



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2000/4
16 August 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Пятьдесят первая сессия, 24-26 октября 2000 года,
пункт 5 b) повестки дня)

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДОКЛАД

**Целевая группа по показателям устойчивого развития городского транспорта
(28-29 марта 2000 года, Барселона)**

**Совещание, организованное Институтом территориальных исследований (ИТИ)
и Управлением городского транспорта Барселоны (УГТ) в сотрудничестве с
Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций
(ЕЭК ООН)**

ИСТОРИЯ ВОПРОСА И МАНДАТ

1. Первое совещание Целевой группы по показателям устойчивого развития городского транспорта было создано по просьбе Рабочей группы ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6), высказанной на ее пятидесятой юбилейной сессии (17-19 ноября

1999 года), которая была посвящена теме "**Показатели устойчивого развития транспорта**". Задача Целевой группы, как она сформулирована Рабочей группой, заключалась в "согласовании ряда основных показателей устойчивого развития городского транспорта и изучении соответствующих определений, используемых в этой области" (TRANS/WP.6/137, пункты 23-25).

2. Организация совещания Целевой группы явилась результатом прилагавшихся WP.6 в предшествующие годы усилий, направленных на получение более всеобъемлющих и достоверных статистических данных о городском пассажирском транспорте (общий обзор этой работы см. в документе TRANS/WP.6/2000/3). Кроме того, совещание Целевой группы было созвано в контексте проводимой WP.6 – как **ведущим участником** – работы по реализации Программы совместных действий, принятой Региональной конференцией Организации Объединенных Наций по транспорту и окружающей среде (ноябрь 1997 года, Вена). Повестка дня рабочего совещания прилагается в качестве приложения 1, а в приложении 4 приводится список участников.

МЕТОД РАБОТЫ ЦЕЛЕВОЙ ГРУППЫ

3. Целевая группа решила строить свою работу по данной теме следующим образом: сперва наметить **стратегические цели** в области устойчивого развития городского транспорта, а затем выявить на этой основе **соответствующие показатели**, которые можно было бы использовать для прослеживания и оценки прогресса в достижении этих целей и представлении соответствующих докладов. В приложениях к настоящему документу приводятся стратегические цели, намеченные Целевой группой, а также перечень соответствующих показателей оценки прогресса в их достижении. Результаты работы Целевой группы были препровождены Совместному совещанию по транспорту и окружающей среде (6 июня 2000 года) и будут представлены WP.6 на ее пятьдесят первой сессии (24-26 октября 2000 года) на предмет рассмотрения и принятия дальнейших мер.

ВВОДНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Институт территориальных исследований (ИТИ), Барселона

4. Совещание открыли президент ИТИ г-н Альберт Серратоса и генеральный директор Управления городского транспорта Барселоны (УГТ) г-н Франческ Ксавьер Вентура. Г-н Серратоса продемонстрировал слайды, позволяющие проследить процесс эволюции городского хозяйства, подчеркнув, в частности, отсутствие соответствующих показателей, необходимых для оценки степени устойчивости развития. Он также затронул проблему **согласования терминологии**, особо отметив отсутствие согласованного на

международном уровне рабочего определения понятий "крупный городской центр" или "региональное ведомство". В оба эти термина может вкладываться самый разнообразный смысл в зависимости от того, идет ли речь о поселке, городе или крупном городском центре; такой территории, как, например, Каталония; группе граничащих друг с другом регионов, периферийных регионах, швейцарских кантонах, германских землях и т.д.

5. Кроме того, он заявил, что статистические данные и соответствующие показатели должны отражать положение на различных уровнях – в конурбациях или городских агломерациях – и что важно определить критерии разграничения применительно к городскому и региональному уровням, причем использование показателей должно служить ключом к решению проблемы. Что касается плотности урбанизации, то менее 60 человек на гектар все еще не выходит за пределы нормы для сельской местности, тогда как свыше 300 человек на гектар уже свидетельствует о скученности, близкой к перенаселенности, причем концепцией "города" охватывается лишь небольшая часть общего блока.

Управление городского транспорта Барселоны (УГТ)

6. Представитель УГТ г-н Вентура приветствовал созыв совещания Целевой группы, заявив, что его проведение совпадает с третьей годовщиной создания его организации. УГТ отвечает за координацию процесса перевозок в городской зоне Барселоны, включая функционирование государственных и частных автобусных компаний, железнодорожных систем и метро. Этим занимается соответствующий консорциум, который в настоящее время находится в процессе крупной реорганизации. Одна из целей проведения такой структурной перестройки заключается в расширении транспортного обслуживания с использованием подземной железной дороги, в усовершенствовании станций метрополитена, в создании **цельной системы общественного транспорта**, а также в разработке всеобъемлющей программы функционирования общественного транспорта, обеспечивающей возможность реализации всех этих мероприятий в рамках имеющихся ресурсов. В этой связи важное значение для оценки потребностей в связи с перспективным планированием имеют соответствующие показатели. Существует большая потребность в стандартизации параметров, которые должны быть идентичными используемым в других регионах во избежание совершения тех же ошибок и в интересах взаимного использования накопленного опыта. Однако он указал, что статистические данные являются действенными только в том случае, если они выдержали проверку временем и являются точными.

ЕЭК ООН

7. Представительница Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Бринда Уокс отметила проводимую ее организацией работу по согласованию статистики городского транспорта на международном уровне. Она заявила, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН через свою Рабочую группу по статистике транспорта (WP.6) и в сотрудничестве с Евростатом, Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и Международным союзом общественного транспорта (МСОТ) с 1996 года проводит работу в области статистики городского пассажирского транспорта, и ими был разработан **Экспериментальный вопросник по городскому пассажирскому транспорту**. Этот экспериментальный вопросник, в котором странам – членам ЕЭК предлагается представить данные о перевозках метрополитенами, трамваями, автобусами и такси, будет впервые разослан в качестве добавления к Общему вопроснику по статистике транспорта в сентябре 2000 года.

8. Кроме того, она заявила, что в рамках процесса "Окружающая среда для Европы" Комитетом по экологической политике и Комитетом по населенным пунктам была создана Руководящая группа для осуществления проекта "**Структуры городского транспорта и планирование землепользования**". На основе результатов работы первого совещания (4-5 мая 2000 года, Лион) Руководящая группа, как ожидается, составит подробную программу работы по стимулированию процесса интеграции экологически рациональных видов местного транспорта с планированием устойчивого землепользования. Оба вышеуказанных вида деятельности будут способствовать работе ЕЭК по выполнению решений **Региональной конференции Организации Объединенных Наций по транспорту и окружающей среде** (1997 год, Вена).

Европейская комиссия

Статистическое бюро Европейских сообществ (Евростат)

9. Представитель Евростата г-н Грехем Лок отметил, что, как явствует из результатов работы его организации в области городской статистики, в последнее время наблюдается некоторое увеличение числа владельцев автомобилей, за исключением городских районов, несмотря на политику, специально ориентированную на сокращение потребностей в использовании легковых автомобилей. Он заявил, что 80% европейцев проживают в городах. Он дал характеристику существующей в рамках Европейской комиссии внутренней сети, посвященной вопросам устойчивого развития, которой охватываются также Евростат и Европейское агентство по окружающей среде, отметив, что в базе данных Евростата для городской статистики предусмотрено несколько рубрик,

например городское население, метро и железнодорожные системы облегченного типа (национальные статистические данные, которые фактически представляют собой агрегированные городские показатели) и что ведется **Статистический сборник по окружающей среде (Добрис)**, один из разделов которого посвящен городским зонам (данные обновляются раз в пять лет).

10. Он также отметил проводимую в настоящее время работу по проекту "**Проверка городского хозяйства**", включая сбор данных о качестве воздуха. В концептуальном плане задача проведения этой Проверки городского хозяйства заключалась в следующем: как наилучшим образом определить понятие "городское хозяйство" для статистических целей. Было установлено, что для этого вполне подходит административный уровень города. "Проверка городского хозяйства" ориентирована как на более широкий по сравнению с городом уровень (внутренние районы, внешние районы), так и на менее широкие масштабы, например субгородской уровень. Проверкой предусматривается сбор данных по 58 городам ЕС с охватом в общей сложности 15% всего населения Европейского союза. Как отмечалось, для целей каждого конкретного мероприятия использовались различные источники, а данные представлялись исходя из различных определений. Кроме того, не было уверенности в качестве данных. Евростат хотел бы стимулировать сбор данных по городскому хозяйству, а также усилия по выработке согласованных определений. Однако прежде необходимо уточнить концептуальную основу: представляют ли интерес только поездки в пределах города или же также данные о точке отправления/назначения внутри и за пределами города? Акцентируется ли внимание только на пассажирских перевозках или также на грузовых? Только рейсы или поездки? И т.д.

ГДЭТ

11. Представитель Европейской комиссии (ГДЭТ) г-н Ричард Дэйс осветил перспективные направления деятельности Европейской комиссии. Он заявил, что ГДЭТ (Генеральный директорат по вопросам энергетики и транспорта, ранее ГД-7) является активным пользователем данными – а не просто источником данных, занимается сбором данных и их распространением. По его словам, после либерализации рынка транспорта вопросы, касающиеся данных, приобретают особенно важное значение. В настоящее время ЕК уделяет все более пристальное внимание политике обеспечения устойчивого функционирования транспорта, в том числе все активнее – на местном уровне, поскольку местный (городской) транспорт оказывает серьезное воздействие на окружающую среду. Он отметил текущую работу по обновлению Белой книги 1992 года о единой политике в области транспорта, которая, как ожидается, выйдет к концу 2000 года и в которой будут намечены конкретные стратегические цели Комиссии. В отношении вопросов

безопасности он заявил, что ставится цель добиться уменьшения числа жертв дорожно-транспортных происшествий в странах Европейского союза, которое в настоящее время ежегодно исчисляется цифрой в 40 000. Что касается мобильности в городских районах, то он указал на необходимость стимулирования спроса на перевозки общественным транспортом в целях уменьшения заторов движения.

12. Он заявил, что анализ предварительных данных по велосипедистам свидетельствует о том, сколь важное значение имеет наличие достоверных данных на городском уровне. Он добавил, что в области статистики городского транспорта приоритетное внимание ЕК уделяется информации в разбивке по видам транспорта применительно ко всей городской зоне, показателям, касающимся заторов движения и выбросов загрязняющих веществ. Он сослался на Киотские целевые критерии сокращения к 2012 году на 8% выбросов шести "парниковых" газов, отметив важность уделения внимания уровню выбросов в городских районах. Кроме того, он коснулся вопроса подготовки Зеленой книги "Сеть для жителей городов" и последующих шагов, направленных на реализацию Инициативы по установлению рубежей, которая представляет собой экспериментальный проект, с результатами осуществления которого можно ознакомиться на сайте **ЕИСМТ** в сети Интернет, а также охарактеризовал проект в области автомобильного транспорта – моторного топлива. Он также сказал о предстоящем опубликовании **Зеленой книги "Более экологичный городской транспорт"**, в которой подчеркивается важное значение общественного транспорта и обеспечения его доступности для всех социальных групп.

13. Консультант расположенной в Брюсселе организации ОГМ г-н Никки Джеймс пояснил, что в рамках реализуемой ГДЭТ **Инициативы по установлению рубежей применительно к городской сети** (координируется ОГМ) для целей определения возможности проведения сравнительного анализа сетей городской мобильности, причем несмотря на различия в размерах и инфраструктуре, были выбраны 15 городов. Из 130 первоначально предлагавшихся показателей были отобраны 38 как обеспечивающих не только получение наиболее полезной информации, но и являющихся показателями, по которым большинство городов способно представить соответствующие данные. Наиболее информационно насыщенными считаются показатели, позволяющие выявить тенденции изменения структуры мобильности в каждом городе путем сопоставления данных в разбивке по видам транспорта 10 лет назад и в настоящее время.

14. На втором этапе осуществления проекта участвующие стороны согласовали четыре тематических направления работы на основе практического ознакомления с опытом населенных пунктов, которые уже преуспели в деле достижения высоких показателей в соответствующей избранной области. К их числу относятся, в частности, следующие: "рыночные стратегии, стимулирующие пользователей автомобилей переключаться на

устойчивые виды транспорта при совершении отдельных или всех поездок" и "пути усовершенствования системы автобусного сообщения, с тем чтобы этот вид транспорта стал столь же привлекательным для пользователей (включая владельцев автомобилей), что и трамваи". Как следствие, многие охватываемые проектом города приступили к реализации новых практических решений, согласующихся с практикой, уже введенной в посещенных городах. Последующее мероприятие в рамках проекта запланировано на июль, и им будут охвачены 60 городов и регионов в Европе. В этой связи намечается разработать ряд дополнительных показателей, включая, в частности, схемы передвижения городских жителей, экономическую эффективность транспортных услуг и экологические показатели.

15. Он также ознакомил участников совещания с так называемым проектом БЕСТ (**Установление рубежей в области устойчивого развития транспорта в Европе**), представляющим собой одно из тематических направлений в контексте пятой Рамочной программы ЕС, реализация которой началась 1 мая 2000 года. Этим проектом предусматривается проведение шести конференций на высоком уровне по следующим вопросам: состояние дел с установлением соответствующих рубежей применительно ко всем секторам и к сектору транспорта; целевые критерии и показатели; методика установления рубежей; возможность установления рубежей применительно к политике в области транспорта и заключительная конференция, открытая для участия всех заинтересованных сторон, по распространению результатов проделанной работы.

Опыт УГТ в области обработки и анализа данных;

Майте Капдет и Хорди Прат, УГТ, Барселона

16. Представители УГТ пояснили, что их организация занимается, среди прочего, оценкой стоимости перевозок горожан общественным транспортом, а также вопросами обеспечения устойчивого функционирования и использования данной системы. Географический район (вокруг Барселоны) был поделен на семь зон. Силами УГТ, созданного в качестве органа, призванного осуществлять наблюдение за мобильностью, в 1996 году было проведено исследование по проблеме мобильности, включая сопоставление объемов перевозок общественным и частным транспортом, обследование поездок, сбор информации об инфраструктуре и об уровне доходов от перевозок, осуществляемым общественным транспортом, в том числе с учетом проезда по линиям метрополитена и основным национальным железным дорогам на местном уровне. По их словам, с точки зрения как междугородных, так и внутригородских перевозок важное значение имеют такие данные, как средняя стоимость билета, размер скидок для престарелых и инвалидов, размер поступлений от продаж, стоимость рекламы в автобусах и т.д. Соответствующие данные поступают непосредственно от операторов или местных

ведомств, которые передают их УГТ раз в три месяца, хотя добиться получения данных от частных компаний подчас затруднительно. В настоящее время УГТ ожидает результатов обследования, проводимого по всему району Барселоны, включая пешеходов, общественный и частный транспорт, а также внешние факторы воздействия, как, например, шум, загрязнение окружающей среды, выбросы и заторы движения.

17. Кроме того, они подчеркнули тот факт, что регистрация рейсов или поездок ведется самыми различными способами, и указали на важное значение учета пешеходных маршрутов и выработки надлежащего определения терминов. СТУ занимается подготовкой соответствующего словаря в попытке стандартизировать методику проведения исследований, и им было проведено крупное обследование мобильности на базе выборочной совокупности в 25 000 человек с учетом их перемещений в течение одной недели (до 300 миллионов рейсов или поездок).

Показатели функционирования транспорта в региональном и городском планировании и концепция крупного городского центра: Франческ Карбонелл, ИТИ, Барселона, Андреу Ульед, Андреу Эскуис и Энрик Каньяс, МКРИТ, Барселона

18. Представитель ИТИ г-н Франческ Карбонелл подчеркнул, что при определении соответствующих показателей важно учитывать стратегические цели и наличие данных. Он представил программу СИЕТ – модель стратегического подхода к интеграции управления транспортом с планированием землепользования, - обеспечивающую возможность привязки вводимых показателей (предложение, механизм ценообразования, тарифы) к социально-экономическим данным (демографическая статистика, ВВП и прочее). СИЕТ представляет собой функционирующее в диалоговом режиме программное обеспечение на базе использования ГИС для целей территориально-пространственного анализа и оценки экологического воздействия. Он особо отметил важное значение учета при проведении анализа территориально-пространственных и географических аспектов данных по транспорту, а также важное значение наличия данных, отражающих положение дел на междугородном и региональном уровне: "Нельзя иметь дело с тем, что не представляется возможным измерить в количественном выражении". Он заявил, что необходимы как качественные, так и количественные данные, причем в обоих случаях наличие показателей играет ключевую роль.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ДОКЛАДЫ ПО СТАТИСТИКЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И СООТВЕТСТВУЮЩИМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

- а) Предлагаемые определения для статических целей;** Ольга Кацлова,
Министерство транспорта, Чешская Республика

19. Представительница Чешской Республики заявила, что в ее стране по объему перевозок городской транспорт превосходит прочие виды транспорта. За обеспечение функционирования системы городского транспорта отвечают муниципальные власти, и она финансируется из их бюджета. Финансирование комплексных транспортных систем осуществляется по линии региональных ведомств, а эксплуатация общественного транспорта является заботой правительства, и на эти цели из государственного бюджета выделяются соответствующие субсидии, причем в этой связи учитываются факторы экологического воздействия. Что касается статистики общественного транспорта в Чешской Республике, то была расширена сфера охвата статистических обследований за счет включения в них регулярного автобусного сообщения и перевозок городским транспортом, в том числе информации экономического характера и информации о потреблении энергии на квартальной основе. Министерством транспорта были предложены определения применительно к четырем областям: инфраструктура, транспортные средства, движение транспорта и собственно транспорт, следуя структуре Глоссария по статистике транспорта. Поскольку Целевая группа не располагала временем для рассмотрения определений, используемых для целей показателей устойчивого развития городского транспорта, Чешская Республика предложила провести весной 2001 года в Праге совещание по определениям.

- б) Статистика городского и общественного транспорта в Венгрии;** Иван Хелц,
Центральное статистическое управление, Венгрия

20. Представитель Венгрии заявил, что приоритетное значение для его страны имеет налаживание эффективных и ориентированных на рынок перевозок. Задача борьбы с выбросами загрязняющих веществ и шумленностью диктует необходимость надлежащей организации транспортных сетей, включая оборудование парковочных зон, создание остановок автобусов и т.д. Кроме того, признается необходимость повышения привлекательности общественного транспорта. К числу ключевых аспектов обеспечения его устойчивого развития относятся следующие: эффективная политика регулирования числа мест стоянки автомобилей, доступность общественного транспорта и обеспечение финансовой жизнеспособности предприятий общественного транспорта за счет выделения им соответствующих субсидий. Одна из целей венгерской транспортной политики состоит во внедрении более привлекательной системы оплаты за пользование услугами

общественного транспорта. Конкретные потребности Будапешта (с населением в 10 миллионов человек) обслуживают три крупных предприятия общественного транспорта; компания БОТ, Будапештский общественный транспорт, акцентирует основное внимание на повышении уровня обслуживания, а также на факторах экономического и финансового воздействия.

с) Статистика городского и общественного транспорта в Швеции; Леннарт Тёрн, Шведский научно-исследовательский институт транспорта и связи (СИКА)

21. Представитель Швеции указал на проведение структурной перестройки Статистического управления Швеции, в составе которого было выделено 25 самостоятельных подразделений. Он охарактеризовал реализуемый в настоящее время проект усовершенствования системы сбора статистических данных об общественном транспорте. Базой данных будут охватываться поездки учащихся, туристические перевозки и поездки инвалидов как на местном, так и на региональном уровнях. При этом будет также учитываться информация об инфраструктуре, движении транспорта, транспортных средствах, факторах экономии и безопасности в разбивке по различным категориям пользователей (учащиеся, престарелые, инвалиды) и с подразделением ее на две категории: производство и потребление. Кроме того, все заносимые в систему переменные подлежат классификации по видам транспорта. Начиная с 1960 года каждые десять лет в Швеции проводится пересмотр транспортной политики. По итогам последнего пересмотра (в 1988 году) была намечена стратегия развития транспорта, ориентированная на долгосрочные потребности людей и возможности предприятий, на социальные и экономические факторы обеспечения устойчивости развития в долгосрочной перспективе, а также на повышение благосостояния людей и улучшение качества окружающей среды. Кроме того, правительство Швеции поставило перед СИКА задачу сформулировать краткосрочные цели в увязке с этими долгосрочными перспективами. Долгосрочной целью в области безопасности является снижение показателя смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и доведение его к 2002 году до уровня менее 400 человек.

d) Статистика городского и общественного транспорта в Соединенном Королевстве; Майк Хэслам, Министерство окружающей среды, транспорта и регионов, Соединенное Королевство

22. Представитель Соединенного Королевства заявил, что, хотя в его стране транспортная политика не ориентирована конкретно на налаживание перевозок городским транспортом, преследуемая ею цель состоит в уменьшении воздействия транспорта на окружающую среду при одновременном обеспечении доступа к транспортным услугам и инфраструктуре досуга (причем в контексте сокращения потребностей в перевозках), а также расширению выбора видов транспорта. В новом издании, озаглавленном "**Качество жизни превыше всего**", приводятся показатели устойчивого развития в Соединенном Королевстве. Они включают 15 основных показателей, один из которых имеет непосредственное отношение к транспорту: динамика движения дорожного транспорта за период 1950-1998 годов. В случае Соединенного Королевства к числу ключевых показателей устойчивого развития городского транспорта можно отнести следующие: пассажирские перевозки в разбивке по видам транспорта, маршруты учащихся, средняя продолжительность целевых поездок, заторы дорожного движения, расстояние целевых поездок и возможности доступа. Что касается планирования местных перевозок, то важно сначала наметить соответствующие цели, а затем уже определять, какие данные являются необходимыми.

Показатели устойчивого развития транспорта, Ришар Жильбер, Центр по вопросам устойчивого развития транспорта, Торонто, и консультант ОЭСР, Париж

23. Г-н Ришар Жильбер ознакомил участников совещания с двумя проектами, которыми он занимается. В настоящее время Центром по вопросам устойчивого развития транспорта ведется работа по проекту "Показатели устойчивого функционирования транспорта (ПУФТ)". Цель его заключается в разработке сжатого перечня (10) и очень сжатого перечня (3) показателей, которые можно использовать для оценки прогресса в деле обеспечения устойчивого развития транспорта. Суть метода сводится к подразбивке используемого Центром определения устойчивого развития транспорта на 17 элементов с привязкой к каждому элементу одного или нескольких показателей и к рационализации и сведению комплексного набора показателей в два компактных набора ПУФТ. Проектом ОЭСР под названием "Экологически устойчивый транспорт (ЭУТ)" охватываются девять стран-членов. Он направлен на то, чтобы наметить, определить и разработать пакет инструментов по достижению цели ЭУТ. Были отобраны шесть критериев как обеспечивающие необходимый по количеству минимум элементов, характеризующих ЭУТ и позволяющих удостовериться в достижении прогресса. Они касаются следующих параметров: шум, землепользование и уровень выбросов двуокиси углерода, окислов

азота, летучих органических соединений и твердых частиц. В большинстве случаев выполнение требований критерия применительно к CO₂ (к 2030 году на 80% ниже уровня 1990 года) подразумевает также выполнение требований критериев применительно к прочим выбросам. Однако в случае критериев, касающихся шума и землепользования, требуется особый подход. Проект ЭУТ предполагает использование метода ретрополяции: предлагаемые меры ориентированы скорее на ожидаемые благоприятные перспективы, чем на неудовлетворительное нынешнее положение дел.

Модель "Движущие силы - давление – состояние – воздействие – реагирование";
Европейская комиссия/Евростат/Европейское агентство по окружающей среде

24. Представитель Евростата г-н Грэхем Лок пояснил смысл, вкладываемый в понятие **модель ДС-Д-С-В-Р**, в случае которой обеспечивается действенное сочетание показателей устойчивого развития. Он заявил о необходимости единообразного подхода к оценке прогресса в достижении такой устойчивости. Первой попыткой определить показатели устойчивого развития стала проведенная Канадой, Нидерландами и Соединенными Штатами в сотрудничестве с компанией "Андерсон консалтинг" работа по составлению их национальных экологических программ с учетом показателей экологического воздействия. Разработанная Канадой и используемая ОЭСР, Евростатом и Комиссией Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (КУР) модель ДС-Д-С-В-Р предусматривает подразбивку показателей на 5 типов: **движущие силы, давление, состояние, воздействие и реагирование.**

25. Несмотря на различные подходы к использованию данной модели, как правило, показатели "движущей силы" привязаны к основным секторальным тенденциям и охватывают, среди прочего, энергетику, транспорт, сельское хозяйство, туризм и могут включать экономические показатели и данные о производстве. Под показателями "давления" понимаются те виды деятельности, которые воздействуют на окружающую среду, например, выбросы двуоксида углерода или метана. К числу таких показателей относятся, например, загрязнение отходами и уровень выбросов; использование природных ресурсов, в том числе земли. Под показателями "состояния" понимается "то, что поддается регистрации": видимые экологические изменения, физическое состояние, биологический или химический баланс, а также состояние экосистем, как, например, глобальное повышение температуры. Под показателями "воздействия" понимаются последствия изменений в окружающей среде, и они связаны с проблемами, которые тревожат общество: биологическое разнообразие, среда обитания и т.д.; к их числу относятся, в частности, сокращение производства сельскохозяйственной продукции, ураганы, наводнения, а также влияние на здоровье человека и на его безопасность. Под

показателями "реагирования" понимаются показатели, отражающие реакцию общества на возникшую проблему, например, изучение возможности использования солнечной энергии, введение энергетических налогов и т.д.

26. Данная модель использовалась как Агентством по охране окружающей среды (ЭПА) Соединенных Штатов, так и в рамках проекта МПД, осуществляемого Европейским агентством по окружающей среде. По общему признанию, довольно трудно было установить показатели применительно к территориально-пространственному планированию и доступности (например, количество транспортных средств в расчете на домохозяйство; население, проживающее в пределах 500 метров от остановки общественного транспорта). Представитель КУР г-н Ришар Жильбер заявил, что ОЭСР также столкнулась с проблемой подбора соответствующих показателей применительно к территориально-пространственному планированию и доступности, и Целевая группа подчеркнула необходимость определения более четких показателей в этих областях.

27. По словам представителя ИТИ г-на Франческа Карбонелла, ключевым вопросом является установление взаимосвязи между устойчивостью развития и городской формой. Он заявил, что речь должна идти не только о показателях, но и о городском хозяйстве в целом, включая, например, плотность урбанизации, и что налаживание надлежащего транспортного сообщения призвано служить интересам города. В связи с устойчивым развитием городов и устойчивым развитием транспорта надлежит помнить не только о необходимости установления баланса между тремя составляющими (социальный, экологический и экономический аспекты), но и учитывать также свободу перемещения (горожан) и имеющиеся у них возможности выбора (например, видов транспорта), ибо оба этих фактора отражают те условия жизни в городах, которые мы в состоянии обеспечить их жителям.

28. Г-н Серратоса указал на важное значение учета фактора времени. Он заявил, что в условиях неправильного городского планирования бесполезно заниматься сугубо вопросами транспорта; думать о проблемах устойчивого развития городского транспорта нужно на этапе составления планов развития городского хозяйства. Он подчеркнул необходимость более тесной **увязки транспортной политикой с городским планированием**. Вместе с тем, со ссылкой на итоги обсуждений по вопросу о свободе выбора, он признал, что городское планирование должно служить коллективным интересам, однако необходимо также учитывать и элемент индивидуального выбора.

Программа разработки показателей нагрузки на окружающую среду (ТЕПИ); Андре Вьержеве, Евростат

29. Консультант Европейской комиссии г-н Андре Вьержеве заявил о предстоящем опубликовании первого доклада по показателям нагрузки на окружающую среду, два из которых применимы к городскому транспорту: 1) доля автомобилей в общем объеме городских пассажирских перевозок и 2) население, подвергаемое опасному воздействию шума, создаваемого городским движением. В связи с первым показателем он указал на проблему с определением; что понимать под зоной охвата городского транспорта: границы города, междугородный уровень, городской хинтерланд? Кроме того, трудно установить долю каждого вида транспорта в общем объеме загрязнения городов. Применительно ко второму показателю он отметил, что европейская Рабочая группа по вопросам шума указала на необходимость его привязки к средним взвешенным показателям уровней шума, однако для их получения требуются более точные метаданные.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ЦЕЛЕВОЙ ГРУППЫ (ПРИЛОЖЕНИЯ 2 И 3)

30. Целевая группа была разбита на пять отдельных подгрупп и наметила сначала общие стратегические цели, а затем предложила соответствующие показатели, которые можно использовать для прослеживания и оценки прогресса в достижении этих стратегических целей (приложения 2 и 3) и для представления соответствующих докладов. Организаторы с удовлетворением отметили представившуюся возможность собрать вместе экспертов по транспорту, статистике и городскому планированию и выразили надежду на то, что последующая работа в этой области, включая проведение в Праге намеченного на 2001 год совещания по определениям, приведет к разработке конкретного перечня показателей, позволяющих проследить прогресс в обеспечении надлежащих условий жизни в городах.

Приложение 1

Целевая группа по показателям устойчивого развития городского транспорта

28-29 марта 2000 года, Барселона

**Место проведения: Universitat Pompeu Fabra, Auditori França
Passeig de Circumval·lació 8**

Организовано Институтом территориальных исследований (ИТИ) и Управлением городского транспорта Барселоны (УГТ) в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА ДНЯ

Вторник, 28 марта 2000 года

10 час. 00 мин.

Пункт 1 повестки дня:

Открытие совещания Целевой группы

Г-н Альберт Серратоса, президент ИТИ и г-н Франческ Ксавьер Вентура,
генеральный директор УГТ

Пункт 2 повестки дня:

Выборы Председателя, назначение докладчиков и координаторов

Пункт 3 повестки дня:

История вопроса и факторы, послужившие стимулом для проведения совещания
Целевой группы

Рафаэль Гименес Капдевила, ИТИ; Бринда Уачс, ЕЭК ООН, Женева

Перерыв на кофе

11 час. 00 мин.

Пункт 4 повестки дня:

Обмен информацией о положении дел в области разработки показателей функционирования городского транспорта в международных организациях

- a) Согласование статистики городского транспорта на международном уровне
Бринда Уокс, ЕЭК ООН, Женева
<http://www.unecce.org/trans/welcome/html>
- b) Статистика городского хозяйства в Европе
Грэхем Лок, Статистика окружающей среды, Евростат, Люксембург
Ганс Стрелов, Транспортная статистика, Евростат, Люксембург
- c) Проекты Европейской комиссии (ЕК) по установлению рубежей применительно к развитию городского транспорта
Ричард Дейс, ЕК, ГДЭТ, Брюссель
<http://www.eltis.org/benchmarking/d.htm>
- d) Опыт УГТ в области обработки и анализа данных; Майт Капдет и Хорди Прат, УГТ, Барселона
<http://www.atm-transmet.es>
- e) Показатели функционирования транспорта в региональном и городском планировании и концепция крупного городского центра; Франческ Карбонелл, ИТИ, Барселона; Андреу Ульед, Андреу Эскиус и Энрик Каньяс, МКРИТ, Барселона <http://www.upf.es/iet/>; <http://www.mcrit.com>

12 час. 30 мин.

Пункт 5 повестки дня:

Национальные доклады о деятельности в области статистики городского транспорта и соответствующих показателей

- a) Чешская Республика: предлагаемые определения для статистических целей;
Милан Брих
- b) Венгрия; Иван Хелц
- c) Испания

- d) Швеция; Леннарт Тёрн
- e) Соединенное Королевство; Майк Хэслам

13 час. 30 мин. Перерыв на обед

15 час. 00 мин.

Пункт 6 повестки дня:

Рассмотрение стратегических целей применительно к устойчивому развитию городского транспорта
Общие прения

Пункт 7 повестки дня:

Рассмотрение существующих методик, применяемых для установления показателей

- a) Модель "движущие силы – давление – состояние – воздействие – реагирование"
Европейская комиссия/Евростат/Европейское агентство по окружающей среде
http://esl.jrc.it/envind/idm_e_03.htm
- b) Программа разработки показателей нагрузки на окружающую среду (ТЕПИ);
Андре Вьержеве, Евростат
<http://e-m-a-i-l.nu/tepi>
- c) Показатели экологически устойчивого транспорта (ЭУТ)
Ришар Жильбер, Центр по вопросам устойчивого развития транспорта,
Торонто
<http://www.web.net/~cstctd>
- d) Руководящие принципы в отношении сбора и анализа данных по показателям развития городского хозяйства; Центр Организации Объединенных Наций по мониторингу городов/Программа показателей по городам; Центр Организации Объединенных Наций по населенным пунктам и Комиссия по устойчивому развитию (КУР);
<http://www.urbanobservatory.org/indicators/database/key.html>

Перерыв

Пункт 8 повестки дня:

Составление проекта перечня показателей устойчивого развития городского транспорта

18 час. 00 мин. Завершение первого дня работы

Программа на вечер: прогулка по готическому кварталу с последующим совместным ужином (оплачивается самими участниками)

Среда, 29 марта 2000 года

9 час. 30 мин.

Пункт 8 повестки дня (продолжение)

Составление проекта перечня показателей устойчивого развития городского транспорта

<http://www.oecd.org/cem/UrbTrav/index.htm>,

TRANS/WP.6/2000/3 (документ Организации Объединенных Наций)

Перерыв на кофе

Пункт 9 повестки дня:

Рассмотрение определений для целей проекта показателей

Вопросы терминологии и определения, используемые применительно к устойчивому развитию городского транспорта

Центр Организации Объединенных Наций по мониторингу городов, Глоссарий по статистике транспорта, Чешская Республика, проч.

www.oecd.org/cem; www.urbanobservatory.org/indicators/database/key.html

Пункт 10 повестки дня:

Выводы и рекомендации

Подразбивка на отдельные группы для выработки рекомендаций с учетом отобранных показателей и намеченных стратегических целей

Пункт 11 повестки дня:

Прочие вопросы: планирование последующей работы и т.д.

Пункт 12 повестки дня:

Утверждение выводов и рекомендаций и закрытие совещания

14 час. 00 мин. Заключительный обед

16 час. 00 мин. – 18 час. 00 мин.

Ознакомительное посещение технического характера

Приложение 2

Проект перечня общих стратегических целей, разработанный Целевой группой по показателям устойчивого развития городского транспорта

Генеральное направление:

Содействие развитию эффективных, привлекательных, безопасных и экологически устойчивых систем городского транспорта.

Четыре (4) основные цели:

1. Городское хозяйство должно обеспечивать всем жителям высококачественный, эффективный и безопасный доступ к перевозкам и транспортным услугам
2. Городской транспорт должен характеризоваться устойчивым уровнем использования ресурсной базы, включая землепользование
3. Система городского транспорта должна обеспечивать устойчиво низкий уровень выбросов, включая шумовое загрязнение
4. Городское хозяйство должно обеспечивать высокий уровень удовлетворения спроса и высокое общее качество жизни в городской зоне с точки зрения функционирования транспортной системы

Десять (10) общих стратегических целей (замечания, высказанные Целевой группой, выделены жирным шрифтом)

1. Сокращение уровня выбросов загрязняющих веществ, оказывающих локальное и глобальное воздействие
 - Рациональное использование энергии
 - Снижение потребления энергии
 - Поощрение перехода на использование альтернативных источников энергии (биологические виды топлива и дизельное топливо со сверхнизким содержанием серы)

2. Безопасность городского транспорта
 - Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (со смертельным исходом и с нанесением травм) в населенных пунктах
3. Доступ к общественному транспорту/доступность общественного транспорта: система городского транспорта должна быть всецело пригодной для использования ее людьми с ограниченной мобильностью (дети в прогулочных колясках, инвалиды в инвалидных колясках, престарелые и т.д.), включая, при необходимости, оборудование транспортных средств специальными подъемными устройствами и рампами
4. Эффективность функционирования общественного транспорта
5. Сокращение уровня шума
6. Интеграция планирования землепользования с планированием развития городского транспорта и сочетание аспектов обслуживания транспортом/создания экологически благоприятных зон
7. Переход на использование других видов транспорта (вместо личных автомобилей); максимальное увеличение числа перемещений, совершаемых не на личном автомобиле, а альтернативными способами (на велосипеде, пешком и т.д.). Система городского транспорта должна иметь развитую структуру, обеспечивая, в частности, охват немеханизированных видов передвижения (например, провоз велосипедов на трамваях и по подземным железным дорогам; возможность без труда добраться до инфраструктуры общественного транспорта пешком или на велосипеде). В рамках системы общественного транспорта наивысший приоритет отдается распространению немеханизированных видов передвижения (пешком, на велосипедах, на роликах)
8. Повышение эффективности городских грузовых перевозок; усовершенствование техники перевозок/снабжения. Особое внимание требуется уделять технике грузовых перевозок в городских районах
 - Уменьшение грузонапряженности дорожной сети (управление движением)
 - Сокращение уровня выбросов (на холостом ходу)
 - Усовершенствование техники снабжения (точно в срок и т.д.)

9. Сохранение культурного достояния/поддержание облика города/обеспечение надлежащих условий жизни в городах
 10. Интеграция внешних издержек/ценообразующих факторов
-

Приложение 3

Проект перечня показателей устойчивого развития городского транспорта

Для прослеживания и оценки прогресса в деле достижения вышеупомянутых стратегических целей, намеченных Целевой группой на ее первом совещании, и представления соответствующих докладов.

Стратегическая цель 1: Сокращение уровня выбросов загрязняющих веществ, оказывающих локальное и глобальное воздействие

Возможные показатели:

- **потребление энергии различными видами транспорта в городских районах (населенных пунктах) в разбивке по видам топлива;**
- **оценка пробега (в пассажиро-километрах и машино-километрах) в разбивке по общественному и частному транспорту;**
- **доля транспорта в общем объеме выбросов (CO₂, NO_x, ЛОС, ТЧ, SO_x) в разбивке по видам транспорта;**
- **объем продаж топлива для транспортных средств (хотя его потребление может приходиться на перевозки за пределами городской зоны)**

Стратегическая цель 2: Безопасность городского транспорта

Возможный показатель:

- **количество дорожно-транспортных происшествий (со смертельным исходом и с нанесением травмы) в населенных пунктах в разбивке по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, междугородное железнодорожное сообщение, автобусный, трамвайный, троллейбусный, велосипедисты, пешеходы, грузовые транспортные средства) и по категориям пользователей ("Бюллетень статистики дорожно-транспортных происшествий в Европе" ЕЭК ООН)**

Стратегическая цель 3: Доступ/доступность

Возможный показатель:

- **доля городского населения, проживающего в пределах 500 м (5-10 минут ходьбы) от места, обеспечивающего доступ к общественному транспорту**

Стратегическая цель 4: Эффективность функционирования общественного транспорта

Возможные показатели:

- **доля каждого вида транспорта в структуре городского общественного транспорта;**
- **степень удовлетворения спроса на пассажирские перевозки;**
- **показатели функционирования общественного транспорта (Экспериментальный вопросник ЕЭК ООН по городскому пассажирскому транспорту);**
- **рациональное использование энергии общественным транспортом**

Стратегическая цель 5: Сокращение уровня шума

Возможные показатели:

- **доля населения, подвергающегося воздействию шума, уровень которого превышает 65 дБ в разбивке по источникам шума (с учетом различных источников шума, включая воздушное движение); и**
- **соотношение уровней шума на проезжей зоне и вне проезжей зоны**

Стратегическая цель 6: Интеграция планирования землепользования с планированием развития городского транспорта и сочетание аспектов обслуживания транспортом/создания экологически благоприятных зон

Возможный показатель:

- **наличие стратегии планирования развития транспорта**

Стратегическая цель 7: Переход на использование других видов транспорта (вместо личных автомобилей)

Возможные показатели:

- **число перемещений, совершаемых не на личных автомобилях, а альтернативными способами (на велосипедах, пешком и т.д.);**
- **приоритет, уделяемый в рамках планирования развития городского транспорта распространению немеханизированных видов передвижения (пешком, на велосипедах, на роликах).**

Стратегическая цель 8: Повышение эффективности городских грузовых перевозок

Возможные показатели:

- **пробег в машино-километрах в разбивке по типам транспортных средств (а не в тонно-километрах, поскольку совершаются и порожние пробеги);**
- **шум, выбросы загрязняющих веществ, выбросы твердых частиц;**
- **техника грузовых перевозок, распределение, механизм установления цен (показатели реагирования)**

Стратегическая цель 9: Сохранение культурного достояния/поддержание облика города/обеспечение надлежащих условий жизни в городах/удовлетворение потребностей горожан

Возможные показатели:

- **уровень удовлетворения потребностей (проведение опросов);**
- **степень взаимодействия между директивными органами и градостроителями;**

- **показатель оттока городского населения в сравнении с возможностями трудоустройства**

Стратегическая цель 10: Интернализация внешних издержек/ценообразующих факторов

Возможный показатель:

- **какая часть расходов на городской транспорт реально покрывается потребителями (дорожные сборы/регулирование цен на топливо).**
-

Приложение 4

**Целевая группа по показателям устойчивого развития
городского транспорта
(28-29 марта 2000 года, Барселона)**

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

БЕЛЬГИЯ

Mr. Nikki JAMES
OGM
Ave. d' Auderghem 92
1040 Bruxelles, BELGIUM
Email: nikki.james@ogm.be

КАНАДА

Mr. Richard GILBERT
Managing Director
Centre for Sustainable Transportation
15 Borden Street
Toronto M5S 2M8
Ontario, CANADA
Email: richardgilbert1@csi.com

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Mr. Milan BRICH
Head of Department
Transport Research Centre
Division Praha
Sokolovska 82
18000 Praha 8, CZECH REPUBLIC
Email: mbrich@cdvgis.cz

Mrs. Olga KASTLOVA
Ministry of Transport and Communications
Nábřeží Ludvíka Svobody 12
PO Box 9
110 15 Praha, CZECH REPUBLIC
Email: kastlova@mcr.cz

ВЕНГРИЯ

Mr. Ivan HELCZ
Counsellor
Ministry of Transport, Communication
and Water Management
Dob utca 75/81
1077 Budapest, HUNGARY
Email: ivan.helcz@khvm.gov.hu

НИДЕРЛАНДЫ

Mr. André VIERGEVER
Environment Management and Information Liaison
PO Box 3010
2301DA Leiden, Netherlands
Email: viergever@e-m-a-i-l.un

ИСПАНИЯ

Mr. Lluís AVELLANA
Autoritat del Transport Metropolità
Diagonal 401, 1r bis
08008 Barcelona
Email: lavellana@atm-transmet.es

Mr. Carles BASTE
Institut Català de l'Energia
Av. Diagonal, 453 bis àtic
08036 Barcelona
Email: edificis@icaen.es

Ms. Mayte CAPDET
Cap el Servei de Comunicació
Autoritat del Transport Metropolità
Diagonal 401, 1r bis
08008 Barcelona
Email: mcapdet@atm-transmet.es

Mr. Joaquim CAPELLADES
Institut d'Estadística de Catalunya
Via Laietana, 58
08003 Barcelona
Email: peds@correu.idescat.es

Mr. Francesc CARBONELL
Director de Recerca
Institut d'Estudis Territorials
Passeig de Circumval·lació, 8
08003 Barcelona
Email: francesc.carbonell@upcnet.es

Mr. Francesc CARDENAS
TMB
Barcelona
Email: mvillalante@tmb.net

Ms. Mónica COLAS
Dirección General de Tráfico
Josefa Valcárcel, 28
28027 Madrid
Email: monica.colas@dgt.es

Mr. Robert COLOMBO
Institut d'Estudis Territorials
Passeig de Circumval·lació, 8
08003 Barcelona
Email: iet@grup.upf.es

Mr. Camilo CUYAS
Autoritat del Transport Metropolità
Diagonal 401, 1r bis
08008 Barcelona
Email: ccuyas@atm-transmet.es

Mr. Andreu ESQUITUS
Consultant
Merit
Salvador Espriu, 93
08005 Barcelona
Email: esquiust@mcrit.com

Mr. Carles FABREGAS
Consultant, Cinesi
Mallorca 260-262, 5è 3a
08008 Barcelona
Email: cinesi@retemail.es

Mr. Josep GALLEGO
FECAV
Barcelona
Email: fecav@adv.es

Mr. Rafael GIMENEZ CAPDEVILA
Director de Programes
Institut d'Estudis Territorials
Passeig de Circumval lació, 8
08003 Barcelona
Email: rafael.gimenez@ietx.upf.es

Ms. Marta GUDIOL
Institut Català de l'Energia
Av. Diagonal, 453 bis àtic
08036 Barcelona
Email: edificis@icaen.es

Mr. Lluís INGLADA I. Renau
Barcelona Technologies SA
Barcelona
Email: btsa@teleline.es

Mr. Jordi OLIVERES
Institut d'Estadística de Catalunya
Via Laietana, 58
08003 Barcelona
Email: eserrat@idescat.es

Mr. Jordi PRAT
Director Tècnic
Autoritat del Transport Metropolità
Diagonal 401, 1r bis
08008 Barcelona
Email: jprat@atm-transmet.es

Mr. Xavier ROCA
Universitat Politècnica de Catalunya
Barcelona

Mr. Albert SERRATOSA
President
Institut d'Estudis Territorials
Passeig de Circumval·lació, 8
08003 Barcelona
Email: iet@grup.upf.es

Mr. Francesc Xavier VENTURA
Director General
Autoritat del Transport Metropolità
Diagonal 401, 1r bis
08008 Barcelona

ШВЕЦИЯ

Mr. Lennart THORN
Swedish Institute for Transport and
Communications Analysis (SIKA)
Stockholm, SWEDEN
Email: lennart.thorn@sika-institute.se

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Mr. Mike HASLAM
Statistician - Statistics Support Services Manager
Department of the Environment, Transport and the
Regions (DETR) GB
Transport Statistics Personal Travel, DETR
Zone 2/17, Great Minster House
76 Marsham Street
London SW1P 4DR
Email: Mike_Haslam@detr.gsi.gov.uk

Mr. Mike HUGHES
Head of Transport Statistics Freight
Department of the Environment, Transport
and the Regions
Email: Mike_Hughes@detr.gsi.gov.uk

EKMT

Mr. Mario BARRETO
Administrateur
2, rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16, FRANCE
Email: mario.barreto@oecd.org

Ms. Mary CRASS
Consultant
2, rue André Pascal
75775 Paris Cedex 16, FRANCE
Email: mary.crass@oecd.org

TOC

Mr. Ole THORSON
European Federation for Transport and
Environment
Rambla de Catalunya 29, 4t 2a
08007 Barcelona
Email: intra@ysi.es

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ

Mr. Richard DEISS
200 rue de la Loi
1049 Bruxelles
BELGIUM
Email: richard.deiss@cec.eu.int

ЕВРОСТАТ

Mr. Graham LOCK
Bâtiment Bech B4/459
2920 LUXEMBOURG
Email: graham.lock@cec.eu.int

Mr. Hans STRELOW
EUROSTAT (CEE)
Bâtiment Bech
2920 LUXEMBOURG
Email: hans.strelow@cec.eu.be

Mr. Ovidio CROCICCHI
Transport Statistics
Bâtiment Bech
2920 LUXEMBOURG
Email: ovidio.crociccho@cec.eu.be

Ms. Rosemary MONTGOMERY
Bâtiment Bech
2920 LUXEMBOURG
Email: Rosemary.montgomery@cec.eu.be

OЭCP

Mr. Peter WIEDERKEHR
Email: peter.wiederkehr@oecd.org

MCOT

Mr. Laurent DAUBY
Email: laurent.dauby@uitp.com

EЭК OOH

Ms. Brinda R. WACHS
Economic Affairs Officer
Transport Division, UN/ECE
Palais des Nations, Bureau 401
1211 Geneva 10, Switzerland
Email: brinda.wachs@unece.org
