

Вих. № 106 від 05.10.2023 р.

Виконувачу обов'язків міського голови
Рівненської міської ради,
Шакирзяну Віктору Володимировичу
vzgrivne2@gmail.com

Про ветовання або скасування рішень, які зупиняють розвиток екологічного громадського транспорту

Ми, громадські організації, що нижче підписалися, звертаємося до в.о. міського голови Рівного, Шакирзяна Віктора Володимировича, з проханням ветоувати рішення Рівненської міської ради від 26 вересня 2023 року щодо затвердження Програми розвитку автомобільного транспорту загального користування Рівненської міської територіальної громади на 2023–2027 роки та надання дозволу Комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на отримання кредиту та укладення договорів на придбання транспортних засобів (малогабаритних автобусів). **Ці рішення перешкоджають розвитку електротранспорту та не сприяють сталому розвитку громадського транспорту, оскільки вони не відповідають цілям сталого розвитку ООН, європейському та національному підходам щодо стратегії розвитку громадського транспорту.**

СУТЬ ПИТАННЯ:

На сесії 26 вересня Рівненська міська рада затвердила Програму розвитку автомобільного транспорту загального користування Рівненської міської територіальної громади на 2023–2027 роки. В той час, як міста України розвивають сталу міську мобільність, електричний громадський транспорт і низькопідлогові автобуси великого класу, депутатський корпус у Програмі вирішив закупити близько 100 одиниць дизельних малогабаритних автобусів у наступні 5 років (в народі відомі як “маршрутки”). Додатково міська рада надала дозвіл Комунальному підприємству «Рівнеелектроавтотранс» Рівненської міської ради на отримання кредиту та укладення договорів на придбання транспортних засобів (малогабаритних автобусів), які згідно нової програми, будуть їздити на Щасливе, Басів Схил, до Спектруму та інших.

Такі рішення депутатського корпусу суперечать заявленими в самій Програмі цілям:

- **створення належних умов пасажироперевезень** (якість послуг, безпечність); - з понад 30-річного досвіду експлуатації у м. Рівному, “маршрутки” з кількістю 20-25 посадкових місць дуже добре відомі містянам як неякісні, некомфортні та незручні транспортні засоби, до того ж, непридатні для маломобільних груп населення: людина на кріслі колісному або з дитячим візком не матиме достатньо простору в салоні Також за показниками безпеки “маршрутки” поступаються звичайним автобусам, оскільки мають значно меншу масу та вищий центр ваги;
- **оптимізація маршрутів** - Науково-експертне дослідження (2021 року), присвячене аналізу й оптимізації маршрутної мережі м. Рівного, дійшло висновків про необхідність розвитку пасажиромісткого рухомого складу: тролейбусів та великих автобусів (12 метрів), а не “маршруток”.
- **забезпечення цілей сталого розвитку в секторі громадського пасажироперевезення** (енергозбереження та покращення стану довкілля) - дизельні автобуси будь-якого класу прямо суперечать досягненню Цілей сталого розвитку.
- **окупність** - надання комунальних послуг громадського транспорту не є самоокупним в жодному місті України. До Програми не додано жодних техніко-економічних розрахунків, які б дозволили містянам чи депутатам оцінити величину додаткових витрат з міського бюджету на утримання та експлуатацію автобусів, що пропонуються для закупівлі.

- стимулювання інвестицій в автомобільний транспорт загального користування, його подальший розвиток та модернізація. Розвиток і модернізація повинні включати перехід на екологічні технології, збільшення місткості та комфорту транспорту, а придбання “маршруток” суперечить цим цілям.

Окрім внутрішньої суперечності заявленим у Програмі цілям, рішення Рівненської міської ради:

на місцевому рівні:

- пояснювальні записки в проєктах рішень складені з порушенням вимог Регламенту Рівненської міської ради, зокрема пп. 2 п.27.14.
- не веде до скорочення викидів парникових газів щонайменше на **35% до 2030 року** та адаптації до наслідків зміни клімату - зобов'язання яке добровільно взяло на себе місто підписавши Угоду мерів;
- не враховують вплив на здоров'я населення та довкілля;
- суперечать курсу на енергозбереження та енергетичну незалежність;
- є окремим затратним заходом, а не обґрунтованим рішенням комплексного плану сталої міської мобільності;
- не сприятимуть інвестиційній привабливості маршрутів, на яких використовується транспорт з двигунами внутрішнього згоряння, у зв'язку із запланованим повним переходом громадського транспорту до 2033 року на електротранспорт (громадський);
- мають ризик неокупності новостворених маршрутів з передбаченим автобусним парком, який буде працювати лише 9 років;
- засвідчує несправедливе та неефективне використання бюджетних коштів платників податків міста;
- перешкоджає сталому розвитку екологічного громадського транспорту.

на національному рівні:

- порушують зобов'язання України про участь громадськості у прийнятті рішень у сфері охорони довкілля, як підписанта Орхуської конвенції;
- порушують ЗУ «Про стратегічну екологічну оцінку»;
- не враховують цілі Національного визначеного внеску України про скорочення викидів парникових газів до 2030 року;
- суперечать цілям Європейського Зеленого Курсу, а саме - напрямку до озеленення транспорту та скороченню викидів парникових газів від транспорту на 90% до 2050 року.
- суперечать Стратегії низьковуглецевого розвитку України;
- суперечать Національній транспортній стратегії України до 2030 року.

ЯКИМ МАЄ БУТИ ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В МІСТІ:

- **доступним для маломобільних груп населення** - автобуси та тролейбуси повинні мати низьку підлогу по всьому салону (можливий підвищений задній майданчик), щоб ними могли користуватися люди з травмами та інвалідністю, з дитячими візками, на кріслах колісних, люди похилого віку, малолітні діти та інші маломобільні групи;
- **надійним** - пасажир повинен бути впевнений, що транспорт курсуватиме прогнозовано, вчасно прибуде до пункту призначення та у ньому буде місце для комфортного проїзду;
- **пасажиромістким** - розмір автобусів та тролейбусів (12 метрів) та зчленовані автобуси (18 метрів) повинні бути стандартом для міста, щоб забезпечувати високу ефективність, комфорт та провізну здатність;
- **регулярним** - інтервали руху не більше 15 хвилин, інакше люди будуть шукати інші засоби мобільності;
- **не шкідливим для здоров'я містян** - якість повітря вже зараз є серйозною проблемою міст України, а дизельні двигуни спричиняють викиди та відповідно шкоду для громадського здоров'я;
- **кліматично дружнім** - не збільшувати, а, навпаки, зменшувати викиди парникових газів;
- **електричним** - держави та міста Європи масово переходять на електричний громадський транспорт. В Україні вже є достатньо прецедентів експлуатації гібридних тролейбусів з акумуляторною батареєю, які можуть використовуватись на вулицях і районах без контактної мережі. 6 тролейбусів з автономним ходом від батарейного живлення успішно експлуатуються у Рівному з 2017 року.
- **цифровізованим**, що включає систему електронних квитків, відстеження пересування транспорту у режимі реального часу.

ЩО МОЖЕ ЗРОБИТИ МІСТО:

- Розробити Стратегію розвитку міського громадського транспорту, яка охоплюватиме всі райони міста та матиме на меті зробити громадський транспорт доступним, комфортним та привабливим для всіх категорій містян.
- Створити робочу групу з розробки Плану сталої міської мобільності за участі експертів, які мають досвід розробки такого плану та брали участь у складі таких робочих груп в інших українських містах, а також уповноважених представників виконавчих органів Рівненської міської ради, депутатів та представників громадськості.
- Провести публічні консультації та запитати думку рівнян, яким вони бачать розвиток громадського транспорту у місті.
- На виконання діючої Програми розвитку електротранспорту для планомірної заміни зношеного рухомого складу щороку закуповувати як мінімум по 5 нових тролейбусів з автономним ходом, зокрема придбати 5 таких машин вже у поточному 2023 році. За прикладом інших обласних центрів розглянути питання залучення довгострокових інвестицій міжнародних інституцій, які наразі мають значні грантові кошти для впровадження сталих видів транспорту, зокрема електричного рухомого складу.
- Для вирішення проблеми з перевезенням пасажирів у віддалені райони (Тинне, Золотіїв, Щасливе) за прикладом інших міст, зокрема, м. Тернопіль та м. Чернігів, втілити норми регламенту (ЄС) №1370/2007 та провести закупівлю послуг, що становлять загальний економічний інтерес - транспортної роботи у існуючих приватних перевізників, що вирішить питання прозорості та регулярності роботи транспорту на “нерентабельних маршрутах”. Це, в свою чергу, наблизить місто до побудови фундаментальної основи організації ефективної системи транспорту у місті.
- Впровадити автоматизовану систему обліку оплати проїзду (АСООП, електронний квиток) та врегулювати надання пільг у транспорті та їх компенсації.
- Планувати довгостроково, враховуючи цілі України по скороченню викидів парникових газів та вимоги ЄС до розвитку транспорту в місті.

З повагою,
виконавчий директор ГО «Екоклуб»
Мартинюк А. М.



Організації, що підтримали:

ГО “Центр екологічних ініціатив “Екодія”
ГО “Віжн Зеро” (Vision Zero)
ГО “Дунайсько-Карпатська Програма”
МБО “Екологія - Право - Людина”
ГО “Чорноморський жіночий клуб”
ГО “Екосфера”
ГО “Razom We Stand”
ГО УЕК “Зелена Хвиля”
ГО “Суспільство Зіровейст”
ГО “Центр міжнародного співробітництва і впровадження проектів”
Ресурсно-аналітичний центр “Суспільство і довкілля”
Агентство сприяння сталому розвитку Карпатського регіону “ФОРЗА”
РОО ВГО “Громадянська мережа “ОПОРА”