



Правительство Украины



Киевская городская администрация

## СЕМИНАР

**Сотрудничество для развития сбалансированного и здорового городского транспорта**  
8-9 Июня 2011, Киев, Украина<http://www.thepep.org>**СОГЛАСОВАННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ДЛЯ ЛИЦ, ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА РАЗРАБОТКУ ПОЛИТИКИ**

Участники семинара приняли во внимание и подчеркнули, что заинтересованным сторонам на международном, национальном, региональном и местном уровнях необходимо сотрудничать<sup>1</sup> с целью:

*1. Создать благоприятную политическую и юридическую основу для устойчивого городского транспорта*

- Разработать рамки национальной политики в области устойчивого городского транспорта, способствующей достижению национальных, региональных и местных целей рационального землепользования, развития транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды и оказывающей благоприятное влияние на эти сферы.

Основа национальной политики должна быть "внутренне согласована" в рамках транспортного сектора, т.е. обеспечивать интеграцию стратегий транспортного инвестирования, управления движением и парковками и управления спросом. Она также должна быть "внешне согласована", т.е. должна обеспечивать интеграцию транспортной политики с другими секторами, в частности, такими как охрана здоровья, окружающей среды и землепользование. В качестве ориентира могут быть использованы опыт и передовая практика других европейских государств.

- Определить связи между национальными стратегиями в области транспорта и планирования и местными стратегиями развития городского движения и землепользования

<sup>1</sup> "План действия политиков учитывает «Обращение к министрам», которое было утверждено на совещании министров транспорта ЕКМТ в Лиссабоне в 2001 году."

Разработать – в рамках открытого для участия и транспарентного процесса – правовую и регулятивную основу, служащую ориентиром для действий правительств на всех уровнях. Целью является разработка благоприятной политики для всех секторов и обеспечение принятия решений в области планирования и инвестирования на соответствующем уровне. Данная основа должна также включать критерии привлечения частного сектора к работе по обеспечению услуг общественного транспорта, в том числе на основе правил конкуренции и закупок, а также обязательств по обслуживанию и надлежащему качеству.

▪ **Признать пешеходное и велосипедное движение в городских зонах в качестве неотъемлемой составляющей транспортного и городского планирования и развития наряду с общественным транспортом и передвижением частным транспортом.**

Пешеходное и велосипедное движение благоприятно влияет на здоровье и индивидуальную приспособленность. Оно ведет к снижению дорожно-транспортных происшествий и заторов на дорогах, снижению уровня шума и загрязненности воздуха, а также способствует уменьшению уровня выбросов парниковых газов. Безопасные, удобные и доступные пешеходные и велосипедные инфраструктуры, включая инфраструктуры для детей и пожилых, которые соединены и взаимосвязаны с общественным транспортом, делают городские зоны удобными и привлекательными для проживания.

▪ **Интегрировать целевые показатели по качеству воздуха, парниковым газам, шуму и другие показатели здравоохранения и окружающей среды в политику развития транспорта и землепользования**

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

## ***2. Улучшить институциональную координацию и сотрудничество для обеспечения необходимой интеграции***

▪ **Крайне важное значение для достижения целей устойчивого развития имеют вертикальное сотрудничество между органами управления на всех уровнях и горизонтальное сотрудничество по всем секторам.**

Для обеспечения интеграции целей политики и стратегий необходима горизонтальная координация действий всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами транспорта, 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 их реализации.

▪ **Национальным правительствам следует создать институциональные рамки и стимулы, с тем, чтобы городские власти учитывали 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.

▪ **Для достижения поставленных целей ответственность должна быть соизмерима с имеющимися ресурсами.**

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

### ***3. Поощрять эффективное участие общественности, развитие партнерства и налаживание связей***

- **На ранней стадии привлекать общественность и все заинтересованные стороны к процессу стратегического планирования и обеспечивать их активное участие в ходе всей реализации и мониторинга**

Предусмотреть некоторые реальные стимулы на стадии осуществления в виде финансовых средств, различных поощрений и других форм признания усилий, предпринимаемых соответствующими заинтересованными сторонами.

- **Проводить регулярные и систематические опросы пользователей по проблемам городского транспорта, особенно системы общественного транспорта**

Проводить репрезентативные и систематические опросы пользователей для выявления критических элементов и разработки корректирующих мер.

- **Признать важную роль неправительственных организаций (НПО) и организаций гражданского общества (ОГО)**

НПО и ОГО в состоянии осуществлять профессиональную и компетентную экспертизу, могут участвовать в планировании и внедрении устойчивых городских транспортных служб, стимулировании просветительской деятельности с участием общественности, а также в просветительских мероприятиях.

- **Информировать пользователей транспортной системы 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 поведении в направлении устойчивой транспортной мобильности. Это включает экодрайвинг и управление мобильностью с целью уменьшения вреда, наносимого окружающей среде, и повышения эффективного использования транспорта**

### ***4. Рационализировать механизмы инвестирования в городскую мобильность***

- **Органы ценообразования и налогообложения должны четко информировать потребителей о развитии устойчивого городского транспорта во всех трех секторах**

Прямые поступления от реализации мер в области ценообразования, инвестиций и других видов финансирования должны носить целевой характер, что расширило бы возможности для осуществления политики. Использование поступлений, полученных в результате принятия ценовых мер, на местном и региональном уровнях могут усилить политическую поддержку "непопулярных" инициатив в сфере ценообразования и облегчить их реализацию.

- **Решения в области финансирования должны соответствовать целям охраны окружающей среды и здоровья**

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

### ***5. Совершенствовать сбор данных, мониторинг и исследовательскую деятельность***

- **Совершенствовать процедуры сбора данных, особенно о городском движении, выбросах и воздействии транспорта на здоровье**

Общие данные необходимы также для составления планов территориально-пространственного развития, охватывающих все виды деятельности, происходящей на данной территории.

- **Проводить постоянный мониторинг различных видов деятельности в городах и их связи с целями в области охраны окружающей среды и здоровья.**

Доводить результаты этого мониторинга до сведения избранных должностных лиц и общественности для обеспечения контроля и транспарентности при принятии решений.

**6. *Использовать международную основу, обеспечиваемую ОПТОСОЗ, и содействовать ее развитию***

▪ **Продолжать использование Общеввропейской программы 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 взаимосвязки 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) и Батуми (сентябрь 2010 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.

*Решение о месте проведения следующего семинара в рамках эстафеты в 2012 году будет принято Руководящим комитетом ОПТОСОЗ на его заседании в ноябре 2011 года в Женеве.*