



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

HBP/2000/8
CEP/2000/7
11 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ
(Шестьдесят первая сессия, 18-20 сентября 2000 года)
(Пункт 3 b) повестки дня)

КОМИТЕТ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
(Седьмая сессия, 25-28 сентября 2000 года)
(Пункт 11 с) iii) предварительной повестки дня)

**СТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И ПЛАНИРОВАНИЕ
ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ: МЕРЫ ПО СОДЕЙСТВИЮ
ФОРМИРОВАНИЮ ВЫБОРА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ**

Доклад секретариата о ходе работы

Суть проблемы

1. Имеются веские доказательства того, что превалирующие виды транспорта формируют характер землепользования. Новая транспортная инфраструктура сказывается на будущем спросе на перевозки и земельные ресурсы. Создание новых транспортных сетей вокруг городов стимулирует децентрализацию сферы услуг и розничной торговли и оказывает значительное влияние на землепользование в пригородной зоне. Практика землепользования в свою очередь влияет на виды перевозок и спрос. Более высокая

плотность населения может способствовать снижению разобщенности функций города и проводимых в нем видов деятельности и стимулировать спрос на общественный транспорт; для обеспечения жизнеспособности систем общественного транспорта требуется наличие определенных пороговых уровней плотности населения. Динамику поездок определяют и другие факторы, такие, как доход, наличие собственного автомобиля и степень развития общественного транспорта.

2. Во многих странах все большее признание получает необходимость комплексного учета экологических последствий землепользования и функционирования транспорта при разработке и осуществлении политики, направленной на содействие формированию выбора потребителей в ракурсе поддержки устойчивого развития. Примеры использования такого подхода могли бы стать важным источником информации для всех стран и служить в качестве основы для руководящих принципов в плане принятия решений государствами – членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. Интеграция политики, стратегий и планов, касающихся землепользования и местного транспорта, подразумевает нечто большее, нежели просто обеспечение взаимодополняемости, хотя это также имеет важное значение. Данная концепция подразумевает интеграцию деятельности по всем сферам политики и на всех уровнях принятия решений. Меры политики в области землепользования и местного транспорта связаны с политикой в сфере здравоохранения, образования, экономики, окружающей среды и социального обеспечения, а также с национальной и региональной политикой. Необходимо принимать в расчет интересы как государственного, так и частного секторов. Ключевую роль призваны играть местные органы власти, однако национальным органам управления следует создать вспомогательную структуру для местных инициатив с целью побуждать граждан к использованию устойчивых структур потребления.

Проект

4. В качестве последующей меры к совместному Рабочему совещанию по стимулированию местных инициатив, направленных на развитие устойчивых структур потребления, состоявшегося в Вене в феврале 1998 года, комитеты по экологической политике и по населенным пунктам на своих соответствующих сессиях в сентябре 1999 года приняли решение о совместной разработке проекта, касающегося структур городского транспорта и планирования землепользования.

5. Первоочередное внимание в рамках проекта уделяется взаимосвязи между национальной и местной политикой и поведением потребителей. А для этого требуется

уделять тщательное внимание стимулированию и обеспечению эффективности политики и законодательства, инструментов принятия экономических и иных решений, а также наличию и доступности информации с целью способствовать формированию выбора потребителей.

Осуществление проекта

6. Было принято решение о создании совместной руководящей группы для осуществления проекта. Руководящая группа, в состав которой войдут эксперты из центральных и местных органов управления, частного сектора, научного сообщества и НПО, должна подготовить подробную программу своей работы и сообщить о ее ходе обоим Комитетам на их ежегодных сессиях в сентябре 2000 года.
7. Экспертов для участия в деятельности Руководящей группы назначили правительства Греции, Дании, Италии и Соединенного Королевства, Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), муниципальные советы Хельсинки (Финляндия) и Лиона (Франция), организация "Сеть городов без автомобилей", Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Международное общество специалистов по вопросам городской и районной планировки, университеты Лиона и Манчестера (Соединенное Королевство) и Всемирный институт ресурсов (ВИР).
8. По приглашению города Лиона первое совещание Руководящей группы проходило в Лионе 4-5 мая 2000 года. Председателем был избран г-н Дэйвид Банистер из Бартлеттской школы планирования, колледж Лондонского университета (Соединенное Королевство).
9. Перед подготовкой своего плана работы Руководящая группа провела обмен информацией о недавних и текущих национальных и международных инициативах, имеющих отношение к проекту ЕЭК. К настоящей записке приобщается сводка основных международных инициатив (приложение II). Университет Манчестера вызвался создать Web-сайт по проекту и обеспечить его сопряжение с другими соответствующими международными и национальными Web-сайтами.
10. Руководящая группа согласилась, что ее деятельность должна концентрироваться на подготовке **руководящих принципов для правительств по вопросам стратегического подхода к интеграции управления городским транспортом с планированием землепользования и экологической политикой**. Руководящие принципы (практические рекомендации объемом примерно 10 страниц) будут предназначены для использования как центральными, так и местными органами власти. Однако в первую очередь, опираясь

на национальный и местный опыт государств - членов ЕЭК, будет подготовлен ряд тематических исследований.

11. В тематических исследованиях будет изучаться следующее:

- движущие силы, определяющие существующие структуры транспортного движения, включая экономическую, демографическую и экологическую политику, а также политику в сфере труда и социальной защиты, территориально-пространственные и технологические изменения и городские жизненные уклады;
- стратегии землепользования и развития, которые помогают центральным и местным органам управления, действующим совместно или на основе сотрудничества, ослабить чрезмерный спрос на услуги городского транспорта, расширить выбор в сфере передвижения и перераспределить спрос в пользу экологически рациональных видов транспорта;
- организационные и институциональные вопросы в целях содействия интеграции мер политики, проводимой в области городского транспорта, планирования землепользования и окружающей среды;
- потребности, касающиеся информации, коммуникации и участия, и возможности для поддержки интеграции;
- роль целевых критериев и показателей в контексте устойчивого развития городского транспорта.

12. Руководящая группа постановила, что разработка руководящих принципов будет предполагать организацию международного рабочего совещания, посвященного изучению практического опыта, накопленного на национальном, региональном и местном уровнях в ракурсе поощрения экологически рационального развития местного транспорта в увязке с планированием устойчивого землепользования. По приглашению муниципалитета Лиона рабочее совещание будет проходить в этом городе во втором квартале 2001 года (два с половиной рабочих дня). На нем будут рассмотрены дискуссионные документы и тематические исследования по отдельным городам. Предварительные договоренности, касающиеся рабочего совещания, излагаются в приложении I.

13. Руководящая группа проведет свое второе совещание в Женеве 1-2 февраля 2001 года с целью обсуждения проектов документов для рабочего совещания, включая элементы руководящих принципов.
14. Результаты рабочего совещания, в том числе предварительный проект руководящих принципов, будут затем представлены Комитетам ЕЭК по населенным пунктам и по экологической политике в сентябре 2001 года. Руководящая группа доработает проект руководящих принципов к концу 2001 года для представления совместному совещанию бюро двух Комитетов ЕЭК в начале 2002 года, а потом, если это будет согласовано, - пятой Конференции министров "Окружающая среда для Европы" (сентябрь 2002 года, Киев).
15. Руководящая группа согласилась, что ее состав должен быть более представительным применительно ко всем государствам - членам ЕЭК, и была особо отмечена необходимость того, чтобы она включала экспертов из стран с переходной экономикой, из Северной Америки и из Европейской комиссии. Было решено, что будущие совещания, а также тематические исследования будут носить более емкий характер.
16. Руководящая группа выразила признательность Градостроительному агентству по развитию лионской агломерации (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise) за превосходный прием и за гостеприимство.
17. Комитет, возможно, пожелает:
- а) принять к сведению прогресс, достигнутый в осуществлении проекта;
 - б) предложить правительствам, в частности правительствам стран с переходной экономикой, назначить экспертов в состав Руководящей группы и соответственно проинформировать секретариат к 16 октября 2000 года.

Приложение I

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ДОГОВОРЕННОСТИ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ ПО СТРУКТУРАМ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И ПЛАНИРОВАНИЮ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ

(Второй квартал 2001 года, Лион, Франция)

1. Цели рабочего совещания состоят в следующем:
 - a) обзор тенденций, касающихся мобильности и развития городов на региональном и муниципальном уровнях в государствах – членах ЕЭК;
 - b) исследование политических инструментов и институциональных вопросов в контексте реализации устойчивых транспортных систем с акцентом на меры в области землепользования;
 - c) изучение роли информации, коммуникации и участия применительно к деятельности всех директивных органов и общественности;
 - d) изучение путей и средств поощрения использования целевых критериев и показателей устойчивого развития городского транспорта.
2. По каждой из вышеуказанных тем будет поручено подготовить документы, с тем чтобы провести обзор основных вопросов для обсуждения и проиллюстрировать оптимальный практический опыт, достигнутый в отдельных городах стран ЕЭК. Вниманию приглашенных старших должностных лиц из центральных органов управления (министерств, занимающихся проблемами окружающей среды и землеустройства) и муниципальных советов, представителей международных организаций, научного сообщества, частного сектора и НПО будут предложены тематические исследования по городам развитых стран с рыночной экономикой и стран с переходной экономикой.
3. Заседания и материалы рабочего совещания могли бы состоять в следующем:
 - A. **Вступительное заседание: Видение устойчивого развития городского транспорта**
4. Дискуссионные документы будет предложено представить:

- Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)/ЕКМТ (г-жа Мэри Красс*);
- Европейской комиссии (г-н Кит Кин – г-н Дэйвид Банистер*);
- "Сети городов без автомобилей" (г-жа Аннука Линдрос*);
- МСОТ (г-н Роджер Тород*);
- ВИР (г-жа Елена Петкова*/г-жа Кресенция Морер*).

В. Тенденции, касающиеся мобильности и развития городов на европейском и муниципальном уровнях

5. Существующие структуры и тенденции транспортного движения в городских и прилегающих районах. Движущие силы, определяющие эти структуры и тенденции, включая экономическую, демографическую, экологическую политику, политику в сфере труда и социальной защиты, пространственную застройку, технологические тенденции и изменения, касающиеся культурных устоев/жизненных укладов, в городских районах. Взаимосвязь между потребностями в градостроительстве и спросом на транспортные услуги и планированием землепользования.

- a) обзорный документ г-на Джеффа Тернера (Манчестерский университет);
- b) тематические исследования по следующим вопросам:
 - Хельсинки (г-жа Аннука Линдрос, город Хельсинки);
 - новое развитие городов в Дании (г-н Финн Тофте*, министерство по вопросам окружающей среды и энергетики);
 - Греция (г-н Антоний ПарAPANISSIOS, министерство охраны окружающей среды, землеустройства и общественных работ);
 - Лион (г-н Доминик Миньо, Лаборатория экономики транспорта, Лион);
 - города в странах с переходной экономикой и Северной Америке (г-н Михаил Кокин*, ЕЭК).

С. Инструменты политики и институциональные механизмы интеграции управления городским транспортом с планированием землепользования и экологической политикой

6. Зоны застройки, свободные от автомобилей, планирование новых застроек (плотность населения, местоположение), создание узловых систем общественного транспорта, застройка в целях комбинированного использования (местная сеть, распределение и производство), политика, направленная на регулирование степени концентрации городского хозяйства, создание коридоров и регулирование доступа (создание пешеходных зон, снижение интенсивности и ограничение автомобильного движения и переоснащение дорожного пространства под нужды общественного транспорта и пешеходов). Последствия этих стратегий и политики для окружающей среды и качества жизни, в частности применительно к безаварийности, безопасности, охране здоровья человека, качеству воздуха и обеспечению других надлежащих условий жизни в городах.

7. Организационные/институциональные вопросы, касающиеся стимулирования интеграции политики в области городского транспорта, землепользования и окружающей среды. Практические возможности с целью обеспечить, чтобы транспортные потребности прямо отражались в решениях об отводе земельных участков (например, за счет местных сборов), обязать, чтобы все новые застройки были сопряжены с заключением о воздействии транспорта и последствиях с точки зрения доступности, побуждать застройщиков способствовать повышению качества и расширению наличия транспортного обслуживания в виде составной части процесса застройки, ввести требование относительно заключения на предмет последствий новых застроек с точки зрения устойчивости и интеграции функций разных исполнительных органов.

а) обзорный документ г-на Дэйвида Банистера (Бартлеттская школа планирования);

б) тематические исследования по следующим вопросам:

- планы регулирования мобильности на уровне городов во Франции (г-жа Беатрис Вессилье, Научно-исследовательский центр транспорта и урбанизма, Лион);
- национальная политика территориально-пространственного планирования в Нидерландах (г-н Ян Вогилей*, Международное общество специалистов по вопросам городской и районной планировки);

- города в странах с переходной экономикой и Северной Америке (г-н Михаил Кокин*, ЕЭК).

D. Информация, коммуникация и участие

8. Требования и возможности, касающиеся информации, коммуникации и участия, в плане поддержки интеграции управления городским транспортом с планированием землепользования и экологической политикой. Привлечение заинтересованных групп, разработка и использование эффективных механизмов (агитационные кампании, средства массовой информации) с целью мобилизации общественности на поддержку экономически, экологически и социально благоприятных решений, распространение успешного опыта, активное подключение широкой общественности к принятию решений по вопросам транспорта, по культурным и этическим аспектам.

а) обзорный документ г-на Питера Джоунза, Соединенное Королевство (г-н Дэйвид Банистер*);

б) тематические исследования по следующим вопросам:

- Лион (г-жа Сильвия Розалес-Монтано*, Градостроительное агентство по развитию агломерации Лиона);
- город из "Сети городов без автомобилей" (г-жа Аннукка Линдрос*);
- Рим (г-н Массимо Коццоне*, Национальное агентство охраны окружающей среды, Италия);
- города в странах с переходной экономикой и Северной Америке (г-н Михаил Кокин*, ЕЭК).

E. Целевые критерии и показатели устойчивого развития городского транспорта

9. Целевые критерии, которые можно было бы использовать в контексте информирования и вовлечения общественности, с тем чтобы инициировать конкретные действия и производить оценку достигнутого прогресса. Целевые критерии, которые касаются медико-санитарного благополучия населения, охраны окружающей среды, возможностей доступа, разбивки по видам транспорта, землепользования и энергопотребления и которые могли бы быть увязаны с целевыми критериями общего

развития городов, занятости, поощрения предпринимательства, жилищного строительства, образования и т.д. и национальными задачами в сфере экологии и развития транспорта. Те критерии, которые помогают оценить функционирование транспорта и использование земельных ресурсов при наглядном отражении их воздействия на окружающую среду.

- a) обзорный документ г-на Роджера Торода (МСОТ);
- b) доклад ЕЭК (г-жа Бринда Уакз);
- c) тематические исследования по следующим вопросам:
 - Италия (г-н Массимо Коццоне*, Национальное агентство охраны окружающей среды, Италия);
 - Бремен (г-жа Аннукка Лидрос*);
 - Барселона (г-н Антоний Парapanиссиос*);
 - города в странах с переходной экономикой и Северной Америке (г-н Михаил Кокин*, ЕЭК).

F. Заключительное заседание: Обсуждение элементов руководящих принципов

10. На основе документации, представленной для Рабочего совещания, Руководящая группа подготовит и распространит до рабочего совещания проект заявления.

* Специалист, к которому можно обратиться по данному вопросу.

Приложение II

ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ПРОЕКТУ ЕЭК

1. В рамках Европейского союза:
 - a) Проект устойчивого развития городов, включающий в себя:
 - i) доклад об устойчивом развитии городов, направленный на расширение знаний об устойчивом функционировании городского хозяйства с использованием руководства по вопросам отчетности и эффективной практики на уровне политики
 - ii) Европейскую кампанию устойчивого развития городов и поселков
http://europa.eu.int/comm/environment/urban/home_en.htm
 - b) Демонстрационные проекты "ЛАЙФ" (финансовый инструмент для охраны окружающей среды) по проблемам муниципальной политики и мобильности в городах.
http://europa.eu.int/comm/life/cgi/life_frame.pl?prog=ENV
 - c) Проекты в области исследований и разработок:
 - i) ДАНТЕ – Проектно-конструкторские решения с целью избежать необходимость совершения поездок в Европе
<http://www.cordis.lu/transport/src/dante.htm>
 - ii) ЛЕДА – Правовые/регламентационные меры с целью воздействия на использование транспортной системы
<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/profiles/leda.html>
 - iii) ОПТИМА – Оптимизация политики транспортной интеграции в крупных городских центрах
<http://www.its.leeds.ac.uk/projects/optima/>
 - iv) СЕЗАМЕ – Установление взаимосвязи между землепользованием, поведенческими факторами и спросом на поездки в контексте политических и инвестиционных решений
<http://www.arttic.com/projects/sesame/>

- v) СПЕКТРА – Устойчивость, развитие и территориально-пространственное планирование
<http://www.uwe.ac.uk/fbe/spectra/start.htm>

- vi) ТРАНСЛЭНД – Интеграция транспорта и планирования землепользования
<http://www.inro.tno.nl/transland/>

- d) Проекты КОСТ (Европейское сотрудничество в области научно-технических исследований):
 - i) 332: Новаторские методы координации деятельности по линии функционирования транспорта и регионального и местного планирования
<http://www.belspo.be/cost/>

 - ii) 342: Политика создания парковочных зон и ее влияние на мобильность и экономику
<http://www.belspo.be/cost/>

- e) ПОЛИС (Объединение европейских городов и регионов за новые транспортные решения) – ассоциация европейских городов и регионов, осуществляющих сотрудничество в решении транспортных и экологических проблем с использованием новаторских решений в транспортном секторе.
<http://www.edc.eu.int/polis/>

- f) "Сеть городов без автомобилей", созданная в 1994 году "Евроситис", Ассоциацией европейских столиц. Сеть включает в себя примерно 70 городов-членов, которые обязались разрабатывать, на основе взаимобмена предоставлять друг другу и внедрять технические средства и методы управления, направленные на сокращение объема городского дорожного движения посредством активного поощрения использования экологически более благоприятных видов транспорта, нежели автомобиль.
<http://www.edc.eu.int/polis/>

- g) Европейская информационная служба местного транспорта (ЕИСМТ), совместно финансируемая Европейской комиссией и Международным союзом общественного транспорта (МСОТ).
<http://www.eltis.org/en/about.htm>

2. Целевая группа по показателям устойчивого развития городского транспорта под эгидой Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК.

<http://www.unecsc.org/trans/main/wp6.html>

3. Проект ЕКМТ-ОЭСР по вопросам устойчивых структур движения в городах, включающий ряд рабочих совещаний, обследование городов и серию национальных обзоров политики в области городского движения.

<http://193.51.65.78/cem/UrbTrav/index.htm>

4. Статистика городского хозяйства: Города тысячелетия – проект Международного союза общественного транспорта (МСОТ).

<http://www.uitp.com/>
