



Клімат майбутнього без загрози для життя!

Робоча Група неурядових екологічних організацій України
з питань зміни клімату: www.climategroup.org.ua
тел: (044) 353-78-42 тел./факс: (044) 286-30-32
01032, м.Київ, вул.Комінтерну,1

№ 36-10 від 10.08.2010

**Першому заступнику Міністра
транспортного зв'язку України
Корнієнко Володимиру
Володимировичу**

Шановний Володимире Володимировичу!

Робоча група українських неурядових організацій з питань зміни клімату (РГ ПЗК, www.climategroup.org.ua), у складі 22 легалізованих екологічних громадських організацій з різних регіонів України вітає розробку Транспортної стратегії України до 2020 року та надає коментарі до неї.

Загальний коментар до проекту Транспортної стратегії України до 2020 року:

Позитивним є те, що при розробці проекту Транспортної стратегії України враховуються аспекти впливу транспорту на навколишнє середовище та встановлена мета скорочення загального обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу 30 % (з 2,4 до 1,7 млн. тонн). Також ми підтримуємо реалізацію проектів розвитку інфраструктури інтермодального транспорту. І позитивно відмічаємо те, що в проекті Транспортної стратегії України приділена увага потребам людей з особливими фізичними потребами.

Проте екологічні громадські організації рекомендують звернути увагу на те, що екологічні аспекти в проекті Транспортної стратегії варто прописати більш конкретно. Транспорт відповідає за 12% від загальної кількості викидів парникових газів в Україні. В проекті Транспортної стратегії України проблема зміни клімату та вплив транспорту на зміни клімату не враховано.

Для ефективної реалізації іншого кожного заходу пропонуємо встановити граничні терміни реалізації. Відсутність граничних часових термінів може призвести до зволікання з виконанням стратегії та недосягнення поставлених цілей.

Авіаційний транспорт разом з морським у світі відповідає за 4% від загальних викидів парникових газів. В Транспортній стратегії викиди від авіатранспорту та їх вплив на навколишнє середовище та зміну клімату не враховані. Декларуються наміри «розвитку аеропортової мережі», «сприяти концентрації транзитних перевезень пасажирів та вантажів через аеропорти України», що призведе до збільшення викидів парникових газів та навантаження на довкілля. Пропонуємо переглянути ці пункти з урахуванням принципів сталого розвитку.

Пропозиції до Транспортної стратегії України в частині питань, що стосуються охорони навколишнього середовища та проблеми зміни клімату.

«Проблеми розвитку транспортного сектору України» пропонуємо доповнити пунктом, що враховує вплив транспортного сектору на проблему зміни клімату. Пропонуємо доповнити цей пункт наступним:

Викиди парникових газів від транспортного сектору стрімко зростають протягом останнього часу в усіх країнах світу. Транспортний сектор в Україні відповідає за 12% викидів парникових газів від загального об'єму викидів. Україна ратифікувала Кіотський протокол 4 лютого 2004 року. Як індустріальна країна з перехідною економікою Додатку 1, Україна повинна докладати зусиль для зменшення викидів парникових газів.

Згідно висновків Міжурядової групи експертів зі зміни клімату індустріально розвинені країни мають скоротити викиди парникових газів на 25-40% до 2020 року від рівня 1990 року, та на 85-90% до 2050 року. Україна повинна стабілізувати викиди парникових газів до 2020 року на рівні 2008 року.

п. 2. Принципи транспортної політики

Екологічні принципи.

Враховуючи проблему зміни клімату та значного впливу транспортного сектору на зміни клімату, прогнози щодо зростання та розвитку транспортного сектору, пропонуємо додати в принципах Транспортної політики пункти щодо проблеми зміни клімату:

- пріоритетність врахування проблеми зміни клімату та впливу транспортного сектору на зміни клімату при встановленні екологічних стандартів, введенні механізмів регулювання об'ємів викидів.

- пріоритетний розвиток громадського транспорту та альтернативних видів пересування (велосипеди, пішохідний рух) у містах, ефективного міжміського сполучення;

п. 4.3. Підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування

Сектор приватного громадського транспорту в Україні характеризується великою кількістю так званих маршрутних таксі, які у більшості випадків замінюють великі автобуси, трамваї та тролейбуси. За таких умов, на пасажиро-кілометр припадає більше викидів, бо в одне маршрутне таксі вміщується значно менше людей, ніж у великий автобус.

Пропонуємо додати в розділ «2) Прискорений розвиток пасажирського транспорту загального користування як альтернативи приватному легковому автотранспорту» наступні пункти:

- стимулювання закупівлі великих автобусів/трамваїв/тролейбусів приватними перевізниками та підприємствами-перевізниками державної власності.

- стимулювання користування громадським транспортом для пересування у межах міста, пішохідним/велосипедним для коротких дистанцій та залізницею/морським транспортом для пересування на великі відстані.

Порівняльні дані щодо викидів на пасажиро-кілометр представлені в таблиці, з якої видно, що найменша кількість викидів на людину припадає на автобуси та залізничний транспорт.

Табл.1. Викиди парникових газів від транспортних засобів та видів пересування в країнах, що розвиваються.

	Середня пасажиромісткість	Викиди CO₂-екв. на пасажирський кілометр
Автомобіль (бензин)	2,5	130-170
Автомобіль (дизель)	2,5	85-120
Автомобіль (природний газ)	2,5	100-135
Автомобіль (електрика)	2,0	30-100
Скутер (двохтактний)	1,5	70-90
Скутер (чотирьохтактний)	1,5	40-60
Міні-автобус (бензин)	12,0	50-70
Міні-автобус (дизель)	12,0	40-60
Автобус (дизель)	40	20-30
Автобус (природний газ)	40	25-35
Залізничний транспорт	75% наповненості	20-50

Джерело: GTZ, “Транспорт та зміна клімату” <http://www.sutp.org/suteca/>

Для стимулювання пріоритетного розвитку екологічних та енергоефективних видів транспорту як альтернативи індивідуальному транспорту, варто особливі зусилля покласти на інформування населення про негативні суспільні та екологічні наслідки. Пропонуємо додати в розділі «2) Прискорений розвиток пасажирського транспорту загального користування як альтернативи приватному легковому автотранспорту» наступний пункт:

- широке поширення інформації про шкідливі наслідки та проблеми, пов’язані з транспортним сектором, і шляхи їх вирішення

- проведення соціальних та інформаційних кампаній для стимулювання використання громадського транспорту, енергоефективного приватного транспорту та вело транспорту

п. 5.2. Автомобільний транспорт

Для оптимізації вантажних інтермодальних перевезень необхідна координація транспортування в межах однієї, а також інших індустрій з метою зменшення потреби у вантажівках та інших видах транспорту, що приїзять і виїзять з певного місця. Пропонуємо додати пункт:

- Створення інфраструктури для синхронізації транспортування вантажів між видами транспорту з метою зменшення потреби у перевезеннях великими вантажними автомобілями;

Всі власники вантажного транспорту мають звітувати по кількості викидів CO₂, споживанню енергії і рівню завантаження. Пропонуємо додати пункт:

- Розроблення і впровадження механізму звітування по викидам вантажного транспорту, в тому числі кількості викидів парникових газів;

В розділ 5) «Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту» в пункт «про зниження ставок або звільнення від сплати ввізного мита під час ввезення окремих типів транспортних засобів» пропонуємо додати **«які відповідають міжнародним стандартам екологічності та енергоефективності»**

п. 4.2. Забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки

Подорожі мають бути цілісними, в чому визначальну роль відіграє землекористування і планування міст. Головні станції поїздів, метро, автобусів, а також місця паркування мають бути пристосовані для пересадки з машин на громадський транспорт, надавати відповідні послуги (наприклад: магазини), і, таким чином, заохочувати використання громадського транспорту, який менше забруднює довкілля. Тому в пункті «2) створення умов розвитку інтермодальних перевезень», пропонуємо додати:

- Забезпечити безперервність подорожей в інтермодальних перевезеннях.

Щоб полегшити пересадку з однієї мережі чи виду транспорту на інші, необхідно заохочувати впровадження інтегрованої системи квитків між залізничними кампаніями чи між різними видами транспорту (літак – автобус – пароплав – громадський транспорт – автомобільні стоянки). Пропонуємо додати пункт:

- Інтегрована система продажу квитків на інтермодальні перевезення пасажирів.

п. 4. Основні напрями реалізації Транспортної стратегії

Збільшення пропускної спроможності транспортної мережі не сприятиме зменшенню транспортного навантаження. Проблему необхідно вирішувати засобами ефективного планування міст, що дозволить мінімізувати у населення необхідність зайвих поїздок (управління попитом). Також необхідно розвивати інфраструктуру в регіонах.

Забезпечення пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з переміщенням вантажів транзитом через територію України є недоцільним, так як сприятиме навантаженню на транспортну систему України іноземними перевізниками, тоді коли фінансові витрати на обслуговування системи ляжуть на плечі українських платників податків.

п. 4.6. Підвищення рівня безпеки транспортних процесів та енергоефективності

Важливим є стимулювання використання більш енергоефективного приватного автотранспорту. Це призведе до вирішення одразу кількох проблем: зниження викидів парникових газів, надходження до бюджету за рахунок податків з транспортних засобів, які не відповідають встановленим вимогам, зменшення заторів на дорогах, перехід на альтернативні транспортні засоби та громадський транспорт. Пропонуємо доповнити пункти:

- розроблення законодавчої бази щодо диференційованого оподаткування власників транспортних засобів залежно від їх енергоефективності та виду моторного палива до кінця 2011 року;

- застосування диференційованого оподаткування власників транспортних засобів залежно від їх енергоефективності та виду моторного палива з початку 2012 року;

В принципах транспортної політики був прописаний пункт щодо стимулювання розвитку в містах пішохідних зон, велосипедних доріжок, але в той самий час в напрямках реалізації транспортної стратегії не були прописані конкретні заходи щодо цього. Враховуючи важливість стимулювання пішохідних та велосипедних переміщень, пропонуємо доповнити наступним пунктом:

- створення безпечних велосипедних доріжок та необхідної інфраструктури для користування велосипедами (велопарковки) у містах. Врахування будівництва велосипедних доріжок під час проектування та будівництва нових доріг.

Важливою складовою зменшення викидів парникових газів є спосіб управління транспортним засобом. В багатьох країнах світу впроваджене обов'язкове навчання екологічному стилю водіння. Екологічне водіння дозволяє зменшити викиди парникових газів до 40%. Пропонуємо додати наступний пункт:

- впровадити обов'язковий курс з екологічного водіння у навчальних закладах для отримання посвідчення водія на управління транспортним засобом. Складання обов'язкового екзамену з методів екологічного водіння під час отримання посвідчення водія на управління транспортним засобом.

Необхідно також розробити спеціальний метод, що дозволить порівнювати екологічний вплив різних видів транспорту і напрямів. Ці методи необхідно використовувати на місцях під час планування прокладання того чи іншого транспортного шляху. Пріоритетом має бути не тільки економічні показники, але й вплив проекту на навколишнє середовище. Пропонуємо включити наступний пункт:

- розробити метод порівняння впливу на навколишнє середовище різних транспортних засобів;

В розділ «4.1.1 Розвиток транспортної інфраструктури» стосовно найбільш важливих інвестиційних проектів пропонуємо додати: впровадження руху швидкісних пасажирських поїздів «з технологіями енергозбереження» і «поетапне впровадження технологій енергозбереження при перевезенні залізничним транспортом за всіма напрямками» (не тільки Знам'янка-Джанкой)

Також просимо встановити терміни та етапи запровадження екологічних норм «ЄВРО-3», «ЄВРО-4», «ЄВРО-5».

В пункт «7. Впровадження Транспортної стратегії та моніторинг результатів» пропонуємо включити наступний пункт:

- Забезпечення прозорості виконання та громадської участі в обговоренні ключових питань в транспортній політиці країни;

В перелік урядових органів для забезпечення ефективності процесу впровадження Транспортної стратегії пропонуємо додати Міністерство Охорони Навколишнього Природного Середовища.

Громадські екологічні організації категорично проти будівництва другої черги глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне море. Уся українська частина дельти Дунаю

входить до складу Дунайського біосферного заповідника у зв'язку із високою природною цінністю території та багатим біорізноманіттям. Будівництво каналу “Дунай – Чорне море” загрожує збереженню біорізноманіття дельти Дунаю, а процес прийняття рішень по каналу відбувається із порушеннями національного законодавства та міжнародних зобов'язань України у сферах охорони довкілля та участі громадськості. Будівництво каналу “Дунай – Чорне море” багато разів зазнавав критики як з боку громадських екологічних організацій, так і з боку Секретаріату Конвенції Еспо та Комітету із застосування Конвенції Еспо щодо недотримання Україною вимог вказаної конвенції, Комітету із дотримання Оргуської конвенції, Міжнародної комісії по захисту ріки Дунай,

Робоча група українських неурядових організацій з питань зміни клімату просить провести додаткові громадські слухання щодо Транспортної стратегії України до 2020 року для обговорення екологічних питань у Стратегії. Просимо надати відповідь щодо врахування наданих коментарів у встановлені законодавством терміни.

З повагою,

Заступник Голови Робочої групи зі зміни клімату

Христина Рудницька