

ЯК У ЄВРОПІ ПРАЦЮЄ СИСТЕМА КЛІМАТИЧНИХ КВИТКІВ НА ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

[Зміна клімату](#), [Транспорт та мобільність](#)

[Міська мобільність](#), [Зміна клімату](#), [Транспорт](#)

Громадський транспорт є одним зі способів пересування із найнижчим рівнем викидів вуглецю, але змусити людей користуватися ним не завжди легко. Австрійський кліматичний квиток KlimaTicket буде безкоштовним протягом одного року для всіх 18-річних з 1 липня 2024 року.

Отримати такий квиток зможуть усі, хто відсвяткував 18-річчя з 1 січня 2024 року та зареєстрований у країні. Молоді люди зможуть вибирати, коли почати свій річний квиток між 18-м і 21-м днем народження. Щороку близько 88 тис. осіб матимуть право на участь. Мета цього заходу полягає в тому, щоб більше молодих людей зацікавилися громадським транспортом у довгостроковій перспективі.

Кліматичні квитки стали гарячою темою в Європі. У зв'язку зі зростанням вартості життя та постійним занепокоєнням щодо викидів вуглецю, ці національні проїзні на громадський транспорт користуються популярністю серед мешканців. Але є неоднозначні повідомлення про те, наскільки ефективними були різні схеми заохочення людей їздити потягами та автобусами. Недоступність, переповненість і розрідженість мереж громадського транспорту в деяких місцях виявилися проблематичними. Змусити людей відмовитися від автомобілів і літаків, виявляється, складніше, ніж просто забезпечити безкоштовні або дешеві квитки.

Де в Європі найдешевший і доступний громадський транспорт

У 2023 році звіт Грінпіс висвітлив стан громадського транспорту в 30 європейських країнах. Країни були ранжовані за чотирма критеріями: простота їхніх систем продажу квитків, доступність довгострокових квитків, знижки для соціально незахищених груп населення та ставки ПДВ. Кожній столиці та країні було присвоєно оцінку зі 100 можливих балів.

Люксембург, Мальта, Австрія, Німеччина, Кіпр та Іспанія вийшли на перше місце з високими балами за прості у використанні квитки та знижки. Таллінн в Естонії, Люксембург і Валлетта на Мальті посіли перші три місця у рейтингу міст.

Греція, Хорватія та Болгарія опинилися наприкінці списку країн, а Болгарія не набрала жодного очка у жодній із чотирьох категорій. Що стосується окремих міст, то Амстердам у Нідерландах, Лондон у Великій Британії та

Дублін в Ірландії отримали найгірші оцінки за вартість і доступність квитків.

Наскільки ефективними є кліматичні квитки Європи

Грінпіс визначає кліматичний квиток як квиток на громадський транспорт, дійсний для всіх або більшості видів громадського транспорту на певний період. Єдина модель, яка досить близька до цього визначення, — це австрійська модель, тому що австрійський кліматичний квиток охоплює всі види транспорту. Квиток можна використовувати як у сільській місцевості, так і в метро у Відні.

У 2023 році Німеччина, Угорщина, Словенія та Португалія були серед європейських країн, де з'явилися кліматичні квитки. Франція також прагнула до схеми, подібної до німецького залізничного квитка за 49 євро.

Аналіз показує, що ідеального «кліматичного квитка» в Європі поки що не існує. Хоча австрійська модель хороша, вона занадто дорога. Кількість людей, які фактично користуються австрійським KlimaTicket, також була поставлена під сумнів. Deutschlandticket дешевший, але він недійсний на деяких міських транспортних мережах. Також були сумніви щодо того, наскільки ефективною є ця транспортна схема для всієї країни.

Так в чому ж проблема з квитком за 49 євро? Інфраструктура – це проста відповідь. Збільшення кількості людей, які користуються громадським транспортом без покращення пропускну здатності, призводить до переповненості. Перспектива незручної подорожі мало заохочує людей відмовлятися від своїх автомобілів. А для значної частини з приблизно 83 млн жителів Німеччини регулярні послуги громадського транспорту не є реальністю. Аналітичний центр Agora Verkehrswende підрахував, що близько 27 млн осіб «або не мають зв'язку з громадським транспортом у своєму районі, або лише кілька разів на день». Це свідчить про те, що навіть якщо витрати будуть скорочені, а продаж квитків стане простішим, залізничне та автобусне сполучення має покращитися, щоб люди захотіли ним користуватися.

Що спонукатиме більше людей користуватися громадським транспортом?

Грінпіс заявляє, що зниження вартості громадського транспорту, як і раніше, є одним із найпростіших і найшвидших способів пересадити людей з автомобілів на поїзди та автобуси. Вартість громадського транспорту має бути нижчою, ніж вартість експлуатації автомобіля. Найпростіше і найсправедливіше рішення для більшості країн – прагнути до вартості в 1 євро на день.

Незважаючи на те, що фінансування є проблемою, існують способи оплатити знижені ціни на квитки, перевівши гроші з субсидій на вивантаження палива, або ввівши податки на авіаквитки та газ. Одним із найпростіших способів знизити витрати було б скасування ПДВ, оскільки в деяких країнах Східної Європи ставки сягають 20%.

Поєднання низької вартості, хорошої інфраструктури та простої для розуміння системи продажу квитків може бути найкращим способом заохотити більше людей користуватися громадським транспортом.

Детальніша інформація:

- [Новина на сайті Euronews](#)