



Шелмаков С.В.

# Существующие проблемы оценки воздействия транспорта на окружающую среду



«Передовая практика планирования устойчивых городских транспортных систем: от реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов к управлению мобильностью»



# Предложения по решению проблемы

**Эко-транспорт** как элемент эко-развития человеческого общества - это система, удовлетворяющая разумные потребности в эффективном и безопасном перемещении людей и грузов, которая на всех стадиях своего жизненного цикла:

- не приводит к усилению негативных глобальных феноменов;
- обеспечивает соблюдение общепринятых критериев качества здоровья населения и окружающей среды;
- использует материальные ресурсы в рамках хозяйственной модели «замкнутых циклов вещества»;
- использует экологически приемлемые источники энергии;
- не нарушает целостности экосистем и не снижает их биоразнообразие;
- эффективно использует территорию;
- обеспечивает социальную, межрегиональную и межпоколенческую справедливость при удовлетворении транспортных потребностей.

**Проблема №1** – отсутствие чёткой идентификации объекта оценки.

# Предложения по решению проблемы



**Проблема №2** – отсутствие чёткой идентификации методов оценки.

# Сравнительный анализ 40 индикаторов TERM и индикаторов ТС РФ

## Учтены в ТС полностью:

- Смертность в ДТП;
- Отходы отработанного масла и шин от транспортных средств;
- Отходы отработавших свой ресурс автомобилей;
- Региональная доступность к рынкам и транспортное единство ;
- Доступ к транспортным услугам;
- Ёмкость сети транспортной инфраструктуры;
- Средний возраст парка транспортных средств.

## Учтены в ТС частично:

- Конечное потребление энергии по видам транспорта;
- Выбросы загрязняющих воздух веществ на транспорте;
- Доступ к базовым сервисам;
- Энергоэффективность и удельные выбросы CO<sub>2</sub>;
- Удельные выбросы загрязняющих воздух веществ;
- Увеличение использования альтернативных и экологически чистых видов топлива;
- Доля парка транспортных средств, отвечающая определённым экологическим стандартам.

## Учтены частично помимо транспортной стратегии:

- Выбросы парниковых газов на транспорте;
- Пассажирские перевозки по видам транспорта;
- Грузовые перевозки по видам транспорта;
- Аварийные и нелегальные разливы нефти в море;
- Размер парка транспортных средств;

## Не учтены в ТС:

- Превышения допустимых значений критериев качества воздуха из-за движения транспорта;
- Количество населения, подвергающегося воздействию сверхнормативно загрязнённого воздуха;
- Экспозиция и раздражающее действие транспортного шума;
- Фрагментация экосистем и мест обитания объектами транспортной инфраструктуры;
- Близость транспортной инфраструктуры к особо охраняемым природным территориям ;
- Отчуждение территорий для транспортной инфраструктуры;
- Инвестиции в инфраструктуру транспорта; Реальные изменения в ценах на транспортные услуги по видам транспорта; Цены и налоги на топливо; Транспортные налоги и сборы; Субсидии; Расходы на транспортную мобильность по доходным группам населения; Внешние транспортные издержки; Интернализация внешних издержек;
- Степень использования пассажироместности пассажирского транспорта;
- Степень использования грузоподъёмности грузового транспорта;
- Выполнение интегрированных эколого-транспортных стратегий; Межведомственная кооперация;
- Выполнение стратегических экологических оценок (СЭО) в транспортном секторе;
- Увеличение количества транспортных компаний, сертифицированных по ISO 14000;
- Общественная осведомлённость.

**Оценка - процесс определения количественных или качественных параметров, характеризующих определённые свойства объекта**

**«Выхватывание» только «нужных» индикаторов из общего набора приводит к появлению мифов, подобных этим:**

Электромобиль (водородный автомобиль) – абсолютно экологически чистое средство транспорта...

Строительство городских автомагистралей приводит к снижению выбросов загрязняющих веществ...

Города с высокой плотностью населения более экологичны...

**ОВОС «что дышло – куда повернул, туда и вышло» ?**

## Формальный подход к составу и объёму работ по ОВОС приводит к резкому росту издержек на её выполнение

Трудоёмкие (и в случае объектов транспорта – не очень то достоверные) расчёты рассеяния ЗВ в атмосфере требуется (по мнению НИИ Атмосфера) выполнять даже... для обоснования целесообразности проведения расчётов рассеяния.

Стоимость работ по обоснованию ПДН на водные объекты в дорожном проектировании, по оценкам экспертов, может превышать стоимость строительства самой дороги...

**ОВОС: «усердие не по разуму» ?**

# Предложения по решению проблемы

1. Разработка и актуализация СИСТЕМЫ ИНДИКАТОРОВ для **ОВОС** и **СЭО** (например, на базе TERM).
2. Регламентация обязательности оценки тех или иных индикаторов для разных объектов/случаев.
3. Доступность статистики по всем индикаторам в СМИ.
4. Разработка и актуализация нормативов и критериев качества окружающей среды с учётом международного опыта (с обоснованием и экспертным обсуждением).
5. Поддержка научных исследований, направленных на изучение процессов взаимодействия транспорта, общества и окружающей среды. Обязательная публикация результатов в СМИ.

**Проблема №3** – несовершенство системы индикаторов, используемых для ОВОС и СЭО

# Предложения по решению проблемы

1. Разработка (с обязательным обоснованием и экспертным обсуждением) и актуализация 2-х уровневое методического обеспечения для **ОВОС** и **СЭО**.
2. Обеспечение процедур актуализации исходных данных для всех методик **ОВОС** и **СЭО** (в том числе на сайтах производителей).
3. Доступность результатов мониторинга состояния ОС (фоновые концентрации, климатические данные) в СМИ.
4. Доступность данных по территориям с особым режимом природопользования (водоохранные зоны, СЗЗ, ООПТ и др.) в СМИ.
5. Обеспечение методического и статистического «наполнения» методологии «Оценки жизненного цикла» продукции или услуг.
6. Обязательность применения методологии ОЖЦ при обосновании ряда управляющих решений и инвестиций на транспорте.

**Проблема №4** – устаревшая или отсутствующая методическая база **ОВОС** и **СЭО**.



## Для пользы общества или для личной выгоды?

Для обоснования  
принимаемых решений?

Для создания видимости  
заботы о природе?

Для выработки политики?

Для «прижатия» неудобных?

Для развития науки?

Для «распила» бюджета?

Для информирования  
граждан?

Для «самофинансирования»  
чиновников?

---

## ОВОС – зачем проводится?

## Предложения по решению проблемы

1. Совершенствование механизмов открытости и прозрачности процедур ОВОС и СЭО с самых ранних стадий принятия решений.
2. Учёт мнения экспертов, общественных организаций, местных жителей.
3. Доступность материалов ОВОС и СЭО в СМИ.
4. Проработка процедур поиска консенсуса.
5. Разграничение ответственности за реализацию процедур и результатов ОВОС и СЭО между всеми участвующими сторонами.
6. Преобладание «духа закона» над «буквой закона».

**Проблема №5** – использование процедуры ОВОС и СЭО не по общественно полезному назначению

**ОВОС** и **СЭО** – одни из важнейших инструментов управления охраной окружающей среды, необходимых для реализации концепции эко-развития человечества. Совершенствованию этих инструментов следует уделять достойное внимание.

**Управлять возможно лишь тем, что удаётся измерить...**