

Международный семинар в Москве

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

7-8 июня 2012 года



<http://www.thepep.org>

РЕКОМЕНДАЦИИ СЕМИНАРА: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Участники семинара приняли во внимание следующее:

I. Вопросы обеспечения устойчивого функционирования городских транспортных систем для стран, участвующих в Общеввропейской Программе в сфере транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения (ОПТОСОЗ), приобрели самый острый характер и вышли на первые позиции повестки дня социально-экономического развития городов, влияя самым существенным образом на качество жизни в них.

II. Учитывая темпы роста и потенциал автомобилизации населения в странах Восточной Европы, Закавказья и Российской Федерации, и рассмотрев сложившуюся градостроительную, транспортную и экологическую ситуации в городах, семинар пришел к выводу, что для предотвращения дальнейшего ухудшения ситуации действия политиков должны быть быстрыми и эффективными, основанными на лучшем международном опыте.

III. Можно с удовлетворением отметить, что уровень представительства, география и профессиональный состав участников семинара свидетельствует о том, что интерес и уровень понимания целей и задач ОПТОСОЗ на всех уровнях власти возрос,

привлекает пристальное и заинтересованное внимание общественности, и оказывает все большее влияние на принимаемые решения.

Участники семинара согласились, что заинтересованным сторонам на международном, национальном, региональном и местном уровнях необходимо сотрудничать для того, чтобы:

1. Создать необходимую правовую и институциональную основу для устойчивого развития городского транспорта

- **Разработать национальную политику в области устойчивого городского транспорта, способствующую достижению национальных, региональных и местных целей в области рационального землепользования, градостроительной политики, развития транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды.**

Основа национальной политики должна предусматривать координацию транспортного планирования, организации дорожного движения, парковочной политики и регулирования транспортного спроса. Она также должна обеспечивать интеграцию транспортной политики с другими секторами, в частности, такими как охрана здоровья, окружающей среды, землепользование и градостроительство. В качестве ориентира могут быть использованы опыт и передовая практика других европейских государств.

- **Интегрировать целевые показатели по качеству воздуха, выбросам парниковых газов, шуму и другие показатели здравоохранения и окружающей среды в транспортную и градостроительную политику.**

Принять технические стандарты на транспортные средства и топливо и проводить тщательный мониторинг их применения на общественном и индивидуальном транспорте. В качестве ориентира могут использоваться, в частности, технические стандарты ЕЭК ООН, касающиеся транспортных средств и их периодического осмотра, являющиеся обязательными во многих странах.

- **Принимать меры по совершенствованию национального законодательства, регулирующего вопросы, важные для обеспечения устойчивого развития городских транспортных систем, включая:**

Принятие законодательных и нормативных правовых актов, регулирующих весь круг вопросов, связанных с транспортным планированием, организацией дорожного движения, стимулированием производства и использования экологически более чистых АТС и топлив, развитием немоторизованных видов передвижения;

Четкое разграничение сфер ответственности и полномочий различных органов власти в упомянутых выше сферах при одновременном обеспечении координации их деятельности на федеральном, региональном и местном уровне;

Интеграцию принципов и инструментария устойчивого транспортного планирования в практику территориального планирования крупных городов;

Обеспечение на регулярной основе разработки городских транспортных планов и программ.

- **Использовать инструменты налоговой политики для ограничения импорта автотранспортных средств низких экологических классов на территорию России.**
- **Необходимо разработать и законодательно закрепить критерии и стимулы для привлечения частного сектора к деятельности по реализации мероприятий устойчивой транспортной политики.**

2. Обеспечить межотраслевую координацию и сотрудничество для эффективного решения проблем развития транспорта

- **Наладить вертикальное сотрудничество между органами управления на всех уровнях и горизонтальное сотрудничество по всем отраслям.**

Для обеспечения интеграции целей политики и стратегий необходима горизонтальная координация действий всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами транспорта, градостроительного планирования, здравоохранения и окружающей среды на всех уровнях управления. Вертикальная координация действий на всех уровнях управления обеспечивает эффективное информирование региональных и местных органов власти о национальных целях устойчивого развития и путях их реализации.

- **Создать правовые механизмы, обеспечивающие взаимосогласованность решений принимаемых в сфере территориального планирования, транспорта и охраны окружающей среды.**

В качестве таких механизмов могут быть предложены согласованная разработка проектной документации в перечисленных сферах, а также проведение транспортной и экологической экспертизы документов территориального планирования и проектов застройки.

- **Создать на национальном уровне необходимые организационные основы и правовые механизмы заставляющие городские власти учитывать цель сокращения выбросов в своих местных решениях в области транспорта.**

Приоритеты и цели, определенные на местном и региональном уровнях, также могут доводиться до сведения вышестоящих структур, например на уровне городских властей, для обеспечения того, чтобы в национальных стратегиях адекватно учитывались приоритеты на более низких уровнях.

3. Использовать аргументацию в пользу здорового образа жизни и экономического развития (устойчивый транспорт как залог здоровья и процветания):

- **Доводить до общественности информацию о том, что устойчивый городской транспорт играет важную роль в поддержании экологически чистой городской среды, и способствует снижению числа респираторных и сердечно-сосудистых заболеваний, предотвращению травматизма.**
- **Оповещать общественность о методах и моделях, используемых для оценки негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье людей.**

- Поощрять сотрудничество между организациями, действующими в сфере транспорта и здравоохранения, с тем, чтобы добиться взаимной согласованности между транспортной и здравоохранительной политикой;
- Признать, что транспортные заторы, помимо снижения безопасности движения и загрязнения воздуха, негативно влияют на экономическую активность городов. Создание экологически чистой и безопасной городской среды с высоким уровнем транспортной доступности приведет к росту цен на недвижимость и повышению оборота магазинов и предприятий обслуживания.
- Привлекать общественное внимание к ситуациям, в которых удалось достичь одновременного улучшения транспортных, экологических и экономических показателей, а также к экономическим возможностям, которые открывает развитие устойчивого городского транспорта и использование подвижного состава и топлив высоких экологических классов.

Кроме того, рост популярности немоторизованных передвижений в городах может подтолкнуть международные финансовые организации к расширению инвестиций в пешеходную и велосипедную инфраструктуру.

4. Применять меры и механизмы регулирования транспортного спроса

- Как показывает зарубежный и отечественный опыт никакая устойчивая городская транспортная политика невозможна без набора ограничительных мер. Такие ограничения могут носить административный, физический или фискальный характер, и касаться движения, парковки и владения автомобилем. В условиях российских городов на данном этапе наиболее перспективным представляется введение платности парковки автомобилей в центральной части городов с одновременным административным запретом въезда определенных категорий автомобилей на определенные городские территории. В последующем эти меры могут быть дополнены введением платности въезда на определенные городские территории.
- Осуществлять внедрение любых ограничений только в комплексе с мерами, компенсирующими негативный эффект ограничений, и предоставляющими дополнительные транспортные возможности.

Ограничения въезда или парковки автотранспорта должны сопровождаться развитием общественного пассажирского транспорта, городского парковочного пространства и инфраструктуры для немоторизованных передвижений.

4. Обеспечить развитие общественного транспорта как конкурентоспособной альтернативы личному автотранспорту

- Признать, что в прошлом приоритеты развития городского транспорта задавались не общественностью, а узким кругом специалистов. Необходимо изменить это положение дел, и поощрять города в выработке стратегий, которые позволили бы им уменьшить зависимость от личного легкового автотранспорта и

повысить роль экологически чистых видов транспорта. Дать городским администрациям средства для успешной реализации этих стратегий;

- Пересмотреть существующие практики предоставления услуг общественного пассажирского транспорта, с целью повысить надёжность, удобство и безопасность транспортного обслуживания;
- Информировать общественность о том, что общественный пассажирский транспорт – наиболее экономичный и экологически чистый способ передвижения (за исключением пеших передвижений и велосипедных поездок).
- Признать, что каждый дополнительный автобус, вне зависимости от экологического класса, приносит значительные социальные выгоды за счет снижения загруженности дорог, поскольку конкурирует с личным легковым автотранспортом за пространство проезжей части. Автобус, в зависимости от уровня наполнения салона, заменяет от 5 до 50 легковых автомобилей;
- Участвовать в международном сотрудничестве и использовать накопленный опыт – прежде всего, тех городов, в которых попытки создания устойчивых транспортных систем увенчались наибольшим успехом;
- Организовывать образовательные и информационные кампании, призванные повлиять на транспортное поведение городских жителей – необходимо добиваться поддержки общественности и понимания ею причин, по которым общественный пассажирский транспорт представляет собой реальную альтернативу личному легковому автотранспорту;
- Добиваться того, чтобы работодатели принимали собственные транспортные планы, предусматривающие доставку сотрудников на работу общественным транспортом;
- Признать роль неправительственных организаций в содействии развитию устойчивого городского транспорта путем информирования общественности и ее привлечения к принятию решений в данной сфере.

5. Способствовать развитию немоторизованных передвижений

- Признать пешеходное и велосипедное движение в городских зонах в качестве неотъемлемой составляющей транспортного и городского планирования и развития наряду с общественным транспортом и личным автотранспортом.
- Способствовать распространению культуры велосипедного и пешего передвижения в различных отраслях, включая транспорт, здравоохранение, охрану окружающей среды, градостроительство, сельское хозяйство и др.;
- Обеспечить сотрудничество министерств транспорта, здравоохранения и регионального развития в деле принятия общей политики, направленной на поддержку развития немоторизованных передвижений (включая обеспечение правовых основ такой политики, планирование, финансирование, реализация необходимых мероприятий и последующий мониторинг);

- Принять программу мониторинга немоторизованных передвижений, с тем, чтобы оценить долю таких передвижений в общих объемах перевозки пассажиров, и отслеживать ее рост по мере совершенствования соответствующей инфраструктуры;
- Сотрудничать со СМИ с целью популяризации немоторизованных видов передвижения, привлечения общественного внимания к значимым событиям в данной сфере, и международного обмена опытом;
- Принять национальные, региональные и муниципальные стратегии и планы по развитию немоторизованной мобильности с конкретными целевыми показателями;
- Обеспечить сооружение удобных и доступных объектов пешеходной и велосипедной инфраструктуры (включая инфраструктуру для детей и пожилых людей), которые соединены и взаимосвязаны с общественным транспортом, делают городские зоны удобными и привлекательными для проживания.

6. Расширять применение современных технологических решений для обеспечения устойчивого развития городского транспорта

- Признать, что успех внедрения современных технологий возможен только при условии сотрудничества органов власти, организаций частного сектора, научно-исследовательских организаций, поставщиков технологий и их конечных пользователей;
- Поощрять внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), включая автоматизированные системы управления дорожным движением, системы мониторинга транспортных потоков, системы информирования участников движения, и др.;
- Поощрять применение информационных технологий (компьютерных сетей, систем мобильной связи и др.) для оказания новых услуг в сфере транспорта. Прежде всего, это относится к общественному пассажирскому транспорту, который информационные технологии могут сделать более привлекательным за счет координации расписаний между видами транспорта, электронных систем оплаты проезда, различных услуг по планированию поездки, и др.;
- Органам власти и транспортным операторам следует предоставлять пассажирам информацию о движении транспорта через разнообразные каналы, включая СМИ, компьютерные сети и мобильную связь.
- Внедрять единые электронные системы оплаты проезда на общественном транспорте, с целью обеспечения максимального удобства мультимодальных поездок.

7. Поощрять эффективное участие общественности в принятии решений в сфере транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды

- На ранней стадии привлекать общественность и все заинтересованные стороны к процессу стратегического планирования и обеспечивать их активное участие в ходе всей реализации соответствующих планов.
- Проводить регулярные и систематические обследования и опросы населения по проблемам городского транспорта.
- Информировать пользователей транспортной системы о принимаемых решениях в сфере городского транспорта и налаживать с ними связь.

Общественное мнение крайне важно при разработке политики в области устойчивого городского транспорта. Прежде чем произойдут какие-либо изменения в поведении, пользователи должны осознать цели политики и доверять им. Для того чтобы заручиться поддержкой общественности в отношении политики управления спросом, особо важное значение имеют эффективные средства коммуникации и кампании по повышению осведомленности.

- Поощрять технологические изменения и изменения в транспортном поведении людей с целью реализации задач обеспечения устойчивой мобильности.

Это включает развитие информационных и телекоммуникационных технологий на транспорте (включая создание «удаленных рабочих мест»); обучение навыкам «эко-вождения» (в т.ч. в рамках стандартной процедуры получения водительских прав); проведение информационных кампаний, направленных на изменение транспортного поведения людей с целью уменьшения вреда, наносимого окружающей среде, повышения энергоэффективности использования транспорта и безопасности дорожного движения.

8. Совершенствовать механизмы финансирования мероприятий по устойчивому развитию городского транспорта

- Создать устойчивые источники финансирования соответствующей деятельности на региональном и местном уровне

Когда ответственность за принятие решений по вопросам развития городского транспорта передается от национального правительства на региональный и местный уровни, соответствующая ответственность за источники финансирования также должна делегироваться, с тем чтобы местные и региональные правительства могли взять на себя полную ответственность и отчитываться за реализацию решений в области устойчивой мобильности.

- Обеспечить целевое расходование поступлений от различных транспортных налогов, сборов и платежей.

Поступления в бюджеты от различных фискальных мер и механизмов должны носить целевой характер и использоваться в дальнейшем на цели обеспечения устойчивой городской транспортной политики. Использование поступлений, полученных в результате платного въезда или парковки автотранспорта, на местном и региональном уровнях могут усилить политическую поддержку "непопулярных" инициатив в сфере ценообразования и облегчить их реализацию.

Решения по инфраструктурному инвестированию должны полностью учитывать эти цели и задачи по управлению мобильностью.

9. Совершенствовать сбор данных, мониторинг и исследовательскую деятельность

- Совершенствовать процедуры сбора данных об объемах и структуре транспортного спроса населения, о характеристиках движения и использования транспорта, о выбросах и воздействии транспорта на здоровье

Общие данные необходимы также для составления планов территориального и территориально-транспортного планирования.

Результаты этого мониторинга необходимо доводить до сведения выборных должностных лиц и общественности для обеспечения контроля и «прозрачности» процедуры принятия решений.

10. Совершенствовать процедуры принятия решений при разработке планов и программ в сфере транспорта

- Внедрять в практику современные методы моделирования и прогнозирования параметров транспортной системы

Важнейшее значение для успешной разработки городских транспортных планов имеет обоснованность принимаемых городскими властями решений. Реализации любых программ развития транспорта должно предшествовать проведение обследований и моделирования транспортных систем, технико-экономического анализа различных сценариев развития, и разработка вариантов решений.

- Обеспечить региональные и местные власти необходимыми методическими рекомендациями

Региональные и местные власти не всегда располагают необходимыми кадровыми ресурсами для квалифицированной разработки транспортных планов, программ и других подобных документов. Национальному Министерству транспорта, на основе опыта стран ЕС, следует взять на себя подготовку методических рекомендаций по процедурам разработки и реализации транспортных планов и программ, включая стадии выявления проблем, целеполагания, привлечения заинтересованных сторон, привлечения инвестиций и т.д.

- Использовать методы стратегической оценки воздействия на окружающую среду (Strategic Environmental Assessment, SEA) при разработке проектов в сфере транспорта.

11. Использовать международную основу, обеспечиваемую ОПТОСОЗ, и содействовать ее развитию

- Продолжать участие в Общеввропейской программе по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

Использовать механизмы реализации ОПТОСОЗ, такие как Партнерство ОПТОСОЗ и "эстафета" ОПТОСОЗ, в качестве платформы для международного сотрудничества в деле создания устойчивого и здорового городского транспорта.

▪ **Применять принципы и механизмы, содержащиеся в Руководстве ОПТОСОЗ**

Руководство ОПТОСОЗ по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимоувязки транспортных, здравоохранительных и экологических аспектов, а также национальные планы действий в области, здравоохранения и охраны окружающей среды (НПДТОСОЗ) содержат передовой опыт в деле создания устойчивого и здорового транспорта.

▪ **Использовать данные и информацию интерактивного Информационного центра ОПТОСОЗ**

Информационный центр ОПТОСОЗ является информационной платформой, предоставляющей примеры передового и неудачного опыта, а также соответствующие результаты исследований и обзоров.

▪ **Использовать инструменты ОПТОСОЗ**

Инструменты ОПТОСОЗ, такие как инструментарий ОПТОСОЗ, инструменты экономической оценки пользы для здоровья езды на велосипеде и передвижения пешком (ИЭОПЗ), а также Согласованные планы действий для лиц, ответственных за разработку политики, основанные на результатах семинаров ОПТОСОЗ, находятся в бесплатном доступе на английском и русском языках.

▪ **Передать "эстафетную палочку" ОПТОСОЗ следующей принимающей стране**

Эстафета в рамках общеевропейского региона продолжается. Она началась в Амстердаме в январе 2009 года, затем прошла через Прагу (сентябрь 2009 года), Скопье (июнь 2010 года), Батуми (сентябрь 2010 года) и Киев (июнь 2011 года). "Эстафета" ОПТОСОЗ будет реально способствовать достижению четырех приоритетных целей Амстердамской декларации, обеспечит взаимосвязь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды с охватом всех европейских стран, позволив обменяться передовым опытом и способствуя реализации стратегий развития устойчивого и здорового городского транспорта, а также созданию более чистых и экологически благоприятных условий жизни в городах.