



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям и
экономике транспорта****Двадцать пятая сессия**

Женева, 3–5 сентября 2012 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Рабочее совещание Европейской экономической
комиссии Организации Объединенных Наций
на тему "Городской транспорт и мобильность"****Тенденции и экономика транспорта в
2012–2013 годах: городской транспорт и мобильность****Записка секретариата***

1. Каждый из мэров 25 крупнейших городов мира несет ответственность за большее число людей, чем премьер-министры большинства стран. Например, в Лондоне, занимающем 23-е место в мире, насчитывается больше жителей, чем в таких странах, как Дания, Ирландия, Новая Зеландия и Парагвай, и если бы Карачи – крупнейший город мира – был страной, то он занимал бы более высокое место, чем Венгрия, Греция или Португалия. Общая численность населения 11 мировых мегаполисов – городов, в которых проживает более 10 млн. жителей, – равна числу жителей Японии.

* На своей двадцать четвертой сессии Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта одобрила предложение секретариата о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и намечающихся тенденциях в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК и просила страны-члены ответить на вопросник секретариата, касающийся ситуации на транспорте в 2011 году и ожидаемых изменений в 2012 году (ECE/TRANS/WP.5/50, пункты 31 и 32). На своей семьдесят четвертой сессии Комитет по внутреннему транспорту принял к сведению проект публикации и одобрил решение Рабочей группы о преобразовании обзора в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК (ECE/TRANS/224, пункты 20 и 21). В настоящем докладе излагается рабочая структура публикации, которая должна быть подготовлена в 2012 году, и предлагается возможная тема для рассмотрения и утверждения Рабочей группой.

2. По данным одного из обследований¹, в 2011 году в мире насчитывалось 11 мегаполисов. Помимо Карачи, в эту избранную группу городов входят Шанхай, Мумбаи, Пекин, Дели, Буэнос-Айрес, Метро Манила, Сеул, Сан-Паулу, Москва и Джакарта. Стамбул и Бангкок, население которых превышает 9 млн. жителей, находятся на 12 и 13-м местах в списке крупнейших городов мира.

3. Согласно последним статистическим данным, 80% граждан Европейского союза проживают в городских районах, а 40% – в крупных городах с населением более 200 000 жителей. В своей повседневной жизни они пользуются одним и тем же пространством, а для передвижения – одной и той же инфраструктурой. Общественный транспорт, легковые автомобили, грузовики, велосипедисты и пешеходы используют одну инфраструктуру. В среднем житель Европы совершает 1 000 поездок в год, причем в половине случаев на расстояние менее 5 км. Передвижение пешком и на велосипеде может послужить реальной альтернативой многим из таких перемещений на короткое расстояние. На городскую мобильность приходится 40% всех выбросов CO₂ автомобильным транспортом и до 70% выбросов транспортом других загрязняющих веществ. Одно из трех ДТП со смертельным исходом приходится на города. Проблемы, связанные с заторами движения, также сосредоточены в городах и вокруг них. Европейские города все чаще сталкиваются с проблемами, обусловленными транспортом и дорожным движением².

4. В городах пока автомобиль является доминирующим средством передвижения, на которое приходится около 75% километража в городских агломерациях ЕС. Автомобилями создается так много заторов, что в некоторых европейских городах средняя скорость движения в часы пик ниже, чем во времена конных экипажей. Все более широкое использование автомобиля сопряжено с проблемами безопасности окружающей среды, а также с сокращением объема и без того недостаточных инвестиций в общественный транспорт.

5. Общественный транспорт служит одной из значительных альтернатив автомобилю и играет важную роль в крупных городах, где на нем перевозится в 2,5–3 раза больше людей, чем на частном транспорте. Общественный транспорт весьма важен также примерно для 40% домохозяйств ЕС, которые не располагают автомобилем. По прогнозам, без дальнейшего вмешательства общественный транспорт в ближайшее десятилетие сохранит свою долю на рынке только в крупных городских агломерациях, где он имеет явное преимущество в плане репутации, надежности и скорости перемещения.

6. Перевозки на автомобильном транспорте в значительной степени зависят от наличия нефтепродуктов, и на их долю приходится большая часть транспортных выбросов в атмосферу. Кроме того, жители почти всех европейских городов испытывают на себе посредством загрязнения воздуха, уровень которого превышает пределы, установленные в ЕС для твердых частиц (ТЧ). В течение последнего десятилетия достигнут существенный прогресс в области сокращения выбросов отработавших газов, но по-прежнему сохраняются проблемы, связанные с так называемыми "горячими точками" или местами с наибольшим пересечением маршрутов, и угрожающий рост интенсивности транспортных потоков может даже обратить вспять достигнутый прогресс в области улучшения качества городского воздуха и сокращения выбросов парниковых газов.

¹ <http://www.citymayors.com>.

² www.proudcities.gr/sustainable_urb_transport.htm.

7. Вопрос о том, как повысить мобильность и в то же время уменьшить масштабы заторов, аварий и загрязнения окружающей среды, представляет общую проблему для всех крупных городов Европы. Наиболее верный ответ на этот вопрос с учетом конкретных обстоятельств способны найти только города. Городские жители как никто другой на себе испытывают непосредственные негативные последствия собственной мобильности и, вероятно, готовы к поиску инновационных решений для обеспечения устойчивой мобильности.

8. В приведенной ниже таблице содержится краткая информация о пользователях городской инфраструктуры, видах общественного транспорта и отрицательных последствиях, создаваемых пользователями городской инфраструктуры.

<i>Общественный транспорт</i>	<i>Пользователи городской инфраструктуры</i>	<i>Отрицательные последствия</i>
Автобус	Общественный транспорт	Выбросы CO ₂
Трамвай	Легковые автомобили	ДТП со смертельным исходом
Троллейбус	Грузовые автомобили	Заторы движения
Метро	Велосипедисты	
Пригородные поезда	Пешеходы	
Легкорельсовый транспорт (ЛРТ)	Мотоциклы	
Автоматизированный пассажирский маршрутный транспорт (АПМТ)/ Персональный скоростной транспорт (ПСТ)		

Источник: ЕЭК ООН.

9. Автоматизированный пассажирский маршрутный транспорт (АПМТ) – это современные системы транспортировки, в которых автоматизированные самоходные транспортные средства функционируют на специально выделенных для них фиксированных направляющих путях. Двумя самыми известными видами АПМТ являются Доклендская легкорельсовая железная дорога в Лондоне и линия № 14 Парижского метро. АПМТ привлекательны высокой интенсивностью работы и низкими эксплуатационными затратами по причине сокращения численности обслуживающего персонала. Эксплуатация транспортных средств имеет более гибкий характер из-за отсутствия необходимости обеспечивать надлежащие условия работы водителя и положения о вознаграждении. АПМТ особенно подходит для ситуаций, когда требуется обеспечить перевозки относительно небольшого числа людей в течение всего дня. Затраты на строительство этих систем конкурентоспособны в случае новых дорог, однако непроизводительные издержки более высоки с учетом централизации системы управления и использования автоматизированных технологий. Вместе с тем в плане пропускной способности они гораздо более эффективны в достижении целей устойчивого развития, чем любая система, основанная на эксплуатации транспортных средств, управляемых водителем.

10. Системы персонального скоростного транспорта (ПСТ) – это один из видов АПМТ, способных эффективно преодолевать трудности, связанные с соблюдением установленного графика движения общественного транспорта, сохраняя при этом преимущества индивидуальной поездки. Системы ПСТ предполагают эксплуатацию небольшого самоходного транспортного средства, передвигающегося по направляющему пути. Бристольским университетом была разработана система городского легкорельсового транспорта (ГЛРТ). В данном случае транспортное средство представляет собой 4-местную капсулу, передвигающуюся на резиновых колесах по собственному направляющему пути. Управление им обеспечивается компьютером, реагирующим на магнитные импланты направляющего пути. В этих транспортных средствах с электрическим приводом предусмотрено место для велосипедов, инвалидных колясок и багажа. Системы оплаты проезда основываются на принципах эксплуатации транспортного средства, а не индивидуальной поездки. Таким образом, четыре человека, которые совместно используют транспортное средство, оплачивают тот же тариф, что и один пассажир, перемещающийся в одиночку. Это весьма повышает конкурентоспособность ГЛРТ по сравнению с перевозкой на легковом автомобиле.

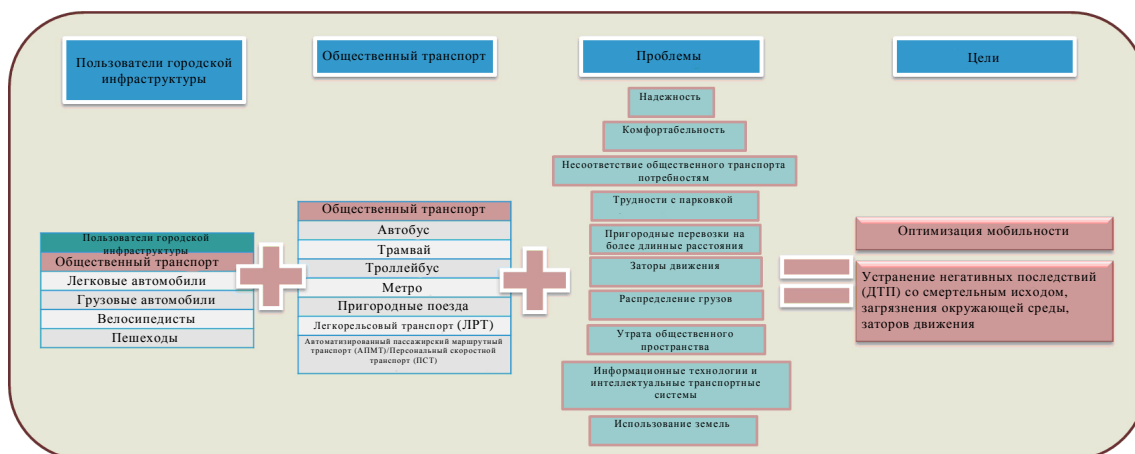
11. Усовершенствованию общественного транспорта способствуют различные стратегии, обуславливающие выбор пассажиров, перемещающихся по собственному усмотрению (т.е. тех из них, у кого есть также возможность передвижения на собственном автомобиле), в пользу общественного транспорта. К числу этих стратегий относятся:

- a) предоставление более качественных услуг на общественном транспорте, в том числе повышение их разнообразия, быстрое и более удобное обслуживание;
- b) снижение тарифов и предложение скидок (например, более низкие тарифы вне часов пик или для определенных групп пассажиров);
- c) введение более удобных структур пассажирского тарифа и систем оплаты с использованием "смарткарточек";
- d) реализация программ снижения стоимости пригородных поездок, финансового стимулирования пригородных поездок, а также других программ управления спросом на перевозки, стимулирующих использование альтернативных видов транспорта;
- e) совершенствование программ информирования пассажиров и маркетинга;
- f) реализация программ строительства перехватывающих парковок и их рекламирования (Rodier and Shaheen, 2006);
- g) подготовка руководства по мультимодальной системе доступа, включающего карты, графики движения, контактные телефоны и другую информацию о том, как достичь того или иного места назначения на общественном транспорте;
- h) установление тарифов на парковку и проезд по дорогам, которые стимулировали бы использование общественного транспорта.

I. Проблемы, связанные с обеспечением городских перевозок и мобильности

12. Перед специалистами в области планирования городских перевозок стоят следующие проблемы: они должны наилучшим образом использовать общественные земельные и финансовые ресурсы для оптимизации городской транспортной сети путем обеспечения оптимальной мобильности, устранения максимальной степени негативных последствий (заторов, ДТП со смертельным исходом, загрязнения окружающей среды) и предоставления в максимальной степени транспортных услуг пользователям.

13. Достижение такого баланса представляет неизменную проблему для специалистов в области планирования городских перевозок, так как города становятся все крупнее и крупнее и все большее число людей пользуются городской инфраструктурой и услугами городского транспорта. На приведенной ниже схеме отражены проблемы, связанные с обеспечением городских перевозок и мобильности.



Источник: ЕЭК ООН, people.hofstra.edu

14. Чем больше город, тем более сложны его проблемы и тем более велика вероятность дестабилизации при отсутствии действенных мер по решению этих сложных проблем. Самые серьезные транспортные проблемы зачастую связаны с городскими районами и возникают в то время, когда транспортные системы по целому ряду причин не в состоянии удовлетворить многочисленные требования относительно городской мобильности. Эффективность функционирования города в значительной степени зависит от эффективности перемещения рабочей силы, потребителей и грузов при помощи транспортной системы между многочисленными исходными и конечными пунктами. Наиболее существенные проблемы городского транспорта связаны:

a) с его надежностью: граждане будут пользоваться общественным транспортом, если они будут ему доверять. Доверие к оказываемым услугам, графикам движения и способом сообщения служит самым важным для пользователя;

b) с его комфортабельностью: пользователи нуждаются в услугах. Всем видам общественного транспорта следует предоставлять услуги своим

пользователям в виде кондиционирования воздуха, обеспечения чистоты, билетных автоматов, станций, защищающих интересы пассажиров и предоставляющих путевую информацию в электронном виде и т.д.;

с) с несоответствием общественного транспорта потребностям: многие системы общественного транспорта или их элементы либо перегружены, либо недогружены. В часы пик теснота создает дискомфорт для пользователей, между тем как сама система пытается справиться с временным повышением спроса на перевозки. Недостаточное число пассажиров обуславливает финансовую неустойчивость многих транспортных услуг, в частности в пригородах;

d) с трудностями в плане постановки автомобиля на стоянку: поскольку транспортные средства большую часть времени находятся на стоянке, автомобилизация привела к увеличению спроса на места для их стоянки; в результате этого возникают проблемы в связи с использованием имеющихся пространств, в частности в центральных районах города. На припаркованные автомобили приходится весьма значительная доля этих пространств. Существует также связь между заторами движения и парковкой, так как поиск места для стоянки создает дополнительные задержки и негативно отражается на местном дорожном движении;

e) с пригородными перевозками на более длинные расстояния: люди тратят все больше времени на ежедневные поездки на работу из пригородов и обратно. Один из важных факторов, обуславливающих данную тенденцию, связан с доступностью жилья, так как жилье, находящееся на большем удалении от центральных районов города (в которых сосредоточена большая часть рабочих мест), является более доступным. Таким образом, пригородные пассажиры готовы жертвовать своим временем ради доступного жилья;

f) с заторами движения: дорожные пробки являются одной из самых распространенных транспортных проблем в крупных городских агломерациях с населением, превышающим, как правило, порог в один миллион жителей. Они связаны, в частности, с автомобилизацией и широким распространением автомобилей, что приводит к повышению спроса на транспортную инфраструктуру;

g) с распределением грузов: глобализация и материализация экономики приводят к увеличению количества перевозимых в городах грузов. Поскольку грузовые перевозки обычно осуществляются с использованием тех же инфраструктур, которые задействованы в перевозках пассажиров, грузовая мобильность в городах становится все более проблематичной;

h) с утратой общественного пространства: большинство дорог находится в общественной собственности, и доступ к ним свободен. Увеличение интенсивности транспортных потоков оказывает отрицательное воздействие на жизнь общества, которая когда-то протекала на улицах; речь идет о рынках, народных собраниях, парадах и шествиях, играх и общественном взаимодействии. Эти виды деятельности постепенно были вытеснены с появлением автомобилей. В одних случаях они были перенесены в торговые центры, в других случаях от них пришлось отказаться вообще. Транспортные потоки влияют на жизнь и характер взаимодействия жителей города и использования ими уличного пространства;

i) с ИТ и интеллектуальными транспортными системами, улучшающими общественный транспорт, так как операторы способны повысить качество предоставляемых ими услуг благодаря наличию точной информации о местонахождении и движении транспортных средств. Кроме того, пассажиры мо-

гут получать обновляющуюся информацию на соответствующих вебсайтах, станциях и в других информационных пунктах;

ж) с использованием земель: транспорт, особенно автомобильный, весьма влияет на характер использования территорий. От 30 до 60% территории любого крупного города с пригородами может быть отведено под перевозки ввиду чрезмерной зависимости жителей от некоторых видов городского транспорта. Кроме того, подобный характер использования земель для перевозок также подтверждает стратегическую важность транспорта в экономическом и социальном развитии городов.

II. Инициативы в области обеспечения городских перевозок и мобильности

15. Несколько организаций приступили к осуществлению ряда проектов и приняли меры по анализу городских перевозок и мобильности. Некоторые из этих инициатив представлены ниже.

A. Европейский союз

16. Европейская комиссия проводит работу по повышению качества жизни граждан и укреплению экономики посредством стимулирования устойчивой мобильности в городах и более широкого использования экологически чистых и энергоэффективных транспортных средств. 30 сентября 2009 года Европейская комиссия приняла План действий по обеспечению городской мобильности.

17. В этом Плане действий предлагается двадцать мер по оказанию содействия и помощи местным, региональным и национальным органам власти в достижении поставленных ими целей – в области обеспечения устойчивой городской мобильности. В этом Плане действий Европейская комиссия впервые представляет комплексный пакет мер по оказанию поддержки в области обеспечения городской мобильности.

18. Местные, региональные и национальные органы власти могут свободно пользоваться этой поддержкой и предлагаемыми им средствами. Таким образом они смогут лучше подготовиться к решению проблемы устойчивой городской мобильности, что позволит им разработать собственную политическую стратегию. Кроме того, граждане Европы и европейские предприятия будут ежедневно пользоваться результатами такого взаимодействия.

19. В течение трех лет после принятия Плана действий осуществляются разнообразные мероприятия. В 2012 году Европейская комиссия проведет обзор осуществления Плана действий и оценит потребность в дальнейших мероприятиях.

20. К числу предусмотренных мер относятся:

а) содействие проведению комплексной политики с учетом всей сложности систем городского транспорта, аспектов управления и необходимой согласованности различных стратегий, например в области городской мобильности, взаимодействия, окружающей среды и здравоохранения;

б) сосредоточение внимания на потребностях граждан на основе оказания содействия в подготовке надежной путевой информации и обеспечения высокого уровня защиты прав пассажиров;

с) содействие осуществлению экологически чистых городских перевозок за счет внедрения новых, экологически чистых транспортных технологий, альтернативных видов топлива и смарт-зарядки для стимулирования изменения поведения потребителей транспортных услуг в плане выбора вида транспорта;

d) урегулирование проблемы финансирования на основе изучения имеющихся для этого возможностей, инновационных схем партнерства между государственным и частным секторами и потенциальных новых финансовых решений;

e) оказание поддержки в области обмена опытом и знаниями для обеспечения более широкого доступа к этой информации и содействия заинтересованным сторонам в плане использования этого опыта и соответствующих статистических данных;

f) оптимизация городской мобильности для стимулирования эффективной интеграции, взаимодействия и взаимосвязи различных транспортных сетей;

g) повышение безопасности дорожного движения, особенно для таких уязвимых его участников, как молодежь и пожилые люди.

В. Международный союз общественного транспорта

21. Международный союз общественного транспорта (МСОТ) – это международная сеть органов и операторов общественного транспорта, директивных органов, научных институтов и предприятий по снабжению и обслуживанию общественного транспорта. Он представляет собой платформу для международного сотрудничества, развития бизнеса и обмена ноу-хау между его 3 400 членами из 92 стран. МСОТ является глобальным сторонником общественного транспорта и устойчивой мобильности, а также инициатором инноваций в этом секторе.

22. В июле 2006 года на основе данных, собранных в 2001 году, была издана соответствующая публикация МСОТ "Mobility in Cities" ("Мобильность в городах"), в которой:

a) предложена удобная база данных, содержащая 120 показателей городской мобильности в 50 городах;

b) анализируется роль общественного транспорта и даются рекомендации по обеспечению устойчивой мобильности;

c) содержится информация о развитии транспортных стратегий в 30 городах.

23. К числу других публикаций по статистике городского транспорта (с более поздними датами издания) относятся "Market Study of Urban Passenger Transport in Russia and Ukraine" ("Исследование рынков городских пассажирских перевозок в России и Украине") (май 2009 года) и "Latest Figures on the Urban Bus Fleet in the European Union" ("Последние данные о городском автобусном парке в Европейском союзе") (май 2007 года).

С. Международный транспортный форум

24. Международный транспортный форум (МТФ) при ОЭСР является межправительственной организацией, членами которой являются 54 страны. Он выступает в качестве стратегического мозгового центра по выработке транспортной политики и организует ежегодный саммит министров. Его цель состоит в оказании содействия в разработке транспортной политики на глобальном уровне и в обеспечении того, чтобы эта политика способствовала экономическому росту, охране окружающей среды, социальной интеграции и сохранению жизни и благополучия людей. К последним публикациям МТФ по вопросам городского транспорта и мобильности относятся:

а) доклад "Transport Outlook 2012. Seamless Transport for Greener Growth" ("Перспективные направления развития транспорта в 2012 году. Бесперебойные перевозки для обеспечения экологически более эффективного роста"), в котором охарактеризованы общие ожидания роста с точки зрения мобильности и перевозок, более внимательным образом проанализирован вопрос о частной собственности на транспортные средства и об использовании частных транспортных средств, а также рассмотрены проблемы и приоритеты политики в транспортном секторе;

б) доклад "Key Transport Statistics 2012" ("Ключевые статистические данные о транспорте по состоянию на 2012 год"), в котором приведены основные статистические данные о транспорте, в частности статистика городского транспорта.

25. Ежегодный саммит МТФ 2012 года был посвящен теме "Бесперебойные перевозки: согласованность расписаний" (2–4 мая 2012 года, Лейпциг, Германия), и некоторые из обсуждавшихся на нем вопросов касались таких аспектов городского транспорта, как:

а) бесперебойные городские грузовые перевозки: потребность в новом стратегическом подходе;

б) городское сообщение: совершенствование перевозок "от двери до двери";

в) переосмысление последней мили: новые подходы к городской логистике;

г) Лейпциг на велосипеде.

Д. ОПТОСОЗ

26. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), учрежденная в 2002 году, нацелена на равноправное объединение ведущих участников деятельности во всех трех секторах. На семинаре "Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности" (7 и 8 июня 2012 года, Москва) обсуждались ключевые вопросы и проблемы, связанные с обеспечением устойчивой городской мобильности в России, воздействием городского автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения, планированием перевозок и управлением ими в привлекательных, устойчивых и удобных для жизни городах.

27. В результате работы этого семинара ОПТОСОЗ вынесла ряд рекомендаций по развитию устойчивых городских перевозок.

Е. Всемирный банк

28. Всемирный банк оказывает поддержку странам и городам, являющимся его клиентами, в их усилиях по развитию городской транспортной политики и проектов, направленных на решение проблем, с которыми сталкиваются транспортные системы крупных городов из-за непрерывного роста городского населения, частной собственности на транспортные средства, заторов движения и уязвимости систем общественного транспорта.

29. В 2011 году Всемирный банк распространил публикацию "Urban Transport Projects: Patterns and Trends in Lending 1999–2009" ("Проекты городского транспорта: модели и тенденции кредитования в 1999–2009 годах"), в которой приведен обзор программы развития городского транспорта в мире в 1999–2009 годах.

30. Всемирный банк предоставляет разнообразные статистические данные о городском транспорте, например:

- a) об автотранспортных средствах (на 1 000 человек);
- b) о легковых автомобилях (на 1 000 человек);
- c) о населении крупнейших городов (процентная доля городского населения);
- d) о городском населении;
- e) о транспортных средствах (на один километр пути).

III. ЕЭК ООН, городской транспорт и мобильность

31. До сих пор анализ городского транспорта и мобильности осуществлялся ЕЭК ООН только в рамках ее участия в ОПТОСОЗ. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) (ECE/TRANS/WP.5/50, пункты 30–32) одобрила предложение секретариата о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и намечающихся тенденций в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе. Кроме того, на своей последней сессии WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/50, пункт 42) приняла круг ведения и правила процедуры, в соответствии с которыми WP.5 следует осуществлять обзор общих тенденций развития транспорта и транспортной политики и анализ конкретных экономических проблем на транспорте. Ей следует поощрять обмен данными между государствами-членами, касающимися развития транспортной политики, в частности в области наземного транспорта. Как упоминалось выше, различные организации выступили с многочисленными инициативами в отношении городского транспорта и мобильности, но лишь некоторые из них сосредоточены на сборе данных и анализе статистики. Данные, получаемые от этих организаций, носят либо слишком общий и лишь отчасти специализированный характер (количество транспортных средств на указанное число жителей или займы, предоставляемые на городское развитие (Всемирный банк), либо касаются развития конкретных городов (МСОТ) и в большинстве случаев не охватывают регион ЕЭК.

32. В публикацию "*Тенденции и экономика транспорта в 2013 году: городской транспорт и мобильность*"³ будут включены данные, поступившие из столиц 56 государств – членов ЕЭК ООН; она будет сосредоточена, среди прочего, на следующих вопросах:

- a) анализ городских транспортных сетей (протяженность полос для движения автобусов, велосипедных дорожек в км и т.д.);
- b) пропускная способность городского транспорта (количество автобусов, трамваев и т.д.);
- c) анализ графиков движения в сопоставлении с управлением пропускной способностью;
- d) продажа билетов;
- e) численность населения и протяженность улиц, закрытых для движения автотранспорта, в км.

33. Основная цель данной публикации состоит в том, чтобы:

- a) картографировать городские сети столиц государств – членов ЕЭК ООН и проиллюстрировать показатели городского транспорта и мобильности;
- b) внести ббольшую ясность в одну из самых серьезных проблем развития устойчивых систем городского транспорта, связанных с созданием экономически эффективных, социально приемлемых и доступных, а также экологически чистых городских транспортных систем;
- c) подчеркнуть масштабы негативного социального, экономического и экологического воздействия транспорта в городских районах, где в настоящее время проживает большая часть населения стран – членов ЕЭК ООН;
- d) предоставить директивным органам информацию о передовом опыте и примеры успешных мер, принимаемых в регионе, с тем чтобы они могли принимать обоснованные стратегические решения;
- e) согласовать точки зрения стратегов, функционирующих на разных уровнях правительства (национальном, региональном, местном), а также органов планирования на транспорте и научных кругов и обеспечить платформу для обдумывания будущих политических решений.

³ Готовится к изданию.