



Европейская экономическая комиссия

**Европейское региональное бюро
Всемирной организации
здравоохранения**

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

Семнадцатая сессия

Женева, 21–23 октября 2019 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Подготовка пятого Совещания высокого уровня
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:
проект декларации и приложения к ней**

**Резюме исследования по вопросу об управлении
мобильностью**

Записка секретариата

Резюме

Под эгидой Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) было подготовлено исследование, в котором излагается передовой опыт в области управляемой мобильности. В настоящем документе приводится резюме этого исследования.

I. Управление мобильностью

1. Управление мобильностью – это поощрение развития устойчивого транспорта и регулирование спроса на автомобили путем оказания влияния на установки и поведение лиц, совершающих поездки¹. Этот подход обращает на себя все большее внимание в рамках усилий по совершенствованию городского транспорта и повышению качества городской среды в целом. Привлекательность управления мобильностью как подхода к решению проблем мобильности заключается в многочисленных потенциальных выгодах, которые оно может принести, включая:

¹ Европейская платформа по управлению мобильностью.



- a) уменьшение заторов, которое приводит к сокращению загрязнения воздуха и времени, затрачиваемого на дорогу, а также к снижению уровня стресса;
- b) повышение разнообразия транспортных решений, обеспечивающее лучшую доступность;
- c) более эффективное использование существующей транспортной инфраструктуры, в результате которого сокращаются государственные расходы на ненужную инфраструктуру;
- d) более эффективное планирование землепользования;
- e) экономия средств для местных органов власти, частных компаний и частных лиц;
- f) обеспечение более здорового образа жизни и снижение уровня стресса благодаря более активным способам перемещения.

II. Исследование по вопросам управления мобильностью

2. Основное внимание в исследовании уделяется практике управления мобильностью, с тем чтобы привести конкретные примеры принятых мер и обеспечить лучшее понимание их воздействия на городской транспорт и его негативные внешние последствия, включая выбросы диоксида углерода и дорожные заторы.
3. Исследование было подготовлено в соответствии с подходом, основанным на тематических исследованиях, при этом внимание было сосредоточено на восьми областях анализа:
 - a) перемещение между домом и местом работы;
 - b) перемещение между домом и местом учебы;
 - c) крупные мероприятия;
 - d) устойчивая городская логистика;
 - e) управление автомобильными стоянками;
 - f) планы устойчивой городской мобильности;
 - g) транспорт, отвечающий реальным потребностям людей;
 - h) коммуникация и информация.
4. По возможности в исследование была включена информация о скоординированных национальных усилиях и проведен их обзор. Подборка тематических исследований была основана на кабинетном исследовании и собеседованиях с ключевыми субъектами и имела целью включение примеров из различных стран. В результате в исследование вошли в общей сложности 22 примера передовой практики из 17 различных стран, свидетельствующие о положительном и потенциально значительном воздействии, которое могут оказать программы управления мобильностью, включая следующее:
 - a) сокращение на 26% числа индивидуальных поездок на автомобиле при перемещении между домом и местом работы;
 - b) осведомленность детей о преимуществах ходьбы пешком и езды на велосипеде в городской среде благодаря специальным программам перемещения между домом и школой пешком и на велосипеде;
 - c) использование устойчивых видов транспорта более 50% людей при поездках на крупные мероприятия;
 - d) сокращение объема выбросов диоксида углерода на 17 т, оксидов азота – на 35 кг и вдыхаемых дисперсных частиц (PM₁₀) – на 2 кг в год благодаря использованию экологически устойчивых средств доставки в городах;

e) сокращение использования автомобилей (33% от общего числа поездок) для достижения многофункциональных целей благодаря мерам по управлению автомобильными стоянками и планированию землепользования;

f) сокращение на 17% числа автомобилей, въезжающих в центр города, в рамках планов устойчивой городской мобильности;

g) создание целесообразной с точки зрения затрат транспортной сети, отвечающей реальным потребностям людей в малонаселенных районах;

h) положительное долгосрочное воздействие на характер мобильности граждан благодаря коммуникации и информации.

III. Основные выводы

A. Планирование землепользования и управление мобильностью

5. Важно, чтобы правительства интегрировали планирование землепользования с транспортом и внедряли элементы управления мобильностью начиная с этапа планирования.

Актуальный передовой опыт

- Управление автомобильными стоянками в торговом центре «Зильсити» (Цюрих, Швейцария);
- Страсбургский план устойчивой городской мобильности – высокоинтегрированный план (Страсбург, Франция).

B. Перемещение между домом и местом работы

6. Управление мобильностью должно стать стандартной практикой как для отдельных компаний, так и для целых деловых и промышленных парков. В силу этого важно в рамках национальных нормативных актов обеспечить, чтобы должность менеджера по мобильности стала нормой для компаний и чтобы местные органы администрации оказывали содействие в разработке и осуществлении планов перемещения между домом и местом работы.

Актуальный передовой опыт

- «Зеленый путь» – программа управления мобильностью компании «Инфинион» (Филлах, Австрия)²;
- Джекпот (или лотерея) на тему мобильности в компании «Зевер АГ» (Бургдорф, Швейцария);
- «Ropka tööstusrajoon» – государственно-частное партнерство для управления мобильностью (Тарту, Эстония);
- Управление мобильностью в технологическом парке «Андалусия» (Малага, Испания);
- Завод цветных металлов – Зеленый ярлык мобильности (Пловдив, Болгария);
- Управление мобильностью в научно-технологическом инновационном комплексе – Фонд «Сколково» (Москва).

² Упоминание коммерческих компаний или их продукции не предполагает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций или ее государств-членов.

С. Перемещение между домом и местом учебы

7. Школам следует предложить назначить мобильную группу, которая обязана бы каждую из них заниматься управлением мобильностью, повышать самостоятельность учащихся с точки зрения мобильности и уменьшать заторы вокруг школ.

8. Это важно и для университетских городков, где практика управления мобильностью может повысить доступность и уменьшить потребность в парковочных местах.

Актуальный передовой опыт

- Всеобъемлющий подход к управлению мобильностью во время перемещения между домом и местом учебы (Реджо-нель-Эмилия, Италия);
- План успешных школьных поездок (Уэст-Мидлендс, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии);
- Управление мобильностью в университетских городках – пример колледжа Камосун (Виктория, Канада).

Д. Крупные мероприятия

9. Управление мобильностью должно стать неотъемлемой частью организации крупных мероприятий, гарантируя их доступность с помощью различных видов транспорта, помимо легковых автомобилей, и повышая осведомленность участников об имеющихся у них вариантах транспортного обслуживания.

Актуальный передовой опыт

- Управление мобильностью на концертах групп «Ю2» и «Колдплэй» в 2017 году в Брюсселе;
- Управление спросом на поездки на Олимпийских играх 2012 года в Лондоне.

Е. Устойчивая городская логистика

10. Благодаря устойчивой городской логистике можно получить значительные преимущества, например, сокращение городского движения, снижение уровня загрязнения и шума. В силу этого местным органам администрации следует заниматься поиском решений, соответствующих их особенностям, а логистические компании следует стимулировать к разработке инновационных технологий и более экологически чистых методов доставки на конечных участках маршрута.

Актуальный передовой опыт

- «Пивная лодка» – доставка по воде на конечных участках маршрута в Утрехте (Утрехт, Нидерланды);
- «Ситипорто Падуя» – успешная городская служба доставки (Падуя, Италия);
- Велосипеды с контейнером для доставки на конечных участках маршрута в центре города (Франкфурт, Германия, и Утрехт, Нидерланды).

Ф. Управление автомобильными стоянками

11. Управление автомобильными стоянками является одним из важных средств обеспечения устойчивой мобильности и может в значительной степени повлиять на использование автомобилей для перемещения в городах. В силу этого важно, чтобы национальные и местные органы власти, а также частные компании интегрировали его с элементами управления мобильностью.

Актуальный передовой опыт

- Управление автомобильными стоянками в торговом центре «Зильсити» (Цюрих, Швейцария);
- «ИНФИКОН АГ» – управление автомобильными стоянками на рабочем месте (Бальцерз, Лихтенштейн).

Г. Планы устойчивой городской мобильности

12. Планы устойчивой городской мобильности являются одним из инструментов планирования для обеспечения устойчивой мобильности и сокращения использования автомобилей в городских районах. Существует три ключевых аспекта их разработки и успешной реализации:

а) национальные правительства должны предоставлять местным административным органам помощь посредством разработки руководящих принципов и оказания технической поддержки;

б) планы устойчивой городской мобильности должны охватывать различные области и секторы политики и предусматривать активное участие граждан и других заинтересованных субъектов;

с) планы устойчивой городской мобильности следует обновлять, с тем чтобы отражать в них появляющиеся инновации в области транспорта.

Актуальный передовой опыт

- Крушевац, первый сербский город с планом устойчивой городской мобильности (Крушевац, Сербия);
- Страсбургский план устойчивой городской мобильности – высокоинтегрированный план (Страсбург, Франция);
- Стратегия мобильности Сиэтла (Сиэтл, Соединенные Штаты Америки).

Н. Транспортная сеть, отвечающая реальным потребностям людей

13. В малонаселенных районах транспортная сеть, отвечающая реальным потребностям людей, может оказаться эффективной альтернативой обычному общественному транспорту, снизив зависимость от автомобилей.

Актуальный передовой опыт

- «ПублиКар» – швейцарская система транспорта, отвечающая реальным потребностям людей (Швейцария);
- Инновационный транспорт в сельских районах – пример деревенского автобуса (Кельсильре, Швеция).

И. Коммуникация и информация

14. Деятельность в области коммуникации и информации имеет важное значение как в качестве неотъемлемой части мер по управлению мобильностью, так и в качестве самостоятельных инициатив, которые должны быть интегрированы в транспортное сообщение и городское планирование. Однако важно, чтобы используемые методы коммуникации и информации были адаптированы к различным целевым группам.

Актуальный передовой опыт

Веб-сайт для планирования поездок Мюнхен–Гшайд (Мюнхен, Германия).