспорту уздовж швидкісних трас, відсутність розворотів в одному рівні тощо),</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Контроль швидкості та контроль належного стану водіїв (не в стані сп'яніння). <p>Окрім того, що в Україні немає органу влади, що розслідує транспортні події, також відсутня автоматична фіксація порушень, що допоможе з дотриманням безпечної швидкості та іншими порушеннями. Це слід додати до абзацу про орган влади, що розслідує транспортні події.</p> <p>Також потребує змін підхід до проектування замських доріг. Безпечним є будівництво відокремлених від пішохідного, велосипедного руху доріг, без наземних пішохідних переходів, без зупинок громадського транспорту, без розворотів в одному рівні через кілька смуг в одному напрямку, натомість захищеними захисними екранами або проведеними у різних рівнях у межах населених пунктів (тунелі або естакади).</p>
<p>1.6. Причини проблеми</p>	<p>Додати:</p> <p>Причина 7 - Неєфективна система планування та проектування дорожніх робіт.</p> <p>Обґрунтування: Проектування доріг під час реконструкції наразі не є безпечним. Проектуються, наприклад, розв'язки в одному рівні (розвороти) та наземні пішохідні переходи "зебри" на таких дорогах, як "Київ-Чоп". Необхідно забезпечити реконструкцію доріг з підвищенням їхньої безпеки (розв'язки і розвороти в різних рівнях, захищені переходи тощо).</p> <p>Також необхідно забезпечити навчання проєктантів засобам підвищення безпеки руху під час реконструкції, що забезпечують зниження кількості смертельних випадків до нуля.</p> <p>Додати:</p> <p>Причина 11 - Відсутність безпечних рішень для пішоходів, велосипедистів та гужового транспорту.</p>
<p>1.7. Показники ефективності політики Зменшення середніх витрат часу у дорозі для пасажирських і вантажних перевезень на 10% Зниження рівня аварійності на 30%</p>	<p>Кількість ДТП на дорогах з кращим покриттям може бути нижчою, але кількість смертельних і травматичних наслідків буде вищою (як зазначає статистика різних країн ОЕСР та наукові дослідження). Смертельні наслідки є більш важливим показником, ніж кількість ДТП.</p>

	<p>Пропонується замість “Зниження рівня аварійності на 30%” написати “Зниження кількості смертельних випадків на 30%”.</p> <p>Крім того, зниження на 30% смертності зазначено як “Показник результативності” у Підцілі 4.</p>
2. Запропонований курс політики, Підцілі	<p>Додати Підціль 11:</p> <p>Безпечні рішення для пішоходів та велосипедистів</p>
<p>Підціль 7.</p> <p>Показники результативності та Завдання до підцілі</p>	<p>Додати показник результативності:</p> <p>Кількість ДТП зі смертельними наслідками зменшилася на 90% на дорогах, які були реконструйовані</p> <p>Обґрунтування: Сучасна реконструкція доріг має забезпечувати повну безпеку дорожнього руху. Рішення про проект має прийматися, у першу чергу, на основі пріоритету підвищення безпеки руху.</p> <p>Додати до “Завдання до підцілі”:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Забезпечення аудиту поданих проектів щодо того, чи вони підвищують безпеку дорожнього руху - ще до того, як вони були реалізовані. ● Оприлюднення проектів реконструкції доріг та обговорення з громадськістю: представниками професійної громадської спільноти та мешканцями населених пунктів, що розташовані навколо дороги, яка реконструюється.
До Підцілі 11 “Безпечні рішення для пішоходів та велосипедистів” (нової запропонованої):	<p>Показники ефективності:</p> <p>Зниження на 90% кількості смертельних дорожньо-транспортних випадків за участі пішоходів, велосипедистів, гужового транспорту на дорогах, що були реконструйовані.</p> <p>Завдання до підцілі:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Проектування та будівництво безпечних рішень для велосипедистів, пішоходів, гужового транспорту ● Створення альтернатив для пересування пішоходів та велосипедистів (національної мережі велосипедних та пішохідних доріг) ● Розробка Національної велосипедної стратегії та Плану дій до неї ● Розробка Національної стратегії з підвищення

	безпеки пішоходів, велосипедистів та гужового транспорту і Плану дій до неї
Завдання: Запровадження системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу відповідно до вимог Правил ведення обліку дорожньо-транспортних пригод, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р.	<p>Додати "Захід":</p> <p>забезпечити оприлюднення і постійний онлайн-доступ до детальної інформації про дорожньо-транспортні пригоди на сайті data.gov.ua (або іншому)</p> <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2025</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p>
Завдання: Виконання ремонтних робіт на ділянках автомобільних доріг загального користування державного значення відповідно до Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення	<p>Додати "Заходи":</p> <p>- забезпечення незалежної експертної перевірки проектів реконструкцій з метою досягти нульового показника смертності при ДТП - до затвердження проектів,</p> <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2025</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p> <p>- забезпечення оприлюднення проектів та обговорень з громадськістю, експертами та мешканцями населених пунктів, що розташовані уздовж дороги, яка реконструюється - до затвердження проектів.</p> <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2025</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p>
Завдання: Підвищення якості послуг і робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування шляхом застосування довгострокових договорів	<i>Потребує уточнення (опису) завдання про "інфраструктурні проекти" - про що йдеться?</i>
Завдання: Відновлення роботи існуючих та встановлення нових лічильників інтенсивності руху та складу транспортного потоку на автомобільних дорогах загального користування	<p>До опису заходу:</p> <p>- забезпечення збору даних про інтенсивність руху транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, у тому числі, велосипедного та пішохідного.</p>

<p>Завдання: Впровадження стандартів та процедур проектування безпечних доріг та попередження (виключення або зменшення) місць концентрації дорожньо-транспортних пригод, покращенні організації та безпеки руху, зменшення економічних втрат в зв'язку із загибеллю або пор</p>	<p><i>До завдання додати "Заходи":</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - оприлюднення та оновлення інформації щодо місць концентрації ДТП в режимі реального часу <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2025</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p> <ul style="list-style-type: none"> - спеціальне навчання для проєктантів щодо підвищення безпеки руху на замських дорогах, з метою досягти нуля смертності <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2023</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p> <ul style="list-style-type: none"> - внесення змін до Державних будівельних норм у частині безпечного проектування замських доріг, з метою досягти нуля смертності <p>Дата початку: 01.01.2021</p> <p>Дата завершення: 31.12.2022</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p> <ul style="list-style-type: none"> - забезпечення безперебійної роботи систем автоматичної фото- та відеофіксації та системи штрафів у разі порушення ПДР <p>Дата початку: 01.01.2020</p> <p>Дата завершення: 31.12.2025</p> <p>Відповідальні: Мінінфраструктури</p>
<p>Завдання: Встановлення щонайменш 150 одиниць автоматичних систем WIM (Weigh-in-Motion) «зважування в русі»</p> <p>Заходи:</p> <p><...></p>	<p><i>Ці заходи мають бути не лише під завданням про WIM, а і під завданням про забезпечення безпеки руху.</i></p> <p><i>Важливо розуміти, що ці штрафи мають здійснюватися не лише з важких вантажівок, а і з тих, хто перевищує швидкість та порушує ПДР іншим чином.</i></p>

забезпечення розроблення проєкту акта Кабінету Міністрів України про затвердження Порядку фіксації порушень законодавства у сфері безпеки на автомобільному транспорті в автоматичному режимі

збільшення надходження до державного дорожнього фонду за рахунок сплати штрафів за порушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті в автоматичному режимі

Додати **Завдання** відповідно до пропонуваної Підцілі 11:

Завдання:

- Проектування та будівництво безпечних рішень для велосипедистів, пішоходів, гужового транспорту під час реконструкцій (замість наземних/надземних переходів - широкі підземні без сходів; освітлення у населених пунктах; уникнення розворотів через магістралі в одному рівні тощо)

Дата початку: 01.01.2020

Дата завершення: 31.12.2025

Відповідальні: Мінінфраструктури

- Дослідження можливостей, планування та проектування альтернативних маршрутів для пересування пішоходів та велосипедистів (національної мережі велосипедних та пішохідних доріг)

Дата початку: 01.01.2020

Дата завершення: 31.12.2021

Відповідальні: Мінінфраструктури

- Розробка Національної велосипедної стратегії та Плану дій до неї

Дата початку: 01.01.2020

Дата завершення: 31.12.2020

Відповідальні: Мінінфраструктури

- Розробка Національної стратегії з підвищення безпеки пішоходів, велосипедистів та гужового транспорту і Плану дій до неї

Дата початку: 01.01.2021

Дата завершення: 31.12.2021

Відповідальні: Мінінфраструктури

Пропозиції до Цілі 8.3 на наступній сторінці.

Пропозиції до Цілі 8.3. Український пасажир та бізнес має доступ до водного транспорту (перевезень річкою та морем)

Нинішня редакція	Запропоновані зміни
<p>Перелік Підцілей</p>	<p>Додати Підціль:</p> <p>“Забезпечення екологічного користування водним транспортом”</p> <p>Завдання до підцілі:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Удосконалення системи реагування на забруднення морських вод ● Забезпечення роботи національної системи невідкладної та ефективної боротьби з подіями, що призводять до забруднення моря або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами ● Розробка планів адаптації морських та річкових портів та водного транспорту до підняття рівня моря унаслідок змін клімату <p>Обґрунтування:</p> <p>В описі Цілі зазначено “Значну увагу буде приділено екологічному аспекту, буде удосконалено системи реагування на забруднення морських вод, забезпечено роботу національної системи невідкладної та ефективної боротьби з подіями, які призводять до забруднення моря або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами”.</p> <p>Але у переліку Підцілей, Завдань та Заходів нічого не заплановано, щоб реалізувати цю частину цілі. Слід це додати.</p> <p>Внаслідок підняття рівня моря, що очікується до +1 м до кінця століття через глобальні зміни клімату, інфраструктура деяких річкових та морських портів може потребувати реконструкції та адаптації до підняття рівня моря. Аналіз та розробку планів адаптації доцільно врахувати уже зараз.</p>
<p>Завдання: Приведення судноплавних шлюзів на річці Дніпро в належний технічний стан</p>	<p>У списку заходів доцільно врахувати очікуване підняття рівня моря до +1 м до кінця століття і</p>

<p>До нових (пропонованих) Завдань до нової Підцілі “Забезпечення екологічного користування водним транспортом”</p> <p>Завдання: Удосконалення системи реагування на забруднення морських вод</p> <p>Завдання: Забезпечення роботи національної системи невідкладної та ефективної боротьби з подіями, що призводять до забруднення моря або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і забруднюючими речовинами</p> <p>Завдання: Розробка планів адаптації морських та річкових портів та водного транспорту до підняття рівня моря унаслідок змін клімату</p>	<p>врахувати це під час реконструкції шлюзів.</p> <p>Розробити заходи, дати початку та завершення і відповідальних до цих завдань.</p>
--	--

Пропозиції до Цілі 8.4 на наступній сторінці.

Пропозиції до Цілі 8.4. Українці частіше і дешевше користуються авіатранспортом

Нинішня редакція	Запропоновані зміни
Пропонований курс політики, Підцілі 1 та 2	<p data-bbox="767 360 1246 398">Пропонується видалити Підцілі 1 та 2.</p> <p data-bbox="767 439 967 477">Обґрунтування:</p> <p data-bbox="767 517 1437 1048">Викиди парникових газів від спалення авіаційного палива - одні з найбільших від транспорту. Зважаючи на те, що клімат змінюється в бік потепління все швидше, і ці зміни спричинені діяльністю людини (викидами парникових газів від діяльності людини), країни світу намагаються зупинити підвищення температури хоча би на рівні +1,5 градуси Цельсія. Це ціль Паризької угоди, яку Україна ратифікувала у 2016. Україна, як і інші країни світу, має докласти зусиль для зупинення підвищення глобальної температури через зниження викиди парникових газів. А скасування ПДВ та акцизу на авіаційне паливо - це не зниження викидів, а активне їх підвищення.</p> <p data-bbox="767 1088 1437 1395">З 2019 року Україна, за сприяння Європейського банку реконструкції та розвитку, розробляє новий Національно-визначений внесок, який має показати нову ціль з викидів парникових газів, яка очікувано буде суттєво нижчою за попередню. Новий НВВ має бути затверджений влітку 2020 року, і важливо, аби плани дій міністерств не суперечили зобов'язанням України на міжнародній арені.</p> <p data-bbox="767 1435 1437 1899">Вклади у розвиток авіаперевезень на викопному паливі несуть також фінансові ризики. Уже зараз міжнародні банки відмовляються від фінансування проектів, пов'язаних з використанням викопного палива. Зокрема, у 2019 році ЄІБ заявив, що не буде фінансувати проекти викопного палива (джерело нижче). За ним можуть послідувати й інші міжнародні гравці. Це означає, що проекти з розвитку авіаперевезень не будуть підтримані уже у найближчому майбутньому, і починати їх зараз - це відкрити проект, який, імовірно, ніколи не буде закінчено.</p> <p data-bbox="767 1939 1437 2076">ГО "Екодія" закликає якнайшвидше переглянути цілі з розвитку авіації, скасувати Підцілі 1 та 2, у зв'язку з міжнародними зобов'язаннями України та з метою докластися до глобального прагнення зупинити</p>

	<p>підвищення глобальної температури на рівні +1,5 градуси Цельсія. Замість цього варто зосередитися на розвитку залізничних перевезеннях, особливо швидкісних міжнародних.</p> <p>Також слід видалити з планів усі заходи, що пов'язані з цими Підцілями.</p> <p>Джерела:</p> <p>https://meta.eeb.org/2019/11/15/european-investment-bank-to-stop-funding-fossil-fuels/</p> <p>https://www.reuters.com/article/us-eu-tax-aviation/nine-eu-countries-call-for-european-aviation-tax-to-curb-emissions-idUSKBN1XH244</p> <p>https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_02_Taxing_kerosene_intra_EU.pdf</p>
<p>Пропонований курс політики</p>	<p>Замість Підцілей 1 і 2 додати Підціль "Розробка вуглецево-нейтральних рішень для авіаперевезень"</p> <p>Обґрунтування:</p> <p>Україна може долучитися до світових розробок вуглецево-нейтральних рішень для авіа, зокрема, розробок водневих двигунів, електро-літаків.</p> <p>Але найперше, що Україна може зробити уже зараз - активно розвивати міжнародні залізничні сполучення, які зможуть перевозити більше пасажирів з меншою кількістю викидів парникових газів.</p>

З повагою,

Голова відділу клімату і сталого транспорту

Бондаренко І.С.

ib@ecoact.org.ua

+38 (068) 386-1954



31/01/2020

Вик. Бондаренко І.С.

ib@ecoact.org.ua