



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

HBP/1999/6
17 June 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ

Пункт 5 б) предварительной повестки дня
шестидесятой сессии
(Женева, 13-15 сентября 1999 года)

**УСТОЙЧИВЫЕ СТРУКТУРЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ: МЕСТНЫЙ ТРАНСПОРТ
И ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЕ**

Записка секретариата

Введение

1. На своей пятьдесят девятой сессии в сентябре 1998 года Комитет по населенным пунктам рассмотрел вопрос о проделанной работе в области тематических исследований по улучшению экологических показателей, а также результаты Рабочего совещания по устойчивым структурам потребления, состоявшегося в Вене в феврале 1998 года. Это Рабочее совещание было организовано совместно Комитетом ЕЭК по населенным пунктам и Комитетом ЕЭК по экологической политике. Его участники признали, что города имеют важнейшее значение для содействия устойчивым структурам потребления с точки зрения землепользования, транспорта, мобильности и жизненного уклада. Воздействие на поведение потребителя в городах играет важную роль в реализации более широкой и долгосрочной стратегии, направленной на создание в городах таких структур потребления, которые были бы экологически, экономически и социально устойчивыми.

2. Комитет по населенным пунктам рассмотрел также предложение о дальнейшей работе. Он предложил сосредоточить будущую деятельность на проблемах экологически чистого городского и регионального транспорта в увязке с планированием устойчивого землепользования, в результате чего совместные действия центральных, региональных и местных властей могут существенно ослабить общее воздействие (с точки зрения жизненного цикла) на здоровье человека, природные ресурсы и окружающую среду при сохранении или даже улучшении качества жизни и экономических показателей. Комитет предложил своему Бюро и секретариату подготовить конкретное предложение о такой деятельности с указанием графика работы для рассмотрения на его следующей сессии в сентябре 1999 года. Настоящая записка была подготовлена в ответ на эту просьбу.

г. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

3. В странах переходного периода наблюдается беспрецедентный рост использования легковых автомобилей и происходят глубокие изменения в структурах мобильности. Исторически сложилось так, что в городах этих стран были созданы обширные сети общественного транспорта. Директивные и планирующие органы в западных странах признают, что существующие структуры землепользования и инфраструктура транспорта являются неустойчивыми. Возрастает осознание необходимости рассматривать проблемы землепользования и транспорта в увязке с их экологическими последствиями. Если такой подход можно будет внедрить в странах переходного периода, где существуют значительные возможности для реальных достижений в результате осуществления комплексных стратегий в сфере землепользования и транспорта, то тенденции, способствующие созданию неустойчивых структур развития городов, могут быть изменены и обращены вспять.

4. Существуют веские доказательства того, что структуры транспорта играют важную роль в формировании жизненного уклада и системы землепользования. Например, новая транспортная инфраструктура создает дополнительный спрос на перевозки и на земельные площади. Создание новых транспортных сетей вокруг городов стимулирует децентрализацию сферы обслуживания и розничной торговли и оказывает значительное влияние на землепользование и транспортные потребности в пригородной зоне.

5. Признается также, что существующие структуры землепользования влияют на способы передвижения и на спрос на транспортные услуги. Более высокая плотность населения может способствовать снижению разобщенности функций города и выполняемых в нем видов деятельности и стимулировать спрос на общественный транспорт; для обеспечения жизнеспособности систем общественного транспорта должны быть достигнуты определенные предельные показатели плотности. Однако поведенческие стереотипы населения в сфере передвижения определяются также другими факторами, такими, как доход, наличие собственного легкового автомобиля и уровень развития общественного транспорта.

6. Интеграция стратегий землепользования и развития местного транспорта означает не только то, что они должны дополнять друг друга. Под этим подразумевается также интеграция научного потенциала и практической деятельности во всех сферах разработки стратегий и на всех уровнях принятия решений. Поэтому стратегии землепользования и

развития местного транспорта должны быть увязаны со стратегиями в области здравоохранения, образования, экономики, окружающей среды и социального обеспечения, а также с национальными и региональными стратегиями. Это означает также, что интересы государственного и частного секторов должны учитываться в совокупности. Ключевую роль в этом играют местные власти. Основными партнерами в деле достижения цели устойчивого развития местного транспорта и землепользования являются общественность, планирующие органы, местные предприятия и транспортные операторы.

II. ЦЕЛИ И ОХВАТ

7. Данный проект будет способствовать экологически чистому управлению местным транспортом в увязке с устойчивым землепользованием и планированием при уделении особого внимания странам переходного периода. В частности, в рамках этого проекта планируется:

а) облегчать обмен информацией и опытом, касающимися мер в области планирования, регламентирующей деятельности, экономики, финансов и организационных и других мер, для достижения цели развития экологически чистого городского транспорта и устойчивого землепользования;

б) способствовать укреплению сотрудничества между муниципальными органами, ответственными за проведение политики и принятие решений в области окружающей среды, городскими и региональными планирующими органами, исследовательскими учреждениями, а также представителями частного сектора и общественных групп, занимающихся вопросами транспортного управления и землепользования;

в) формулировать рекомендации в области политики и практические указания для государственных властей, в частности на местном уровне.

8. Этот проект позволит оценить:

а) существующие структуры мобильности населения и тенденции в городских и прилегающих районах, а также связанное с транспортом воздействие на окружающую среду и здоровье человека;

б) движущие силы, определяющие эти структуры и тенденции, включая роль градостроительства и городской структуры, землепользования, транспортной инфраструктуры, роста доходов и жизненного уклада;

в) инициативы, с которыми выступают центральные и местные администрации для сдерживания чрезмерного спроса на городской транспорт, расширения выбора в сфере передвижения и перераспределения спроса в целях более активного использования экологически чистых видов транспорта.

9. Особое внимание будет уделяться разработке стратегического подхода в целях интеграции управления городским транспортом и планированием землепользования. Эта деятельность может охватывать следующие задачи:

a) установление конкретных целевых показателей для создания местных транспортных систем, являющихся экономически, социально и экологически устойчивыми. Такие могут включать целевые показатели для сокращения выбросов и потребления энергии различными видами транспорта либо целевые показатели для развития общественного транспорта;

b) механизмы планирования, которые, в частности, направлены на:

- i) создание удобной для пешеходов городской структуры, т.е. комплексное использование территории для жилья, работы, закупок и отдыха как в новых, так и в существующих городских кварталах;
- ii) размещение объектов, генерирующих спрос населения на транспортные услуги, т.е. учреждений, объектов общественного обслуживания и центров розничной торговли, вблизи транспортных терминалов;
- iii) повышение привлекательности и качества жилых районов для сокращения транспортных потребностей;
- iv) создание сети зеленых коридоров, соединяющих жилые районы с природными зонами, лесами и парками, для снижения потребности в использовании легковых автомобилей для поездок в целях занятия спортом и отдыха;
- v) объединение городских, пригородных и междугородных транспортных систем для снижения потребности в использовании легковых автомобилей;
- vi) модернизация и расширение инфраструктуры общественного транспорта;
- vii) строительство безопасных велосипедных полос движения, для того чтобы велосипед стал реальной альтернативой автомобилю, особенно в городских центрах;
- viii) создание пешеходных зон и безопасных пешеходных дорожек;

c) нормативные положения по таким вопросам, как:

- i) оценка экологического воздействия проектов транспортной инфраструктуры для сдерживания роста транспортных потребностей или для их сокращения;

- ii) ограничение движения транспортных средств (во внутренних городских районах, в экологически уязвимых районах, для грузовых транзитных перевозок и т.д.);
- iii) требования в отношении стоянки автомобилей и общественного транспорта при проектировании аэропортов, железнодорожных станций и объектов социального назначения;
- iv) ограничения для стоянки автомобилей в районах, где имеются альтернативные возможности для использования общественного транспорта;
- d) экономические и финансовые инструменты, такие, как:
 - i) сборы за использование дорог и налоги на топливо в целях интернализации издержек, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, перегруженностью, загрязнением окружающей среды, шумом и использованием общественного пространства, в общем объеме транспортных издержек, а также для финансирования программ развития экологически чистого транспорта;
 - ii) системы установления цен на стоянку автомобилей для ограничения автомобильного движения в городских центрах;
 - iii) стратегии финансового управления для поддержки муниципального общественного транспорта;
- e) прочие меры, такие, как:
 - i) информирование и участие общественности;
 - ii) институциональные механизмы для координации транспортных стратегий на местном, региональном и национальном уровнях.

III. ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДЫ РАБОТЫ

10. Этот проект будет осуществляться совместно Комитетами ЕЭК по населенным пунктам и экологической политике. В рамках этого проекта может быть учреждена совместная руководящая группа. В ее состав могли бы войти 10-15 экспертов, представляющих центральные и местные администрации, частный сектор, научные круги и НПО. Руководящая группа будет работать в сотрудничестве с секретариатом в целях:

- a) изучения практического опыта, накопленного на национальном, региональном и местном уровнях, с уделением особого внимания стимулированию развития экологически чистого местного транспорта в увязке с устойчивым землепользованием и планированием; результаты будут рассмотрены на одном из рабочих совещаний весной 2001 года;

b) разработки на основе результатов этого рабочего совещания руководящих положений для правительств, с тем чтобы впоследствии представить их совместному специальному совещанию, которое будет создано двумя вышеупомянутыми комитетами ЕЭК в начале 2002 года. Затем эти руководящие положения будут переданы пятой Конференции министров "Окружающая среда для Европы" (Киев, сентябрь 2002 года).

11. В ходе рассмотрения в апреле 1999 года предложения по вопросу о местном транспорте и связанных с ним аспектах землепользования Бюро Комитета отметило, что реальная отдача может быть достигнута только в том случае, если оба комитета согласятся объединить свои усилия (при условии принятия соответствующего решения Комитетом по экологической политике на его следующей сессии 20-24 сентября 1999 года). Следует также упомянуть о том, что восьмая Конференция по исследованиям в области развития городов и районов выделила ряд других тем, которые Комитет по населенным пунктам, возможно, пожелает рассмотреть в рамках своей деятельности по экологическим показателям в городах, например:

a) городские структуры, на которые оказывают воздействие жизненный уклад и экологически благоприятное поведение;

b) воздействие социальной поляризации и городских рынков труда на окружающую среду в городах;

c) использование энергии в городских районах и рециркуляция строительных отходов и отходов от сноса домов;

d) людские ресурсы, квалификация и стандарты, организация механизмов общественного участия, необходимого для обеспечения устойчивого развития городов;

e) экологические последствия взаимодействия между городскими и сельскими структурами развития.
