

Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України»

Підготовка підпроектів



European
Investment
Bank

The EU bank



improve lives.
together.

Пер МАТІАСЕН

Відділ регіонального транспорту

Департамент мобільності ЄІБ

Київ, 14 листопада 2018 року

Зміст

1. Передумови та поточна ситуація
2. Попередні підпроекти – огляд
3. Демонстрація підпроектів міст (коротко)
4. Семінар у Львові
5. Подальші кроки, розподіл ролей та обов'язків
6. Технічна допомога

1. Передумови та поточна ситуація

- Щороку 4500 загиблих та 30000+ постраждалих у результаті ДТП.
- 50 % жертв – це пішоходи та велосипедисти
- Перевищення швидкості – основна причина ДТП
- Стандарти проектування автомобільних доріг у містах засновані на застарілому радянському підході, який заохочує водіїв перевищувати швидкість у містах
- В Україні багато вулиць – небезпечні.
- Таким чином, міста не отримують значних соціальних та економічних вигод, які отримують більш «зручні для життя» міста

1. Передумови та поточна ситуація

- Щороку Україна втрачає понад 4 млрд дол. США через ДТП.
- До 2050 року близько 75 % населення буде жити у містах, тому ми повинні зробити вулиці міст безпечними для ВСІХ учасників дорожнього руху.
- Цілі сталого розвитку ООН включають скорочення смертності на дорогах та підвищення мобільності населення у містах.
- Уроки, отримані від інших міст з усього світу, які заохочують розвиток велосипедного руху та пересування пішки:
 - суттєві переваги для життя та здоров'я населення;
 - економічні вигоди для бізнесу;
 - підвищення привабливості міст.

1. Передумови та поточна ситуація

- ЄІБ готовий підтримувати проекти та програми у сфері безпеки дорожнього руху;
- Використання досвіду проекту «Міський громадський транспорт в Україні»;
- 2016 рік: Радник ЄІБ встановив зв'язок з містами для оцінки наявних потреб та інтересів;
- Відвідування та обговорення з високопоставленими посадовими особами міського та національного рівня: 5 найбільших міст висловили інтерес щодо отримання фінансування з боку ЄІБ;
- Допомога містам у виборі та забезпеченні відповідності підпроектів для залучення потенційного у рамках кредиту;
- Завершене оцінювання ЄІБ, отримане схвалення від Ради директорів ЄІБ.

1. Передумови та поточна ситуація

- Підготовка заявки на отримання коштів у рамках Інвестиційного фонду сусідства (NIF) на отримання технічної допомоги для підтримки міст у рамках реалізації проекту;
- За результатами заявки було отримано 4,1 млн. євро на технічну допомогу;
- Консультанти ЄІБ розробили відповідну модель аналізу витрат і вигод (АВВ) та допомогли містам провести АВВ з метою обґрунтування залучення кредитних коштів;
- Було визначено, що у цілому залучення коштів є економічно доцільним для всіх міст.

2. Попередні підпроекти – огляд

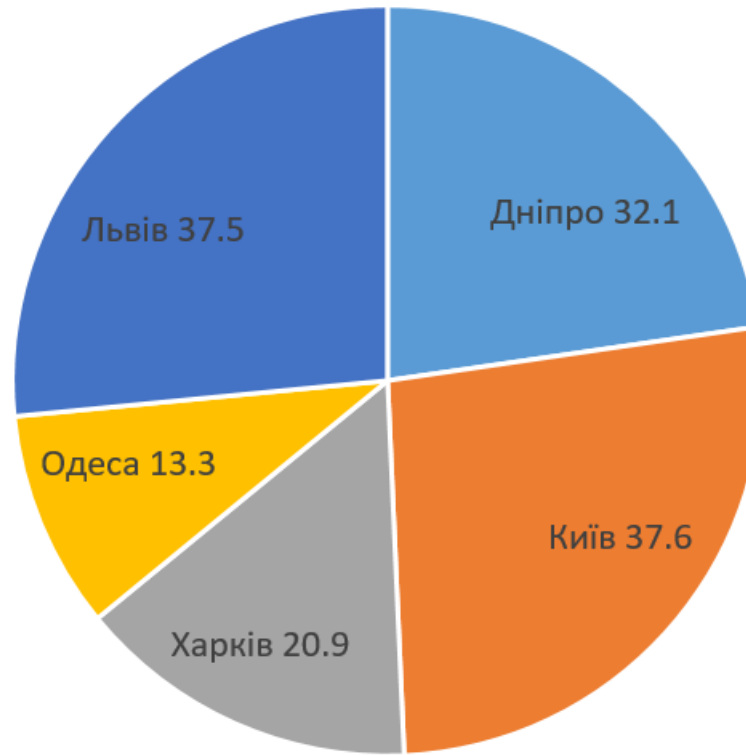
- Цілі Проекту:
 - Підвищення безпеки дорожнього руху в містах;
 - Створення більш безпечних місць для прогулянок та катання на велосипеді в містах;
 - Покращення доступу до громадського транспорту.
- Підпроекти повинні належати до однієї з 8 категорій:
 - 7 здебільшого пов'язані з вдосконаленням інфраструктури, а також
 - ІТ-рішення, які поліпшать загальне управління дорожнім рухом, а також підтримуватимуть безпеку дорожнього руху та/або доступ до громадського транспорту
- Представники кожного міста переглянули свої запропоновані (попередні) підпроекти, щоб переконатись, що вони відповідають критеріям прийнятності для залучення фінансування.

2. Попередні підпроекти – огляд

Категорія	Опис
1	Невеликі інфраструктурні покращення пов'язані з громадським транспортом (наприклад, покращення зношених рельсів/більш безпечних велосипедних маршрутів, підвищення безпеки зупинок громадського транспорту/терміналів, пішохідних перехресть)
2	Ліквідація найбільш небезпечних місць концентрації ДТП (наприклад, 20-30 місць у кожному з п'яти міст)
3	Покращення перехресть (наприклад, розподіл на смуги, кругові односторонні транспортні розв'язки, виділення маршрутів руху, облаштування кільцевих транспортних розв'язок, модернізація дорожніх сигнальних знаків, включаючи піші доріжки, острівці безпеки та захисні місця для пішоходів)
4	Ремонт вулиць (наприклад, комбінація об'єктів, які слугують підвищенню безпеки та доступності для пішоходів та велосипедистів: пішохідні вулиці, велодоріжки, вуличне освітлення, зелені насадження)
5	Безпечні велосипедні та пішохідні мережі (наприклад, виділені велосипедні смуги та пішохідні доріжки на існуючих автодорогах або на виділених маршрутах, усунення перепон та небезпечних конфліктних точок на перехресті доріг)
6	Районні схеми (наприклад, там, де вимагається тихохідний рух поблизу шкіл в житлових районах, центральних частинах міста з великою концентрацією пішоходів)
7	План заходів по маршруту (наприклад, комбінація різних заходів безпеки або покращення умов для велосипедистів та пішоходів)
8	Інформаційні технології (наприклад, системи управління транспортом з метою покращення моніторингу та контролю автомобільного руху.)

2. Попередні підпроекти – огляд

Скільки коштів планує виділити кожне місто (млн. євро)?

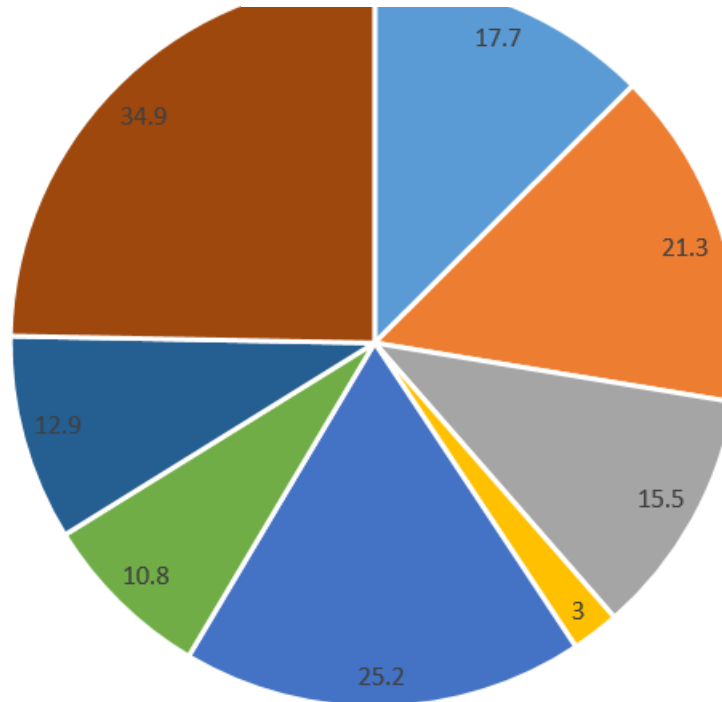


■ Дніпро ■ Київ ■ Харків ■ Одеса ■ Львів

2. Попередні підпроекти – огляд

Скільки буде залучено коштів для кожної категорії?

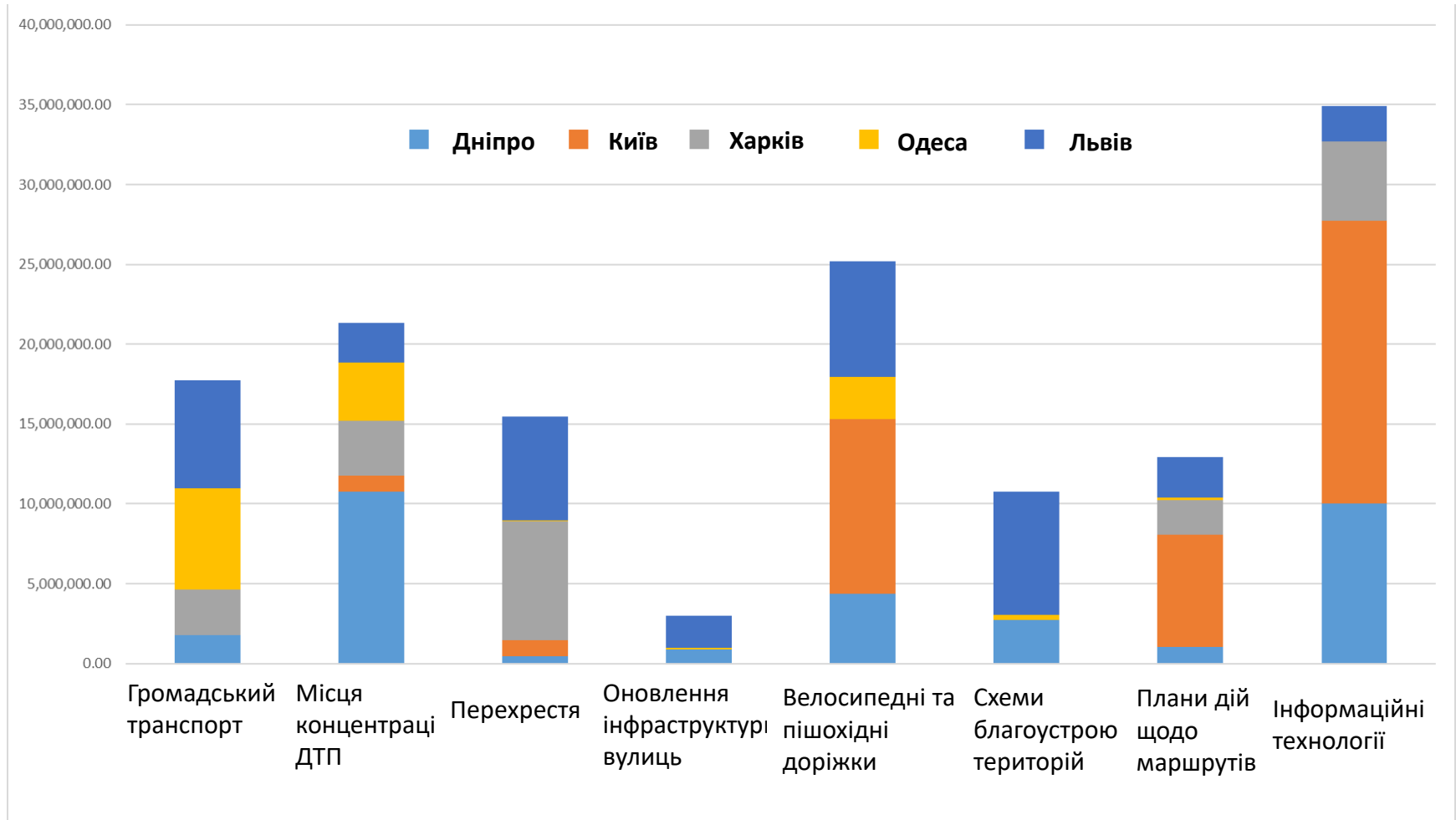
(млн. євро)



- Громадський транспорт
- Місця концентрації ДТП
- Перехрестя
- Оновлення інфраструктури вулиць
- Велосипедні та пішохідні доріжки
- Схеми благоустрою територій
- Плани дій щодо маршрутів
- Інформаційні технології

2. Попередні підпроекти – огляд

Скільки кожне місто інвестуватиме у кожну категорію?



Дані про ДТП – у чому їхня роль?

- Ключ до забезпечення ефективної безпеки дорожнього руху;
- База даних про ДТП неповна, проте розробляється нова система;
- Вплив ДТП повинен оцінюватися для більшості підпроектів;
- Міста використовуватимуть наявні обмежені дані для виявлення найбільш небезпечних місць для їх усунення;
- Буде доцільно запропонувати підпроекти для інших місць, якщо вони: (i) включатимуть підтверджений вплив на зменшення кількості ДТП, (ii) заохочуватимуть та покращуватимуть якість поїздки на велосипеді або піших прогулянок, або (iii) сприятимуть створенню більш привабливих громадських просторів («придатні для життя» міста);
- Консультанти допоможуть вдосконалити системи даних про ДТП відповідно до їхніх ТЗ.

Аналіз витрат і вигод

- ▶ З метою оцінки соціально-економічних наслідків проекту для кожного міста був проведений аналіз витрат і вигод (АВВ). Результати аналізу представлені у вигляді:
 - економічної внутрішньої ставки дохідності (ERR) та
 - економічної чистої поточної вартості (ENPV).
- ▶ Аналіз витрат і вигод було проведено з використанням адаптованої версії моделі таблиці, розробленої для проекту «Міський громадський транспорт в Україні».
- ▶ Такий підхід забезпечив сумісність між Проектом підвищення безпеки автомобільних доріг в містах та Проектом міського громадського транспорту в Україні.

Аналіз витрат і вигод

► Аналіз витрат включав:

- Інвестиційні витрати;
- Операційні витрати, а також
- Інші витрати, пов'язані з реалізацією проекту.

► Аналіз вигод включав:

- Економію часу в дорозі;
- Економію внаслідок зменшення експлуатаційних витрат на транспортні засоби;
- Економію внаслідок зменшення кількості ДТП;
- Зменшення забруднення повітря;
- Зменшення впливу на навколишнє середовище.

Схвалення підпроектів

- ▶ ЄІБ повинен виділити (схвалити) підпроекти, перш ніж вони зможуть отримати фінансування;
- ▶ Такий підхід може бути застосований для груп підпроектів різних категорій;
- ▶ Рекомендується завжди перевіряти статус схвалення підпроекту до проведення торгів щодо нього для того, щоб забезпечити отримання фінансування ЄІБ;
- ▶ Починаючи з травня 2019 року, консультанти у рамках технічної допомоги допомагатимуть містам забезпечувати відповідність підпроектів, що надаються ЄІБ, вимогам для надання фінансування.

Запити на схвалення підпроектів можуть включати підпроекти різних категорій

Категорія	Запит на схвалення 1	Запит на схвалення 2	Запит на схвалення 3	і т.д.	і т.д.
1	X		X		
2	X	X			
3	X	X			
4		X			
5					
6			X		
7		X	X		
8		X	X		
вартість підпроекту					
Всього					

Приклади впровадження підходу у світі

- ▶ Гонконг: збільшення орендної плати на торговельну нерухомість на **17 %** після заборони автомобільного руху в деяких районах міста.
- ▶ 9-а авеню в Нью-Йорку: місцеві підприємства **збільшили прибуток на 49 %** внаслідок створення велосипедних доріжок, оскільки пішоходи та велосипедисти можуть просто зупинитися і придбати те, що їм потрібно (натомість автомобілісти не можуть зупинятися просто так).
- ▶ Дослідження в Портленді: Значні **переваги для здоров'я** громадян від інвестицій у розвиток міста з метою полегшення прогулянок пішки, катання на велосипеді тощо.
- ▶ Портленд: **виділення 8 мільйонів доларів США для зеленої інфраструктури допоможуть заощадити 250 мільйонів доларів США** для розвитку фізичної інфраструктури: дерева поглинають надмірну вологу під час сильних дощів, зменшуючи навантаження на систему водовідведення.
- ▶ Вартість побудови 1 пішохідного моста **майже у 20 разів більше, ніж вартість облаштування перетину**, тобто більш доцільно робити безпечні перехрестя.
- ▶ **Зменшення забруднення навколишнього середовища**: дерева/зелені насадження покращують якість повітря та поглинають забруднюючі речовини.
- ▶ Будівництво та утримання вузьких вулиць потребує менших витрат, а пожвавлення проходів між будинками (в Мельбурні) можуть сприяти **відкриттю кафе, нових підприємств тощо, що робить місто більш цікавим та динамічним**.
- ▶ «Придатні для життя» міста залучають нових роботодавців, молодших, більш освічених працівників та нових жителів, **збільшуючи доходи та покращуючи економіку міст**.

Міста представляють свої підпроекти

*максимум 10 хвилин
на кожне місто*

Подальші кроки

- ▶ Якщо у Вас залишилися питання, надсилайте їх Іштвану Хайнцингеру або Марії Івченко;
- ▶ Практичний семінар з планування міст 26-27 листопада у Львові;
- ▶ Ратифікація контракту про фінансування проекту;
- ▶ Підписання договору про співробітництво;
- ▶ Семінар з питань закупівель;
- ▶ Подача та аналіз поставлених запитань;
- ▶ Підготовка Посібника щодо процедур у рамках проекту;
- ▶ Дорожня карта/моніторинг завдань у рамках критичного шляху;
- ▶ Створення підрозділу підтримки управління проектом та групи реалізації проекту.