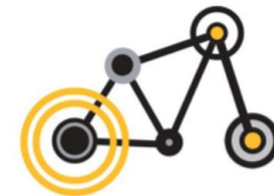




Асоціація  
велосипедистів  
Києва



УКРАЇНЬСЬКА  
ВЕЛОСИПЕДНА  
МЕРЕЖА

№ 2018/11-19 від 19 листопада 2018 р.

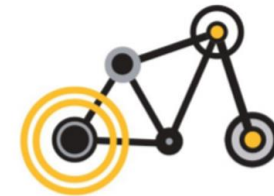
Міністру інфраструктури України  
Омеляну Володимиру Володимировичу

Шановний Володимире Володимировиче,

Надані нижче пропозиції до Плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року є консолідованою позицією громадських організацій та ініціатив, що займаються розвитком велосипедного транспорту в містах України і виступають в форматі об'єднання під назвою **«Українська велосипедна мережа»**.

- 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»

стор. 1 з 18



Згідно зі Статею 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”. Зі свого боку ретельно вивчивши проект Стратегії, ми вважаємо, що запропонована національна транспортна політика в недостатній мірі відображає питання велосипедного транспорту і інтереси користувачів велосипеда.

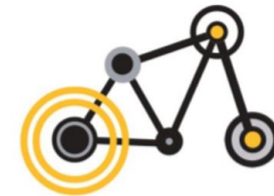
*Значимість вкладу велосипедного транспорту у підвищення міської мобільності усвідомлюється урядами все більшої кількості країн світу.*

*Велосипед для великих міст - це зниження навантаження на мережу міських доріг, покращення екології та фізичного стану населення, при невисоких затратах на інфраструктуру.*

*Для малих міст, велосипед часто є єдиною альтернативою слабо розвиненому громадському транспорту. Він доступний цілодобово та дає можливість легко дістатись в будь-яку частину населеного пункту.*

В рамках обговорення проекту Плану заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року хочемо **позитивно відзначити наступні пункти:**

Пріоритет 1. Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система		
1	5.6.1 Проведення опитування щодо задоволеності споживачів послуг та користувачів автомобільними дорогами України	Ми сподіваємося, що <b>думка велосипедистів, які рухатимуться автомобільними дорогами України</b> також враховуватиметься при проведенні опитувань. Чудова ініціатива.



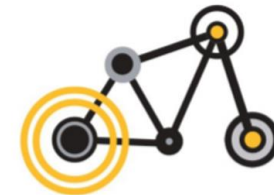
2	6.2.1 Розробка та затвердження дорожньої карти структурних реформ та стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця», визначення та затвердження переліку показників ефективності діяльності ПАТ «Укрзалізниця»	Дуже сподіваємося, що дана стратегія в частині пасажирських перевезень, базуватиметься на принципах мультимодальності і враховуватиме: - <b>створення системи велопарковок на станціях;</b> - <b>створення умов для перевезення велосипедів у салонах поїздів.</b> Чудова ініціатива.
3	4.1 Впровадження стандартів ІКАО та Всесвітньої митної організації в частині розробки нормативно-правового акта «Системи рамкових стандартів із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі» (SAFE) та запровадження інституту авторизованого економічного оператора, для безпеки всього логістичного ланцюга вантажів та пошти й спрощення процедур пересування пасажирів	Сподіваємося, що нормативно-правовий акт «Системи рамкових стандартів із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі» (SAFE) передбачатиме <b>розвиток мережі пішохідно-велосипедних переходів на пунктах пропуску через державний кордон</b> , що значно посилить доступність України для європейських велотуристів. Чудова ініціатива.
4	9.1 Виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 №382	Сподіваємося, що програма передбачатиме реалізацію <b>заходів з забезпечення безпеки уразливих учасників руху</b> (пішоходів та велосипедистів) <b>на перегонах доріг та у населених пунктах.</b>
5	9.2 Розроблення власниками доріг коротко- та середньострокового плану розвитку мережі доріг місцевого значення	Сподіваємося, що плани передбачатимуть реалізацію <b>заходів з забезпечення безпеки уразливих учасників руху</b> (пішоходів та велосипедистів) <b>на перегонах доріг та у населених пунктах.</b>
6	9.3 Розроблення довгострокового плану розвитку доріг до 2030 року	Сподіваємося, що даний план передбачатиме <b>залучення громад, територією яких проходять дороги, до обговорення питань безпеки жителів.</b>



Пріоритет 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт		
7	1.1. Розроблення оновленої редакції Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період 2021-2023,	Чудова ініціатива.  Для велосипедистів, як для уразливої групи учасників дорожнього руху, безпека є ключовим пріоритетом. Ми обов'язково долучимося до розробки даного документу.

### Пропозиції по доповненню існуючих пунктів плану:

	Поточний варіант	Пропозиція зміни	Обґрунтування
Пріоритет 1. Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система			
1	1.1.2 Публікація результатів аналізу статистичних даних: показників розвитку та оцінки ризиків	1.1.2 Публікація <b>сирих статистичних даних</b> та результатів їх аналізу: показників розвитку та оцінки ризиків	Публікація статистичних даних у незведеному (сирому) форматі дасть можливість громадським організаціям вести паралельно з Міністерством, аналіз стану розвитку галузі та забезпечить прозорість діяльності .
2	5.5.1 Створення «Реєстру міжнародних, міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування»	5.5.1 Створення «Реєстру міжнародних, міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування» <b>українською та англійською мовою</b>	Двомовність реєстру допоможе іноземним користувачам системи міжміських автобусних сполучень користуватися даним документом



3	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	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>	Безпека користувачів є ключовим пріоритетом проектувальників доріг в усьому світі. В стратегічному документі варто наголосити на даному аспекті.
4	9.4 Покращення якості та довговічності автомобільних доріг шляхом залучення незалежних експертів консультантів з етапу проектування до практичної реалізації проектів будівництва	9.4 Покращення якості та довговічності автомобільних доріг шляхом залучення незалежних експертів консультантів з етапу проектування до практичної реалізації проектів будівництва <b>та залучення для обговорення питань безпеки представників населених пунктів через які проходить дорога</b>	Місцевим мешканцям щодня доведеться взаємодіяти з дорогою і лише вони будуть в змозі підказати проектувальникам свої щоденні маршрути та очікування по забезпеченню можливості безпечного перетину дороги.
5	9.5 Збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям	9.5 Збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям <b>та забезпеченням безпечних умов для пересування велосипедом (велодоріжок та інших способів організації руху велосипедистів)</b>	Пункт 12.1 ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги: проектування та будівництво передбачає створення мережі велосипедних шляхів вздовж доріг загального користування. Поява велосипедних доріжок на ділянках зі жвавим велосипедним трафіком суттєво зменшить кількість загиблих велосипедистів



			на даних ділянках.
6	16.3.1 Аналіз кращих європейських практик застосування тарифоутворення у сфері перевезень пасажирів автомобільним та міським електротранспортом, за результатами якого внести відповідні зміни до законодавства	16.3.1 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.	Європейською практикою є планування мультимодальних транспортних ланцюгів у міських та міжміських перевезеннях за схемою “Велосипед + Громадський транспорт + Велосипед”. Вартість провезення велосипеда, який є важливою складовою транспортного ланцюга, є необхідним при дослідженні європейських практик.
Пріоритет 2. Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти			
7	21.2.1 Проведення тренінгів, семінарів з навчання персоналу з питань, що стосуються імплементації законодавства ЄС до національного законодавства	21.2.1 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	Експерти ЄС є основними носіями знань у сфері імплементації законодавства ЄС. Локальні профільні громадські організації також мають велику експертизу у даному питанні.
8	21.5.1. Розроблення професійних стандартів транспортних професій	21.5.1. Розроблення професійних стандартів транспортних професій із залученням експертів ЄС та профільних українських громадських організацій	Експерти ЄС можуть надати сучасне бачення розвитку транспортних спеціальностей. Профільні громадські організації зазвичай є носіями передової транспортної експертизи через тісні зв'язки з ЄС та закордонну освіту власних експертів .



Пріоритет 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт			
9	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»	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 чвсу та надавати можливість завантажити сирі (не оброблені, не зведені) дані щодо всіх зареєстрованих ДТП	Відкритість даних дасть можливість моніторити стан дорожнього руху, покаже реальний стан аварійності і дозволить локально впливати на її зниження.
10	6.4.1. Перегляд навчальних програм з вивчення Правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та професійно-технічної освіти та підготовка пропозицій		Велотренери Асоціації велосипедистів Києва розробили урок правил дорожнього руху для МОН і готові надати матеріал з безпеки руху на велосипеді, базуючись на досвіді Велошколи.
11	6.4.2 Розробка та видання навчально-методичних посібників та навчальних фільмів з проблем безпеки дорожнього		Асоціація велосипедистів Києва підготувала 7 навчальних відео з безпеки дорожнього руху велосипедистів і <b>готова передати їх в</b>

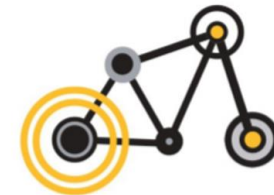


	руху		<b>користування для включення до навчальних матеріалів.</b> Посилання на відео тут - <a href="https://goo.gl/Zgwwfk">https://goo.gl/Zgwwfk</a>
12	6.4.3 Проведення (освітньої) діяльності з обізнаності різних груп населення для підвищення відповідальності учасників дорожнього руху та вироблення відповідальної поведінки		Асоціація велосипедистів Києва розробила методологію <b>навчання дорослих людей безпечно пересуватися містом на велосипеді - проект "Велошкола з безпеки руху"</b> , і готова масштабувати даний проект на всю Україну. Інформація про проект тут - <a href="https://goo.gl/RDe3Y5">https://goo.gl/RDe3Y5</a>
13	6.4.4. Проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо обізнаності учасників дорожнього руху про правила дорожнього руху та їх дотримання	6.4.4. Проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо обізнаності учасників дорожнього руху про правила дорожнього руху та їх дотримання. <b>Результати дослідження регулярно оприлюднюватимуться у форматі EXEL для можливості проведення аналізу третіми сторонами.</b>	Дослідження буде корисним для організацій, що працюють у сфері безпеки дорожнього руху для коригування своїх освітніх програм.
14	6.9.1 Розробка секторальної стратегії розвитку велосипедного транспорту	6.9.1 Розробка секторальної стратегії розвитку велосипедного транспорту <b>з обов'язковим залученням профільних громадських організацій, експертів та громад населених пунктів, на яких впливають рішення стратегії</b>	Українська велосипедна мережа має організації-члени у 10 обласних центрах України, а також 15 афілійованих організацій-членів по всій Україні. Протягом останніх 10 років велосипедні ГО накопичують досвід з розвитку велосипедного транспорту у містах, навчання з безпеки руху для велосипедистів.

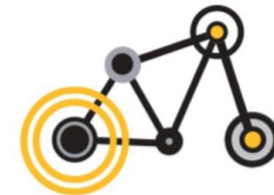




			Ми готові максимально широко долучатися до розробки секторальної стратегії та залучати іноземний досвід зі створення подібних документів.
15	<p>6.9.2 Облаштування наземних пішохідних переходів (оновлення дорожніх знаків, дорожньої розмітки, пішохідних огорожень, альтернативних засобів освітлення, установка світлофорів, острівців безпеки, засобів примусового зниження швидкості, антикармани перед пішохідними переходами та підвищені безбар'єрні наземні переходи); влаштування (проекткування та будівництво) в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок; 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</p>	<p>6.9.2 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 (проекткування 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 Україні на період</p>	<p>Велосипедні смуги - це такий же важливий спосіб організації руху велосипедистів у містах, як і велосипедні доріжки.</p>



	програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року	до 2020 року	
16	<p>10.6.1 Впровадження заходів з стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- впровадження диференційованої системи дорожніх зборів з учасників дорожнього руху та залежно від екологічного класу автомобіля ;</li><li>- впровадження механізму економічного стимулювання перевізників щодо скорочення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зменшення шуму від транспортних засобів; (навколишнє середовище);</li><li>- 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</li></ul>	<p>10.6.1 Впровадження заходів з стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- впровадження диференційованої системи дорожніх зборів з учасників дорожнього руху та залежно від екологічного класу автомобіля ;</li><li>- впровадження механізму економічного стимулювання перевізників щодо скорочення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зменшення шуму від транспортних засобів; (навколишнє середовище);</li><li>- 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;</li></ul>	<p>Велосипед є більш екологічно чистим видом транспорту ніж будь-який інший транспорт.</p> <p>Пропозиції з економічного стимулювання переходу українців на велосипедний транспорт рухаються за логікою Міністерства інфраструктури щодо популяризації електрокарів.</p> <p>Також запропоновано механізм фінансового стимулювання використання велосипедів, який практикується в Німеччині.</p> <p>Огляд механізмів фінансового стимулювання населення використовувати велосипед в країнах ЄС наведено у дослідженні Асоціації велосипедистів Києва (стор. 15-16) - <a href="https://goo.gl/hjk5W7">https://goo.gl/hjk5W7</a></p>



	<p>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>- 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 для своїх співробітників без оподаткування, якщо велосипеди використовуватимуться для робочих поїздок (за аналогією до данської системи відшкодування витрат на велосипеди)</p>	
17	<p>10.8.1 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</p>		<p>Українська велосипедна мережа, як об'єднання громадських організацій, що займаються розвитком велосипедного транспорту у містах України, готова долучатися до розробки транспортних моделей міст України</p>
18	<p>10.11. стимулювання використання</p>	<p><b>Додати пункт 5.</b></p>	<p>Велосипед - це найекологічніший спосіб</p>



	альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки	Впровадження заходів стимулювання використання велосипедів як транспортних засобів у містах та урбанізованих територіях.	переміщення, після пішохідних. Нульові викиди, нульове шумове забруднення, зниження ризику серцево-судинних захворювань та захворювань рухово-опорного апарату
<b>Пріоритет 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція</b>			
19	1.1 Проведення аналізу існуючого стану та побудова транспортної моделі областей та великих міст, вибір пілотного регіону		Українська велосипедна мережа, як об'єднання громадських організацій, що займаються розвитком велосипедного транспорту у містах України, готова долучитися до розробки транспортної моделі пілотного регіону
20	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	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	Для можливості аналізувати отримані дані третіми особами та профільними громадськими організаціями
21	18. забезпечення розвитку соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей	<b>Додати до стовпчика “Очікувані результати” - встановлення критих велопарковок біля транспортних вузлів (входів до станцій метро);</b>	Ці два пункти є основою мультимодальності, тобто “оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту”



“Місто коротких шляхів” та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту	- дозвіл перевезення велосипедів у громадському транспорті	
--	--	--

## 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.

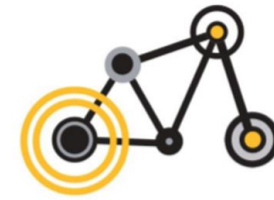
### Заохочення міст до розробки стратегій нульової смертності на дорогах Vision Zero

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),
- 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 організовувати 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 є неможливість впровадити відео- та фотофіксацію порушень на дорогах. 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:*
  - *Авто здійснює поворот ліворуч, велосипедист їде у зустрічному напрямку*
  - *Авто здійснює поворот праворуч, велосипедист їде у тому ж напрямку між авто та бордюром*
  - *Записувати смугу, з якої здійснено маневр усіх учасників*
  - *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 зауглити 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

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 перекладати 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:

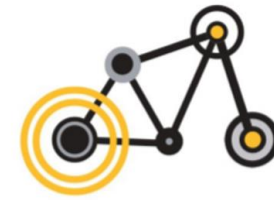
- 1) Розробку не однієї, а хоча би двох, краще трьох транспортних моделей.
- 2) Обов'язкове залучення громад до обговорення транспортних змін у їхніх населених пунктах – з публікацією протоколу, часом для отримання і врахування коментарів, та періодичною публікацією звітності щодо виконання плану з безпеки,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

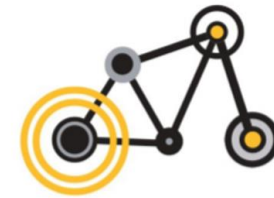
### **Увага до громадського транспорту**

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**

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 обгрунтованими 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.

З повагою,

Вадим Денисенко

Координатор з національної роботи Асоціації велосипедистів Києва