

# МИР ГОРОДОВ

## Мобильность в городе: стабильность и устойчивость

Мобильность как ключ к успешному  
функционированию города

- Кампания «Десятилетие действий» направлена на сокращение количества смертей на дорогах
- Мэр Меделлина рассказывает о том, как ему удалось вселить надежду в горожан
- Отчет с места событий: Пакистан справляется с последствиями разрушительных наводнений
- Новый отчет о городах арабского мира: колыбель урбанизации



www.unhabitat.org  
© 2010 UN-HABITAT

UN-HABITAT  
а/я 30030, главное почтовое управление  
Найроби, 00100, Кения  
Тел. (254-20) 762 3120  
Факс (254-20) 762 3477  
E-mail: urbanworld@unhabitat.org

Редактор: Роман Роллик

Редакционная коллегия

Ананта Кришнан  
Кристин Ауклер  
Даниэль Бийо  
Эдлам Абера Йемеру  
Эдуардо Лопес Морено  
Джейн Ниакайру  
Люсия Квала  
Мариам Юниса  
Мохаммед Эль-Слоуфи  
Найсон Мутицева-Мангиза  
Ойебанжи Ойеинка (председатель)  
Раф Тутс

«PRESS GROUP HOLDINGS EUROPE, S.A.»

Пасахе Др. Сера, 2-60-611  
46004 Валенсия, Испания  
Тел. (34) 96 303 1000  
Факс (34) 96 114 0160

E-mail: urbanworld@pressgroup.net

Управляющий директор: Джонатан Эндрюс

Художественный директор: Мариса Горбе

Реклама: Лиам Мюррей

Помощники редакторской группы: Флосси Мбирири,  
Том Осаньо

Издатель: Виценте Карбона

«Городской мир» издается UN-HABITAT и «Pressgroup Holdings Europe S.A.» 4 раза в год. Мнения, указанные в публикации, являются личными мнениями авторов и могут не отражать взглядов и политических установок UN-HABITAT. Использование термина «страна» не предполагает оценки официального или иного статуса какой бы то ни было территориальной единицы.

От редактора

Пожалуйста, отправляйте ваши комментарии на  
edit@pressgroup.net

Реклама

Для того, чтобы разместить рекламу в «Городском мире», напишите нам на urbanworld@pressgroup.net.

Подписки

Контактный адрес электронной почты: subscriptions@  
pressgroup.net

Воспроизведение

На воспроизведенных или переведенных статьях должна стоять пометка «Источник: журнал «Мир городов»». Статьи должны содержать имя автора. Пожалуйста, направляйте копии воспроизведенных статей редактору в UN-HABITAT.



## СОДЕРЖАНИЕ

### МНЕНИЕ

- 4 Обращение исполнительного директора

### ТЕМА НОМЕРА

#### Устойчивая система городского транспорта

- 5 Прогулка по Бомбею, Найроби и Мехико
- 7 «Зеленый транспорт» в городах Китая  
Пан Хаиксяо
- 9 Новая эра в истории общественного транспорта в Латинской Америке  
Фабио Даурте
- 11 Обеспечение безопасности на дорогах  
Джонатан Эндрюс
- 15 Связь между общественным транспортом и устойчивым развитием городов  
Пьер Лаконте
- 18 Новые тенденции в развитии подвешенного транспорта
- 19 Программы инвестирования в дорожное строительство в Африке  
Патрисия Ким и Роб де Джонг

### АНАЛИЗ

- 21 Барселона стремится стать лидером устойчивого развития  
Хорди Перез Коломе

### ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА

- 26 Станет ли жилищная политика Сингапура одной из лучших практик?  
Даниэль Бийо

### ИНТЕРВЬЮ

- 29 Мэр Меделлина рассказывает, как к горожанам вернулась надежда

### СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

- 33 Арабские города на пути к лучшей жизни  
Даниэль Бийо



## В ФОКУСЕ

### 37 Африка

Новости и информация о проектах

### 39 Латинская Америка и страны Карибского бассейна Партнерство городов Рио-де-Жанейро и Меделлин Мануэль Манрике

Новости и информация о проектах

### 44 Азия и страны Тихоокеанского региона Тимор-Лесте сталкивается с трудностями

Репортаж с места событий:  
наводнения в Пакистане  
Гхазала Сиддики и Мимиак Мог-  
хаддам

Новости и информация  
о проектах

### 52 Ближний Восток и Северная Африка

Новости и информация  
о проектах

### 54 Центральная и Восточная Европа

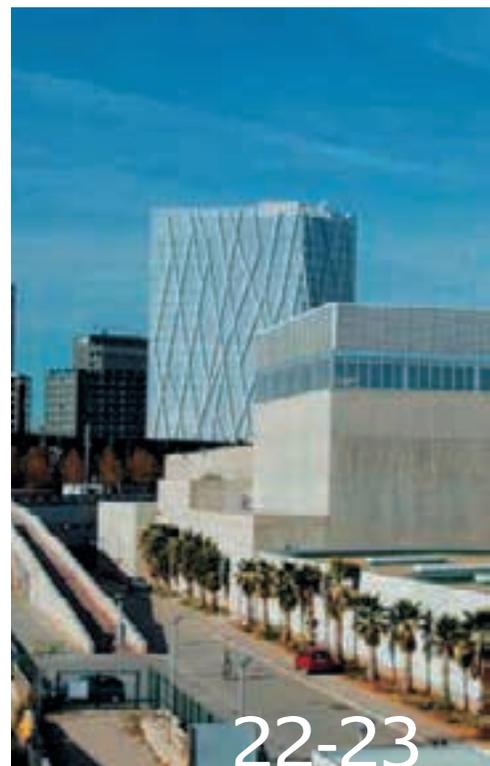
Новости и информация  
о проектах

### 56 Северная Америка и запад- ная Европа

Новости и информация  
о проектах

## ГОРОДСКОЙ ОБЗОР

### 58 Новые публикации



Если города во всем мире не смогут привести в порядок свои транспортные системы, то ситуация с дорожными пробками будет только ухудшаться, что приведет к экономическому спаду, загрязнению окружающей среды, вспышкам заболеваний. Ситуация станет хуже, чем мы можем вообразить.

Именно поэтому городам и пригородным районам необходимо планировать свои системы передвижения внутри городов на 30–50 лет вперед. Мы уже знаем, что процесс урбанизации в нашем мире идет стремительно. Современные тенденции показывают, что через тридцать лет более двух третей населения земли будет жить в городах, а потребность в городском транспорте будет расти.

Каждому из нас случалось опаздывать на встречу из-за пробок или из-за того, что поезд или автобус оказались переполненными.

Сколько топлива мы теряем, стоя в дорожной пробке в автомобиле или автобусе?

Как это влияет на ужасный смог, которым заражена атмосфера многих городов? Сколько процентов городских улиц используются для парковки автомобилей, и как можно планировать их количество, учитывая прирост населения, увеличение количества частных автомобилей (основной статистический показатель нашего времени) вдвое или втрое в ближайшие несколько лет? Кто из нас знает, что в дорожных авариях погибает больше людей на земле, чем при каком-либо другом факторе риска?

Не нужно даже пристально рассматривать ситуацию в современном мире, чтобы понять, что незапланированный рост городов совместно с неразвитыми системами общественного транспорта могут привести к удручающим результатам. Примите во внимание, что запланированные меры по улучшению инфраструктуры, ремонту дорог, постройке новых шоссе и иные работы в сфере транспорта откладываются или не реализуются из-за отсутствия должного планирования или плохого менеджмента.

Те, что мы называем устойчивым городским развитием, то есть возможность свободно перемещаться в рамках города, является ключом к успешному функционированию города. Успех в бизнесе и в построении взаимоотношений в рамках города зависит от эффективной и устойчивой системы общественного транспорта.

Если города всего мира хотят добиться устойчивого развития, они должны включить мобильность внутри городов в свои программы по управлению изменениями климата в качестве приоритетного вопроса. Несмотря на то, что потребность в мобильности иногда может вступать в конфликт с требованием улучшить качество атмосферы, ни об одной из этих задач не следует забывать.

Например, современное развитие городского железнодорожного транспорта и скоростных автобусных линий в Бразилии, Колумбии и других странах Латинской Америки показывают остальным странам успешный пример.

Подобные изменения также способствуют развитию экономики, ориентированной на экологию. Здесь можно вспомнить некоторые радикальные подходы, такие, как налог на пробки, который взимается с водителей, въезжающих в центр Лондона, или запрет на приобретение автомобилей для граждан, не имеющих площадей для парковки, действующий в штате Манипур на севере Индии.

Наш опыт показывает, что для будущего развития мобильности в городах необходимо выполнение трех ключевых условий. Во-первых, планы мобильности должны быть интегрированы в общие схемы городского планирования. Во-вторых, мы должны ориентироваться на увеличение инвестиций в общественный транспорт, что позволит снизить потребность в частном автомобильном транспорте и сократить загроможденность городских магистралей. Наконец, необходимо обеспечить



политическую и финансовую поддержку инфраструктуры главных торговых путей, включая экологически чистые системы с высокой загруженностью. Создание стабильной системы городского транспорта невозможно без политического участия.

Примеры развитых и развивающихся стран показывают, что политика устойчивого развития систем городского транспорта должна учитывать нужды местных сообществ и снижать необходимость в приобретении частных автомобилей. Устойчивая система общественного транспорта означает создание новой или улучшение старой инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов.

Во Фрейбурге, Германия, разработаны новые проекты развития с учетом существующей системы легкого железнодорожного транспорта. Скоростная автобусная линия Боготы «Транс-Миленио», которая ежедневно перевозит до одного миллиона пассажиров, применяет технологию GPS для улучшения управления транспортным потоком. Эти примеры показывают, как интегрированный

подход к городскому пассажирскому транспорту может способствовать изменению облика города.

Современному миру нужны более инновационные идеи и технологии для решения транспортных проблем, например, электромобили, гибкие системы аренды велосипедов и создание автомобильных парков. В городах также можно увеличить количество парковочных мест, находящихся вдали от пешеходных улиц, для того, чтобы сделать улицы более просторными.

Иными словами, проблема использования автомобилей в большом количестве может быть наиболее эффективно решена посредством предоставления привлекательных и эффективных альтернативных вариантов для индивидуального и коллективного передвижения, а также посредством городского планирования, что сократит потребность в приобретении личного транспорта.

В Швейцарии существуют привлекательные транспортные альтернативы, основанные на планировании городского пространства и на экономических инициативах. Благодаря этим мерам Швейцария обходит все европейские страны по количеству пользователей общественного транспорта.

За последние годы Китай вложил огромные средства в развитие городских систем метрополитена и железнодорожного транспорта. В стране также реализуются новые модели аренды велосипедов.

В связи с высокой стоимостью многих систем общественного транспорта национальные правительства и местные власти вынуждены развивать новые стратегические партнерские связи. Это особенно важно для тех местных органов власти, которые не располагают достаточными финансовыми ресурсами для того, чтобы инвестировать их в инициативы такого масштаба.

Хуан Клоос  
Исполнительный директор

# Прогулка по Бомбею, Найроби и Мехико

В городах развивающегося мира безраздельно правят частные автомобили. Однако для большинства городских жителей, особенно для бедных горожан, мобильность означает передвижение пешком. В этой серии статей четверо авторов позволяют читателям бросить взгляд на свои города от лица пешеходов. Скорее всего, то, что вы увидите, вам не понравится.



Пешеходная зона в Бомбее



## БОМБЕЙ

Вильдхар Пхатарк

Шесть из десяти жителей Бомбея, покинув утром свои дома, отправляются на работу пешком. Но количество автомобилей и мотоциклов в городе постоянно растет, и пешеходные зоны в городе находятся под угрозой. Частично в этом виновата система городского планирования, которая всегда была ориентирована на нужды частного транспорта. К примеру, практика расширения пешеходных дорожек в улицы для транспортного движения для сокращения количества пробок на дорогах достаточно распространена.

На большей части бомбейских улиц между пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами и автомобилистами существует напряженный конфликт. Проблема усугубляется бедняками и нищими, живущими на улицах. Слишком часто даже самое простое путешествие оказывается неприятным и небезопасным.

Ощущение, что в Бомбее ущемляются права пешеходов, вызывает недовольство и злость горожан, и правительство вынуждено принимать определенные меры. Первым шагом стало создание вдоль загруженных городских магистралей тротуаров для движения пешеходов.

Во-вторых, была построена система крытых пешеходных переходов, включающая в себя также мосты для пешего движения. Это позволяет сделать поток пешеходов в загруженных районах города, таких как станции городской железной дороги, менее интенсивным. После прихода одного поезда на улицы и в заведении, прилегающие к станции, может устроиться поток из более чем 5 000 пассажиров.

В течение последних десяти лет обсуждается комплекс более мягких мер по созданию в городе пространства для пешеходов, например, введение налога на частные автомобили. К сожалению, обсуждение пока не привело

к желаемому результату. Тем не менее, город активно занимается реализацией дорогостоящих транспортных стратегий, включая разработку системы городского метро, монорельса и скоростной автобусной сети. Однако существуют и сомнения: несмотря на миллионы, которые городская администрация тратит на такие транспортные системы, пешеходным площадям не будет уделяться столь пристальное внимание. Пешеходы будут прибывать и отъезжать с этих станций массово, поэтому плохо разработанные маршруты подхода к станциям и отхода от них могут представлять собой опасность.

Несмотря на трудности, с которыми сталкиваются пешеходы в Бомбее, в городе можно найти и несколько образцовых зон для пешеходов. Примером может служить пешеходный проход по прибрежной территории вдоль Марин Драйв.

## НАЙРОБИ

Пол Мучир

Большинство жителей Найроби начинают свой день с пешей прогулки. Пройти три или четыре часа до места назначения — обычное дело в стране, где мало кто может позволить себе такую роскошь, как собственный автомобиль.

Найроби — это город, созданный для машин, но, к сожалению, возможность ими пользоваться есть лишь у немногих горожан. Несмотря на огромное количество пешеходов, схемы городского планирования и общественного транспорта совершенно их не учитывают. Это серьезно отражается на экономике, а также, фактически, оказывает влияние и на бедных жителей города, так как их выживание зависит от возможностей города по перемещению людей и товаров.

60% жителей Найроби проживают в трущобах и представляют собой рабочую силу для промышленного сектора города. Из-за

невысокой зарплаты все, что они могут себе позволить, — это ходить на работу пешком.

Долгая дорога через город сопряжена с множеством трудностей для пешеходов. Иногда им приходится действовать на свой страх и риск, так как в городе не хватает даже тротуаров, не говоря уже об освещении улиц для тех, кто возвращается домой или отправляется за покупками в темное время суток. Даже если автомобили и микроавтобусы, которые используют каждый клочок свободной земли для парковки, и не представляют серьезной опасности, преступники и грабители поджидают пешеходов в тени на многих улицах.

Не имея прямой связи с городом, жители бедных районов Найроби зачастую не имеют доступа к самым необходимым службам, таким, как центры занятости, медицинские учреждения и школы. Обеспечение безопасности ключевых пешеходных маршрутов, таким

образом, является необходимым условием для повышения уровня жизни городской бедноты.

В последнее время городские власти приняли ряд мер, призванных улучшить положение пешеходов. Проект в рамках партнерства между городским советом Найроби, частными предприятиями и местными заинтересованными сторонами должен улучшить ситуацию в городе посредством постройки тротуаров вдоль главных городских магистралей.

Помимо этого, еще одним направлением развития национальной политики, которому не уделяется достаточно внимания, является внимание к немоторизованному транспорту, а также обеспечение применения мер безопасности для пешеходов, изложенных в акте о дорожном движении. Необходимо обеспечить пешеходам их место как в политике городского планирования, так и в самом городе, где должно найтись место для всех.

## МЕХИКО

Хектор Замаррон и Роберто Ремез Тело де Менесес

Исследования, проведенные в Мехико, установили, что каждый житель города проводит в пробках пять лет жизни. Более половины 22-миллионного населения Мехико живут в районах города, где общественный транспорт является нерегулярным, дорогим, грязным и небезопасным. Однако в деятельности городских властей наметились две обнадеживающие тенденции: изменение в транспортной политике и возрастающее количество велосипедистов в городе.

Когда в 2008 году была открыта линия пригородных поездов, соединившая Мехико с Куаутигланом, казалось, что до этой станции невозможно добраться пешком или на велосипеде. Изначально планировалось, что это направление будет обслуживаться только пригородными автобусами. Проблема заключалась в том, что людям приходилось платить за билет в оба конца только для того, чтобы попасть на работу, а для Мехико, где большая часть населения зарабатывает мало, это означало серьезные трудности.

Несмотря на очевидную эффективность (поезд между Куаутигланом и Буэнавистой покрывает расстояние в 27 километров за 25 минут), жителям города, вынужденным ездить на работу из пригородов, приходилось придумывать альтернативные способы проезда. Предполагалось, что система пригородных поездов сможет ежедневно обслуживать 300 000 пассажиров в день, но на сегодняшний день она едва справляется с одной третью такого потока. Проблема заключается

в нежелании платить за проезд. Исследователи отметили, что жители города скорее готовы на 100 минут продлить свое путешествие, чем заплатить 8,22 мексиканских песо (0,65 доллара США). Самые бедные из жителей готовы выделить на проезд всего 1,17 песо, чтобы сэкономить час проезда — и это понятно, если учитывать, что у многих из них транспортные расходы составляют одну треть всей прибыли.

Для того, чтобы найти выход из такой ситуации, беднякам необходимы субсидии на транспорт и право на изменение городского планирования в Мехико, а именно — на постройку пешеходных дорожек, создание связи между велосипедистами и общественным транспортом, интеграция между местами работы и проживания в рамках города. Система «велосипед напрокат», применяемая в Куаутиглане, представляет собой отличную финансовую возможность для сокращения расхода времени и денежных средств на общественный транспорт. Федеральное районное правительство активно действует в этом направлении, но все еще нуждается в устойчивой политике для обеспечения бедного населения общественным транспортом.

За освобождение дорог Латинской Америки от частных автомобилей и за предоставление их пешеходам ратует группа городских велосипедистов — «Bicitekas».

Основанные в Мехико в 1998 году, группы «Bicitekas» (Мексика), «Яростные велосипедисты» (Чили) и «Andando en Bici Carajo»



Новая стоянка для велосипедов в Куаутиглане

(Эквадор) объединились для того, чтобы освободить дороги от засилья частных автомобилей.

В городах Латинской Америки 70% дорог рассчитаны на частные авто. Для пешеходных дорожек места почти не остается, так как большая часть финансирования уходит на скоростные автострады, эстакады и многоэтажные парковки. Города практически не предоставляют места для пешеходов. Но, к счастью, ситуация начинает изменяться. По всей Латинской Америке в таких городах, как Мехико, Богота, Сантьяго, Кито, Риоде-Жанейро и Буэнос-Айрес, общественные транспортные системы для велосипедистов, а также системы пешеходных дорожек и тропинок становятся неотъемлемой частью городской планировки

# Планирование более экологически чистых и «зеленых» транспортных систем в городах Китая

Урбанизация достигла сегодня небывалого уровня, и одной из основных задач Китая является поддержание темпов экономического роста при снижении объемов потребления энергии и ущерба, наносимого окружающей среде. Об этом пишет профессор Пан Хаиксяо, директор отдела использования земель и исследований транспорта факультета городского планирования шанхайского университета Тонджи.



В Шанхае доходы от продажи государственных регистрационных знаков были использованы для финансирования строительства городского метро

В связи с урбанизацией и ростом городов людям приходится преодолевать все большие расстояния. Без эффективной стратегии городского планирования и менеджмента горожанам приходится полагаться только на собственные автомобили, что приводит к пробкам, загрязнению окружающей среды в регионах и выбросу парниковых газов.

В последнее время пекинцы все чаще сталкиваются с огромными пробками на дорогах. В то же время опыт транспортной системы Шанхая, которая смогла обеспечить необходимыми услугами 70 миллионов посетителей, прибывших на выставку Экспо 2010, показывает, насколько городу необходима мультимодальная система общественного транспорта.

### Контроль над автомобилями в Шанхае

Уже долгое время среди специалистов по городскому планированию продолжаются споры: стоит ли ориентироваться на широкое применение автомобилей в строительстве дорожных сетей или же следует ограничить использование частных авто и уделить большее внимание общественному транспорту.

Большинство городских администраций считает, что для того, чтобы улучшить ситуацию на дорогах, нужно лишь расширить саму дорожную сеть. Однако в Шанхае с 1980-х годов доходы от продажи государственных регистрационных знаков были использованы для финансирования строительства городского метро. Первая линия начала работу в 1993 году. Каким образом деньги, собранные еще в 1980-е годы, могли быть использованы для этих целей?

Одной из особенностей такой ситуации является тот факт, что в связи с высокой стоимостью лицензии на владение автомобилем водители выбирают машины побольше. С другой стороны, ограничения на парковку стимулируют горожан чаще пользоваться общественным транспортом.

### Масштабные проекты строительства метро

Учитывая необходимый объем мощностей и уровень сервиса, крупные города Китая с населением более 2 миллионов человек сегодня стремятся сделать метрополитен основой своей транспортной системы. Линии метро расширяются — к 2020 году метрополитен в Пекине станет длиннее на 1000 километров.

На сегодняшний день в Шанхае насчитывается 11 линий метро общей протяженностью 420 километров. Во время выставки Экспо 2010 метро ежедневно перевозило до 7 миллионов пассажиров, в то время как в обычное время дневной пассажиропоток составляет всего 1 миллион человек. Из-за ограничений на парковку водители предпочитают окраины города, а жители центра активно используют метро.

### Развитие, ориентированное на транспорт

Концепция городского развития, ориентированного на транспорт, широко применяется местными администрациями, на то существует несколько причин:

Во-первых, общественный транспорт является приоритетным направлением деятельности муниципалитетов. Автобус все еще не может

составить конкуренцию частному автомобилю, если речь идет о скорости передвижения, комфортности и гибкости графика. Только метрополитен в состоянии предоставить необходимые мощности и эффективность, но стоимость таких услуг достаточно высока.

Во-вторых, в таких городах как Шанхай, где плотность населения составляет 4 миллиона человек на 100 квадратных километров в пределах городской кольцевой автомагистрали, существует множество возможностей для развития инфраструктуры вдоль линий метро.

Наконец, учитывая высокую стоимость постройки линий метрополитена, аренда земли в активно развивающихся районах с высокой плотностью населения является источником финансирования для строительства.

Многие станции метро стали сегодня центрами развития бизнеса. В пределах трех километров от таких станций активно развивается коммерция, и этот показатель значительно превосходит американский (составляющий только 500 метров). Вокруг станций метро также активно действуют такси, обслуживающие периферийные зоны.

### Скоростные автобусные линии

Взяв на вооружение южноамериканскую модель, власти Пекина в 2004 году запустили линию скоростных автобусов. Этому примеру в 2006 году последовал и Ханчжоу.

Сегодня системы скоростного автобусного сообщения существуют в 10 городах Китая, таких как Сямынь, Чанчжоу и с этого года — Гуанчжоу.

В Сямыне с населением в 2,5 миллиона человек автобусы, используемые на скоростных линиях, ежедневно обслуживают 210 000 пассажиров. В Ханчжоу к 2013 году протяженность таких линий составит 120 километров. В Цзинане на сегодняшний день существует шесть скоростных маршрутов общей протяженностью в 78 километров, в то время как в Гуанчжоу была открыта только одна линия, ежедневно перевозящая 800 000 пассажиров. Власти Гуанчжоу также рассматривают проект постройки в городе метрополитена.

### Использование земель с высокой плотностью населения

Формы и способы использования земель в городских регионах также способствуют интенсивному использованию автомобилей. Снижение плотности населения увеличивает расстояния и пробег автомобилей.

Строгая политика контроля над использованием земельных участков применяется во многих городах Китая. Например, постройка домов только на одну семью строго запрещена. В Китае продолжают следовать общинному принципу при разработке проектов городских районов, в которых располагаются начальные школы, магазины и сервисные предприятия, до которых можно добраться пешком.

### Велосипеды как часть общественного транспорта

Велосипеды — популярный вид транспорта в Китае. В начале 1990-х 40–60% всех поездок

совершалось именно на велосипедах. Государственные нормы, регулирующие разработку планов городских транспортных систем, указывают, что вдоль каждой крупной городской магистрали должна существовать отдельная дорожка для велосипедистов. Благодаря правительственной поддержке транспортные системы для велосипедистов развиваются очень быстро. В Ханчжоу на сегодняшний день существует более 2000 велосипедных стоянок.

В рамках программы по снижению углеродных выбросов в городах, запущенной правительством страны, все больше и больше горожан признают важность использования велосипедов для создания в городе здоровой и экологически чистой атмосферы.

«Зеленая» транспортная политика властей Пекина ни в коем случае не препятствует использованию велосипедов. Еще одним распространенным явлением является использование электрических велосипедов, которые стоят всего 270–400 долларов США и разгоняются до 40 километров. Это очень удобный вариант для тех, кому приходится путешествовать на большие расстояния, однако на настоящий момент не существует четких инструкций по утилизации аккумуляторов от таких велосипедов.

Увеличение доли общественного транспорта в общей транспортной системе города привело к снижению количества горожан, которые используют велосипеды или предпочитают ходить пешком.

### Инновации и «зеленый» общественный транспорт

Учитывая масштаб и перенаселенность городов Китая невозможно найти стандартное решение для устойчивого развития транспортных систем. Необходимо применять также базовые инновации, учитывающие местный контекст.

Например, в Ухане была организована служба совместного использования автомобилей, которую активно поддерживают местные сети магазинов и ресторанов. Метро Шанхая является основным средством передвижения для инвалидов-колясочников, которые имеют к нему полный доступ.

В рамках правительственной политики по снижению объема углеродных выбросов и ограничению использования земель с целью сохранения их для последующей сельскохозяйственной обработки переход от политики городского транспорта, основанной на частных автомобилях, к мультимодальному «зеленому» общественному транспорту становится в городах Китая положительной тенденцией. ♦

Автор благодарит госпожу **Вонг Венхонг**, «Beijing Engineering Design and Research Institute Co., Ltd.», и господина **Гонга Лианя**, Институт развития городского транспорта Цзинаня, за исследование систем скоростных автобусов в Китае.

# Новая эра общественного транспорта в Латинской Америке

Города Латинской Америки успешно применяют множество инновационных транспортных систем. Об этом расскажет Фабио Дуарте, директор программы повышения квалификации в области городского управления при Католическом университете Параны в Куритибе, Бразилия.



Подвесные канатные дороги, обслуживающие пригороды Меделина, стали сегодня одним из символов возрождения города

Как и многие города Бразилии, Рио-де-Жанейро сталкивается с проблемами переполненности транспортной системы, так как город активно готовится к проведению Кубка мира по футболу по версии ФИФА в 2014 году и летней Олимпиады 2016 года.

### Трамваи

Один из основных проектов обновления городской транспортной системы будет реализован в центре города, рядом с портовой зоной, большую часть которой занимают брошенные склады и большая магистраль. Власти города собираются снести эстакаду и заменить ее бульваром, а также вернуть на улицы района трамваи, которыми горожане перестали пользоваться еще в 1950-х годах. На этот раз планируется ввести в использование куда более современную транспортную систему.

### Подвесная канатная дорога

Еще одним интересным видом общественного транспорта является подвесная канатная дорога в Меделлине, Колумбия. В городе есть свой метрополитен, но в основном городская транспортная система, как и в большинстве городов Латинской Америки, базировалась на старых автобусах, действующих без общего плана движения. Такая транспортная система была не в состоянии обслуживать беднейшие районы города, расположенные на холмах над городом. Помимо географического расположения трудность заключается в том, что некоторые районы контролируются бандами наркоторговцев и являются очень опасными.

Власти города посчитали идеальным и наиболее эффективным решением создание подвесной канатной дороги вместо постройки дополнительных дорог или линий метро. Помимо всего прочего, это позволило снизить уровень преступности в некогда криминальных районах.

Властям города пришлось приложить значительные усилия, чтобы обеспечить интеграцию нового вида транспорта в систему общественного транспорта и координацию с метрополитеном таким образом, чтобы горожане имели доступ к станциям обоих видов. Кроме того, многие станции привязаны к местам культурной значимости, например, библиотекам. Трущобы Меделлина, когда-то полностью забытые муниципальными властями, сегодня являются символом городского возрождения в Меделлине.

Примеру Меделлина в 2010 году последовал Каракас, столица Венесуэлы, запустившая первую линию собственной канатной дороги.

### Метро и скоростные автобусы

Лишь в некоторых городах Латинской Америки есть развитый метрополитен, так как в развивающихся странах стоимость строительства метро достаточно высока. В отчете Центра ООН по региональному развитию за 2005 год говорится, что для постройки 7 километров линии метрополитена необходимы средства в размере 1 миллиарда долларов США. Для сравнения, на эти же средства можно построить 426 километров скоростной автобусной линии.

В городе Куритиба, Бразилия, скоростная автобусная линия была запущена в 1974 году, и сегодня ежедневно оказывает транспортные услуги 2,3 миллиона пассажиров. Протяженность дорожных коридоров, специально отведенных под скоростные автобусы, составляет 65 километров. Помимо основных маршрутов существуют дополнительные соединительные пути. Кроме того, власти города продолжают улучшать и совершенствовать систему: например, вводятся объездные пути, а на новых маршрутах, так называемых «зеленых коридорах», действуют автобусы на биотопливе.

### Помимо всего прочего, введение системы подвесных канатных дорог позволило снизить уровень преступности в некогда криминальных районах

На основании модели, примененной в Куритибе, созданы системы скоростных автобусных линий во многих городах мира. В них используются новейшие технические средства, лучшие информационные технологии и способы интеграции с другими транспортными системами.

В 2004 году в Боготе, Колумбия, была запущена система скоростных автобусных линий «Трансмиленио», протяженность которой на сегодняшний день составляет 84 километра. При разработке в систему были включены многие технические инновации, такие, как автобусы с большей вместительностью, объездные пути для автобусов-экспрессов, которые ежедневно доставляют 40 000 пассажиров. Ранее транспортные услуги в Боготе предоставляли такси, мини-автобусы и автобусы. Все эти маршруты еще действуют на окраинах города.

«Трансмиленио» по сути выполняет в городе функции метро. При этом стоимость одного километра линий составила 12 миллионов долларов США, что в пять раз выше, чем стоимость системы скоростных автобусов в Куритибе. Необходимо, однако, учесть и важность этой системы для всего общественного транспорта в городе: она создана для того, чтобы изменить имидж города как в глазах зарубежных партнеров, так и в глазах самих горожан. Муниципальные власти расположили около основных терминалов автобусных линий множество культурных объектов, что стимулировало развитие «городской культуры» Колумбии и возникновение чувства единства горожан, что достаточно редко для городов латинской Америки.

Еще одним хорошим примером может служить система скоростных автобусов в Кито, Эквадор, имеющая общую протяженность линий, равную 37 километрам и ежедневно обслуживающую 560 000 пассажиров. Власти Эквадора применили при строительстве основные принципы работы скоростных автобусных линий и совместили их с более простой

и экологически чистой технологией строительства автобусных остановок.

Так называемая система «Метробус» в Мехико была запущена в 2005 году и имеет протяженность, равную 67 километрам. Ежедневно три автобусных маршрута перевозят в общей сложности около 600 000 пассажиров.

Наконец, столица Чили, Сантьяго, также прилагает все усилия для введения в систему городского транспорта скоростных автобусов. Этот проект мог бы стать блестящим примером интеграции систем скоростных автобусов и метро, но отсутствие навыков управления и опыта политических переговоров может превратить «Трансантьяго» в крупнейший провал системы скоростных автобусов в мире.

### Велосипедисты и пешеходы

К сожалению, в то время как программы поддержки велосипедистов в Европе переживают подъем, этот вид транспорта в городах Латинской Америки скорее рассматривается как нежелательная помеха на дороге.

Просматривая веб-сайты или официальные публикации по проектам введения систем скоростных автобусов, можно предположить, что они созданы с учетом потребностей велосипедистов, однако это не так. Богота, Куритиба и Мехико представляют собой отличные примеры городов, использующих скоростные автобусы, но для велосипедистов условия здесь еще не созданы.

В некоторых городах, таких, как Сан-Паулу, где система общественного транспорта представляется достаточно хаотично, тем не менее вводят в эксплуатацию дорожки для велосипедистов и стоянки на крупных станциях метро и железной дороги.

Пешеходные зоны в городах Латинской Америки встречаются редко, а на улицах и пешеходных магистралях, таких как «Калле Флорида» в Буэнос-Айресе, часто селятся бедняки и нищие.

Бразилия активно взялась за разработку мер по улучшению ситуации с мобильностью в городе. Национальный конгресс страны одобрил Закон о мобильности, в соответствии с которым города с населением выше 500 000 человек обязаны разработать план общественного транспорта с улучшенными условиями для пешеходов и немоторизованных транспортных средств. Такой закон является хорошим примером того, как можно обеспечить стабильное развитие транспортных систем.

Но для перехода от закона к действиям необходимо еще один шаг — порой слишком большой для развивающихся стран.

Для того чтобы завершить повествование на позитивной ноте, давайте вернемся в Боготу. Каждое воскресенье более 150 километров городских улиц, включая главные магистрали, закрываются для частного и общественного транспорта. Эту простую и дешевую идею уже подхватили такие города, как Сан-Паулу, Гвадалахара и Сантьяго, которые таким образом возвращают городское пространство тем, кому оно принадлежало изначально, — горожанам. ♦

# Обеспечение безопасности на дорогах

Шокирующие данные последних отчетов: ежедневно в дорожных происшествиях по всему миру погибает больше молодых людей, чем умирает от СПИДа, туберкулеза и малярии. Джонатан Эндрюс анализирует меры, принимаемые для предотвращения этой «смертоносной эпидемии».

В июне 2010 года внимание всего мира было приковано к Южной Африке, где проводилось открытие Чемпионата мира по футболу. В тот же вечер на дороге в результате аварии погибла маленькая девочка. Это событие не попало бы в газеты, тем более во время Чемпионата мира, — ведь ежегодно на дорогах в ЮАР гибнет до 15 000 человек, — если бы девочка не была Зенани Манделой, праправнучкой бывшего президента ЮАР Нельсона Манделы.

Этот инцидент сделал дорожную безопасность одним из основных вопросов на повестке дня и обратил внимание общественности на большое количество смертей, которые не только приносят горе семьям погибших, но также влияют на семейную экономику и задерживают развитие всей страны.

В последнем отчете фонда ФИА, «Пропащее звено: дорожные происшествия и достижение целей тысячелетия» говорится, что в этом году в дорожных авариях погибло 1,4 миллиона человек (то есть 3500 человек в день), не говоря уже о тех, кто остался искалеченным и изуродованным. Три тысячи смертей на дороге ежегодно происходят в странах с низким уровнем дохода.

Иными словами, ежедневно в дорожных происшествиях по всему миру погибает больше людей, чем умирает от СПИДа, туберкулеза и малярии, заявляет фонд ФИА, основанный в 2001 году государственным органом по автомобильному транспорту для обеспечения безопасности на дорогах.

Отчет был выпущен перед сентябрьским саммитом ООН, посвященным целям развития тысячелетия, и призвал включить безопасность на дорогах в список целей для снижения количества смертей и уровня бедности.

Доктор Кевин Уоткинс, автор отчета и сотрудник программы глобального экономического управления Оксфордского университета, говорит: «Не нужно быть академиком, чтобы понять, что школьникам нельзя перебежать шестиполосные шоссе по дороге в школу. Когда устанавливались цели по сокращению уровня смертности среди детей младше пяти лет, на вопросы гибели на дорогах просто не обратили внимания. Между тем, в дорожных происшествиях погибает множество детей от 5 до 14 лет. Закрывать на это глаза просто неэтично».

Доктор Уоткинс уверен, что на первый взгляд дорожная безопасность кажется проблемой, не связанной с целями развития тысячелетия, потому что эта проблема не освещается в СМИ.

«Предоставление вакцин и антиретровирусных препаратов, позволяющих бороться с ВИЧ/СПИД, финансирование программ здравоохранения матери и ребенка, обеспечение доступа к школьному образованию, работа с системами водопровода и канализации — все эти вопросы считаются приоритетными», — говорит доктор Уоткинс. «Причина ясна: меры в этой области спасают жизни и расширяют возможности. По сравнению с такими

задачами разработка проектов дорог, правил дорожного движения и правовой базы для работы общественного транспорта представляется лишь технической задачей, не относящейся к тем этическим установкам, на которых базируются цели тысячелетия».

Составители отчета указывают на прямую связь между безопасностью на дорогах и целями, сформулированными ООН. Они верят, что дорожная безопасность представляет собой сферу деятельности, в которой даже самый небольшой объем инвестиций может спасти огромное количество жизней и предотвратить миллионы увечий. Но просто признания этой связи, по мнению доктора Уоткинса, недостаточно.



Доктор Уоткинс в Найроби, Кения

«Если власти хотят сделать дорожную безопасность приоритетным направлением своей деятельности, они должны понимать, как количество аварий на дорогах влияет на их собственную политику развития. Например, экономический аспект дорожных смертей сложно поддается расчетам, но тем не менее влияние аварий на экономику достаточно велико».

Было подсчитано, что финансовые потери, которые несут развивающиеся страны в связи с дорожными происшествиями, составляют 100 миллиардов долларов США в год. В 2009 году расходы на лечение составили 120 миллиардов долларов.

Системы здравоохранения зачастую также сталкиваются с трудностями, вызванными дорожными происшествиями. В Кении пациенты, пострадавшие в результате аварий, составляют от 45% до 60% всех пациентов, проходящих лечение в отделениях хирургии. В Индии 30% пациентов всех больниц — жертвы аварий.

«Как и ВИЧ/СПИД, смерть на дорогах поражает людей в самом продуктивном возрасте, — говорит доктор Уоткинс, — государства лишаются тех людей, которые обладают

необходимыми навыками и умениями для обеспечения стабильного развития. Расходы на устранение последствий аварий ложатся в основном на плечи бедных жителей, и, таким образом, уровень бедности только растет».

Но не весь отчет состоит из такой печальной статистики. В нем также приведена информация об успешной реализации мер по обеспечению безопасности в тех странах, которые осознали серьезность ситуации и решили противостоять этой волне смертей. Исследователи полагают, что без принятия каких-либо мер количество смертей на дорогах через 10 лет составит 5700 человек в день.

В Руанде успешно борются с дорожными

происшествиями помогает ужесточение стандартов на транспортные средства и ограничение по скорости. Во Вьетнаме уровень смертности среди мотоциклистов, основной группы риска, снизился благодаря национальному закону, предписывающему ношение стальных шлемов. Строители дорог в Малайзии разрабатывают новые нормы, в которых учитывается оценка рисков для пешеходов.

Помимо прочего, проблемой в этой сфере также является коррупция. Работники многих местных отделений полиции получают слишком низкую заработную плату и используют свои полномочия на дороге, чтобы хоть как-то увеличить доход. Этот вопрос является одним из основных в борьбе с коррупцией в полицейской среде.

Исследование мер безопасности дорожного движения в Уганде, проведенное Блумбергской школой общественного здравоохранения Джона Хопкинса, показало, что уровень смертности в результате дорожных происшествий снизился на 17 процентов. Схема, примененная в Уганде, стоила властям страны 73 000 долларов США, а средняя рентабельность программы составила 27 долларов за каждый год спасенной жизни.

## 10 причин + 10 лет = Десятилетие действий

- 1 1,3 миллиона человек ежегодно погибают на дорогах во всем мире
- 2 Дорожные аварии убивают больше человек, чем малярия
- 3 50 миллионов человек остаются изувеченными или получают инвалидность
- 4 90% несчастных случаев на дорогах происходят в развивающихся странах
- 5 По прогнозам специалистов, в 2020 году уровень смертности вырастет до 1,9 миллионов
- 6 Дорожные происшествия – основная причина смерти детей и молодежи во всем мире
- 7 К 2015 они станут одним из основных факторов риска для здоровья детей до пяти лет в развивающихся странах
- 8 Ущерб от дорожных происшествий в развивающихся странах составляет 100 миллиардов долларов США в год
- 9 Повреждения и увечья представляют собой серьезную проблему для систем здравоохранения
- 10 Дорожные происшествия можно предотвратить

«Инвестиции, несомненно, важны, но из результатов отчета очевидно, что эта программа оказалось самым эффективным и рентабельным проектом в сфере общественного здравоохранения для страны с таким низким уровнем дохода, как в Уганде», — заявляет доктор Уоткинс. «Ответом на слабую юридическую базу и коррупцию может стать устойчивый, систематичный подход к дорожной политике при поддержке мирового сообщества».

Одна из программ под названием «RoadPol», финансирование которой осуществляется Организацией по обеспечению безопасности на дорогах мира при Всемирном банке, исследует практики управления транспортом в полицейских командных структурах и способствует обмену опытом и взаимопомощи между полицейскими организациями.

Меры в области безопасности на дорогах не обязательно должны быть дорогостоящими. Исследования, проведенные в рамках Всемирной программы оценки дорог, показали, что на 70% дорог в сельской местности плохо нанесена разметка, разделительные полосы и границы между тротуаром и проезжей частью. Доктор Уоткинс уверен: любые меры, даже самые дешевые, могут спасти множество жизней.



Теперь, когда во Вьетнаме введен закон об обязательном ношении шлемов, подобные ситуации на дорогах практически не возникают

Основные причины смертности (с учетом возраста пострадавших), 2004 год

МЕСТО	5-14 ЛЕТ	15-29 ЛЕТ	ВСЕГО
1	Инфекции нижних дыхательных путей	<b>Дорожные происшествия</b>	Ишемическая болезнь сердца
2	<b>Дорожные происшествия</b>	ВИЧ/СПИД	Цереброваскулярные заболевания
3	Малярия	Туберкулез	Инфекции нижних дыхательных путей
4	Несчастные случаи на воде	Насилие	Перинатальные происшествия
5	Менингит	Травмы и увечья	ХНЗЛ
6	Болезни желудочно-кишечного тракта	Инфекции нижних дыхательных путей	Болезни желудочно-кишечного тракта
7	ВИЧ/СПИД	Несчастные случаи на воде	ВИЧ/СПИД
8	Туберкулез	Пожары	Туберкулез
9	Недостаток белка, голодание	Военные действия и конфликты	Рак трахеи, бронхов, легких
10	Пожары	Материнское кровотечение	<b>Дорожные происшествия</b>

«Например, по мнению iRAP, если просто обеспечить в Найроби достаточное количество пешеходных переходов, можно предотвратить до 10 000 смертей и серьезных увечий за 20 лет», — добавляет специалист.

Кампания, которую поддержали не только фонд ФИА, но и Всемирный банк, национальные правительства во всем мире, и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), привела к тому, что ООН объявила о начале Десятилетия действий, которое начнется 11 мая 2011 года и продлится до 2021 года. Генеральный директор фонда ФИА Дэвид Уорт считает, что запуск этой программы и изменение самих основ организации безопасности на дорогах были жизненно необходимы.

«Первая публичная петиция кампании, требующая вмешательства ООН, была подписана миллионом человек во всем мире», — говорит господин Уорт. — «Мы получили большую поддержку от детских организаций, Включая организацию «Safe Kids» и ее местные филиалы в США, Бразилии и ЮАР. То же самое можно сказать и о других наших мероприятиях, организованных в разных странах мира, например, о работе со школьниками во Вьетнаме. Конечно же, успех в обеспечении безопасности на дорогах возможен только при сотрудничестве с местными жителями».

На данный момент свое желание принять участие в программе снижения уровня смертности к 2020 году выразили правительства 100 государств. Организаторы программы верят, что их проект поможет спасти до 5 миллионов жизней.

Доктор Этьен Круг, директор Отдела по борьбе с насилием и предотвращению увечий



Новый знак движения за безопасность на дорогах. «Десятилетие Действий 2011-2012»

и инвалидности в ВОЗ, является одним из основных инициаторов проекта и верит, что при помощи Десятилетия действий страны-участницы получат доступ к платформам данных и планам действий, которые позволят им повысить безопасность на дорогах.

«Мы надеемся спасти миллионы жизней, и у нас есть очень четкий план действий, разработанный на глобальном уровне. На его основе руководители стран смогут разрабатывать собственные планы для внутреннего

использования», — говорит он. «В некоторых странах работа уже идет и включает в себя меры по обеспечению безопасности на дорогах, обслуживанию дорог и транспортных средств, по работе относительно поведения на дорогах и помощи пострадавшим».

Для того чтобы о Десятилетии действий стало известно как можно большему количеству людей, на саммите, посвященном целям развития тысячелетия, прошедшем на базе Клинтонской глобальной инициативы, был представлен новый знак движения за безопасность на дорогах.

Его предполагается сделать таким же узнаваемым, как красная ленточка, обозначающая борьбу против ВИЧ/СПИД, или белый браслет, который носят борцы против бедности. На презентации присутствовали высокопоставленные гости, такие, как бывший президент США Билл Клинтон, мэр Нью-Йорка Майкл Блумберг и актриса и посол организации «За безопасные дороги» Мишель Йео. Они выразили готовность поддержать проект и обеспечить его реализацию.

Доктор Уоткинс подчеркивает: «Нашей основной стратегией должна стать популяризация этого движения, демонстрация того, что необходимо сделать, чтобы спасти жизни жителей развивающихся стран. Люди должны понять, что дорожные происшествия можно предотвратить».

«Конечно же, наша основная цель — сделать эту проблему одним из вопросов на повестке дня для правительств и для международного сообщества», — добавляет он. «Я уверен, что при помощи Десятилетия действий мы сможем убедить правительства стран сделать дорожную безопасность приоритетным направлением деятельности».

# Связь между общественным транспортом и устойчивым развитием городов и городской мобильностью

Автор: Пьер Лаконте



Взгляд в будущее. В свете грядущего в 2014 году Кубка мира в городе Порто Алегре будет введена в эксплуатацию система AEROMOVEL, уникальный автоматический поезд, работающий на энергии ветра и потребляющий минимальное количество энергии (дизайн и архитектурное решение: Адо Азеведо). Система была изобретена в Порто Алегре (на основе проекта, разработанного еще в 19 веке), однако на сегодняшний день существует только одна работающая линия – в Джакарте. Другие проекты представлены, например, программой ULTRA для создания скоростных транзитных линий, соединяющих парковку с терминалом № 5.

## Городское планирование и пассажирский транспорт — послевоенные тенденции и последствия для городов.

В послевоенную эпоху отношение людей к обществу в целом и к городской жизни в частности сильно изменилось. Французский политолог Марсель Гоше назвал этот феномен «массовым индивидуализмом». Массовый индивидуализм характеризуется в первую очередь ростом потребления позиционных товаров — такой продукции, которая отличает своего обладателя от других. Например, к ней относятся отдельные дома на одну семью и частные автомобили.

Такой сдвиг в потребительских предпочтениях начался в Соединенных Штатах, и сформировался на основе интересов трех промышленных секторов: зарождающейся автомобильной индустрии, главенствующие позиции в которой занимал Генри Форд, нефтяной промышленности, которая пошла на спад в связи с заменой масляных ламп

электрическими, но возродилась при распространении автомобилей, а также различных видов деятельности, связанных со строительством шоссе и развитием пригородных районов.

Объединившись, эти три сектора стали невероятно влиятельными — в политическом и экономическом смысле, и значительно обошли в этих сферах железнодорожные компании, которые в начале века считались всемогущими. Однако последним приходилось каким-то образом финансировать собственную инфраструктуру. При этом дорожная инфраструктура и обслуживание дорог в то время финансировались общественным сектором, а не за счет платежей и пошлин, как предполагалось исторически.

Таким образом стимулировался интерес к приобретению частных автомобилей — этого требовал не только изменившийся стиль жизни и высокий уровень доходов населения, но и широкие маркетинговые кампании и общественная политика.

Такой интерес к автомобилям, может считаться основным фактором роста городов и их негативного влияния на людей, их здоровье и качество жизни — состояние воздуха, расширение городов и районов, увеличение расстояний, а также на природу — пейзажи, открытые пространства, сельское хозяйство и биологическое разнообразие. Все это было проанализировано в отчете Европейского агентства по окружающей среде «Рост городов в Европе», составленном в 2006 году (см. [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)).

Говоря о мобильности, мы понимаем, что использование автомобиля является приоритетным вариантом. Однако автомобили принесли в окружающую среду и в поведение людей огромные изменения.

Что касается использования земли, то результатом повального использования частных автомобилей стало снижение плотности населения и увеличение расстояний. Автомобиль в движении занимает в 18 раз больше места, чем пешеход, однако когда он не движется ▶

(то есть 90% времени), ему нужно место для стоянки.

Низкая плотность населения объясняется различиями в шкале использования автомобилей — до 1\100 в городе, основную часть транспортной системы которого составляют пешеходы\трамваи. Короткие пути к ближайшим центрам оказания услуг, которые когда-то проходили пешком, сегодня стали длиннее, так как при их планировке учитывается система дорог, ориентированная на частные автомобили.

Например, улица с односторонним движением, включенная в систему городского транспорта, в два раза увеличивает расстояние поездки и количество использованного топлива. Места общественного пользования или отдыха постоянно находятся в конфликте с растущим спросом на парковочные места.

Что касается здоровья горожан, то основным негативным эффектом стало снижение объемов пеших прогулок. Мышечная сила уступила лошадиным силам моторов.

Все вышперечисленное оказало свое влияние не только на персональную мобильность — увеличение расстояний, проезжаемых машиной, — но и на здоровье в аспекте окружающей среды — дорожных происшествий, респираторных заболеваний, связанных с загрязнением воздуха, и ожирения.

Информация о дорожных происшествиях, собранная бывшим Европейским советом министров транспорта (сегодня этот орган называется Международным транспортным форумом), показывает, что в 2007 году, на дату составления отчета, 150 000 человек погибли и около 6 миллионов получили ранения в дорожных происшествиях в 44 странах, входящих в форум.

### Показатели устойчивого развития

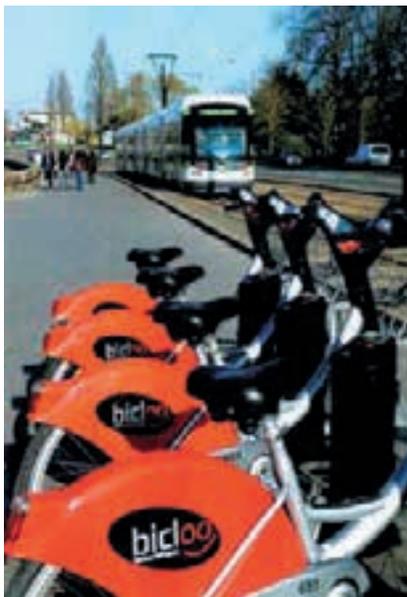
Показатели мобильности и использования земель были проанализированы международной ассоциацией общественного транспорта в Базе данных городов с устойчивым развитием (2001 года, с изменениями и дополнениями 2006 года). Данные, на основании которых проводился анализ, включали в себя демографические показатели, городскую экономику, структуру города, количество частных транспортных средств и такси, состояние сети дорог и общественного транспорта, возможность выбора, доля расходов на транспорт в городском ВВП, потребление энергии, загрязнение и количество несчастных случаев, но не здоровье в целом.

Результаты анализа, проведенного Дж. Вивьер, можно резюмировать следующим образом:

- Общественный транспорт потребляет в среднем в 4 раза меньше энергии на пассажира-километр, чем автомобиль.
- Европейские города с высокой плотностью населения, развитой транспортной системой и возможностью выбора транспорта тратят на транспортную систему гораздо меньшее количество ресурсов, чем

растущие города Америки и Африки — как в денежном выражении, так и в плане дорожных происшествий.

- Устойчивая городская мобильность требует интегрированного увеличения построенных площадей, общественного транспорта, парковочных мест и общественных сервисов. Чем выше плотность населения в городе, тем в больших объемах система городской мобильности получает частную финансовую поддержку.



Нант стал одним из первых городов, восстановивших трамвайные линии (1982), которые были дополнены схемой проката велосипедов. Трамваи — это не только средство обеспечения городской мобильности, но и возможность для расширения сети улиц и создания необходимых условий для пешеходов. Некоторые трамвайные маршруты были поставлены на участки железнодорожных рельсов, для некоторых были построены новые линии (начало было положено в 1992 году в Карлсруэ, Германия), что позволяет обеспечить бесперебойное движение.

- Рост доходности не обязательно означает систему городского развития, основанную на частных автомобилях и росте городов. Существует прямая зависимость между использованием общественного транспорта и количеством парковочных мест.
- Устойчивое развитие предполагает создание интегрированной транспортной политики, комбинирующей городское планирование, управление парковочными местами и общественный транспорт.

В качестве примера можно сравнить Бангкок и Копенгаген и выявить различия в системах развития этих городов.

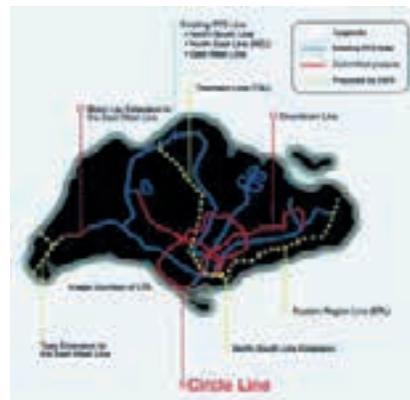
Бангкок можно охарактеризовать как город с большим количеством автомобилей, долгими и затратными маршрутами, а также плохим доступом ко многим точкам города.

Инвестиции в дорожное строительство, рекомендованные Всемирным банком, были признаны неподходящими для насыщенной городской структуры, в то время как инвестиции в общественный транспорт были невелики. Замена каналов на автомобильные дороги еще более ухудшила ситуацию.

Копенгаген, напротив, тратит только 4,1% своего ВВП на транспорт благодаря комбинации ограничений на частные автомобили и широкому распространению велосипедов (несмотря на северный климат). Мюнхен, Франкфурт, Вена, Милан, Париж и Лондон тратят на транспортные системы менее 7% своего ВВП.

При проведении интермодального сравнения трудность заключается во взаимосвязи между транспортными моделями. Сложные ежедневные поездки, включая, в том числе, путешествия из дома на работу, добавляют в эту пропорцию дополнительные расстояния.

Таким образом, во многих ситуациях невозможно провести оценку стоимости и затрат времени. Возникновение эффективного вида транспорта, действующего по определенному маршруту, обычно предполагает изменение



Сингапур стал первым городом, в котором было введено в использование автоматическое метро высокой мощности (в 2003 году была запущена Северо-Восточная линия). Отсутствие водителя помогает сократить интервалы между поездами, увеличить мощность и повысить уровень безопасности. Пример Сингапура установил стандарт для будущих строителей метро во всем мире. В Нюрнберге, Брюсселе и других городах переоборудуются существующие линии для автоматизации и повышения мощности.

пассажирских маршрутов и переход на такой транспорт, если это возможно. Примером могут служить трамвайные сети в Нанте и Бордо и автоматическое метро в Сингапуре и Копенгагене.

Сети скоростных автобусов с выделенными маршрутами проезда и продажей билетов вне автобуса, являются отличной и экономически выгодной альтернативой массовым железнодорожным перевозкам. Однако для них требуется больше места, если только автобусы не управляются, например, при помощи оптической системы навигации (Руан). Первым



Система «ТрансМиленио» в Боготе была создана на основе системы скоростных автобусов Куритибы, запущенной в Бразилии в 1976 году, которая подтвердила свои возможности в области массовой перевозки и повисила безопасность на обслуживаемых станциях. Достижение высокой коммерческой скорости автобусов объясняется наличием специально выделенной полосы для движения и продаж билетов прямо на станциях. Кроме того, экспрессные маршруты могут обгонять автобусы, которые останавливаются на всех станциях. На узких улицах или дорогах пространство можно экономить, используя управляемые автобусы (например, оптическую систему управления).

городом, запустившим у себя скоростную автобусную сеть, была Куритиба, Бразилия, где скоростные автобусы появились в 1976 году и сеть маршрутов до сих пор расширяется. Этот же принцип был успешно применен в Боготе.

В широкую категорию устойчивых транспортных систем входит также и изменение объема поставок от автобусных парков и железнодорожных депо до коллективных такси, то есть такси, которые в состоянии перевозить несколько пассажиров и оборудованы счетчиками, позволяющими рассчитать сокращение стоимости при посадке нового пассажира. Такие такси становятся все более популярными в городах Южной Европы, таких, как Фессалоники в Греции. В итоге люди меньше используют частные автомобили и большее расстояние проходят пешком.

Доступность ручных GPS-навигаторов, специально разработанных для пешеходов, также стимулирует пешие прогулки без остановок для того, чтобы заглянуть в карту.

### Политика и меры для обеспечения устойчивой мобильности

Программа интегрированного городского планирования и мобильности может включать в себя:

- Выделение доходов от увеличения объемов энергии, потребляемой горожанами и жителями пригородных районов. Самым очевидным примером такой ситуации представляется Сингапур, который одним из первых ввел ограничения

на владение частными автомобилями (ежемесячные акции по продаже новых регистрационных знаков), разработал систему штрафов за образование пробок, а также ввел в эксплуатацию автоматические линии метро, соединенные с пешеходными зонами, и начал применять проездные билеты «Easylink», подходящие для всех видов транспорта. Сингапур сегодня считается Меккой устойчивого развития транспорта.

- Стимуляцию и продвижение образа жизни, предполагающего минимизацию использования моторизованных транспортных средств, а также сокращение субсидий на органическое топливо. Здесь примером может послужить Копенгаген, отличающийся грамотным планированием в условиях большой плотности, развитой инфраструктурой для велосипедистов (36% горожан — велосипедисты), комбинацией местных железнодорожных маршрутов, связывающих Копенгаген и Мальмё, расширенной сетью автоматического метро и большим количеством пешеходных улиц.
- Инвестиции в интегрированную мобильность посредством эффективного планирования маршрутов автобусов и трамваев и инновационного использования арендованных велосипедов. Здесь в качестве примера можно привести Париж, где широко используется система автобусов (а с недавнего времени и трамваев),

оборудованная остановками со скамейками и расписанием движения транспорта. Эта система привела к развитию наземного транспорта в городе. Парижская система аренды велосипедов «Velib» включает в себя 20 000 велосипедов, доступных в разных частях города. Отчетность показывает, что такая система значительно снизила уровень использования моторизованного транспорта, а также получила активную политическую поддержку. За первый год применения такой схемы аренды было сдано в аренду 30 миллионов велосипедов, и 94% пользователей системы были довольны результатами. Схема была запущена в Лионе, распространилась по всей Европе и недавно была реализована в Лондоне. Частные инвесторы и действующие лица парижской схемы в 2008 году были включены в список «Герои окружающей среды» журнала «Time». Планируется также расширение системы на периферию и развитие системы велосипедных дорожек.

- Доступ к данным о том, как переход на немоторизованные виды транспорта влияет на здоровье. Эта задача может способствовать началу сотрудничества между транспортными органами и органами здравоохранения. Например, наблюдения профессора Ричарда Дэвидсона, председателя Британской ассоциации спорта и физических нагрузок и сотрудника Университета Напьера, Эдинбург, показывают, как использование велосипеда постепенно улучшает здоровье пользователя. Профессор Дэвидсон также подтверждает, что города, построенные на холмистой местности, могут отлично подходить для велосипедистов, и в качестве примера приводит Париж.
- Обеспечение связи между местным общественным транспортом и ограничениями на использование частных автомобилей. Примером может послужить Цюрих и его пригороды. Парковка на улицах возможна только для зарегистрированных жителей города, а те, кто приезжает в город из пригородов, ограничены в количестве парковочного времени. Те же, кто пользуется пригородными поездами, наоборот, выигрывают за счет дополнительных сервисов. Такие меры по управлению парковкой привели к возвращению горожан в город, что нашло широкую политическую поддержку. Кроме того, проезд пригородными электричками стал проще. ♦

*Автор благодарит за сотрудничество Генерального секретаря Международной ассоциации общественного транспорта и Старшего президента общества городского и регионального планирования.*

# Тренд: подвесные канатные дороги

## Инновационное решение для городского транспорта

Подвесные канатные дороги существуют уже более 2000 лет и сегодня начинают снова отвоевывать себе места в городе. Города во всех странах мира борются за мобильность и обеспечение связи между своими районами, и многие муниципалитеты приходят к выводу, что стандартные формы массовых перевозок неприемлемы в современных городах с современным движением. Подвесные канатные дороги, не занимающие много места, не требующие особых затрат и не загрязняющие окружающую среду, становятся полноценными компонентами систем общественного транспорта по всему миру. Они не только помогают преодолеть тяжелые участки местности, реки, жилые районы и уличные магистрали, но также не создают опасных для атмосферы выбросов и потребляют за одну поездку меньше энергии, чем стандартные технологии транспортировки.

Системы по всему миру



### ПОДВЕСНАЯ ДОРОГА В КАРАКАСЕ

Подвесная дорога в Каракасе обслуживает 40 000 жителей пригорода Сан-Агустин-де-Сур, предоставляя им две линии, соединяющие пригород со станциями местного метро. На основании этой системы, включающей в себя два поворота на 90 градусов и пять остановок, построены многие другие канатные дороги по всему миру.

Другие интегрированные городские подвесные канатные дороги располагаются в Портленде, Орегон; Нью-Йорке, Нью-Йорк; Меделлине, Колумбия; Рио-де-Жанейро и в других городах.



### ПОДВЕСНАЯ ДОРОГА В АЛЖИРЕ

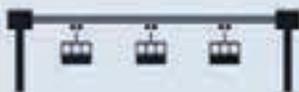
В борьбе со стремительным ростом, плотностью городской инфраструктуры и узкими улицами города Скикда и Тлечем в Алжире недавно ввели в эксплуатацию подвесные канатные дороги, соединяющие спальные районы с городскими центрами и коммерческими зонами.



### ПОДВЕСНАЯ ДОРОГА В КОБЛЕНЦЕ

Единственная в своем роде система гондол в Кобленце была специально создана для обеспечения быстрого передвижения в городской среде. Кабинки и небольшие станции соответствуют всем потребностям горожан.

### СРАВНЕНИЕ ПОЕЗДОК НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА



Подвесная канатная дорога, перевозящая 10 000 пассажиров, имеет такую же мощность, как 100 автобусов или 2000 автомобилей.

 bus trips X 100

or

 car trips X 2000

### ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Подвесные канатные дороги используют меньше материалов, чем обычные виды транспорта, и не создают шума или выбросов. Они занимают небольшую площадь и строятся достаточно быстро, таким образом лишь минимально влияя на окружающую среду. Канатные дороги могут быть построены практически в любом регионе мира. Это один из наиболее безопасных и устойчивых видов транспорта в мире.

# Время изменять программы инвестирования дорожного строительства в Африке

Быстро растущие и развивающиеся города Африки, расположенные к югу от Сахары, поддержат велосипедистов и пешеходов вложением инвестиций в дорожную инфраструктуру для немоторизованного транспорта. Представители Программы ООН по защите окружающей среды Патрисия Ким и Роб де Жонг объясняют, что стоит на кону и что необходимо поменять.



## Дороги, которые нас убивают

Каждый год около 1,3 миллиона человек погибает в результате дорожных происшествий, а 50 миллионов получают серьезные травмы. Более 90% этих аварий происходит в странах с низким и средним уровнем дохода. Дорожные происшествия являются главной причиной смерти молодых людей в возрасте 15–29 лет, а также второй по распространенности причиной смертности среди детей от 5 до 14 лет. В 2030 году аварии на дорогах переместятся в списке основных причин смерти для всех групп населения с девятого места на пятое — выше, чем ВИЧ/СПИД, малярия или туберкулез.

Кроме того, дорожный транспорт потребляет 25% всей производимой на планете энергии, 90% которой получают при помощи биологического топлива. Этот сектор уже несет ответственность за изменения климата в связи с выбросами парниковых газов, но тем не менее продолжает стремительно развиваться. Парк моторизованных транспортных средств в развивающихся странах к 2050 году

увеличится с 250 миллионов до 2 миллиардов, что приведет к увеличению объемов выбросов. Еще одним результатом современной транспортной системы является снижение качества воздуха в городах мира. Выбросы транспортных средств генерируют от 70 до 90% вредных веществ, вызывающих серьезные проблемы со здоровьем и приводящих к 1 миллиону смертей от заболеваний дыхательных путей ежегодно.

Перечисленные выше факты ясно показывают, что использование современных дорог и типов транспорта — настоящее преступление. Особенно ярко это проявляется в Африке, где практически нет дорог для устойчивого развития — особенно если говорить о пешеходах или велосипедных прогулках. Программа ООН по защите окружающей среды начала новый проект под названием «Поделитесь дорогой». Задачей проекта является изменение направлений инвестирования таким образом, чтобы хотя бы небольшая часть выделенных на дорожное строительство средств была использована на нужды немоторизованного

транспорта. Немоторизованные транспортные сети, связанные с сетями общественного транспорта, предоставят большинству людей возможность пользования устойчивым, здоровым, безопасным и экологически чистым транспортом.

## Инвестиции

Более 4 миллиардов долларов США были инвестированы в дорожную инфраструктуру многосторонними банками развития в 2005 году. Африканский банк развития в 2007 году предоставил большую часть инвестиционных средств, 40%, на нужды транспорта — сумма инвестиций составила более 1 миллиарда долларов США. Всемирный банк в 2010 году одобрил выдачу гранта в размере 9 миллиардов долларов на реализацию транспортных программ.

Несмотря на такой огромный объем инвестиций, большая часть населения земли не почувствовала улучшения транспортной ситуации. На практике большая часть тех, кто предпочитал путешествовать пешком или на ▶

велосипеде, лишились своего места на дороге. Пешеходы и велосипедисты, использующие самые здоровые, экологически чистые и ресурсоемкие виды транспорта, были вытеснены с городских улиц автомобилями. Нигде эта несправедливость и дисбаланс не проявляются так ярко, как в городах южной части Африки.

### Обзор стран Африки, расположенных к югу от Сахары

Страны Африки, расположенные к югу от Сахары, имеют самую сложную и разветвленную дорожную сеть в мире, при этом уровень смертности на дорогах достигает 28,3 человека на 100 000 жителей. Несмотря на средний уровень ВВП, равный 5,1%, что предполагает значительные объемы внутренних и внешних инвестиций в строительство дорог, предполагается, что к 2020 году количество жертв дорожных происшествий вырастет на 80%, что объясняется приростом населения городов Африки более чем на 300 миллионов человек в следующие 25 лет. Большая часть этих новых городских жителей будет использовать наиболее доступные виды перемещения — при помощи велосипедов и пешие прогулки.

Для того чтобы избежать пробок в масштабах целого континента, о которых говорит прогноз (а такой сценарий уже стал реальностью во многих регионах мира), необходимо планировать города, ориентированные на интегрированную мультимодальную транспортную систему. В таких высокоэффективных и устойчивых системах немоторизованный транспорт должен стать центральным элементом планирования.

### Действующие модели городского транспорта

Немоторизованный транспорт предоставляет возможности быстрого, безопасного, комфортного и не наносящего ущерб здоровью проезда во многих городах мира. Амстердам и Копенгаген давно являются лидерами по количеству велосипедистов — от 37 до 55% жителей этих городов ездят на учебу и работу на велосипеде. Такого высокого процента удалось добиться только благодаря долгосрочным инвестициям в соответствующую инфраструктуру, которые продолжаются и по сей день. В период с 2006 по 2010 годы правительство Нидерландов инвестировало 160 миллионов долларов США в строительство новых велосипедных дорожек, стоянок и в укрепление мер безопасности. Власти Дании выделили более 20 миллионов долларов для того, чтобы к 2015 году половина населения страны пересела на велосипеды, что, в свою очередь, сократит объемы выбросов CO<sub>2</sub> более чем на 900 000 тонн в год.

Множество других городов также отошли от модели городского строительства, ориентированной на автомобили. Лондон, Париж, Барселона, Осло и Фрайбург в Европе, Нью-Йорк, Портленд, Вашингтон, Торонто и Монреаль в Северной Америке, Куритиба, Богота, Мехико, Буэнос-Айрес и Гвадалахара в Латинской

Америке и Гуанчжоу, Пекин, Дели и Джакарта в Азии — вот некоторые примеры таких городов.

Наиболее яркими примерами деятельности в этой области являются города Китая. После запрета на использование велосипедов на некоторых городских улицах правительство Китая полностью поменяло свою политику и вновь обратилось к немоторизованному транспорту. В 2006 году власти Китая приказали муниципальным администрациям восстановить велосипедные дорожки.

### Африка делает шаг вперед

Исторические примеры показывают, что сбалансированное сочетание различных видов транспорта должно поддерживаться соответствующей дорожной инфраструктурой. Иначе возникают заторы и пробки, на которые тратится от 4 до 5% ВВП страны, что для многих стран является просто огромной суммой. Если учитывать загрязнение воздуха и изменения климата, то воздействие на экономику оказывается еще более масштабным. Кроме того, на дорогах, построенных с учетом интересов водителей, зачастую нет защитных ограждений для пешеходов и велосипедистов, что приводит к большому количеству смертей.

Африка, в частности, страны, расположенные к югу от Сахары, сегодня имеют возможность сделать шаг вперед и включить в дорожную инфраструктуру немоторизованный транспорт. Города Африки могут увеличить и без того высокую долю велосипедистов и пешеходов, предоставив им соответствующее место в дорожной инфраструктуре города. Расходы на такие изменения покроются за счет экономии топлива, а также улучшения здоровья населения. Все эти факторы делают немоторизованный транспорт очень рентабельным.

### Время перемен

Сегодня системы городского транспорта вновь переживают период пристального интереса к себе, а городские администрации все чаще принимают меры по улучшению транспортной ситуации на городских территориях. Однако необходимо приложить максимум усилий, чтобы убедиться, что дорожная инфраструктура разрабатывается правильно: предлагает горожанам разнообразные варианты использования транспорта для снижения отрицательного влияния на окружающую среду и здоровье пассажиров.

На уровне принятия решений необходимы радикальные изменения для того, чтобы часть инвестиций в развитие транспортных систем африканских городов использовалась на нужды инфраструктуры немоторизованного транспорта. Даже небольшие объемы инвестиций могут принести огромную пользу большей части населения вместо небольшого процента водителей автомобилей, а также будут способствовать достижению целей правительств по снижению уровня бедности, как указано в Целях развития тысячелетия.

## Поделись дорогой



«Поделись дорогой» — это недавно запущенный проект Программы ООН по защите окружающей среды, ключевым партнером которого является Фонд по работе с автомобилями и обществом ФИА. Работая в тесном сотрудничестве с правительствами, инвесторами и партнерами, инициатива стремится увеличить объем инвестиций в инфраструктуру немоторизованного транспорта на постоянной основе в рамках проектов городского развития. В ноябре 2010 года был выпущен первый глобальный отчет «Поделись дорогой: инвестиции в инфраструктуру дорог для пешеходов и велосипедистов». Отчет был представлен в штаб-квартире Программы ООН по защите окружающей среды в Найроби, Кения, и на его представлении присутствовали члены правительств, партнеры и иные ключевые лица из шести стран Восточной Африки. В дополнение к проекту, реализуемому совместно с правительством Кении в Найроби, «Поделись дорогой» будет продолжать сотрудничество с другими партнерами для разработки направлений политики инвестирования и реализации проектов в Восточной Африке в 2011 году.

Странам Африки еще не поздно внести изменения в свои транспортные системы, так как большая часть населения африканских стран предпочитает ходить пешком или ездить на велосипеде. Игнорировать полученные уроки и продолжать вложение средств в строительство дорог для моторизованных видов транспорта будет огромной ошибкой. Инвестиции в инфраструктуру для пешеходов и велосипедистов создадут более экологически чистое, безопасное и комфортное городское пространство.

Единственным вопросом для правительств африканских стран является время, в течение которого нужно вносить изменения. Миллионы людей, которые ежедневно путешествуют по городским улицам, едут в школы и на работу на велосипеде, встречаются с друзьями и родными на пешеходных прогулках, в один голос заявляют — это время пришло. ♦

*Патрисия Ким является менеджером инициативы «Поделись дорогой», одного из проектов Программы ООН по защите окружающей среды в области устойчивого развития транспортных систем. Роб де Джонг является главой Транспортного отдела Программы ООН по защите окружающей среды.*

# Барселона стремится стать лидером устойчивого развития

Три года подряд власти Барселоны предпринимают попытки реализовать программу устойчивого городского планирования различными способами и в рамках разных проектов. Джорди Перес Коломе поговорил с экспертами и определил, какой из проектов принес наилучшие результаты.



Устойчивое городское планирование предполагает три основных направления деятельности. Во-первых, это забота об экологии: в результате правильного планирования должно снизиться воздействие города на окружающую среду. Во-вторых, это экономическая сфера: данный проект должен снизить расходы города. Наконец, это деятельность в социальной сфере: городское планирование должно улучшить места общественного пользования для жителей города. В Барселоне тремя основными аспектами городского развития стали: улучшения условий на побережье и в парке Форум, застройка городских кварталов и перестройка районов — например, района Эксампле.

### Форум и побережье

Тридцать лет назад город находился на морском побережье, но затем территорию Барселоны от Средиземного моря отделила промышленная зона. В 1986 году мэр города Паскаль Марагаль, принимая во внимание, что в 1992 году Барселона должна была стать столицей Олимпийских игр, решил, что отношения города и моря должны измениться. Одним из результатов такого изменения стало появление в Барселоне 10 километров городского пляжа. «Этот проект обеспечивает устойчивость городского развития, так как он позволил освободить пляжи на окраинах от миллионов купальщиков, которые каждый день приезжали туда отдыхать», — говорит Рамон Фолч, биолог и директор центра исследований окружающей среды. Этот проект позволил сэкономить огромные средства, которые любители отдыха тратили на поездки в пригороды и назад, а также существенно сократить объем вредных выбросов. Кроме того, хрупкие экосистемы пляжей больше не подвергаются излишнему стрессу.

Программа изменений также позволила улучшить качество воды. Море больше не могло быть местом стока промышленных вод. Отходам требовалась соответствующая обработка, что привело к заключительному этапу работ на побережье — созданию Форума. Парк Форум располагается неподалеку от завода по переработке отходов и мусоросжигательной установки. «Это революционная идея — проектировать и построить место для отдыха прямо на городской свалке», — комментирует архитектор Джосеп Бохигас. Парк предполагалось построить на высоте 11 метров для того, чтобы он закрывал собой перерабатывающие заводы. Именно поэтому он и располагается на таких крутых склонах.

Рамо Фолч был одним из членов рекомендательного совета по разработке городских стратегий, который и начал проект в то время, когда мэром города стал Хуан Клос: «Так же, как кухня или ванная представляют собой часть структуры квартиры, Форум должен был вписаться в структуру города». Помимо постройки в городе очередного места отдыха и установки солнечных батарей,

генерирующих энергию для 1400 домов, архитекторы также обеспечили комфортные условия находящимся неподалеку жилым районам. «Без этого парка рядом с заводами по утилизации отходов невозможно было бы расположить университетский городок Бесос, который недавно открылся для студентов», — говорит Фолч.

Но тенденции устойчивого развития, зародившиеся с созданием Форума, на этом не заканчиваются. Все это очень хорошо, но принятых мер недостаточно. Так считает архитектор Энкрик Руиз-Гели. Большим плюсом проекта является также и то, что мусороперерабатывающий завод и мусоросжигательная установка производят энергию для нового района 22@, располагающегося неподалеку. Здания по желанию могут присоединяться к этой сети (в сентябре 2010 года ее составляли 56 домов). Таким образом жители могут экономить на отоплении и кондиционировании воздуха, не загрязняя при этом окружающую среду. Руиз-Гели, архитектор здания «Медиатик», построенного в 2010 году, которое также подсоединилось к сети, уверен, что без «инноваций в области энергетики нельзя говорить об устойчивом развитии».

Но у проекта были и свои минусы. Центральное здание Форума, построенное по проекту Эрцога и Де Мейрона, не использовалось по назначению со времени постройки в 2004 году и не будет использоваться до 2011 года, пока там находится Национальный исторический музей Каталонии. Аскан Мергенталер, партнер Эрцога и Де Мейрона, говорит, что в ходе создания проекта было неизвестно, для чего здание будет впоследствии использоваться.

Пока строился Форум, рядом с ним возводился новый городской район. Джорди Борья, специалист по городской планировке, уверен, что менеджмент проекта был очень слабым: «Работы велись непродуманно, и это привело к спекуляциям недвижимостью». Район был распланирован лишь частично и оказался почти полностью отрезанным от центра города.

### Городские супер-кварталы

Для специалистов по городскому планированию, которые заботятся об устойчивом развитии, главным врагом является автомобиль. По словам Сальвадора Руэды, директора Городского экологического агентства Барселоны, основанного мэром Клосом, 65–70% пространства в городе занято машинами, в то время как только 25% путешествий и переездов действительно совершается на автомобилях. Руэда говорит, что уличное движение потребляет больше всего энергии, максимально загрязняет атмосферу, увеличивает уровень шума, служит причиной большинства смертей (в результате загрязнений или дорожных происшествий), визуальное искажает облик города и приводит к потере самого продуктивного времени. Иными словами, ►





Завод по переработке мусора в Барселоне располагается в центре парка Форум. Голубое треугольное здание на фоне построено Эрцогом и Де Мейроном



Улицы Рамон и Кахаль в районе Грасия является частью одного из супер-кварталов города. Тротуар и проезжая часть находятся на одном уровне

оно совершенно не способствует устойчивому развитию.

Руэда придумал способ сокращения объемов использования автомобилей в городе — он создал городские супер-кварталы. Это группы домов шириной 400–500 метров, куда автомобили могут проникнуть лишь на небольшое расстояние и где максимальная скорость составляет всего 10 километров в час. Автомобили имеют право ездить со стандартной городской скоростью только за пределами супер-кварталов. Руэда уверен, что эту схему можно было бы применить во всем городе, если объем потока частного транспорта сократился бы на 25%. Этот проект может полностью изменить жизнь в городе.

Сегодня в Барселоне существует три супер-квартала: два в районе Грасия и один в районе Ла Рибера. Самым важным элементом кварталов является отсутствие магистралей, позволяющих машинам проезжать сквозь такие кварталы. Если в супер-квартал въезжает автомобиль, то все дороги в конце концов приводят его к главной трассе (также применяется система поднимающихся заграждений, которые обеспечивают въезд на территорию квартала в строго определенной

время). Тротуар и проезжая часть находятся на одном уровне. Заграждения, которые автомобили преодолевают на въезде в супер-квартал, напоминают, что это место предназначено для пешеходов, а не для машин.

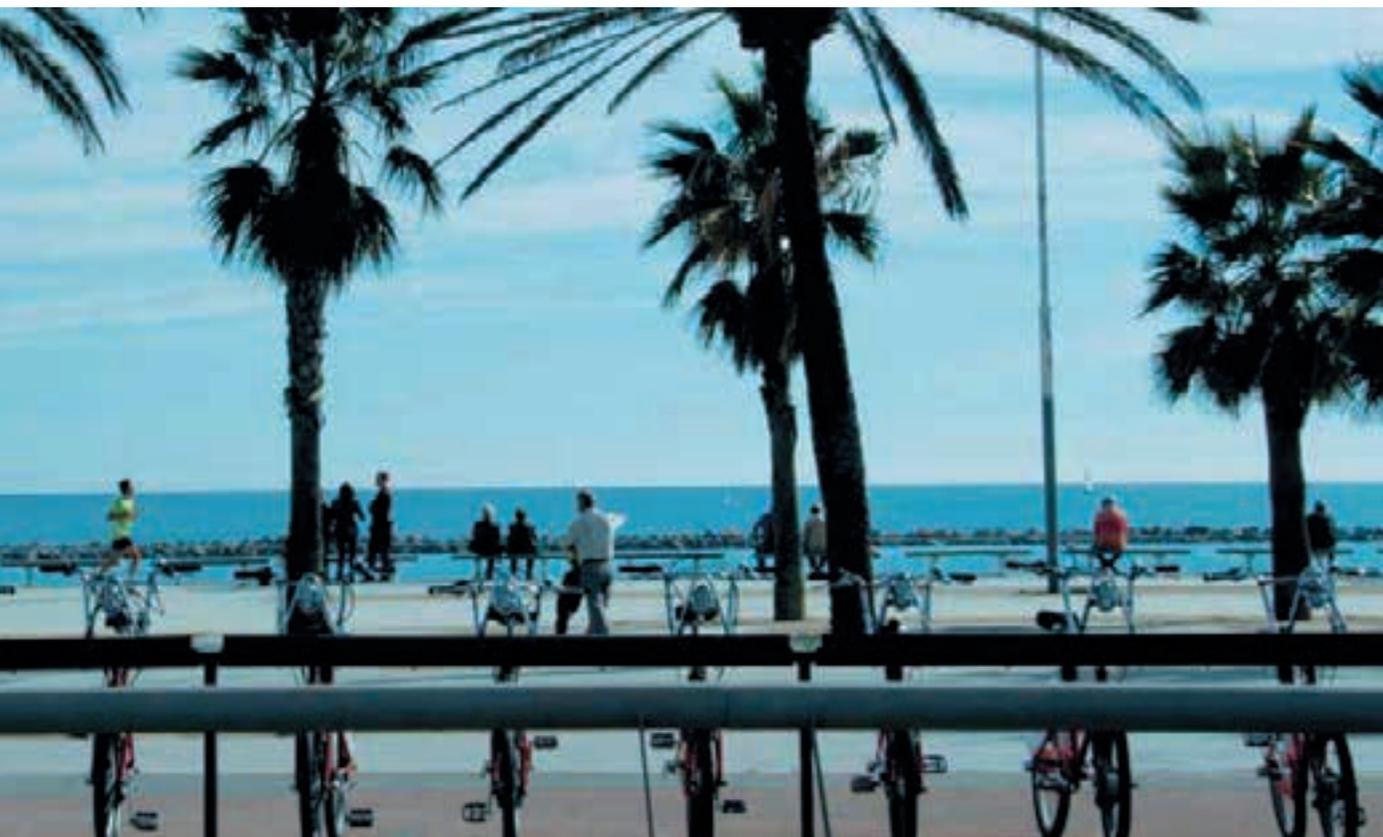
Большим плюсом новых городских кварталов является создание общественных мест (по проекту Руэды, 43% района Эксампле будет составлять пешеходная зона). На местах, когда-то занятых автомобилями, теперь можно заниматься чем угодно. Архитектор Джозеп Бохигас говорит о квартале 222@, в котором освободившиеся улицы и перекрестки создали свободное пространство, равное по площади Плаца дель Соль в Барселоне. Его переполняет оптимизм: «Что мешает нам построить на таком освободившемся месте бассейн, спортивную площадку или маленький зоопарк для местной школы?» Улицы можно превратить в парки или использовать в других целях.

Несмотря на то, что на сегодняшний момент в городе существует всего три супер-квартала, на стене в кабинете Руэды висит карта Барселоны, полностью расчерченная кварталами такого типа. Будут организованы новые, более рациональные автобусные маршруты с более удобным графиком. По

некоторым улицам будет осуществляться движение в противоположном направлении, и таким образом можно будет увеличить скорость частных автомобилей. Проект также предполагает создание подземных паркингов для того, чтобы водители могли оставлять машины неподалеку от места назначения. Пока что проект в Барселоне приостановлен, но аналогичная программа реализуется в Витории — городе куда меньшего масштаба.

Часть плана по переустройству Витории предполагает создание трех уровней города — помимо нормального уличного уровня машины и мини-автобусы смогут ездить на подземном уровне, где будет проводиться посадка и высадка пассажиров. Крыши высотных зданий планируется превратить в зеленые зоны, открытые для жителей города.

Основной проблемой проекта является тот факт, что для его реализации необходимо проведение существенных изменений. Широкие улицы Барселоны, такие, как Арибау, станут пешеходными зонами. Витория подает другим городам хороший пример того, как можно преодолеть такие трудности. «Когда в городе за одну ночь поменялись все номера автобусов и все маршруты, люди



Стоянка для велосипедов недалеко от места для прогулок

были готовы меня убить», — рассказывает Руэда, — «а сегодня они бы наверняка поставили мне за это памятник». Супер-кварталы, вероятно, окажутся благодатной почвой для городского планирования, но создать их будет непросто. Политиком в этом случае придется подумать дважды.

#### Обновление районов города

Третий проект, реализованный в Барселоне, — обновление городских районов — оказался наиболее масштабным. Вероятно, наиболее ярким и необычным примером является район Эксампле. Для Джорди Борья обновление этого района включало в себя серию инициатив по обеспечению баланса между жилыми домами и офисными зданиями в районах города.

По словам Амадора Феррера, координатора территориального планирования городской части Барселоны, процесс обновления начался с указа «О проведении восстановительных работ в районе Эксампле и о прекращении беспорядочного сноса зданий». Первым спасенным зданием оказался дом на пересечении улиц Балмес и Вергара. В указе также была приведена максимально допустимая высота зданий — таким образом,

пропала необходимость строить в центре района высотные дома. За этим последовало восстановление кварталов и постройка кольцевых дорог, что помогло разгрузить улицы.

Борьяс говорит, что помимо Эксампле существуют еще три района, прошедшие процесс обновления: Сутат Велла, Побле Ноу и Ноу Баррис. Эти примеры демонстрируют, что в городской район можно внести изменения, не уничтожая при этом его специфического характера и гармонии внутри самого района.

#### Общественный транспорт

За последние несколько лет система общественного транспорта в Барселоне претерпела значительные изменения к лучшему. Прежде всего, между государством, правительством региона и городским советом было заключено соглашение о единой системе тарификации проезда, что позволило горожанам, особенно жителям городских окраин, свободнее перемещаться по городу. Это решение не является инновационным — скорее это адаптация одной из лучших мировых практик, которую, однако, еще не переняли множество городов мира.

Во-вторых, была создана система аренды велосипедов, у которой нашлись как плюсы, так и минусы. Основным ее достоинством стала популяризация велосипедов среди населения. Архитектор, профессор Альберт Кучи говорит по этому поводу: «Изменение транспортной культуры в городе является очень важным шагом, хотя от нее ожидают слишком многого». Для велосипедистов в Барселоне существуют две основные проблемы: с одной стороны, несмотря на существование велодорожек, велосипедисты еще не отделены от пешеходов и водителей. Во-вторых, и эта проблема кажется куда более сложной, Барселона построена таким образом, что улицы находятся под постоянным уклоном. Велосипеды никогда не станут общественным видом транспорта в этом городе, так как определенная возрастная группа не ездит на велосипедах.

Мы рассмотрели ключевые проекты устойчивого городского развития, которые были реализованы или реализуются в Барселоне. Некоторые из них можно привести в пример всему миру. Продумывая свое будущее, город принимает во внимание устойчивость развития, однако не все желания можно реализовать. ♦

# Политика Сингапура в сфере жилищного строительства — лучшая из «лучших практик»?



Жилищные кварталы HDB — один из способов справиться со 100% уровнем урбанизации в Сингапуре

Пятдесят лет назад Правительство Сингапура учредило Совет по жилищному строительству и развитию (HDB — Housing and Development Board). После того, как страна стала полностью независимой в 1965 г., первый премьер-министр Сингапура Ли Куан Ю увидел разрушающееся жилье и трущобы, которые были широко распространены в то время и являли собой наиболее видимый признак слабого экономического развития.

У него было видение роли качественного жилья как важнейшей составляющей формирования нации. Таким образом, город-государство, в котором различные сообщества вынуждены учиться, как жить и работать вместе, получил



бы требующуюся ему идентичность. HDB стал необходимым инструментом для продвижения строительства общественного жилья в большом масштабе, для правильного применения государственных субсидий и предоставления всем гражданам жилья, отвечающего их требованиям<sup>1</sup>.

Сингапур сейчас — это наиболее продвинутый «Азиатский Тигр», хорошо организованная и процветающая страна развитого мира и глобальный мегаполис. Валовой национальный доход на душу населения приближается к 35,000 долл. США (что соответствует уровню Италии). За последние 20 лет объем экспорта Сингапура вырос в среднем почти на 10% и достиг 300 млрд долл. США. Уровень безработицы держится на относительно низком уровне — 2,2%, уровень рождаемости — на очень низком уровне в 1,2% (это является серьезной проблемой для страны со стареющим населением), а уровень урбанизации равняется 100% (такой показатель одновременно является и рекордом, и большой возможностью). Сингапур насчитывает 5 млн. жителей (3,2 млн. граждан Сингапура, 0,5 млн. постоянных резидентов, 1,5 млн. иностранных работников). Население страны проживает в хорошо спланированных и комфортабельных жилищных комплексах (они известны под названием «Кварталы HDB», пока их число равно 26), которые состоят преимущественно из высотных зданий (высотой от 12 до 21, иногда до 40, а то и 50 этажей) с коммунальным обслуживанием, зелеными насаждениями и отличной доступностью линий общественного транспорта (метро или автобусов).

За 50 лет HDB, один из крупнейших застройщиков общественного жилья в мире, построил более 900 тыс. квартир, в которых проживает 82% постоянно проживающего населения Сингапура (т.е. более 3 млн. человек). Абсолютное большинство этих жилищных единиц (95%) было продано по субсидированным ценам семьям со средним доходом, чьи доходы за месяц должны были быть ниже 5,700 долл. США (8000 сингапурских долларов) в 2010. Можно проследить следующую историческую эволюцию: 11 тыс. жилищных единиц было построено в 1960-х, 24 тыс. — в 1970-х, 30 тыс. — в 1980-х, 26 тыс. — в 1990-х. В последнее десятилетие темпы строительства снизились, поскольку спрос на рынке на сегодняшний день в значительной степени удовлетворен.

Впечатленные производительностью HDB, гости города обычно задают вопросы двух видов. К первому виду относятся вопросы о дизайне и пригодности для жилья кварталов, построенных HDB, особенно это касается модели вертикального строительства, которая является визитной карточкой Сингапура. Второй вид вопросов — о распределении государственных средств с целью снижения цен на жилье, о доле государственного бюджета, которая выделяется на жилищное строительство, а также о стратегии субсидирования, которая составляет основу успеха HDB.

Говоря о вертикальном строительстве, Правительству Сингапура не чему стыдиться, скорее наоборот. Основной аргумент за выбор этой модели: из-за небольшого размера острова (710 кв. км) возникает необходимость поддерживать высокую

плотность застройки высотными зданиями для того, чтобы сохранить окружающую среду.

В действительности, несмотря на развитие строительства высотных зданий, плотность застройки в Сингапуре остается относительно низкой (например, по сравнению с Гонконгом). В среднем она составляет 100 единиц жилья на гектар и может быть достигнута другими путями, например, строительством более компактных и низких жилищных комплексов. Из этого следует, что систематический выбор строительства именно семейных зданий не является простым следствием необходимости высокой плотности застройки. Это скорее отражает культурные устремления лидеров и населения к причастности к «миру развитых стран», т.е. к миру, где небоскребы сочетаются с предоставлением разнообразных услуг, где сплочение сообществ идет рука об руку с современными технологиями, где сильные семейные ценности перестают в близость между поколениями (вертикальную и горизонтальную).

Критики бы добавили: там, где эффективность стоит на первом месте, радости жизни уходят на второе. Не возникает сомнений, что сингапурцы гордятся не только своими зданиями, современной инфраструктурой, но и своими общеазиатскими ценностями, даже если эти ценности не оказывают визуального влияния на архитектуру их городов. Более того, большинство жилищных комплексов в Сингапуре лучше спланированы (в том числе стандартные типовые квартиры) и обслуживаются лучше, чем их эквиваленты на Западе. Хотя по виду они одинаковы.

Существует точка зрения, что вертикальное строительство становится типичной азиатской ценностью, в противопоставление западным виллам и двухэтажным квартирам, которые служат символом социального индивидуализма и разграничения общественных и личных пространств. Вполне вероятно, что вертикальные Сингапур, Гонконг и Шанхай представляют собой будущее азиатских городов. В большинстве опросов<sup>2</sup> общественного мнения жители Сингапура отмечают, что они предпочитают жить на высоких этажах, поскольку с них открываются лучшие виды, и там, открыв окно, можно почувствовать легкое дуновение морского бриза. Кроме того, у жителя высоких этажей может появиться чувство «доминирования над миром». Согласно последнему исследованию сингапурских семей (2008 г.), 96% жителей страны выразили удовлетворение своими квартирами. Начиная с 1990-х годов, HDB вышло за рамки строительства жилья и продвинулось в направлении создания среды, подходящей для качественного проживания, и придания уникальных черт каждой новой территории. Оригинальные здания-ориентир, озеленение, открытые пространства и специальные архитектурные детали — все это создается с целью формирования визуальной идентичности каждого жилищного комплекса.

Относительно финансовых показателей жилищного строительства, политику Сингапура можно охарактеризовать как прямо противоположную Бреттон-Вудской системе. Далеко уходя от рекомендаций Всемирного Банка, она ▶



За 50 лет работы HDB построил более 900 тыс. квартир

полагается на крупные субсидии, которые не направлены исключительно на группы населения с низким доходом.

Эти субсидии можно сравнить с непрямой заработной платой, поскольку они повышают покупательную способность получателей на значения, достигающие до 20%. С 1960 по 2008 гг. совокупные правительственные гранты составили 14 млрд. долл. США. Это значительная сумма, которая, в связи с ростом в последние годы, достигает 50 тыс. долл. США на единицу жилья. Поскольку в абсолютном значении правительственный грант идет не только на сооружение жилья, но и на эксплуатацию и капиталовложения HDB, к сожалению, точно высчитать, какая часть гранта уходит на жилищную единицу, невозможно.

Интересно, что субсидии распределяются не в начале финансового года, а ежемесячно, чтобы покрыть текущий дефицит HDB. Конечно, одновременно с этим субсидии поддерживают строительную индустрию и поэтому оказывают влияние на обе составляющие жилищного сектора: спрос и предложение. Ежегодно в этом секторе экономики размещается до 1,3 млрд. долл. США (2008 г.), что составляет около 4,5% национального бюджета.

Жилищное строительство всегда являлось движущей силой экономики, особенно в 1980-е и 1990-е годы. Конечные результаты сегодня поражают воображение. Конечно, для их достижения требуется большое количество средств, поэтому сингапурская модель не всегда может быть легко применима по отношению к менее развитым странам. Но она может вдохновить большое число развивающихся стран, которые стремятся войти в клуб стран развитой экономики.

У Сингапура есть преимущества в виде небольшой территории и простой горизонтальной управленческой структуры. Более чем

город-государство, Сингапур — это в первую очередь мировой мегаполис, извлекающий выгоду из глобализации мировой экономики. Его опыт строительства общественного жилья может быть полезен многим развивающимся городам, при условии, что у них будет возможность мобилизовать и разместить ресурсы без чрезмерного вмешательства верховных органов власти. КНР восприняла этот урок и за последние 30 лет передала многие полномочия властям на уровне городов. Радикальная политика отчуждения земель также стала ключевым фактором в регулировании и контроле над земельным рынком в городе-государстве.

Необходимо добавить еще три замечания.

С одной стороны, HDB с 1982 года продвигала политику владения имуществом максимально широкими слоями населения, во многом для того, чтобы обеспечить социальную и экономическую стабильность. Рынок аренды недвижимости в Сингапуре достаточно ограничен и составляет около 50 тыс. жилищных единиц; его основная целевая аудитория — семьи с низким доходом и пожилые люди. Подобная стратегия хорошо подходит для Сингапура, учитывая его размер и хорошо развитую сеть общественного транспорта. Но она не подойдет для стран большего размера с более молодым населением и неустойчивым или быстро меняющимся рынком труда, где требуется более крупный рынок съемного жилья.

С другой стороны, рынок вторичного жилья развивается достаточно динамично (30 тыс. единиц жилья в год), поскольку любая семья может продать свою квартиру через пять лет по рыночной цене и де-факто присвоить себе первоначальную субсидию (средняя цена на вторичном рынке четырехкомнатной квартиры в 2010 г. составляла 230 тыс. долларов США). В конце

концов, управление кварталами HDB попадает под ответственность муниципалитетов, которые взимают со всех семей небольшую месячную плату за обслуживание и улучшение жилищных комплексов. Между тем, HDB гарантирует осуществление ремонтных работ и подготовку схем по реконструкции зданий на регулярной основе.

Таким образом, систему социального жилья в Сингапуре можно назвать всеобъемлющей. Она включает в себя все необходимые шаги: от планирования землепользования (в сотрудничестве с Управлением по перепланировке городских районов (Urban redevelopment authority), т.е. национальным агентством по планированию городов) и отчуждения земельных участков, до дизайна и строительства (осуществляется частными предприятиями, со средней стоимостью, составляющей 1000 долларов США за кв.м.), распределения единиц жилья (с этническими квотами), продажи (ставка по кредиту на покупку жилплощади составляет 2,6% годовых), управления жилищными комплексами и их обновления, а также возможной перепродажи на открытом рынке. Очевидно, что HDB с ее 4,9 тыс. работников является центральным игроком и движущей силой этой системы. Ее деятельность иногда может произвести глубокое впечатление<sup>3</sup>, она зачастую прогрессивна и всегда ориентируется на спрос.

Мировой опыт показывает, что все виды успешной жилищной политики основываются на динамичных, инновационных жилищных застройщиках с эффективным управлением. Сингапур — отличный пример, он является символом важности политической воли и решительной последовательности действий. Сингапур стал обладателем Всемирной премии ХАБИТАТ еще в 1992 году, за несколько лет до учреждения Программы лучших практик ХАБИТАТ.

HDB несомненно заслужил Почетный свиток ХАБИТАТ, который был вручен ему в октябре 2010 года в год 50-летия со дня основания. Теперь HDB с нетерпением ожидает торжественной церемонии открытия его миллионной квартиры. ♦

**Даниэль Бийо**, Глава отделения ООН-ХАБИТАТ по региональному и техническому сотрудничеству

<sup>1</sup> Альберт Винсемюс (Albert Winsemius), эксперт ООН, играл важную роль в качестве главного советника премьер-министра по экономическим вопросам с 1961 по 1984 гг. Он выработывал рекомендации по промышленному развитию и поддерживал государственное инвестирование в программы широкомасштабного строительства общественного жилья.

<sup>2</sup> See Yuen B., 2007, Squatters no more: Singapore Social Housing, in Global Urban Development Magazine

<sup>3</sup> Примером служит недавно завершённое строительство 50-этажного комплекса Pinnacle@Duxton, состоящего из семи жилых башен, каждая из которых соединена между собой двумя подвесными переходами-мостами. Комплекс вмещает 1,848 квартир.

# Новая точка отсчета для Меделлина

На протяжении своей бурной и зачастую жестокой истории Меделлин, Колумбия, установил ряд болезненных рекордов. Виченте Карбоне побеседовал с мэром города, Алонсо Салазаром о том, как восстанавливался город а страх превращался в надежду

**Urban World:** Меделлин, благодаря ранней индустриализации, развитой транспортной сети и центрами общеобразовательной подготовки, всегда был передовым городом. Город также лидировал в инициативе «100 городов». Чем же славится этот город — мировой лидер XXI века?

**Салазар:** На протяжении текущего столетия Меделлин работал не покладая рук, повышая уровень образования и демократизации знаний и реализуя таким образом долгосрочную стратегию социального равенства и конкурентоспособности. Это повлекло за собой значительные изменения в обществе, преобразование рабочих районов. Такие изменения благоприятно влияли на развитие города и создание выразительной архитектуры, что, в свою очередь, позволяет воспитать в обществе гордость и самобытность. Все эти стратегии были частью подхода, нацеленного на создание всесторонне развитого общества с социальной политикой, в основах которой лежит взаимопомощь.

**Urban World:** Последние результаты опросов общественного мнения обнадеживают...

**Салазар:** Как и у любого другого города Латинской Америки, у нас были свои взлеты и падения, однако в целом город вырос из страха и пришел к надежде; город вырос из эпохи, когда он находился во власти наркоторговли и насилия, и превратился в деловой центр. Конечно, такие проблемы не могут исчезнуть сами — город, однако, не скрывает их от мира. Сюда приезжают люди, город завоевывает признание, и сегодня люди со значительно большим оптимизмом смотрят в будущее.

**Urban World:** Чему Меделлин может научить другие города, которые находятся в схожем положении, вырвавшись из своего недавнего негативного прошлого?

**Салазар:** Что ж, в 1990-х мы достигли точки невозврата, когда город с численностью населения в два миллиона жителей побил отдельные неприятные рекорды, например, продемонстрировав самое высокое количество убийств, когда-либо зарегистрированное в городе. Тогда этот уровень достиг 444 убийств на 100 000 человек. Эти цифры сами по себе говорят о масштабах трагедии. Что еще хуже, наше общество дорого заплатило за уничтожение культуры, потерю институционального уклада и структуры общества. Затем, в 1990-х годах, мы стали свидетелями зарождения процессов социального восстановления. На первоначальных этапах общество само по себе играло гораздо более значительную роль в борьбе с наркоторговлей и насилием, чем государство. Возможно, именно поэтому со стороны наиболее отверженных членов общества — молодежи — всегда чувствовались наиболее жесткие требования.

Это в значительной степени повлияло на жизнь общества.

**Urban World:** Итак, что же стало наиболее важным уроком?

**Салазар:** Я вижу это следующим образом: в некоторых странах (что и случилось с нами) борьба против наркоторговли в конечном итоге оборачивается, в том числе, борьбой против определенных слоев населения. При этом молодое поколение выделяется как символ зла — это провал в попытке отделить проблемы преступности и наркоторговли от социальных последствий этих явлений. Я считаю, что одним из важных уроков, которые мы усвоили в Меделлине, — это понимание того, что в рамках нашей правовой систе-

до места, на котором сейчас расположен город, было очень сложно добраться. Здесь живет бедный народ — общество, которое выросло из горного промысла XVIII века, а затем — из промышленного бума XX века. Вся идея гражданской заботы, чувство гордости самобытностью, которое здесь называется *antioqueñidad* по названию региона (*Antioquia*), — все это пришло в упадок из-за влияния наркоторговли, которая носила не только экономический и преступный характер, но также была подавляющей с точки зрения культуры.

Вот что сформировало это общество — эти же факторы и продолжают формировать нас сейчас. Ведь мы не говорим о прошлом — интеграция общества происходит постоянно.



Мэр Алонсо Салазар приветствует семьи, которые приобрели новые дома в районе Ciudadela Nuevo Occidente, где Городской Совет Меделлина построил почти 10 000 муниципальных жилых зданий

ФОТО © МЭРИЯ МЕДЕЛЛИНА

мы (и этот вопрос открыт для обсуждений) мы должны сражаться с наркоторговлей, вместо того, чтобы превращать этот процесс в войну против отдельных слоев населения.

**Urban World:** Какие факторы сыграли ключевую роль в изменении экономической, политической, социальной и урбанистической моделей на пути прогресса?

**Салазар:** Это был процесс, в котором общество вновь обрело гордость за свою самобытность, а также трудовую этику. Причем это общество создало себя само, поскольку оно всегда было далеко от чего бы то ни было. Еще с колониальных времен

**Urban World:** Что стало для вас самым сложным в первые месяцы вашей работы в этой должности?

**Салазар:** Взлеты и падения, которые нам пришлось пережить. Ведь насилие не отступало постепенно и последовательно — с 1990-х нам пришлось потерпеть ряд поражений. Именно мне пришлось справиться с этими поражениями в борьбе с убийствами — иными словами, с ростом числа преступлений, которые, к счастью, нам удалось взять под контроль. Это еще раз говорит о том, насколько важно в обществе, где наркоторговля играет существенную роль, сформировать чувство социального братства. Это ежедневный



Вид сверху на Unidad Deportiva Atanasio Girardot, Nuevos Coliseos

ФОТО © LUIGI BAQUERO, МЭРИЯ МЕДЕЛЛИНА

кропотливый труд. К счастью, нам удалось добиться успеха, но это было нелегко.

**Urban World:** Чем вы гордитесь больше всего?

**Салазар:** В общественной жизни мною по-настоящему движут социальные проблемы. Такие, как борьба против бедности, забота о детях. Я чрезвычайно горжусь нашими достижениями и тем признанием, которое наши программы завоевали у агентства UN-НАВИТАТ. Более того, мы растем. Оценивая результаты анкет, мы убеждаемся, что выполняем свою задачу. Я считаю, что наше общество должно быть очень продуктивным и конкурентоспособным, и мы также работаем в этом направлении. Эта работа будет завершена тогда, когда мы сможем обеспечивать перераспределение материальных ценностей посредством развития.

**Urban World:** Как вы преобразовали Меделлин?

**Салазар:** Всю свою жизнь я посвятил городу. В своей частной и профессиональной

жизни я только и делал, что работал... ради Меделлина, ради его сообществ, писал о них, проводил исследования. И, как и тех, кто сравнительно недавно пришел в политику, (или, если использовать религиозное выражение, были позже «призваны свыше», коль скоро речь заходит об электоральной политике), вместе с моим предшественником Серджио Фаджардо, принять это решение нас обоих подстегнули социальные реалии. Все, что мы сделали — это собрали много людей, которые думали о городе и изучали его, и которые находились при этом вне центров принятия решений, и убедили их, что они должны включиться в процесс: подумать о городе, о том, как его можно изменить. Это был качественный скачок в способе управления городом: мы привлекли к участию в процессе академический мир и политический аппарат, ответственный за принятие решений.

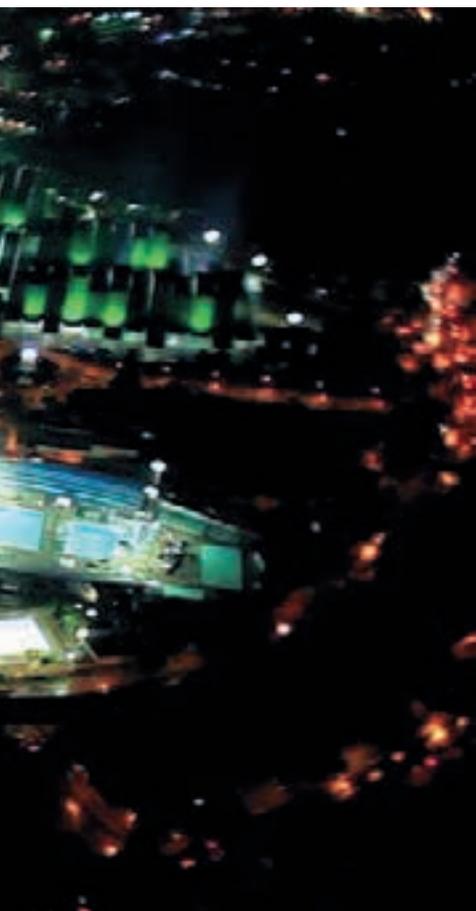
**Urban World:** Как вы считаете, насколько важную роль сыграло участие всех заинтересованных лиц в устойчивом и равноправном развитии города?

**Салазар:** Для решения большинства наших проблем необходимо создавать общественно-частные союзы — либо с университетами, профсоюзами производственных предприятий, либо с различными специальными корпоративными учреждениями.

**Urban World:** Например?

**Салазар:** Оценивая эти проекты и их способность к самодостаточному развитию, мы зачастую прибегаем к такого рода объединениям, и, если, к примеру, мы создаем качественные игровые площадки для детей, мы знаем, что проблема связана с их содержанием и долговечностью. И это хороший пример того, что сделал Меделлин. Например, Парки Библиотек, которые представляют собой площадки для всех представителей общества, где обучение и книги не считаются чем-то скучным и предназначенным для интеллектуалов, и которыми мы управляем совместно с Cajas de Compensación Familiar.

Сейчас они представляют собой пример сотрудничества между государственными ►



самые положительные факторы, которые помогли нам построить переходную модель. Выдающимися примерами являются такие города, как Барселона в Испании, Гайякил в Эквадоре и Куритиба, или Порто Алегре в Бразилии. Сейчас мы сотрудничаем с Рио-де-Жанейро и другим городом в Колумбии, Соача, в Кундинамарке (Колумбия), переноса туда все процессы и местные сетевые системы. Раньше мы начинали с карандашом в руке, записывая все хорошее, что мы увидели в этих городах, в том числе в столице нашей страны, Боготе.

**Urban World:** Какие еще инициативы предусмотрены планом развития на 2008–2011 годы и прорабатываются сейчас для будущего Меделлина?

**Салазар:** С учетом того, что срок нашего мандата составляет четыре года, и переизбрание не предусмотрено, сейчас мы практически завершаем все инициативы, связанные с администрированием. План развития в настоящее время в самом разгаре, и мы собираемся сделать так, чтобы реализация этого плана продолжалась с учетом изначально поставленных целей.

**Urban World:** Что нового в этом плане?

**Салазар:** Мы работаем не покладая рук над проблемами окружающей среды. В скором времени мы собираемся провести торжественное открытие парка площадью 1700 гектаров, который уже оборудован системой Metrocable, которая будет способствовать росту популярности этого общественного места. Парк называется Parque Arví. Он расположен в долине, в которой

и частными организациями. В данном конкретном случае частный сектор возмещает почти 50 процентов всех операционных расходов. Парки Библиотек действуют уже почти пять лет, и за это время ими воспользовались 10 миллионов людей. Это дает нам повод для гордости — мы знаем, что без них, скорее всего, нам не удалось бы этого добиться.

**Urban World:** Какие цели преследует город, и что он пытается донести до людей своим участием в инициативе «100 Городов» Мировой Городской Кампании UN-NABITAT?

**Салазар:** В сущности, благодаря инициативе «100 городов» мы планируем научиться многому новому и поделиться тем, что может быть полезно другим. Мы знаем, что города могут делать значительные шаги в таких отношениях, и тратим много времени помогая друг другу. Мы понимаем, что во многом своим успехом Меделлин обязан тому, что мы уделяли пристальное внимание опыту других городов Колумбии, Латинской Америки и Европы, и отбирали



Мэр Меделлина Алонсо Салазар и президент Билл Клинтон со студентом городской программы «Сеть Школ и Музыки Меделлина» во время Ассамблеи IDB (Межамериканский Банк Развития)  
ФОТО © МЭРИЯ МЕДЕЛЛИНА

находится множество водных потоков, и это практически идеальный парк в том плане, что он позволяет заново открыть город с его естественным достоянием — водными бассейнами и прекрасными ландшафтами. Мы также разработали все необходимые стратегии для строительства линии трамвайного сообщения, которое началось в ноябре 2010 года, и развития

экологически чистых видов транспорта. Кроме того, мы оказываем постоянную поддержку современным и успешным проектам, поскольку, учитывая тот факт, что людей нельзя повторно избирать на одну и ту же должность, мы предложили гражданам возможность повторно выбирать сами проекты.

В городском контексте эти успешные проекты воспроизводятся в других районах города.

**Urban World:** Что для вас, как для мэра города, значит Награда «Почетный Свисток» в рамках программы UN-NABITAT, которую недавно получил город Меделлин на Шанхайской Выставке?

**Салазар:** Для меня это большая честь, поскольку, совершенно очевидно, что задача управления городом чрезвычайно сложна, а показатели временами могут быть весьма «прохладными». Но тот факт, что такие организации, как UN-NABITAT ценят эти проекты и считают их многозначительными, также помогает нам ценить то, чем мы занимаемся, и продолжать отвоевывать новые места и преодолевать трудности, защищать имидж города перед правительствами, многосторонними агентствами, а также на мировой политической арене. Восстановление после трагедии наркоторговли и насилия, которая разорила наш город, — нелегкая задача. Эти награды и это признание для нас, возможно, значат намного больше, чем для других городов. Они имеют огромное значение, и мы делимся с нашими гражданами и всеми органами и организациями, которые участвуют в проектах, той гордостью, которую мы испытываем, получив такую награду.

**Urban World:** Как журналист и человек, умеющий доносить мысли до других людей, что бы вы сказали другим мэрам, чтобы призвать их принять участие в инициативе «100 городов»?

**Салазар:** Для меня основной вопрос — это обучение. Я считаю, что такие организации, как UN-NABITAT, как и инициатива «100 городов», открывают канал, которого, к сожалению, у нас не было несколько лет назад. Сегодня же, в тех сложных обстоятельствах, в которых мы живем, когда наркоторговля и насилие по-прежнему оказывают свое разрушительное воздействие на всем континенте, я считаю, нам необходимо взглянуть друг на друга, сблизиться и многим поделиться. Я свято верю, что управление и участие в разрешении социальных проблем являются частью того относительного подъема, который мы наблюдаем в Латинской Америке, и что больше мы не будем терять десятилетия, как это было в прошлом. Я верю, что мы погасили эти конфликты, и что город будет продолжать неотвратимо преобразоваться. ♦

# Арабские города на пути к лучшей жизни

Как пишет Дэниэль Бийо, директор отдела по региональному и техническому сотрудничеству программы ООН по населенным пунктам, тема международной выставки в Шанхае World Expo 2010 — Лучший город, лучшая жизнь — это идея, которая стремительно распространяется в арабском мире, в регионе, в котором зародилась урбанизация. Дэниэль Бийо является координатором первого доклада программы ООН по населенным пунктам «Состояние арабских городов», о подготовке которого он говорит в настоящей статье.

В апреле 2010 года в Кувейте, всего в 300 км от города Урук, государства в Месопотамии, прошла первая встреча по вопросу состояния арабских городов. Расположенный на реке Евфрат, Урук считается первым городом в мировой истории. 5000 лет назад во времена правления короля Гильгамеша он насчитывал 40000 человек.

Подобно Кении, которая называет себя колыбелью человечества, Южный Ирак благодаря шумерам может называться колыбелью городской жизни. Город Иерихон, расположенный недалеко от первой в мире крупной деревни на берегу Мертвого моря, 7000 лет назад уже насчитывал 5000 человек. Встреча прошла в регионе, где зародилась урбанизация (а также в Анатолии). Можно с уверенностью утверждать, что вопросы урбанизации не чужды Ближнему Востоку.

Стоит также признать, что арабский мир сыграл очень большую роль в истории урбанизации. Начиная с Дамаска, первой столицы ислама во времена династии Оймеядов, Багдада, столицы аббасидов, и Каира, основанного фатимидами в конце 10 века, именно в этом регионе зарождалась урбанизация. Как шумерские, так и арабские города, сыгравшие важную роль в мировой урбанизации, являются действительно выдающимися. Задолго до эпохи Ренессанса, в 969 году н.э., когда официально был основан Каир, началась современная эпоха урбанизации. В арабском регионе вопросы урбанизации занимают на протяжении веков.

Изначально арабская цивилизация была кочевой. Но очень скоро возникло несколько городов. Один из величайших гениев всех времен тунисский ученый Ибн Хальдун писал в 14-м веке об этом противостоянии кочевого и городского укладов. 600 лет назад Ибн Хальдун основал городскую социологию и объяснил взаимосвязь между деревенскими/кочевыми и городскими условиями, отметив взаимодополняющие и противоположные черты этих двух миров.

Арабская городская цивилизация, которая развивалась на протяжении последнего тысячелетия, явилась исторической основой готовящегося доклада под названием «Состояние арабских городов». Хорошо известно, что в этом регионе расположены некоторые красивейшие города мира, от Маракеша и Феса в Марокко до Дамаска и Алеппо в Сирии; не стоит также забывать о городе Сана в Йемене, Иерусалиме, Каире и т.д. Каждый любитель городской культуры подтвердит, что эти города являются жемчужинами исламского мира.

При участии большого числа специалистов программа ООН по населенным пунктам начала анализ текущего состояния арабских городов, который уже позволяет отметить, что различные подрегионы

сталкиваются с разными проблемами. Арабский мир имеет общие культурные и языковые черты, но его регионы характеризуются множеством отличительных черт.

В контексте урбанизации выделяют три основных подрегиона. Первый регион охватывает страны Персидского залива и отличается очень высоким уровнем урбанизации, в среднем 86 процентов, что является самым высоким показателем в мире и значительно превышает уровень урбанизации в Европе. По этому показателю Кувейт занимает первое место с уровнем урбанизации 98 процентов и является самым урбанизированным государством в мире.

Второй регион (который в докладе будет далее поделен на подрегионы) включает Магриб и Машрик, в которых проживает большая часть (почти 70 процентов) населения арабского мира. На сегодняшний день он урбанизирован на две трети, что составляет в среднем 67 процентов.

Третий регион состоит из наименее развитых арабских стран. Он очень неоднороден и включает Йемен, Сомали, Джибути и Судан на востоке, Мавританию на западе, а также Коморские острова. Эти страны не имеют общих черт, но уровень урбанизации в них слишком мал и в среднем составляет 45 процентов. Таким образом, арабские государства делятся на три совершенно отличающихся друг от друга региона.

Нельзя сравнивать города Доха, Кувейт, Бахрейн или Абу-Даби с Могадишо или Нуакшот; это два совершенно разных мира. Это немного затрудняет исследование и анализ, который проводится в рамках программы ООН по населенным пунктам, т.к. то, что можно сказать об одной части арабского мира, необязательно будет относиться к другим его частям.

Однако эти агломерации имеют общие аспекты и черты, которые можно осветить и показать, что «Лучшие арабские города» — в рамках темы последней выставки Шанхае — могут в действительности быть рядом.

Первая общая черта — это арабская архитектура. Арабская архитектура развивалась на протяжении многих лет, но все же во всех частях арабского мира есть несколько общих черт. Специалистам по части городов хорошо известна арабская архитектура. Она развивалась как физический ответ на социальные и природные условия, социальные вызовы — высокие семейные ценности, четко определенные отношения между мужчинами и женщинами и суровые климатические условия в преимущественно засушливых странах. Об арабских домах и модели урбанизации написано много книг. Традиционная мина или старый город является общим знаменателем этого наследия. Политикам

необходимо сочетать городское наследие с современными целями развития, и Кувейт является хорошим примером того, как можно построить город практически заново, сохранив при этом историческое наследие. Построение «лучшего города» требует сохранения наследия и его интеграции со стратегиями городского развития.

Вторая черта — это централизованное правление, которое преобладает в регионе. Все арабские страны последние 50 лет развивали централизованную форму правления. Это системы, в которых правитель (Вали) является главным по отношению к городскому главе, где все еще с трудом принимают местную демократию по западному образцу. До сих пор централизованная арабская форма правления отличалась определенной эффективностью в отношении развития инфраструктуры, а также некоторыми очевидными ограничениями в отношении природопользования и участия в политической жизни.

Это частично объясняет, почему третьей общей чертой являются проблемы, связанные с водой, с которыми столкнулась Иордания и многие другие страны, в которых дефицит воды становится проблемой государственного значения. Арабский мир отличается недостатком воды и требует более разумных инвестиций в инфраструктуру, в том числе в водопреснительные установки, что позволит бороться со сложившейся ситуацией. Улучшение городов требует хорошего водоснабжения и улучшенной санитарии, а также экологического планирования и природопользования на основе участия.

Четвертая общая черта связана с необходимостью размещать поток мигрантов в ряде городов. Традиционно с миграцией из сельской местности в города сталкиваются студенты. В настоящее время вопрос миграции из сельской местности в города актуален только для наименее развитых стран, в большинстве арабских стран такой проблемы больше не существует. Сейчас миграция приобрела международный характер и напрямую влияет на развитие городов. Из-за географического положения именно в арабском мире миграция отличается наивысшими показателями. Миграция наблюдается из Азии в страны Персидского залива, а также из Машрика в похожие страны. Миграция происходит из Центральной Африки в страны Магриба, из Магриба в Европу, из Сомали в Саудовскую Аравию или Йемен и Кению. Международная миграция наблюдается в таких странах как Судан, и, к сожалению, миграция может быть связана с конфликтами, затрагивающими палестинских и иракских беженцев. За последние десятилетия миграция в арабском мире выросла, серьезно повлияв на развитие городов. Государственная политика должна больше внимания уделять



Дамаск, Сирия

Фото © Дэниэл Бью

городским беженцам и мигрирующим рабочим.

Что касается положительных сторон, то в арабском мире города, кажется, являются самыми безопасными. В то время как в некоторых странах вырос уровень насилия на политической почве, в большинстве арабских стран уровень городской преступности и правонарушений остается низким. Это доказывает, что традиционные социальные устои все еще сильны. Женщины и мужчины в Каире, Касабланке, Алжире, Дамаске могут спокойно ходить где угодно, даже по вечерам. Иногда сами арабы не обращают внимания на то, что в их регионе такая высокая безопасность. Это положительная черта арабского города.

Еще один аспект, который необходимо осветить, связан с городскими инновациями во многих областях, в частности в странах Персидского залива, где недавно ряд городов ввел инновации, которые главным образом пришли с запада.

Некоторые инновации носят строго технический характер и позволяют экономить время и деньги, а также улучшать условия жизни. Другие инновации скорее искусственны, а где-то даже избыточны. Зачастую они являются просто признаком современного города, мало влияют на качество жизни и больше пользы приносят архитекторам по всему миру, чем населению города. Городские торговые центры, в точности повторяющие торговые центры США, отражают обе стороны

этого инновационного процесса. Их отрицательная сторона заключается в том, что это механизмы исключения и приватизации общественного пространства. С положительной точки зрения они представляют собой современные заместители традиционных базаров и добавляют некоторой праздничности при условии, что они хорошо сконструированы и имеют удачное расположение.

Сегодня в городах социальный и технический прогресс должны идти рука об руку.

Что касается экономики, следует серьезно проанализировать недавний кризис в Дубае, когда ряд компаний, работающих с недвижимостью, обанкротились из-за неверной инвестиционной стратегии. В некотором роде Дубай стал жертвой своей успешной стратегии диверсификации. С 1980 года арабские города получали хорошие инвестиции. Вкладывались миллиарды долларов, иногда разумно (междугородная инфраструктура), иногда не очень (спекулятивные операции с недвижимостью). Экономика городов будет прямо обсуждаться в нашем докладе «Состояние арабских городов».

По сравнению с другими регионами за последние 30 лет в арабском регионе произошли положительные изменения. Журналисты часто освещают негативные аспекты, например, неконтролируемый рост городов, рост городской нищеты, ухудшение состояния окружающей среды. Я впервые посетил Каир 38 лет назад. В то

время наши местные газеты писали, что Каир — это самая настоящая катастрофа; через 10 лет городу пророчили разрушение или состояние полного хаоса.

Я посещал Каир приблизительно раз в два года в течение последних десятилетий и все это время газеты продолжали писать те же статьи, лишь добавляя, что Каиру пришел конец, город погибает и не имеет будущего. Но это было совершенно не так. В реальности Каир не превращается в кошмар. Каир становится лучше. Каиром можно управлять, и им управляют. И Каир несомненно является крупнейшим арабским городом с 12 миллионами постоянных жителей. Как эти города, которые журналисты постоянно называют потенциальной катастрофой, появляются, становятся лучше и продуктивнее? Не являясь общественной организацией, ООН признает положительные аспекты урбанизации. В этих городах есть трудности, есть серьезные проблемы с безработицей, но есть и успехи, и мы должны объективно признать прогресс, там и тогда, когда он имеет место.

Со времени проведения Саммита в Стамбуле в 1996 году арабские города стали более развитыми в рамках глобализации международной экономики. Между арабским миром и остальными странами устанавливается все больше связей. Это стало главным явлением, как с экономической, так и с культурной и социальной точек зрения. Сейчас города стали ▶

интернациональными, за исключением наименее развитых стран. Это общая тенденция, и в арабском мире она развивается.

В период с 1986 по 1996 год программы ООН по населенным пунктам предоставляла техническую помощь Муниципалитету Дубая и внесла вклад в создание базы для стабильного городского управления. В то время Дубай был относительно небольшим городом, но он отличался стремительным ростом; каждые 10 лет его население увеличивалось вдвое (с 350000 жителей в 1986 году до 700000 в 1996 году и 1,4 миллиона в 2007 году). Менее чем за 50 лет большая деревня превратилась мегаполис.

Эта связь с внешним миром имеет большое значение и будет освещаться в докладе «Состояние арабских городов», т.к. города больше не зависят от своих внутренних условий, а их развитие обусловлено в первую очередь внешними факторами. Многие города превратились в международные центры, как, например, Доха или Дубай. Маленькие города стали большими агломерациями. Помимо Каира, единственного арабского мегаполиса, еще 9 городов преодолели отметку в 3 миллиона жителей: Багдад, Хартум, Эр-Рияд, Александрия, Алжир, Касабланка, Джидда, Алеппо и Дамаск.

Большинство из этих городов, но не все, сегодня стали лучше, чем 20 лет назад, как с социальной, так и с экономической точки зрения. Например, согласно данным программы ООН по населенным пунктам в Северной Африке количество жителей трущоб среди городского населения снизилось с 34 процентов в 1990 году до 13 процентов в 2010 году. Однако многие арабские города до сих пор сталкиваются с серьезными экологическими проблемами.

Первая глава доклада «Состояние арабских городов» посвящена демографии. Она основана на докладе управления ООН по вопросам населения «Перспективы мировой урбанизации: обзор за 2009 год», из которого видно, что из 350 миллионов людей, живущих в арабском регионе, 200 миллионов живут в городах.

Национальные бюро статистики также предоставили данные о темпах роста городов. Это самая простая часть, даже если статистика имеет собственные ограничения. Но мы должны работать, основываясь на данных ООН, т.к. это единственные официальные данные, которые принимаются правительствами всех стран. В остальных главах доклада обсуждается экономика городов и их социальные показатели, в том числе жилищные условия и, в частности, условия жизни беднейших слоев населения.

В докладе рассматриваются текущие экологические проблемы, включая воду, санитарии, транспорт, энергию, влияние климатических изменений и, наконец, политические аспекты в городах, способ их управления центральными и региональными властями, известными как городские власти. Необходимо проанализировать недостаточный уровень децентрализации, невысокий уровень участия населения в решении городских вопросов и случаи коррупции, особенно в свете последних событий в Тунисе и других странах.

Мы планируем завершить, опубликовать и представить первый доклад «Состояние арабских городов» на шестой сессии Международного форума по вопросам урбанизации, который будет проводиться в 2012 году.

Во время этой сессии сотни экспертов и политиков оценят развитие арабских городов. Продолжающаяся оценка должна предоставить факты, цифры и анализ, которые необходимы для продвижения лучшей городской жизни в регионах, в то время как Форум также предоставит обширные возможности для межрегионального обмена.

Дух Гильгамеша и Ибн Хальдуна обязательно озарит предстоящую сессию. ♦



Алеппо, Сирия, один из девяти арабских городов с населением более 3 миллионов человек

Фото © Дэниэл Бью

## Урбанизация

Четкие связи между урбанизацией и политикой в Южной Африке

Исполнительный директор Программы ООН по населенным пунктам, доктор Хуан Клос во время получения полномочий от нового Постоянного представителя Южноафриканской Республики Программы ООН по населенным пунктам г-на Ндумисо Ндима Нтшига заметил, что урбанизация в настоящее время является самым заметным политическим явлением.

Г-н Нтшига, объясняя исполнительному директору концепцию планирования с учетом апартеида, заявил: «Планирование южноафриканских городов все еще основано на апартеиде»; он также отметил, что после ликвидации апартеида страна сейчас думает о городах после эпохи апартеида. «Нескольким состоятельным чернокожим жителям недостаточно въехать в бывшие белые районы Южной Африки».

Доктор Хуан Клос призвал начать изучение «Городской истории апартеида» при совместном финансировании южноафриканским правительством и Программой ООН по населенным пунктам, которое будет проводиться университетом этой страны. Исполнительный директор пояснил, что в настоящее время планирование города основывается на расположении промышленных предприятий в средних городах с населением около 30000 человек, которые находятся недалеко от более крупных городов с населением около 500000 человек, имеющих университет.

Г-н Нтшига заявил, что одной из наиболее серьезных проблем, стоящих перед государством, является безработица, которая объясняется высоким уровнем безграмотности. Он пояснил, что частью подхода к развитию южноафриканского региона является сохранение в деревнях как можно большего количества



Хуан Клос с новым Постоянным представителем Южноафриканской Республики Программы ООН по населенным пунктам

Фото © Программа ООН по вопросам населенных пунктов

людей, обеспеченных работой, и поощрение их жизни в деревнях.

«Экономика не может поглотить столь нужных людей; эта ситуация также поддерживает трущобы», — заявил г-н Нтшига. «Мы хотим диверсифицировать экономику в деревнях, чтобы создать лучшие условия для людей и позволить им остаться в деревнях, потому что без работы в деревне они устремятся в города».

Новый Постоянный представитель Южноафриканской Республики отметил, что южноафриканская экономика находится в хорошем состоянии, и, несмотря на то, что она потеряла миллион рабочих мест во время экономического спада, и, несмотря на то, что в стране нет закона об обязательном образовании, образование доступно для всех.

Программа ООН по населенным пунктам в настоящее время начинает проект с бюджетом 600000 долларов США в восточной Капской провинции Южной Африки. Проектом предусмотрено создание регионального пункта по наблюдению за развитием города, определение стратегии наращивания потенциала и увеличение институционального потенциала для улучшения качества предоставляемых услуг. ♦

экономическое развитие в северном высокогорном регионе страны.

«Мировой финансовый кризис отрицательно отразился на нашей экономике, что сдерживает необходимую нам программу капитальных затрат», — заявил доктор Тимоти Тахэйи, министр финансов и планирования развития Лесото. «Мы ценим техническую и финансовую поддержку, полученную от Всемирного банка и партнеров по развитию Лесото в рамках настоящего стратегического плана».

Одна из основных целей развития в рамках Интегрированного транспортного проекта — создание 6000 рабочих дней в течение периода строительства. Проект повысит возможности трудоустройства в высокогорных регионах, сократит затраты на ▶

## ЖИЛЬЕ

### Танзания

Бывший исполнительный директор Программы ООН по населенным пунктам г-жа Анна Тибайджука назначена министром земельных ресурсов, жилищного хозяйства и населенных пунктов Республики Танзания. Г-жа Тибайджука покинула пост в ООН в августе прошлого года; до этого она возглавляла Программу ООН по населенным пунктам, а ранее на протяжении десяти лет — Комиссию по вопросам населенных пунктов. Новый исполнительный директор Программы ООН по населенным пунктам, доктор Хуан Клос выразил радость по поводу этой новости. «Я и весь персонал Программы ООН по населенным пунктам искренне поздравляем Анну Тибайджуку с назначением. Я не могу представить более подходящего для этой должности человека».

## ВОДА

### Южная Африка

Председатель Совета министров Организации африканских государств Эдна Молева пообещала поддержке Совета и его готовности присоединиться к Консультативному совету ООН и Генеральной ассамблеи по вопросам воды и санитарии, Программе ООН по населенным пунктам и другим партнерам в вопросах организации международного празднования Всемирного дня водных ресурсов в следующем году, которое будет проводиться в Кейптауне, в Южной Африке. Всемирный день водных ресурсов отмечается ежегодно 22 марта с целью привлечь внимание к вопросу значимости пресной воды и поддержать сбалансированное управление ресурсами пресной воды.

## ЭКОТУРИЗМ

### Камерун

Республика Камерун и Всемирный банк подписали Финансовое соглашение о поддержке Проекта пелочки добавленной стоимости. Совет исполнительных директоров Всемирного банка утвердил кредит на 330 миллионов долларов США для реализации проекта с целью внести вклад в разумную обработку леса и развитие экотуризма в Камеруне путем улучшения конкурентоспособности и инвестиционного климата. Проект будет финансировать специализированные инвестиции в инфраструктуру, профессиональную подготовку, политические реформы, а также будет предоставлять прямую поддержку компаниям посредством грантов на инновации.

## ТРАНСПОРТ

### Центральная Африка

Члены новой сети TEST (Научные технологии для транспорта и окружающей среды) встретились в штаб-квартире Программы ООН по населенным пунктам в Найроби, Кения, чтобы обсудить транспортные проблемы и проблемы изучения окружающей среды в странах центральной Африки ниже Сахары. Данная сеть акцентирует внимание на улучшении возможностей для проведения исследовательских работ в областях управления транспортными потоками, загрязнения воздуха и дорожной безопасности в городах. Особенно подчеркивается важность продвижения стратегий и решений для устойчивого перемещения африканского населения в города.

## Транспорт

Лесото получит 15 миллионов долларов США на развитие транспортного сектора

Правительство Лесото и Всемирный банк договорились о Соглашении о финансировании на 15 миллионов долларов США для завершения строительства двух мостов через реки Сенку и Сенкуньян, а также профилактического ремонта 64 километров дорог (от Ньенге до Махарана и от Тейятейяненг до дорожного узла Мапотенг), которые связывают удаленные коммуны и помогают ускорить

## МОЛОДЕЖЬ

## Кения

Программа ООН по населенным пунктам планирует открыть новый оздоровительный, реабилитационный и обучающий центр для детей-инвалидов, живущих в трущобах. Изначально разработанный в 2008 году как пилотная схема с финансированием от BASF в размере 139000 долларов США, этот проект располагается недалеко от города Совето, который является частью переполненной трущобы Кибера в Найроби. Когда центр будет открыт, он сможет принять до 40 детей с физическими отклонениями в безопасную среду и предложить им медицинские услуги, отвечающие их потребностям; также будет работать учебный центр с компьютеризованными средствами для обучения молодежи.

## ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

## Сомали

Итальянская неправительственная организация Terre Solidali совместно с Программой ООН по населенным пунктам, Министерством внутренних дел и местными органами власти разработала и внедрила компьютерную систему отчетности, выставления счетов и учета прибыли для того, чтобы улучшить финансовое управление местных органов власти Сомали. В настоящее время шесть муниципалитетов используют автоматизированную систему в полном объеме и уже достигли хороших результатов. До введения этой информационной технологической системы муниципальное финансовое управление в Бурао полностью велось вручную.

## ИНФРАСТРУКТУРА

## Сао-Томе и Принсипи

Банк развития Африки утвердил грант на 7,8 миллионов долларов США для Сао-Томе и Принсипи, второй самой маленькой страны Африки по населению, для финансирования реализации проекта по улучшению продовольственной безопасности. Проект будет реализован в течение четырех лет на островах Сао-Томе и Принсипи и поможет увеличить урожайность, а также прибыль от рыболовства, которые являются источниками существования для многих семей. Специалисты банка также изучат вопрос диверсификации инфраструктуры в деревнях наряду с новой стратегией сельского хозяйства и агропромышленности.

## ЖИЛИЩНЫЕ УСЛОВИЯ

## Судан

В городе Хартум, Судан, пилотная схема жилищных условий, представленная Программой ООН по населенным пунктам и Правительством г. Хартум при финансировании Европейским Союзом и итальянской организацией сотрудничества в целях развития уже дает первые положительные результаты для жителей трущоб. В рамках проекта некоторые семьи переехали из неофициального поселения Салама, находящегося в пределах города, в Аль Рашид в 40 километрах отсюда. В их новых домах есть две комнаты и веранда, построенная с использованием новых укрепленных почвенных блоков, использование которых было инициировано Программой ООН по населенным пунктам.

## Урбанизация

В течение следующих 40 лет население Африки утроится

Новый доклад Программы ООН по населенным пунктам «Состояние африканских городов в 2010 году: правление, неравенство и спрос на землю в городе» был начат в Бамако, Мали, во время 3-ей Конференции африканских министров по вопросам жилищного развития и развития городов с предупреждения о том, что в течение следующих 40 лет население африканских городов должно утроиться.

«В этом регионе урбанизация будет продолжаться, и в течение нескольких десятилетий Африка станет преимущественно городской. Уже сейчас большие городские коридоры по всей Африке являются двигателями экономического роста, — заявил Хуан Клос, исполнительный директор Программы ООН по населенным пунктам. — На сегодняшний день стоит вопрос о том, что региональные и национальные власти, местные органы власти и все остальные участники должны объединиться, чтобы обеспечить эффективное управление городскими агломерациями. Продуманная городская политика может помочь в распространении преимуществ городов и вывести континент из нищеты».

За последнее десятилетие по всей Африке 24 миллиона жителей трущоб заметили улучшение жилищных условий. Однако в то время как в Северной Африке количество жителей трущоб сократилось с 20 до 13 процентов, в Африке ниже Сахары количество жителей трущоб сократилось лишь на 5 процентов.

Согласно новому докладу различные регионы Африки в различной степени страдают от негативных последствий климатических изменений, таких как экстремальные погодные события, несмотря на то, что на Африку приходится лишь 5 процентов от всех мировых выбросов в атмосферу. Некоторые части

транспортную людей и товаров и предоставит более легкий доступ к экономическим и социальным службам в тех районах, которые раньше были недоступны.

Завершение строительства двух мостов сократит расстояния между региональными центрами Качас Нек и Масеру на 140 км, что принесет пользу 20000 людей, живущим в этом районе. Обслуживание дороги, в том числе ее повторное уплотнение и ремонт, принесет пользу 200000 людей, живущим в районах Берья и Лерибе, сократив время на дорогу на 20 процентов, а также ущерб транспортным средствам.

«Во времена экономического спада инвестиции в экономику — это проверенный способ подготовки механизмов роста и улучшения



Трущобы Кибера, 2008 год, Найроби

Фото © Программа ООН по населенным пунктам

Африки уже пострадали от продолжительной засухи и последующего голода, что привело к эмиграции из деревень в городскую местность и еще большему росту числа городских жителей, находящихся в опасности.

В отчете рассматриваются затруднения, вызванные мобильностью, вопрос о которой всегда возникает при попытках подсчитать население трущоб в Африке ниже Сахары. Хорошим примером стали трущобы Кибера в Найроби, Кения; долгое время считалось, что их население от 500000 до 1 миллиона человек, но при переписи в 2009 году выяснилось, что этот показатель составляет менее 400000 человек. Авторы считают, что данные, полученные при переписи населения или опросе лиц, имеющих право голоса, следует интерпретировать с большей осторожностью.

«Интересно отметить, что сегодня во многих частях света бедные люди пользуются преимуществами перемещения из деревенской местности в городскую, стараясь жить в более людных местах, — говорит Хуан Клос. — Это особенно относится к жителям трущоб, которые не теряют связи с членами семьи, которые живут в городе. Политики и планировщики должны учитывать такую текучесть населения при планировке укрытий для бедного населения».

благополучия людей Басуто,» — заявила Рут Каджиа, региональный директор Всемирного банка, курирующий Лесото.

Королевство Лесото, не имея выхода к морю и будучи полностью окруженным Южной Африкой, сильно пострадало от финансового кризиса. Успешная текстильная и швейная промышленность, главный источник экспортной прибыли, резко сдали свои позиции в основном из-за резкого падения спроса со стороны США. Из-за давления с различных сторон правительство Лесото рассматривает завершение текущих проектов, связанных с инфраструктурой, стратегическим национальным приоритетом, жизненно необходимым для обеспечения экономического роста после восстановления экономики.

# Результат совместной работы

В духе международной урбанистической кампании ООН-Хабитат города Меделин и Рио-де-Жанейро наладили совместную работу и обмениваются опытом и советами. В сферу совместной деятельности, которая была начата в 2007 году, входят культура, городское планирование, транспорт и мобильность, жилищная политика, общественные услуги, безопасность и иные вопросы жизни в городе. Эксперты из Колумбии и Бразилии каждые три месяца организуют встречи и стремятся совместными усилиями улучшить жизнь в самых бедных районах обоих городов. В первую очередь усилия направляются на работу с неблагополучными и опасными районами. Мануэль Манрике, сотрудник Программы ООН-Хабитат по работе со странами Латинской Америки и Карибского бассейна, недавно посетил фавелу Манхинос и смог оценить результаты совместного труда колумбийских и бразильских специалистов.

Все началось с района Кебрада Хуан Бобо в городе Меделлин, Колумбия. В 2004 г. он, хотя и не назывался трущобами, на деле не был ничем иным: 95% земли находились в незаконном владении, а 35% электрической энергии, подаваемой в район, использовались нелегально. То же самое можно было сказать о половине водопроводных установок и об использовании канализационной системы. Район был местом жительства опустившихся людей, отбросов общества: узкие улицы, почти полное отсутствие мест общественного отдыха. 80% домов были построены на скорую руку, половина из них находилась в опасных местах с ограничениями на застройку.

Исследовав ситуацию в районе, кампания по развитию города при муниципальном совете Меделлина начала комплекс юридических, технических и административных процедур, направленных на улучшение условий жизни 300 семей.

«Были выделены приоритетные направления, такие, как легализация документов на землю, составление планов жилой застройки, ориентированных на интересы населения, всестороннее улучшение условий проживания для того, чтобы местные жители могли войти в общество», — говорит координатор проекта, архитектор Джулиан Портилло.

Через три года в 2007 году район Кебрада Хуан Бобо преобразился. Тесные переулки превратились в широкие улицы, лестницы, точки обзора и пешеходные мосты. Места общего пользования, ранее составлявшие 50 см на человека, увеличились до 3,17 м на каждого жителя района. Помимо расширения зеленых зон и улучшения общественной инфраструктуры, в районе была налажена организованная подача воды и электричества и создана единая система канализации и сбора мусора.

Полное обновление района привело и к повышению чувства собственного достоинства его жителей. Многие из них принимали участие в улучшении и обновлении Кебрада Хуан Бобо, а затем смогли найти работу в других частях города. Это помогло сократить численность заболеваний и снизить уровень преступности и жестокости. «Инвестиции в социальную помощь помогают снизить уровень жестокости, улучшают состояние локальной экономики и дают местным жителям возможность бороться с нищетой», — говорит Мария Мерседес Матеос Ларраона, член муниципального совета с 1998 года.

«Если мы не будем бороться с жестокостью, она начнет развиваться внутри семей, а затем выплеснется за их пределы», — утверждает советник Ларраона. — «Это приводит к ранним беременностям и сексуальной эксплуатации, особенно молодых девушек».

Результаты муниципальной программы заинтересовали администрации соседних городов, таких как Жирардот, Копакабана,

Итагуи, Кальдас и Белло, находящихся рядом с Меделлином. Интерес к программе проявили и муниципалитеты других городов Колумбии — Манисалеса, Кали, Картахены и Боготы.

Муниципальный совет Меделлина принял решение закрепить успех на более широком уровне. Последующие мероприятия были сконцентрированы на культуре и образовании, транспорте и мобильности, спорте, здравоохранении, женских консультациях, юридической поддержке и иных вопросах.

Вот так за период с 2004 по 2007 год в од-



Район Эмратель, Манхино

ном из беднейших районов города начали появляться спортивные центры, библиотеки, парки, линия метро, амбулаторные медицинские центры, места общественного отдыха, центры юридической помощи, а также выросли 7000 новых домов. Строительство еще 15000 планируется завершить к концу 2011 года.

#### Сотрудничество с Рио-де-Жанейро

Инициатива администрации Меделлина имела широчайший резонанс. Муниципалитеты многих городов мира приняли решение об обмене опытом с Меделлином, и одним из таких городов был Рио-де-Жанейро.

В 2007 году Серхио Кабраль, избранный губернатор штата Рио-де-Жанейро, посетил Меделлин, чтобы ознакомиться с реализованными в городе программами общественной безопасности. В Бразилию он вернулся, пораженный результатами работ по улучшению условий жизни в беднейших районах Меделлина. Визиты специалистов стали более частыми, и, в конце концов, администрация Рио-де-Жанейро приняла решение о всестороннем обновлении городских фавел (трущоб), которое должно было начаться с районов Манхинос, Комплехо дель Алемань и Рочина.

Известно, что во всех трех районах многие земельные участки были заняты нелегально. Трущобы хаотично разрастались, на улицах царил жестокость, а попытки политиков улучшить местную инфраструктуру и повысить уровень жизни населения, не имели успеха.

В фавеле Манхинос были выбраны две площадки, на которых предполагалось разместить 1774 домов. Ранее на этой территории находились армейская торговая база и склад бразильской телефонной компании «Эмбратель», который на момент начала

строительства занимали 1200 семей.

Организация всех необходимых услуг не представляла собой проблемы. Скорее было сложно определить, какие семьи будут заселены в новые дома.

«Мы собрали сведения о семьях, проживающих на складе «Эмбратель», — опросили каждую семью, несмотря на значительное недоверие к нам», — рассказывает Рут Юрберг, координатор социальных проектов в правительстве штата Рио-де-Жанейро. Для проведения первой в истории бразильских фавел переписи населения были привлечены 1500 молодых людей-переписчиков.

Каждой семье были предложены три варианта переезда. Первый предполагал помощь в погашении арендных платежей: семья, выбравшая такую возможность, в течение 12 месяцев (на период строительства домов) получало ежемесячно от 146 до 219 долларов. При выборе второго варианта государство оказывало семьям помощь при покупке жилья в другой части города. Наконец, жители «Эмбратель» могли получить компенсацию за переезд.

Лишь немногие предпочли второй и третий варианты, но более тысячи семей согласились на государственную помощь при оплате аренды.



Ключ к обновлению района - новые места общественного пользования

Перед переездом в новые дома жильцам фавелы объяснили, как действует товарищество собственников, как составляется соглашение о совместном управлении недвижимостью, чем занимается управляющий комитет, а также разъяснили иные вопросы. Последние 152 квартиры из 1774 были переданы новым хозяевам в феврале 2011 г.

«Я ждал 16 лет, и вот моя мечта сбылась. Я счастлив за свою семью и за соседей. Теперь мы станем жить лучше, люди будут меньше болеть. Я очень удивился, когда президент товарищества на церемонии инаугурации сказал, что у каждой семьи будет телефон и кабельное телевидение и что первые полгода за них не нужно будет платить», — говорит Валмир Феррейра де Сильва, 27-летний строитель, отец троих детей.

Единственное, что остается доделать строителям — это поднять линию городского поезда на 12 метров над землей и разбить под ней зеленую зону под названием Парк Линеар.

«Парк принесет в район изменения, и я хочу, чтобы эти изменения были к лучшему. Главные проблемы здесь — это торговля наркотиками, война между бандитскими группировками и наркомания», — утверждает 28-летняя Деиза де Сильва.

«Плюс парка в том, что у местного сообщества появится большая городская зона отдыха с множеством спортивных площадок, kiosками, местами для игр и так далее. Такой парк сможет объединить жителей обеих сторон проспекта Леопольдо Бульхоес, которые

раньше были разделены транспортной линией», — объясняет Карлос Эдуардо Магалаес, глава программы развития района Манхинос, организованной в рамках кампании по проведению общественных работ в штате Рио-де-Жанейро.

#### Линия метро или канатная дорога

Менее чем в 5 километрах от фавелы Манхинос находится район Комплецо де Алемань, включающий в себя 13 фавел, в которых проживает более 400 000 человек. Улучшение транспортной инфраструктуры и мобильности в этом районе — сложнейшая задача. Многие улицы очень узкие, но внутри районов существуют безопасные и быстрые маршруты для пешеходов и велосипедистов.

Для того, чтобы улучшить ситуацию, администрация города Кабраль вспомнила о примере линии метро в Меделлине. Основываясь на опыте своих колумбийских коллег, власти города решили построить линию канатной дороги с шестью станциями, каждая из которых должна находиться рядом с культурным объектом — библиотекой или музеем.

Центральная станция канатной дороги будет располагаться неподалеку от главной станции городского метро и автобусной станции. В январе 2011 года в эксплуатацию введут еще пять станций.

Еще одной проблемой, помимо городского транспорта, является состояние тротуаров на основных улицах. Очень крутые, без

поручней или городского освещения, они зачастую представляют собой опасность.

«Когда мы проводили опрос, то выяснили, что некоторые из жителей района уже пять лет не спускались вниз по улице. Теперь в жизни этих людей нет ограничений», — говорит Рут Юрберг, глава команды, занимающейся социальными проектами. Члены ее команды уже задумываются над новыми проблемами: «Около района Манхинос существует молочная фабрика, на которой люди живут уже более 15 лет. Мы должны заняться этим местом.»

В опыте Меделлина и Рио-де-Жанейро много похожего, но много и различий. Муниципальные мероприятия в Меделлине помогли снизить уровень преступности, но в Рио об этом еще рано говорить.

«Нам необходимо отделение полиции, которое сможет остановить жестокость наркоторговцев. Теперь это — моя новая мечта», — признается 45-летняя безработная жительница фавелы Мария Кастро.

Именно в Рио-де-Жанейро в 2010 году в рамках мирового урбанистического форума была начата всемирная урбанистическая кампания. И сегодня городу все еще есть о чем мечтать. ♦

*Репортаж на основании  
дополнительного расследования  
подготовлен Этьеном Рибейро.*

## Управление отходами

## Латинская Америка

В рамках программы ООН-Хабитат был запущен проект глобальной энергосети для городских поселений (ГЕНУС) в Латинской Америке. Проект направлен на поиск инновационных решений по управлению отходами и превращению мусора в источник энергии. Новая сеть обеспечит доступ бедного населения к источникам энергии. Работы будут вестись в сотрудничестве с соответствующими сетями в районе Сахары в Африке, где уже были проведены работы по электрификации трущоб, а также с проектами работы с общественным транспортом, реализованными в Южной Азии. Члены ООН-Хабитат надеются, что ГЕНУС станет динамичной глобальной сетью, предоставляющей энергетические решения и ориентированной на бедные слои городского населения.

## Здравоохранение

## Никарагуа

Всемирный банк одобрил предоставление Никарагуа гранта в размере 11 миллионов долларов США и займа на сумму в 10 миллионов долларов для реализации муниципальных программ по вопросам семьи и здравоохранения. Благодаря такому финансированию будут расширены области предоставления услуг Министерства здравоохранения, созданы реабилитационные центры и основан специальный фонд финансовой поддержки на случай возникновения экстренных ситуаций. Проект по улучшению местных услуг здравоохранения поддержали 32 городские администрации, входящие в местные интегрированные системы здравоохранения. Проект рассчитан на 625 000 городских жителей.

## Водопровод и канализация

## Страны Карибского бассейна

Национальная организация по вопросам водопровода и канализации и гренадская организация, занимающаяся вопросами утилизации твердых отходов, собрали экспертов со всего мира, чтобы обсудить систему подачи воды и отвода сточных вод в странах Карибского бассейна в рамках 19-й выставки-конференции Карибской ассоциации по работе с питьевой водой и сточными водами. Цель конференции — улучшить управление водными ресурсами и расширить объем предоставляемых услуг таким образом, чтобы обеспечить доступ к ним самого бедного населения региона.

## Молодежь

## Белиз

Американский банк развития предоставит Белизу грант в размере 5 миллионов долларов США для борьбы с детской преступностью в опасных городских районах, поддержки социальной реабилитации молодежи и повышения общественной безопасности. Такое финансирование поможет Белизу снизить уровень жестокости в школах, способствовать улучшению поведения детей из неблагополучных семей, повысить эффективность молодежной реабилитации и улучшить возможности правительства в области обеспечения безопасности.

## Урбанизация

### Исполнительный директор разделяет новый взгляд на будущее городов мира

Исполнительный директор программы ООН-Хабитат Хуан Клос выступил на открытии третьего конгресса всемирной организации «Объединенные города и местные власти», на котором делегаты со всего мира собрались, чтобы обсудить будущее городских центров в условиях стремительной урбанизации мира.

«Города будущего станут более самодостаточными, более равноправными. Это будут места, где каждый сможет реализовать свой потенциал», — говорит доктор Клос. «Несмотря на то, что прекратить хаотичный рост городов, который в настоящее время наблюдается во многих странах мира, кажется невозможным, это все же осуществимо. Необходима уверенность и четкий набор стратегий для исправления ошибок прошлого. Города — это живые организмы, и со временем они изменяются».

Мэр Мехико Марчелло Эбрард приветствовал на саммите более 3000 мэров, местных и региональных чиновников, которые собрались на конференцию, чтобы поделиться опытом работы в сложных городских условиях и во всех сферах деятельности, включая местное управление, экономику и изменение климата.

В конце четырехдневного саммита «Город 2030 года — наш манифест» участники смогли в максимально простых терминах описать свое видение городских центров будущего, как крупных, так и небольших, в условиях мировой урбанизации.

В ходе саммита доктор Клос также представил отчет под названием «Как



Всемирный саммит мэров, посвященный изменениям климата, за которым последовал саммит ВО ОГМВ в Мексике

активизировать социализацию мигрантов в наших городах: различные точки зрения», который был составлен сотрудниками ЮНЕСКО и ООН-Хабитат.

В отчете объясняется, как в будущем в результате изменений климата и мирового финансового кризиса увеличатся потоки мигрантов. Они будут постоянно прибывать в крупные города, тем самым стимулируя урбанизацию. С учетом децентрализации ответственность за обеспечение мигрантов ложится на местные власти, которые должны будут проследить за тем, чтобы новые горожане стали частью экономической, культурной, социальной и политической жизни города.

В он-лайн дискуссии с читателями популярной мексиканской газеты «Эль Универсаль», проходившей после завершения конференции, доктор Клос заявил, что необходимо принять меры по защите мест общественного пользования в городах, так как они являются символами уникальности и городского духа общин. ♦

## Вода

### Мексика примет меры по улучшению коммунального водоснабжения

Всемирный банк предоставит Мексике кредит в размере 100 миллионов долларов США для реализации проекта по улучшению коммунального водоснабжения. В рамках проекта предполагается оказание технической помощи и финансирование в соответствии с политикой сектора.

«Эффективная подача питьевой воды, городские системы отвода сточных вод и канализации являются для нашей администрации приоритетными вопросами. Мы приняли

решение о поддержке местных водопроводных компаний для того, чтобы повысить их физическую и коммерческую эффективность», — заявляет Хосе Луис Лузге Тамарго, исполнительный директор Национальной комиссии по водоснабжению (КОНАГУА). — При поддержке Всемирного банка мы сможем реализовать программу, которая позволит нам лучше координировать вопросы водопроводного сектора и поддерживать операторов для того, чтобы сделать этот сектор наиболее современным».

В первую очередь этот проект принесет пользу отделениям коммунального водоснабжения в городах с населением более 20 000 человек. Проект позволит таким организациям увеличить мощности и повысить

## Жилищная политика

Молодежная некоммерческая организация стала победителем жилищного проекта в Латинской Америке

«Ун техо пара ми паис» (Крыша для моей страны) — это молодая некоммерческая организация, о которой уже ранее писалось в «Городском мире». В 2009 году организация выиграла Свиток славы за передачу знаний, награду, присуждаемую за вклад в жилищную политику и развитие городских сообществ. В рамках программы были мобилизованы 250 000 молодых волонтеров, при помощи которых удалось построить 73 000 временных домов для семей, проживающих в трущобах или пострадавших от природных катаклизмов. Инновационный подход программы переняли в 19 странах Латинской Америки.

Глава информационной службы ООН-Хабитат Джейн Ниакайру подчеркнула, важность этой награды и добавила, что подобные награды (Свиток славы, награда разработчикам лучших практик в Дубае, международная награда за деятельность в области жилищной политики) позволяют оценивать лучшие практики и обмениваться опытом для достижения целей и реализации проектов стабильной урбанизации.

Госпожа Ниакайру указала, что случай с «Ун техо пара ми паис» «показывает, как молодые люди оказывают помощь беднейшим сообществам Латинской Америки. Эта организация объединяет студентов, молодых специалистов и специальные группы. Модель передачи опыта, успешно примененная в 19 странах, адаптирована для привлечения волонтеров и проведения жилищной политики и учитывает политические реалии стран, в которых она реализуется».

«Этот проект — отличный пример того, как энергия и энтузиазм молодежи может



Работа волонтеров «Ун техо пара ми паис» в Колумбии

изменить мир, в котором она живет. Такие инициативы и привели, в конце концов, к созданию Молодежного фонда ООН-Хабитат, предоставляющего финансовую поддержку молодежным инициативам, которые позволяют создать рабочие места и улучшить условия проживания в городских сообществах».

Награда показывает, что передача знаний может принести реальный результат. Для развития такого обмена знаниями специалисты ООН-Хабитат разработали новую он-лайн платформу, «Урбан Гейтвей», позволяющую осуществлять обмен опытом и знаниями, проводить дебаты и осуществлять связь и общение между участниками движения во всех регионах мира.

Уникальная награда была представлена совместно ООН-Хабитат, Фондом строительства и жилищной политики (BSHF) и специальным подразделением ПРООН в южных регионах на Всемирной выставке достижений южных регионов, организованной МОТ и другими подразделениями ООН.

Программа мастер-класса по предотвращению ущерба, наносимого тайфунами городской застройке, реализованная во Вьетнаме, также заслуживает отдельного упоминания. В рамках проекта упор делается на принципы безопасного строительства, которые могут быть легко применены даже в бедных районах. Программа уже была реализована в Индонезии, Мьянме и на Гаити. ♦

эффективность. Организации, занимающиеся водоснабжением, также смогут воспользоваться расширенной системой менеджмента знаний и информации, что позволит им эффективно предоставлять своим пользователям чистую воду и услуги по отводу сточных вод. Таким образом, именно конечные пользователи ощутят на себе выгоду от предлагаемого проекта.

Лучшее управление водными ресурсами позволит правительству Мексики оказать содействие текущим и будущим инициативам по борьбе с изменениями климата, а также подчеркнуть важность водных ресурсов на международном уровне.

«Ограниченный доступ к водным ресурсам все еще считается фактором бедности

и отчуждения», — говорит Глория Грандолини, директор Всемирного банка в Мексике и Колумбии. — В наше время нехватка воды еще более усилилась из-за изменений климата, и наличие развитой системы менеджмента водных ресурсов является важнейшим фактором. В результате, повышение эффективности таких программ для более полного использования ресурсов позволит миллионам мексиканцев, которым не хватает питьевой воды, получить к ней доступ».

«Этот проект поддерживает правительственную инициативу по улучшению финансового положения и эффективности водопроводных служб, большей частью на муниципальном уровне, и такая инициатива должна получить необходимую поддержку». ♦

## Образование

### Гайана

Всемирный банк предоставит правительству Гайаны кредит в размере 4,2 миллиона долларов США на повышение квалификации учителей. Проект повышения квалификации преподавателей разработан совместно с министерством образования для поддержки Гайанского педагогического колледжа «Сирил Поттер» и Гайанской школы педагогических и гуманитарных наук и направлен на повышение качества образования педагогов. Проект согласован с правительством и включен в стратегический план по образованию на 2008–2013 годы, целью которого является увеличение количества профессиональных педагогов для улучшения качества образования.

## Стабильное развитие

### Мексика

Правительство Баха Калифорния и его партнеры представили в павильоне ООН на выставке «World Expo 2010» в Шанхае свой проект стабильно развивающегося города. Вале Сан Педро станет первым мексиканским городом, созданным в соответствии с принципами стабильного развития, что позволит стимулировать его экономическую активность и развитие инноваций. Город станет крупнейшим проектом такого рода во всей Латинской Америке. За следующие 20 лет планируется вселить в город около миллиона жителей. Вице-премьер-министр Мексики по жилищной политике Сара Топельссон подчеркнула, что важным также является сам дух города, и что с жителями города по мере его расширения и роста будет проводиться соответствующая работа.

## Жилищная политика

### Тринидад и Тобаго

Американский банк развития предоставит правительству Тринидада и Тобаго заем на сумму 40 миллионов долларов США для обновления жилищного фонда, строительства новых домов и предотвращения незаконного заселения. Такое финансирование поможет улучшить жилищные условия для более чем 50 000 человек в рамках проекта по обновлению жилых домов в городских районах. Программа позволит регулировать использование собственности семьями, незаконно проживающими в занятых домах, а также предоставит субсидии для улучшения существующих жилых домов и постройки новых. По оценкам специалистов, программа поможет 5360 семьям, проживающим в 25 существующих незаконных поселениях. В течение 6 лет не менее 8477 домовладельцев станут официальными хозяевами своего жилья.

## Водопровод

### Латинская Америка

Ассоциация водопроводных и канализационных компаний Латинской Америки (АЛОАС) собралась на 24-е ежегодную встречу своего мексиканского отделения. Ассоциация призвана объединить интересы и усилия всех латиноамериканских операторов, работающих в этой сфере, и создать широкую и разнообразную сеть для обсуждения общих вопросов, возникающих у поставщиков водопроводных и канализационных услуг в Латинской Америке.

# Тимор-Лешти — самое уязвимое государство из недавно вступивших в ООН

Авторы: Абрахам Джозеф, старший экономический советник, интегрированная миссия Организации Объединенных Наций в Тиморе-Лешти (ИМООНТ); Такако Хамагучи, координатор проекта, ЮНИСЕФ.



Привольные дожди могут смыть как поселения, расположенные как на берегу океана, так и те, что находятся вдали от него.

Фото © Кок Ленг

Тимор-Лешти, признанный одним из малых островных развивающихся государств по классификации ООН, является также одной из тех стран, которые могут сильно пострадать от климатических изменений. Поднимающийся уровень моря вместе с другими эффектами, которые влечет за собой изменение климата, угрожает самому существованию многих малых островных государств. В 2007 году межправительственная комиссия по проблемам климатических изменений заключила, что подъем уровня моря в результате повышения мировой температуры на 4 градуса по Цельсию полностью покроем водой лежащие почти на уровне моря островные государства — например, Тувалу, Кирибати и Мальдивы.

В случае с Тимором-Лешти климатические условия характеризуются нечастыми, но чрезвычайно сильными ливнями, которые представляют серьезную угрозу, поскольку примерно 44 процента территории этого государства имеют уклон более 40 градусов. На склонах верхний слой почвы вымывается кратковременными паводками, неся урон сельскому хозяйству, разрушая населенные пункты и инфраструктуру как в областях, расположенных в горах, так и в тех, что расположены почти на уровне моря. За последние годы количество неожиданных наводнений сильно выросло. Считается, что это связано с феноменом «La Niña и El Niño», который вызван изменениями в климате. В Тиморе-Лешти это представляет собой сегодня серьезную проблему. Например, с начала



На снимке, сделанном с воздуха, изображен пляж в Дили, столице Тимора-Лешти, являющегося одним из малых островных развивающихся государств.

Фото © Мартин Перрет (ИМООНТ)

января до середины февраля 2008 года за два периода штормовых муссонов по стране прокатились ураганы, наводнения и оползни, затронувшие урожаи зерна, пути сообщения, мосты и строения во всех 13 регионах страны. Примерно в то же время три западных региона страны подверглись нашествиям саранчи, что тоже может являться знаком нарушений в климате.

По данным Всемирного банка, изменения климата в Тиморе-Лешти могут повлечь за собой три основные проблемы: (1) проблемы с продовольствием, (2) деградация лесов, что, соответственно, повлияет на водосборы и устойчивость склонов, (3) ряд трансмиссивных, а также передающихся через продукты питания и воду инфекций, которые чувствительны к внезапным сменам климата.

## Защита поселений

После того, как Тимор-Лешти обрел независимость в 2002 году, усилия страны были сосредоточены на исполнении законов и соблюдении порядка, на реабилитации около 200 тысяч беженцев и 500 тысяч вынужденных переселенцев внутри страны. Несмотря на массовые беспорядки в 2006 году и покушение на лидеров страны в 2008 году, ВВП

Тимора-Лешти, не связанный с нефтью, вырос до 12,8 процента в 2008 году и до 12,2 процента в 2009 году. Азиатский банк развития предполагает, что рост ВВП в этом году составит 10,4 процента при средней инфляции в 5 процентов. Источниками роста стали расходы на социальные нужды и развитие сельскохозяйственного производства. Около 95 процентов государственного дохода составляет доход от торговли нефтью и газом с нефтяного месторождения Байю-Ундан в шельфовой зоне Тиморского моря.

В своей программе восстановления после конфликтов Тимор-Лешти поставил на первое место вопросы охраны окружающей среды и стабильных темпов развития. Конституция демократической республики Тимора-Лешти, обнародованная в 2002 году, провозглашает основные права граждан республики на гуманное, здоровое и экологически чистое окружение и заявляет, что охрана окружающей среды и обеспечение устойчивых темпов развития — это задача правительства, избранного народом. Тимор-Лешти находится в процессе доработки стратегического плана развития на 2011–2030 год. Предполагается, что план превратит Тимор-Лешти из страны с неразвитой экономикой, раздираемой противоречиями, в демократическое общество, существующее в условиях стабильной окружающей среды, с доходом членов общества выше среднего уровня.

В ожидании грядущих климатических изменений Тимор-Лешти будет вынужден более интенсивно наблюдать за рисками, вызванными климатическими изменениями, а также доработать механизмы раннего оповещения о погодных катаклизмах и системы безопасности и восстановления в населенных пунктах, продуктовые базы и инфраструктуру. Кроме того, следует уменьшить возможное негативное влияние на окружающую среду в результате развития промышленности страны.

Пункты, описанные ниже, предполагаются включить в Стратегический план развития; это должно увеличить защищенность населенных пунктов от климатических изменений.

### **Исследование возобновляемых источников энергии**

Исследование возобновляемых источников энергии является одной из мер по снижению степени риска. Она часто используется для снижения выбросов парниковых газов, которые являются одной из основных причин изменения климата. Реализуя Стратегический план развития, Тимор-Лешти начинает с того, чтобы разнообразить источники энергии, при этом сохраняя запасы невозобновляемых источников энергии. Тиморские хозяйства, расположенные в сельской местности, полагаются на древесное топливо, в огромных количествах использующееся на то, чтобы обеспечить жилище энергией. В 2007 году только 37 процентов всех домов страны были обеспечены электричеством. Огромный

потенциал заключается в солнечной и гидроэнергии, энергии ветра, использовании биогаза; это поможет в том, чтобы производить энергию в количествах, достаточных для жителей Тимора-Лешти и по доступным им ценам. Солнечная энергия выступает как источник энергии для сельских местностей с низкой плотностью населения, в то время как гидроэнергия предлагается в качестве альтернативного источника энергии для промышленных областей вместо импортируемой в Тимор нефти.

### **Рационализация землепользования**

Деградация почв, в особенности в сочетании с изменениями климата, представляет серьезную угрозу для благополучия страны. В Тимор-Лешти зарегистрированное в последние годы увеличение количества и скорости паводковых потоков считается результатом массовой вырубке лесов на возвышенностях. Чтобы минимизировать такой эффект, следует запретить вырубку лесов на крутых склонах и в мангровых зарослях вдоль береговой линии, объявив эти зоны заповедниками, чтобы сохранить местную растительность, защититься от эрозии почвы, оползней и паводков и обеспечить наличие пресной питьевой воды. В то же время следует приложить усилия по высадке деревьев, поощрять агрономов вводить устойчивые практики, направленные на развитие человеческих ресурсов для сохранения природных ресурсов. Улучшения в области землепользования обеспечат надлежащее использование природных ресурсов Тимора-Лешти (как наземных, так и морских) и таким образом минимизируют их истощение и загрязнение окружающей среды, поддерживая желаемый уровень экономической деятельности человека (и других видов деятельности). Учитывая это, населенные пункты должны быть расположены таким образом, чтобы люди могли эффективно использовать окружающие их природные ресурсы.

### **Управление рисками в случае стихийных бедствий**

Переменчивость климата, одно из известных последствий изменений климата, увеличивает риск стихийных бедствий, связанных с изменениями в климате, особенно это верно для таких географически уязвимых регионов, как Тимор-Лешти. Без соответствующего управления рисками, связанными со стихийными бедствиями, регион ждут огромные человеческие потери, уничтожение огромного количества домов, имущества и других объектов инфраструктуры и серьезный ущерб окружающей среде. В 2008 году правительство Тимора-Лешти приняло Концепцию по управлению рисками, связанными со стихийными бедствиями, что было шагом от стандартных мер по преодолению кризиса к более эффективному противостоянию последствиям стихийных бедствий. Это предоставляет основу для усилий по укреплению мест, уязвимых для стихийных бедствий, поскольку

обеспечивает высокий уровень готовности при наступлении катастрофы. Национальный Директорат по вопросам природных катаклизмов, отдел Государственного Секретариата по вопросам социальной поддержки и природных катаклизмов, был создан, чтобы скоординировать работу правительственных министерств и международных организаций в этом регионе. К тому же Комиссии по вопросам природных катаклизмов были организованы на районном уровне и наделены ответственностью по принятию решений во время стихийного бедствия.

### **Важнейшие достижения**

Основным достижением Тимора-Лешти в борьбе с изменениями климата до сих пор являлось учреждение соответствующих инстанций. В 2007 году страна присоединилась к Конвенциям Рио, а именно: Конвенция ООН по борьбе с опустыниванием, Рамочная Конвенция ООН по вопросам изменения климата и Конвенция ООН по вопросам биоразнообразия. Тимор-Лешти приступил к воплощению законов в жизнь через выполнение Плана стратегического развития и других программ по развитию региона в надежде на формирование процветающего общества, основывающегося на принципах экологического баланса и стабильного развития. ♦

# Природная блокада: паводки в Пакистане, 2010

Последние пять лет поставили существование Пакистана под вопрос в такой степени, в какой это никогда не случалось ранее, пишет Газала Сиддики, сотрудник по общественной информации ООН-Хабитат в Исламабаде. Народ Пакистана пострадал от множества катастроф — от землетрясения в 2005 году до кризиса вынужденных переселенцев.



Несказанные масштабы разрушения: восстановление жилищ и жизненно необходимых объектов после разрушительного наводнения в Пакистане займет годы.

ФОТО © Г. СИДДИКИ / ООН-ХАБИТАТ

В 2010 году Пакистан был в очередной раз опустошен, на этот раз самыми сильными за все время существования страны наводнениями. Наводнение началось с муссонных дождей, пронеслось по северу страны и смыло целые регионы вдоль реки Инд. Стремясь к Аравийскому морю, потоки преодолели расстояние в 3180 километров к своей цели, уничтожая все на своем пути.

Поначалу ущерб, казалось, был только материальным, и пострадали в основном северные районы страны. Однако безжалостная вода не знает границ. Наводнение началось в провинции Гилджит Балтистан, далее пострадали Хайбер Пухтунхва и Пенджаб, затем наводнение повернуло в Белуджистан и Синд. Страна, оказавшаяся в западне природы, объявила чрезвычайное положение; спасательные команды по борьбе с последствиями стихийных бедствий направились на помощь населению. Только те, кто был в этих районах лично, смог воочию оценить масштаб массовых разрушений, вызванных разбушевавшейся водой. Хамид Мумтаз был одним из членов спасательной команды, направленной в Синд: «Когда мы увидели, какие там условия, думали, что люди не выживут. Люди умоляли дать им воды. Не было молока для маленьких детей. Матери

сажали детей к нам на колени и просили привезти для них молока». О подобных условиях заявляли люди из всех пострадавших районов Пакистана. Несколько недель спустя, когда вода начала отступать, я посетил некоторые районы в провинции Хайбер Пухтунхва. Было неловко наблюдать, как люди борются с катастрофой. Пока мы проезжали мимо, уже были поставлены временные палатки на разделителе полос автомагистрали. По сторонам дороги было видно остатки домов, разбросанные по заболоченному ландшафту. Там были тысячи палаток, все без каких-либо удобств. В одной палатке жили семь-восемь человек. Дети бегали по шоссе.

Работники ООН-ХАБИТАТ появились, когда везде ещё стояла вода, и с помощью военных разбили палаточные лагеря. Сейчас эти лагеря дают приют более чем 100 семьям.

В провинции Синд население было оповещено о наводнении незадолго до того, как оно достигло юга. Началась эвакуация, и люди покидали свои дома. История Зарины, 35-летней женщины из Саджавала говорит сама за себя. Ей было сказано немедленно эвакуироваться вместе со своей семьей. Её восемнадцатилетняя сестра была больна, и им пришлось арендовать

машину и рискнуть, поехав по затопленным грязным дорогам. К тому времени, как они наконец добрались до временного лагеря, ее сестра умерла. Было много случаев, когда люди оставляли больных, инвалидов или стариков из своей семьи, которые пока числятся пропавшими без вести. Команды ООН-ХАБИТАТ столкнулись со сложнейшей задачей, поскольку в отличие от ситуации с землетрясением, которое затронуло только северные регионы, наводнение повредило всей стране. По первоначальным оценкам Национального органа по борьбе со стихийными бедствиями, ущерб составил более чем 1300 погибших, 1,7 миллиона уничтоженных и поврежденных домов, и в общей сложности 14 миллионов людей, пострадавших от наводнения, из которых 7 миллионам ещё только предстояло помочь.

Таковы чудовищные обстоятельства, которые все ещё действуют в Пакистане спустя более чем три месяца после наводнения. На этапе оказания срочной помощи ООН-ХАБИТАТ предоставила людям палатки, которые покрыли срочную потребность в жилье. Огромное количество людей, пострадавших от наводнения, стало результатом самого страшного стихийного бедствия, с которым когда-либо сталкивался Пакистан. ♦

## Ответ наводнению: жилищные потребности и надежды

Землетрясения, обрушившиеся на Пакистан до наводнения 2010 года, давали властям возможность создать учреждения для борьбы с последствиями стихийных бедствий. Они ввели понятия готовности к стихийным бедствиям, оценки рисков и уязвимости, смягчения последствий, укрепления местных учреждений, развития навыков, расширения прав и возможностей общин, включая женщин. Здесь Симиак Могхаддам, руководитель программы ООН-ХАБИТАТ в Пакистане, анализирует сложившуюся безрадостную ситуацию.

Кто-то может сказать, что эта ситуация — «окно возможностей» для страны, чтобы восстановиться и перестроиться. Так Пакистан поднимется на более высокий уровень развития и социального прогресса. Это — возможность для создания государственных институтов по стихийным бедствиям и организации борьбы с последствиями таковых с ещё большим рвением. Следует помнить, что

федеральное правительство создало Орган по реконструкции и реабилитации после землетрясений сразу после землетрясения в 2005 году.

Реки вышли из берегов в период институциональных изменений, когда некоторые функции федерального правительства были переданы провинциям, которые теперь имеют возможность развивать и институционализировать свои новые обязанности

в свете тех огромных требований, которые предъявляет к ним наводнение 2010 года.

Интересно, что наводнение не только смыло дома, средства населения к существованию и другие объекты инфраструктуры, но также продемонстрировало уязвимость большей части населения перед лицом стихийного бедствия. В самом деле, наводнения стали откровением, которое показало, что значительная часть населения ▶



Приблизительно 1,74 млн людей потеряли свои дома в результате наводнения

все еще живет в крайней нищете и отсталости при отсутствии базовых социальных объектов и услуг. Конечно, на этот раз таких людей нельзя игнорировать — если Пакистан хочет возродиться, восстановиться после этой катастрофы.

Я говорю об этом, чтобы подчеркнуть, что принцип «Станем лучше, чем прежде» относится как к материальной реконструкции, восстановлению, так и к социально-экономической инфраструктуре, так чтобы наиболее уязвимые слои населения наконец могли найти выход из страданий, которым они подвержены.

### Жилищный сектор — чему мы научились

Согласно официальным данным, 1,74 миллиона семей потеряли свой дом. Уровень инвестиций и усилий по реконструкции этого сектора принимает гигантские масштабы и достигает миллиардов долларов. Стоящая перед правительством задача кажется сложной, невозможной. Однако можно утверждать, что Пакистан уже доказал один раз, что может восстановить свой жилищный сектор после катастрофы и что он может сделать это снова, если будет проведена верная политика и применены нужные стратегии.

Землетрясение 2005 года в основном коснулось землевладельцев, которые проживали в изолированных районах или маленьких поселениях с неблагоприятными погодными условиями, рельефом и сложностями с транспортом. От наводнения пострадали как в сельской местности, так

и в маленьких и больших городах. К тому же большей части населения, которую затронуло наводнение, негде даже заново отстраивать их дома. Таким образом, земельный вопрос представляет огромную важность для правительства, и его приходится решать и в сельской, и в городской местности.

### Другие уроки

Оглядываясь назад на то, как страна справлялась с последними ударами стихии, можно получить и другие уроки и применить их к нынешней ситуации с наводнением. В стратегии реконструкции после Кашмирского землетрясения каждое домашнее хозяйство получило пакет помощи в 175 пакистанских рупий (2000 американских долларов). Этот пакет включал бесплатное обучение на сейсмостойких конструкциях в рамках обширной программы по технической помощи.

Люди имели решающий голос при принятии решения о реконструкции их жилья и в полной мере участвовали в реконструкции своего собственного дома. Женщины активно участвовали в процессе принятия решений на уровне домашних хозяйств. В конце Программы по восстановлению сельских районов жилищного строительства (2009) было завершено 436 543 новых домов, из которых 97 процентов домов соответствовало стандартам безопасности ERRА.

Однако в результате Белуджистанского землетрясения семьи, чьи дома были разрушены, получили одноразовую денежную субсидию, составившую 350 000

пакистанских рупий (3500 американских долларов), тогда как другие, чьи дома были частично повреждены, получили 50 000 пакистанских рупий (600 долларов) без какой-либо дополнительной помощи. Сегодня, спустя два года, показатели Белуджистана очень низкие по сравнению с качеством жилья, построенного в регионе Азад Джамму Кашмир (см. таблицу). Организация сообществ и то, что людям (в особенности женщинам) позволили принимать информированные решения об отстройке их жилища, а также проведение информационных кампаний, подготовка квалифицированных и подсобных рабочих и использование локальных материалов и строительных техник обеспечили владельцам домов уверенность в себе, стали гордостью нации.

Учитывая масштабы текущего бедствия и его финансовые последствия, для лиц, ответственных за принятие решений, безусловно, наступают нелегкие времена — они формируют правильную политику поведения и верные стратегии, особенно в жилищном секторе, который больше всего пострадал и нуждается в самых крупных инвестициях.

Передача политической власти, безусловно, делает этот процесс ещё более сложным. Тем не менее, можно воспользоваться возможностью восстановления пострадавших районов и страны в целом в соответствии с тем, как мечтали основатели Пакистана. Пакистанцы — очень стойкие люди, а их возможности мы видели во время землетрясения 2005 года. В этой стране действительно есть надежда. ♦

## Сравнительная таблица о состоянии и восстановлении после землетрясений в Азад Джамму и Кашмире (АЖК) и Белуджистане

Описание	Азад Джамму и Кашмир	Белуджистан
<b>Общая информация</b>		
Год происшествия	2005	2008
Сила землетрясения	7.6	6.4
<b>Потери и убытки</b>		
Пострадавшие	130,000	170
Поврежденные дома	600,000	9,881
Разрушенные/сильно поврежденные дома	463,000	5,188
Площадь землетрясения в км <sup>2</sup>	30,000	-
Пострадавшие районы	12	3
Пострадавшее население	3,500,000	117,500
<b>Особенности местности</b>	Пересеченная труднопроходимая, гористая местность	Гористая открытая местность
<b>Климат</b>	Снежный покров >33%  В большинстве районов очень холодно, однако лето — умеренное	Снежный покров >33%  Очень холодно, однако в Зиарате умеренное лето
<b>Денежная дотация на предоставление жилья</b>		
Дотация на предоставление жилья	175 000 пакистанских рупий	350 000 пакистанских рупий
Платеж	4 платежа включая 25 000 для немедленного предоставления убежища	Единый платеж
<b>Реконструкция домов</b>		
Восстановленные дома за 2 года	42%*	2%
Восстанавливаются	58%	3%
Скорость строительства	42%	5%
Качество строительства	95% отвечают сейсмическим нормам	0 (чрезмерно низкий)

Источник: UN-HABITAT Pakistan (программа ООН по населенным пунктам)  
\*Скорость строительства после 3 лет - 95% (т.е. 436 543 разрушенных домов)

## ВОДА

## Южная Корея

Программа ООН по населенным пунктам начала успешный проект Международного альянса водных операторов (Water Operators' Partnership Alliance) в Сеуле (Южная Корея), на 15 заседании Совета Генерального секретаря ООН, посвященном водным ресурсам и санитарии (UNSGAB). Мероприятие посетили более 70 участников, среди которых были представители научных сообществ, коммунальных служб, местных властей и профсоюзов Южной Кореи. Альянс представил семинар о потенциальной роли Кореи в партнерствах водных операторов при сотрудничестве с Международным центром исследований и инноваций в сфере гидроинформатики городского водопотребления (International Center for Urban Water Hydroinformatics Research & Innovation (ICUHI)).

## ИНФРАСТРУКТУРА

## Самоа

Всемирный банк выделит 11,8 млн. долларов для Самоа на поддержку реконструкции объектов жизнеобеспечения, разрушение которых произошло в результате цунами в сентябре 2009. Проект реконструкции после цунами окажет поддержку в перемещении и реабилитации населения острова Уполу, пострадавшего от цунами, путем обеспечения новых и восстановления поврежденных дорог и дамб. Ущерб причиненный цунами составляет 124 млн. долларов.

## ЗАНЯТОСТЬ

## Бангладеш

Всемирный банк утвердил кредит Международной ассоциации развития (IDA) на сумму 150 млн. долларов для Бангладеша с целью создания новых рабочих мест для беднейшего населения сельских районов. Одна треть рабочих мест предназначается для бедных женщин. Программа по созданию новых рабочих мест для беднейших слоев населения обеспечит краткосрочную занятость социально незащищенным семьям и особенно женщинам, находящимся в крайне затруднительном финансовом положении. Данный проект поддержит текущую программу, которая проводится правительством Бангладеша на основе опыта предыдущих успешных проектов.

## БОРЬБА СО СТИХИЙНЫМИ БЕДСТВИЯМИ

## Пакистан

Рабочая группа программы ООН по населенным пунктам (ООН-Хабитат) в Пакистане исследовала потребность в жилье пострадавших от наводнения, которое произошло по причине сезонных дождей в июле 2010. Для получения данных о размере ущерба и, что более важно, данных о способности населения принять участие в восстановлении, рабочая группа прибегла к включенному наблюдению, опросу местного населения и детальному анализу домов. Рабочая группа оценила ситуацию относительно предоставления жилья во всех пяти провинциях и в Кашмире, контролируемом Пакистаном.

## Безопасность в городе.

ООН-Хабитат запускает новую программу, призванную сделать города безопаснее для женщин

На третьей тематической конференции «Безопасность женщин: города для всех», прошедшей в Нью-Дели, ООН-Хабитат и ЮНИФЕМ заявили о своих планах по запуску новой программы, призванной остановить сексуальные домогательства и жестокость по отношению к женщинам и девушкам. Глобальная программа городской безопасности для женщин и девушек будет запущена в пяти городах: Кито, Каире, Нью-Дели, Порт Морсби и Кигали.

«Большая часть жителей трущоб в крупных городах — это женщины. Городское планирование и создание соответствующих политик невозможно без учета уязвимости этой части населения», — говорит Аксумите Гебре-Эгциабер, директор глобального отдела ООН-Хабитат.

«Каждый день, занимаясь обычными делами, женщины и девушки сталкиваются с сексуальными домогательствами и насилием — на улицах городов, в транспорте, в квартале, где они живут», — добавляет исполнительный директор ЮНИФЕМ Инесс Алберди. — «Это ограничивает их свободу, их право на образование, труд, отдых и участие в политической жизни общества».

Программы в пяти городах поддерживаются местными властями, в будущем планируется долговременное сотрудничество с различными группами гражданского населения, а также заключение партнерских соглашений с организациями, занимающимися борьбой с жестокостью на почве гендерных различий, обеспечением безопасности кварталов и районов, городским планированием и развитием. Они будут задействованы и в оценке мероприятий и будут обязаны определить, какие меры приносят наиболее эффективный результат».



UN-HABITAT делает города безопаснее для женщин и девушек

Раджив Кале, директор правительственного департамента по делам женщин и детей в Дели, говорит, что женщины в индийской столице не чувствуют себя в безопасности в общественных местах и в переполненном транспорте, и добавляет, что для решения проблемы необходима долгая психологическая работа с жителями города.

«Исследования, проведенные правительственным центром «Джагори», показали, что быть женщиной в столице Индии — значит по определению подвергаться риску. Женщины чувствуют себя незащищенными в общественных местах из-за плохого уличного освещения и отсутствия чистых общественных туалетов».

Потенциальные меры борьбы с указанными явлениями включают в себя ужесточение законодательства, направленного против насилия в общественных местах, проведение тренингов для лиц, занимающихся городским планированием, полицейских и для обычных женщин, проведение проверок с целью выявить небезопасные районы города, проведение медийных кампаний, освещающих вопросы насилия над женщинами, проведение мероприятий с привлечением молодых людей и людей среднего возраста обоих полов, рассмотрение бюджетов общественного сектора для выделения необходимых ресурсов на меры по обеспечению безопасности для женщин и девушек в городах. ♦

## Экологически чистое строительство

Строительство экологически чистого жилья началось в Калькутте

Международная программа сотрудничества «Living Steel» создана для поддержки инновационных и надежных разработок в области жилищного строительства во всему миру. Недавно сотрудники программы объявили о том, что компания «Restello», победитель международного архитектурного конкурса в 2006 году, начала строительство в Джакарте, Индия.

Как мы уже рассказывали ранее, проект «Restello» был признан победителем и выигран из 18 других проектов. Разработка

специалистов «Restello» представляет собой инновационный жилищный комплекс, состоящий из 12 роскошных квартир, сочетающих в себе великолепный дизайн и революционный подход к экологической стабильности. Трех- и четырехкомнатные квартиры (с площадью, равной 342 и 495 квадратным метрам) отличаются просторным, открытым дизайном. С внешней стороны здание покрыто перфорированными стальными листами, которые рассеивают свет и обеспечивают естественную вентиляцию. Стальные листы могут подниматься, открывая террасы, которые располагаются между фасадом и стеклянной перегородкой.

«Мы очень рады, что первый проект, победивший в конкурсе «Living Steel», получил возможность для реализации», — заявляет Скотт Чаббс, директор программы

## Водопровод и канализация

### Непал запускает Национальную санитарную программу

Правительство Непала запустило новую Национальную санитарную программу при поддержке Международного санитарного фонда Совета по сотрудничеству в области водоснабжения и санитарии. После тщательного отбора ЮНОПС от имени Совета обратились к ООН-Хабитат с просьбой представлять Международный санитарный фонд в Непале, где, по результатам опросов, более чем у половины населения нет доступа к нормальным туалетам.

По оценкам специалистов, только 43% непальцев имеют доступ к канализации, а среди бедного населения туалетом могут пользоваться только 12%. В результате того, что большая часть населения справляет естественные потребности без туалета, в стране часто отмечаются вспышки желудочно-кишечных заболеваний. Стремительный рост населения в городских и пригородных регионах делает проблему нехватки воды и санитарии еще более актуальной.

По данным ЮНИСЕФ, более 13 000 детей в возрасте до пяти лет ежегодно умирают от желудочно-кишечных заболеваний. Экономические последствия ситуации также достаточно серьезны: по оценкам специалистов, страна ежегодно теряет более 140 миллионов долларов на здравоохранении, падении производительности и сокращении объемов туризма в связи с плохими санитарными условиями.

Будучи исполнительным органом Международного санитарного фонда, ООН-Хабитат будет использовать свой накопленный опыт и поддержит правительство Непала при реализации общенационального санитарного плана, а также примет меры по расширению



По данным ЮНИСЕФ, более 13 000 детей в возрасте до пяти лет ежегодно умирают от желудочно-кишечных заболеваний

объемов санитарного обслуживания и надлежащему управлению санитарными мероприятиями в регионах. Международный санитарный фонд собирается применить в регионе уже опробованные методики: повышение осведомленности населения о правилах гигиены, принятие решений и реализация мероприятий на локальном уровне и маркетинг санитарных услуг, включая частный сектор. Совет по сотрудничеству в области водоснабжения и санитарии обеспечит ООН-Хабитат бюджет в размере 5 миллионов долларов США для реализации программы в течение следующих пяти лет. Программа будет развернута в пяти регионах и окажет влияние на жизнь трех миллионов человек.

С 2005 года в рамках программы «Вода для городов Азии» сотрудники ООН-Хабитат действуют совместно с правительством Непала и партнерскими гражданскими организациями в целях улучшения водоснабжения и санитарных условий в городских и пригородных районах. ООН-Хабитат также поддерживает ориентированные на сферу водоснабжения проекты Банка развития Азии, с которым ООН-Хабитат поддерживает сотрудничество. ◆

«Living Steel». — «Новизна и красота проекта «Restello» полностью соответствует тем требованиям к роскошному жилью, которые необходимы для постоянно растущих и расширяющихся новых районов города. В этом проекте занята команда великолепных специалистов. Только благодаря сотрудничеству с разработчиком «Bengal Shrachi», архитекторами «Piercy Conner», «Tata BlueScope Steel» и «Tata Steel» мы сегодня можем превратить эту прекрасную, революционную разработку в жизнь».

Здание проекта «Restello» станет самым современным архитектурным проектом с использованием стали в Индии. Строительство должно завершиться в 2011 г. Этот проект установит новые стандарты жилищного строительства с использованием стальных конструкций, что, несомненно, положительно скажется на

экологической ситуации не только в развивающемся районе Раджархат в Новом городе, Колкате (Западная Бенгалия), но и во всей стране. Стоимость каждой квартиры составит около 224 000 долларов США. Новое жилье ориентировано на процветающую группу индийских рабочих и предпринимателей с высоким уровнем дохода, налаживающих одну из наиболее быстро развивающихся экономик мира.

«Компания «Bengal Shrachi» очень довольна, что к нашему портфолио теперь добавился творческий подход к техническим аспектам и эстетический вкус разработчиков проекта «Restello». Мы убеждены, что этот проект установит новые стандарты жилищного строительства в регионе», — говорит Рахул Тоди, управляющий директор компании «Bengal Shrachi Housing Development Ltd.» ◆

## УРБАНИЗАЦИЯ

### Китай

Новый постоянный представитель Китайской Народной Республики при ООН-Хабитат господин Гуангъян Лю, заявил, что его страна осознает важность деятельности ООН-Хабитат в других странах мира, но вместе с тем все еще нуждается в помощи организации. В разговоре с исполнительным директором ООН-Хабитат Хуаном Клосом господин Лю сказал: «Нам все еще необходимы знания ваших специалистов. Мы хотим заняться мобилизацией сельских районов. Урбанизация является очень важной задачей для китайского правительства». Господин Клос с радостью отметил стремление китайского народа к успеху и указал, что Китай представляет собой пример для остального мира.

## РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКИХ РЕГИОНОВ

### Соломоновы острова

Всемирный банк предоставит 3 миллиона долларов США в рамках дополнительного финансирования программы развития сельских регионов на Соломоновых островах. Целью программы является повышение уровня жизни сельского населения за счет улучшения местной инфраструктуры, расширения возможностей Министерства сельского хозяйства в области оказания сельскохозяйственных услуг и поддержке бизнеса в сельских регионах. Дополнительное финансирование позволит закрепить прогресс в этой области, в частности, поддержать основные объекты сельской инфраструктуры, обеспечить сельские общины необходимыми услугами и повысить уровень сельскохозяйственных услуг в провинциях.

## ЖИЛИЩНАЯ ПОЛИТИКА

### Непал

По данным последнего отчета ООН-Хабитат, городским жителям в Непале становится все труднее оплачивать жилье в связи с резким повышением цен в стране. «Исследование жилищного сектора в Непале», опубликованное совместно с Министерством планирования и труда Непала, показывает, что стоимость земли в городах Непала с 2003 года выросла на 300%. Следовательно, жилье стало недоступным для многих горожан с низким уровнем дохода. Исследования, проведенные Эстер ван Штеекеленбург, международным консультантом ООН-Хабитат, показывают, что скорость урбанизации в стране обусловлена расширением городских территорий и высоким уровнем миграции из сельских районов в городские.

## ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ БЕДСТВИЯ

### Индонезия

Банк развития Азии выделит Индонезии грант в размере 3 миллиона долларов США для проведения спасательных операций и поддержки пострадавших при извержении вулкана Мерапи. В результате извержения было разрушено множество домов, а тысячи людей в провинции Центральная Ява и в специальном регионе Джакарта остались без крова. Средства банка будут использованы на постройку временного жилья, нормализацию работы объектов инфраструктуры (школ, заведений здравоохранения, водопроводов и канализаций) и организацию программ «Деньги за труд» для беженцев, направленных на расчистку завалов. В результате извержения Мерапи погибли более 300 человек, а еще 400 000 жителей Индонезии были вынуждены покинуть свои дома.

## ОБРАЗОВАНИЕ

**Страны Ближнего Востока и Северной Африки**

Семнадцать арабских государств приняли решение о необходимости внесения срочных изменений в систему образования, в частности, о снижении влияния религии на образовательную сферу и о введении системы оценивания школ, учителей и учащихся. Результаты будут доступны широкой общественности каждой из стран-участниц. Шаги, предпринятые в области повышения качества образования, будут официально зафиксированы в Дохийской декларации о качестве образования в арабском мире.

## ЭНЕРГЕТИКА

**Северная Америка**

«GL Garrad Hassan», крупнейшее в мире независимое консалтинговое агентство по возобновляемым источникам энергии, совместно с промышленной инициативой «Desertec» предоставляет поддержку на всех стадиях программ получения солнечной энергии и энергии ветра и обращает особое внимание на проекты, которые позволяют снизить стоимость таких услуг до приемлемого уровня. Промышленная инициатива «Desertec» занимается созданием ветровых электростанций, парков фотогальванических элементов и концентрацией проектов по добыче солнечной энергии в Северной Америке. По расчетам компании эти проекты будут в состоянии удовлетворить 15% общеевропейского спроса на энергию к 2050 году.

## СТРОИТЕЛЬСТВО

**Египет**

Девяносто процентов из 1043 специалистов в области строительства хотят узнать больше о возможностях экологически чистого строительства в Египте. Такие результаты показал опрос, проведенный Международным центром по качеству и продуктивности. В рамках того же исследования 70% респондентов указали, что хотели бы расширить свои знания в области «зеленого» строительства и проектирования, качества воздуха, консервации водоемов и уменьшения объемов мусора. 60% также высказали желание проконсультироваться с экспертами по поводу последних разработок в области устойчивого проектирования и материалов.

## ЭНЕРГЕТИКА

**Египет**

Египет и Всемирный банк подписали два новых соглашения о займе на общую сумму, равную 820 миллионам долларов США. Это крупнейший заем, выданный банком для использования в энергетическом секторе Египта. Средства, полученные в рамках соглашений, будут использованы для строительства комбинированной газовой турбинной электростанции мощностью 1500 мегаватт в Гизе, на севере Каира. Стоимость этого проекта составит 600 миллионов долларов США, а остальные средства пойдут на разработку проекта ветряной электростанции (220 миллионов долларов США).

**Окружающая среда**

Ираку необходима помощь в восстановлении болотистых местностей



Господин Хуан Клос (справа) получает верительные грамоты от доктора Адела Мустафы К. Аль-Курди Фото @ ООН-Хабитат

Новый постоянный представитель ООН-Хабитат в Республике Ирак доктор Адел Мустафа К. Аль-Курди обратился к организации с просьбой оказать содействие в восстановлении заболоченных местностей в своей стране. Доктор Аль-Курди обратился с этой просьбой в процессе предоставления верительных грамот господину Хуану Клосу, исполнительному директору ООН-Хабитат.

Болота Ирака представляют собой крупнейшую экологическую систему данного типа на Ближнем Востоке, но в результате военных конфликтов и плохой консервации они находятся в плохом состоянии.

Представитель Ирака подчеркнул, что его страна достаточно богата, но из-за войны не может полностью реализовать свой потенциал.

Считая вручение верительных грамот подходящим событием для укрепления отношений между ООН-Хабитат и Ираком, доктор

Аль-Курди пригласил исполнительного директора в Ирак, чтобы тот на практике ознакомился с ситуацией и принял решение о том, какую помощь стране может оказать ООН-Хабитат.

Господин Клос принял приглашение и подчеркнул, что ООН-Хабитат уже проводит в Ираке несколько проектов, которые позволят сделать управление общественными делами в стране более эффективным.

Опыт работы ООН-Хабитат в Ираке насчитывает уже более 13 лет. Программа в Ираке основывается на нецелевых ресурсах, направленных на реализацию программ и проектов. К 2003 году общая стоимость программы составила 100 миллионов долларов США, распределенных между 30 проектами и программами. Средства в основном выделяются Группой ООН по развитию, меньшая часть средств выделяется взаимными источниками финансирования. ♦

## Эффективное использование энергии

### Сектор Газа станет зеленее

ООН-Хабитат и Университет Вестминстера организовали трехдневный интерактивный мастер-класс с участием ключевых специалистов по жилищной политике из университетов, международных и национальных неправительственных организаций, ООН, частного сектора и членов Рабочей группы по восстановлению сектора Газа.

Организатором мастер-класса выступило Ближневосточное агентство ООН по помощи палестинским беженцам и организации работ. На открытии мастер-класса произнес речь Джон Гинг, директор агентства в Секторе Газа.

Участники посетили районы, пострадавшие от военных действий, и обменялись идеями о том, как следует изменить проектирование, конструкцию и методы использования традиционных бетонных домов, рассчитанных на большие семьи для того, чтобы обеспечить максимально эффективное использование энергии, учитывая, что жильцы чаще всего занимаются ремонтом домов самостоятельно, а также принимая во внимание привычки, социо-культурные и экономические реалии и то, как изменение повседневных привычек может помочь сохранить ресурсы и снизить потребление энергии.

Блокада Сектора Газа Израилем, начавшаяся в 2006 году, не позволяет легально поставлять на местные рынки строительные

## Образование

### Образовательный бум среди девушек Йемена



Инициатива направлена на улучшение условий приема в учебные заведения Фото @ Dana Smillie/World Bank

Всемирный банк намеревается развернуть в Йемене международную общественную и частную инициативу, которая поможет женщинам и молодым девушкам улучшить свои экономические перспективы. Об этом заявил президент Группы Всемирного Банка Роберт Б. Зоеллик.

«Мы обеспечим первоначальное финансирование с целью распространения инициативы по работе с девушками, и мы надеемся, что одной из первых стран, в которых будет реализован этот проект, станет Йемен, — говорит господин Зоеллик. — Девушки и молодые женщины, живущие в бедных районах, сталкиваются с трудностями при переходе из школы на работу. Инвестиции в развитие их навыков и умений и в их карьерные перспективы помогут преодолеть бедность целого поколения в регионе».

Господин Зоеллик также подчеркнул, что работа в Йемене начнется при помощи существующей программы перевода наличных средств, финансируемой Всемирным банком. В Йемене представители инициативы по работе с девушками оценят объем денежных средств, необходимый девушкам для поступления в школы и завершения обучения.

Прошлый опыт денежных переводов девушкам в Малави привел к улучшению условий приема в учебные заведения, сокращению количества браков и беременностей у подростков, а также снижению уровня рискованной сексуальной активности, в частности, связанной с ВИЧ\СПИД.

Существуют также свидетельства, подтверждающие, что инвестирование в молодых девушек представляет собой один из способов борьбы с бедностью внутри поколения. Молодые женщины, которые получают лучшее образование и имеют больший доступ к медицине (в частности, репродуктивной), чаще всего позже выходят замуж, рожают здоровых детей и показывают более высокий уровень грамотности. Дополнительный год среднего образования, к примеру, может повысить размер их будущей заработной платы на 20%.

Достижения инициативы включают в себя также проведение тренингов по развитию бизнеса и профессиональных навыков, на которые существует большой спрос (гостиничный бизнес, офисная работа, работа на компьютере), среди 1000 девушек в Либерии. В Иордании организация предоставляет субсидии фирмам, нанимающим выпускников без опыта работы. ♦

материалы, соответственно, семьи, пострадавшие от войны, не имеют возможности отремонтировать свои дома. Жители Сектора Газа также не могут расширить жилые площади или начать постройку нового жилья для того, чтобы количество жилых помещений соответствовало естественному приросту населения. Строительные материалы в ограниченном количестве ввозятся нелегально посредством туннелей на египетской границе (Египет также закрыл все импортные каналы) и продаются по очень высоким ценам. Реальная необходимость в жилых помещениях, составлявшая 6000 единиц, за счет жилья, нуждающегося в реконструкции, увеличилась в десять раз.

Тяжелая экономическая ситуация, отсутствие площадей для строительства на

территории Сектора Газа, плотность городского населения в котором велика, а также сложные климатические условия требуют от властей Сектора Газа проявить креативность для успешной урбанизации.

Участники мастер-класса также отметили, что не следует отделять дом от района, в котором он находится. Необходимо искать рентабельные способы сокращения объемов бытовых сточных вод, озеленять городские районы и делать их более продуктивными и удобными для детей, использовать зеленый цвет для покраски крыш, фасадов и улиц, что позволит создать более мягкий микроклимат. Мероприятие было приурочено к Всемирному дню жилища, прошедшему в Шанхае 4 октября. ♦

## ТРАНСПОРТ

### Дубай

Более 600 000 пассажиров воспользовались общественным транспортом в Дубаи 1 ноября, в рамках дня бесплатного транспорта, организованного дорожно-транспортной организацией в честь ее пятилетия. Из 606 390 пассажиров, зарегистрированных организацией, 205 065 воспользовались дубайским метро (для сравнения, обычно ежедневная норма пассажиров составляет 140 000). 394 325 пассажиров предпочли городские автобусы, в то время как в обычные дни количество таких пассажиров составляет 296 000. Количество пассажиров, выбравших водный транспорт, составило 6100, в то время как обычно этот показатель равняется 700. Около 437 000 пассажиров обычно пользуются всеми перечисленными видами транспорта. День бесплатного транспорта будет проводиться ежегодно 1 ноября.

## ПЕРЕСЕЛЕНИЕ

### Ирак

Опрос, проведенный УВКБ среди жителей Ирака, вернувшихся в Багдад из соседних стран, показал, что в связи с отсутствием должного уровня безопасности, экологическими проблемами и отсутствием базовых коммунальных услуг большинство из них сожалеет о своем решении вернуться в Ирак. В исследовании приняли участие 2353 иракца (537 семей), которые вернулись в багдадские районы Ресафа и Карх в 2007–2008 годах.

## ВОДА

### Ливан

Арабский форум по окружающей среде и развитию в третий раз прошел в ноябре в Бейруте. На форуме были озвучены результаты революционного отчета о состоянии воды в арабском мире, подготовленного членами форума совместно с исследователями и научными центрами. Основным событием конференции стало выступление доктора Фаруха Эль-База, директора Центра удаленных исследований в университете Бостона, об обнаружении подземных вод в пустынных районах при помощи спутников.

## ЭНЕРГЕТИКА

### Страны Ближнего Востока и Северной Африки

«Mitsui Engineering & Shipbuilding Co» совместно с генеральным подрядчиком Taisei Согр. объединяют усилия для постройки электростанций, использующих солнечную энергию для выработки электричества. «Mitsui Engineering» займется разработкой станций, а «Taisei» — их строительством за рубежом, в пустынных районах, где земля стоит недорого, а солнечного света достаточно для получения энергии. Проект «Mitsui Engineering» включает в себя одну центральную башню, окруженную множеством зеркал. Зеркала концентрируют солнечный свет на вершине башни и подогревают воду, которая, испаряясь, крутит турбину генератора. В Абу Даби уже построена экспериментальная установка мощностью 100 киловатт.

## ВОЗОБНОВЛЯЕМЫЕ ЭНЕРГОРЕСУРСЫ

## Босния и Герцеговина

Европейский банк реконструкции и развития продолжает продвижение эффективных проектов получения энергии из возобновляемых источников в Боснии и Герцеговине. Банку UniCredit Bank была выделена кредитная линия в размере 5 миллионов евро (6,75 миллионов долларов США) на выдачу займов местным частным компаниям, вкладывающим средства в энергоресурсы. Денежные средства будут использованы для поддержки компаний, инвестирующих в эффективное использование энергии на производстве, небольшие компании, занимающиеся производством энергии из возобновляемых источников, а также энергетически эффективное коммерческое строительство. Объем займов может достигать 2 миллионов евро.

## ВОДА

## Сербия

В южной Европе реализован первый этап мероприятий товарищества водопроводных операторов на базе Товарищества водопроводных операторов в Юго-Восточной Европе. В ходе Выставки воды, прошедшей в 2010 году в Белграде, Сербия, губернатор района Южная Бака, госпожа Дарья Саджин, запустила аналогичный проект, в рамках которого работники водопроводной сферы и сотрудники муниципальных органов смогут перенять опыт сокращения объемов утечек воды на практике у своих коллег по этой сфере деятельности. Водопроводные организации 11 городов будут открыты для аналогичных хорватских организаций, что позволит обеим сторонам существенно снизить объем утечек воды.

## ИНФРАСТРУКТУРА

## Грузия

Грузия получит 33,7 миллиона евро от Всемирного банка в рамках дополнительного финансирования проекта развития региональной и муниципальной инфраструктуры. Правительство Грузии обратилось в банк за дополнительным финансированием для ускорения реализации мер по проекту посредством обновления дополнительных муниципальных сервисов и инфраструктуры в стране и подготовки стратегических планов развития для избранных городов. Муниципалитетам, участвующим в программе, будет оказана техническая поддержка для обеспечения оказания услуг на устойчивом уровне.

## ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

## Венгрия

Компания «Magyar Telecom» получит от Европейского инвестиционного банка заем в размере 150 миллионов евро для дальнейшего развития телекоммуникационной инфраструктуры в Венгрии, что позволит удовлетворить растущий спрос на телекоммуникационные услуги и обеспечить большую широту покрытия и качество оказываемых услуг. Заем также будет использован компанией для разработки мобильной сети «Magyar Telecom», 3G и долгосрочного развития, а также для развития инфраструктуры стационарной телефонии. Проект включает в себя развертывание мобильной сети в Венгрии, а также обеспечение постоянного широкополосного доступа к он-лайн услугам для более чем миллиона венгерских семей.

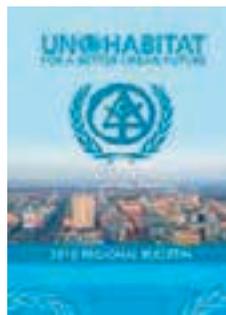
## Городское планирование

Новый отчет ООН-Хабитат рассказывает о деятельности организации в странах Восточной, Южной и Центральной Европы

Организация ООН-Хабитат выпустила региональный бюллетень за 2010 год, в котором рассказала о своей деятельности в странах Восточной, Южной и Центральной Европы, посвященной улучшению городского планирования, усилению позиций местных властей, мерам по изменению климата и децентрализации.

«Региональный бюллетень выходит в тот момент, когда многие страны из описываемого региона борются с наводнениями, проседаниями грунта и низовыми пожарами», — говорит Кшиштоф Миларчик, директор регионального офиса ООН-Хабитат в Варшаве. — «Эти природные катаклизмы выводят на первый план роль стратегического планирования для защиты населения от подобных явлений в будущем. Сейчас очевидно, к примеру, что не следовало осваивать территории, на которых возможно проседание почв или наводнения. Разрастание городов также способствует таким явлениям, так как зачастую указанные районы находятся на городских окраинах».

В вводной статье отчета господин Миларчик говорит, что невозможно отрицать роль неправильного городского планирования в возникновении указанных проблем.



Региональный бюллетень за 2010 год рассказывает о деятельности ООН-Хабитат в странах Восточной, Южной и Центральной Европы

«Такое планирование не только приводит к сокращению общественных мест или даже инфраструктуры, но может обернуться потерей как материальных ценностей, так и человеческих жизней в результате природных катаклизмов».

ООН-Хабитат постоянно подчеркивает необходимость учета при планировании риска природных катаклизмов, а также указывает, что города должны быть компактными, а не растянутыми. Организация также советует городским властям подготовиться к перемене климата,

инвестировав средства в системы отвода воды и воздушные коридоры, чтобы обеспечить естественное охлаждение.

Местные власти, обладающие дополнительными мощностями и ресурсами, имеют возможность принимать решения по указанному вопросу. Децентрализация имеет множество преимуществ и помогает построить такое гражданское общество, которое приемлемо для всех.

«При этом должна существовать возможность для создания юридической и контрольной базы, обеспечивающей защиту от неправильных форм развития как физическим лицам, так и целым районам. Будем надеяться, что из проблем, с которыми страны нашего региона столкнулись в этом году, мы извлечем урок», — говорит господин Миларчик. ♦

## Информационные и коммуникационные технологии

Армения займется сектором ИКТ

Армения получит от Всемирного банка грант в размере 18 миллионов евро (23 миллионов долларов США) на реализацию проекта «Е-общество и инновации для обеспечения конкурентоспособности». Этот инновационный проект поддержит правительство Армении в его попытке снять ограничения на деятельность в сети и поддержать инновации на предприятиях при помощи усиления базовой инфраструктуры и создания соответствующих условий.

«Этот инновационный проект рассматривает ИКТ как новое средство развития и создания

рабочих мест в Армении», — говорит Асад Алам, региональный директор Всемирного банка в странах Южного Кавказа. — «Улучшение доступа к компьютерным технологиям и высокоскоростному Интернету позволит повысить экономическую продуктивность, стимулировать инновации, повысить заработную плату семей и доход предприятий и создать новые рабочие места».

Проект разработан специально с учетом множества сложных вопросов, существующих в секторе информационных и коммуникационных технологий в Армении, и с целью стимулирования инноваций. В рамках проекта будут проведены мероприятия по обеспечению доступа к дешевым широкополосным сервисам для отдельных лиц, предприятий и общественных организаций (посредством разработки национальной широкополосной

## Вода

### Румыния собирается обновить систему коммунально-го водоснабжения

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) поддержит модернизацию систем коммунального водоснабжения в регионах Румынии при помощи кредита на сумму, равную 200 миллионам евро (263 миллион долларов США). Такая система совместного финансирования также позволит Румынии использовать гранты, полученные от фонда солидарности Европейского Союза.

«Новая программа совместного финансирования, предлагаемая ЕБРР и фондом солидарности ЕС, основана на опыте работы банков при поддержке реформ в водном секторе румынского рынка, а также на стабильном сотрудничестве с «SC Raja SA Constanta», — говорит Жан-Патрик Марке, директор ЕБРР по муниципальной инфраструктуре и окружающей среде. — «Этот проект завершит программу обновления коммунального водоснабжения и канализации в районах Констанца и Иаломита. Что еще важнее, это обеспечит страну безопасной и высококачественной системой водоснабжения».

В рамках нового проекта совместно с региональным представительством фонда солидарности ЕС Банк создаст финансовые инструменты для поддержания критического объема инвестиций в водопроводную и канализационную структуру Румынии, что поможет местным властям привести эту сферу в соответствие со стандартами защиты окружающей среды, принятыми в ЕС.

В рамках проекта ЕБРР предоставит денежные средства предприятиям, работающим в отрасли, на несрывовой основе, тем самым демонстрируя свою уверенность в возможностях этой сферы деятельности. По оценкам специалистов денежные средства в размере 200 миллионов евро помогут привлечь в сферу коммунального водоснабжения в Румынии инвестиции



Проект позволит защитить экосистему побережья Черного моря в Констанце

на сумму до 1,5 миллиардов евро. ЕБРР будет взаимодействовать с румынской ассоциацией водопроводных операторов для осуществления мониторинга в рамках сектора и для повышения уровня обслуживания благодаря сопоставительному анализу деятельности таких операторов.

«Этот проект представляет собой еще один важный шаг для «SC Raja SA Constanta» по повышению уровня обслуживания в сфере предоставления водопроводных и канализационных услуг жителям нашего прекрасного города, побережья Черного моря и районов Констанца и Иаломита», — заявляет господин Феликс Строе, генеральный менеджер и президент административного совета «SC Raja SA Constanta». — «Проект позволит защитить окружающую среду и сохранить нашу природу для будущих поколений. Данный проект — признание тяжелого труда компании, жителей нашего города, нашего региона, Ассоциации междугородного развития, Румынской ассоциации водопроводных операторов, Министерства окружающей среды и Европейского Союза».

«SC Raja SA Constanta» является одним из крупнейших водопроводных операторов в Румынии и действует в районах Констанца и Иаломита. В первую очередь именно эта компания выиграет от получения выделяемых денежных средств. Компания предоставляет водопроводные и канализационные услуги более чем 500 000 жителей юго-восточной части страны. ♦

единой и правительственной сети); по обеспечению физических лиц и компаний средствами подтверждения проведенных сделок в электронной форме (программа «Цифровой гражданин»); по расширению доступа к недорогим компьютерам и электронным сервисам для жителей страны (программа «Компьютер для всех»).

Проект также поддержит создание, развитие и конкурентоспособность предприятий, основанных на применении знаний и технологий, а также поспособствует применению технологий в традиционных секторах. Это поднимет уровень владения технологиями, инноваций и коммерциализации в частном секторе, будет способствовать укреплению связи между исследовательской базой и производством, а также стимулировать развитие новых компаний на всей территории Армении.

«Несмотря на многообещающие тенденции развития, наблюдавшиеся в прошлом году, в этом секторе многие проблемы так и остаются нерешенными», — говорит Хуан Навас-Сабатер, глава команды разработчиков проекта во Всемирном банке. — «Уровень доступа к Интернету или к широкополосным сервисам в настоящее время недостаточен для того, чтобы реализовать планы правительства по созданию современного информационного общества. Различия между доступом к ИКТ в столице и в сельских районах дополняется высокими ценами на вспомогательные услуги, что связано с отсутствием конкуренции в доступе к международным телекоммуникационным сетям и с отсутствием инвестиций в национальные сети».

Общий объем финансирования по проекту составит 22,5 миллиона евро, из которых правительство Армении предоставит 4,5 миллиона. ♦

## СТОЧНЫЕ ВОДЫ

### Черногория

Европейский банк реконструкции и развития поддержит модернизацию водопроводной инфраструктуры в муниципалитете Даниловград (Черногория) при помощи кредита под государственную гарантию на сумму 5,35 миллионов евро (7,05 миллионов долларов), переданных Черногории для создания сети отвода сточных вод, постройки завода по их очистке и обновлению системы водоснабжения. Даниловград располагается в центральной части страны, в долине реки Зета, и представляет собой стремительно развивающийся населенный пункт, для которого обновление системы отвода сточных вод и удовлетворение растущего спроса на воду представляют собой актуальные задачи.

## ТРАНСПОРТ

### Беларусь

Всемирный банк одобрил выдачу Республике Беларусь займа на сумму 112 миллионов долларов США для реализации проекта по обновлению и модернизации дорог, который будет способствовать развитию белорусской транспортной инфраструктуры в рамках стратегического транзитного коридора, а также позволит ввести электронную систему взимания пошлин. Программа предполагает постройку четырехполосных шоссе, которые соединят Минск со столицами пяти областей. Кроме того, правительство страны рассчитывает на получение прибыли от взимания пошлин в электронной форме, что создаст дополнительные средства для финансирования ремонта и последующего обновления дорожной сети.

## ИНФРАСТРУКТУРА

### Чехия

Европейский инвестиционный банк предоставит региону Моравия-Силезия, расположенному на северо-востоке Чехии, заем на сумму 78 миллионов евро для улучшения инфраструктуры в регионе. Полученные средства будут использоваться для поддержки инвестиций в транспорт, здравоохранение, социальные службы, образование, культуру и туризм, а также программы защиты окружающей среды и развития информационных и коммуникационных технологий. За счет заемных средств будет построена объездная дорога вокруг города Опава, проведена модернизация школ жилищно-гражданского строительства. Также полученные средства будут использованы для развития образования в сфере электрической инженерии и для приобретения транспортных средств для аварийной службы.

## ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭНЕРГИИ

### Польша

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) поддержит эффективное использование энергии в Польше посредством выдачи займов в размере 50 и 35 миллионов евро банкам «BGZ» и «Millennium» для последующей выдачи в форме кредитов местным предприятиям малого и среднего бизнеса, вкладывающим средства в эффективное использование энергии. Займы будут выданы в рамках проекта по поддержанию эффективного использования энергии в Польше, разработанного ЕБРР и предлагающего финансирование на сумму 159 миллионов евро. Финансирование ЕБРР будет направлено на поддержку банков, выдающих предприятиям малого и среднего бизнеса, действующим в сфере производства, оказания услуг, розничной торговли, сельского хозяйства и иных сферах, целевые кредиты на эффективное использование энергии.

## Транспорт

### Новое направление Google

Крупнейшая поисковая система Google в стремлении предотвратить аварии, сэкономить время водителей и сократить выброс углерода с помощью коренного изменения способа использования автомобилей начала разрабатывать технологию для автомобилей, которая позволит управлять ими без участия человека.

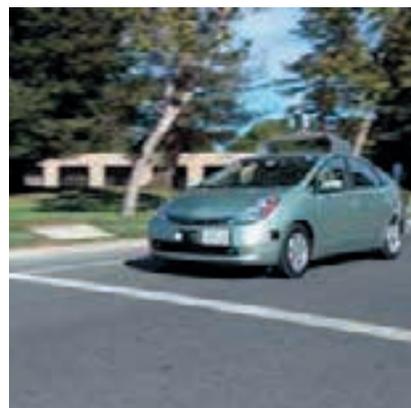
Автоматизированные автомобили проехали более 225000 километров по улицам Сан-Франциско, в том числе по знаменитым извилистым Ломбард Стрит (Lombard Street), Пасифик Хайвэй (Pacific Highway), а также по дороге между Сан-Франциско и Лос-Анджелесом.

Автоматизированные автомобили используют видеокамеры, радиолокационные датчики и лазеры, которые способны различать другие движущиеся объекты на дороге, а также подробные навигационные карты. В каждом автомобиле есть места для специально обученного водителя и оператора программного обеспечения, которые при необходимости возьмут управление на себя.

До начала испытания автомобиль с обычным управлением настраивается в соответствии с картой, линиями безопасности и дорожными знаками, таким образом, программное обеспечение, которое будет использоваться автоматизированным автомобилем, уже будет знакомо с маршрутом.

Себастьян Трам, специалист по программному обеспечению, написал в блоге Google: «Согласно данным Всемирной организации здравоохранения в автомобильных авариях ежегодно гибнет более 1,2 миллиона человек. Мы уверены, что наша технология позволит сократить этот показатель приблизительно вдвое. Мы также уверены, что самодвижущиеся автомобили трансформируют использование авто, значительно снизив их применение, как и помогут создать новый «шосейный состав будущего».

«Эти «шосейные составы» должны снизить энергопотребление, при этом увеличив количество людей, которых можно перевезти по нашим главным дорогам», — добавил он. «Что касается экономии времени, то по оценкам Министерства Транспорта США каждый день на дорогу до работы и обратно у людей уходит в среднем 52 минуты. Представьте себе, что это время можно провести с большей пользой».



Автоматизированные автомобили от Google позволят сократить количество смертей на дорогах вдвое.

Фото © Google

Несмотря на то, что технология все еще находится на начальной стадии разработки, в компании Google надеются, что благодаря передовым компьютерным технологиям она позволит понять, как будет выглядеть транспорт будущего. ♦

## Окружающая среда

### Атланта планирует стать самым зеленым городом США



Мэр Касим Рид (Kasim Reed) на открытии инициативы Power to Change (Способность измениться) Фото © City of Atlanta

Мэр Атланты Касим Рид объявил о планах сделать свой город одним из самых зеленых в США благодаря недавно начатой инициативе Power to Change. В рамках этого плана мэр Рид поставил смелую цель войти в десятку городов по устойчивому развитию и планирует занять лидирующие позиции, подобно Сиэтлу, Чикаго и Нью-Йорку, которые первыми предложили политику зеленого строительства, создания инфраструктуры для электротранспорта и пешеходных зон.

«Я уверен, что Атланта должна стать ярчайшим примером того, как главный городской

муниципалитет может принять на себя больше ответственности за эффективное использование энергии и воды, сохранение участков природы и поддержание более здоровой, чистой и зеленой окружающей среды», сказал мэр Рид. «Крайне важно принять конкретные, ощутимые меры для поддержания устойчивого развития, что позволит нам защитить город в будущем».

Инициатива Power to Change в Атланте определила цели до 2050 года, среди которых одна из самых важных — внедрение гибридных транспортных средств и транспортных

средств, не использующих нефтяное топливо, в муниципальный автопарк. К 2012 году около 15 процентов автопарка будет состоять из транспортных средств, использующих альтернативное топливо.

Прочие серьезные цели включают: сокращение выброса парниковых газов в пределах территории, находящейся под юрисдикцией города Атланта, на 25 процентов к 2020 году, на 40 процентов к 2030 году и на 80 процентов к 2050 году; достижение пятипроцентной доли возобновляемых источников энергии в общем муниципальном потреблении к 2015 году; возможность осуществления доставки местной пищи в течение 10 минут 75 процентам всех жителей города к 2020 году.

В городе также планируют увеличить потребление возобновляемых источников энергии. Грант в размере 7 миллионов долларов США от природоохранного ведомства штата Джорджия будет использован для установки более эффективных турбин в центре очистки воды, что позволит сократить водную зависимость Атланты от штата Джорджия.

План устойчивого развития был представлен во время первой Недели устойчивого развития, которая проходила с 25 по 29 октября. Ежедневные мероприятия акцентировали внимание на различных направлениях плана, в том числе на качестве воды и ее сохранении, эффективном использовании энергии, увеличении количества рабочих мест, местной пище и электрических транспортных средствах. ♦

## Транспорт

### Самокаты возвращаются на улицы Лондона

Тротуары Лондона заполнили люди. Но это не «худы» или банды, а дети трех-пяти лет, которые едут на самокатах в садики в сопровождении родителей.

В мини-микро самокатах есть два колеса спереди и одно сзади — чтобы не упасть. Анна Гибсон (Anna Gibson), соучредитель компании Micro Scooters UK, уверена, что самокаты в корне изменили привычку родителей и детей добираться в школу.

«Это прекрасно для детей с точки зрения здоровья и совершенно превосходно для окружающей среды, — говорит она. — Для матерей водить детей в школу или садик — это что-то вроде кошмара. Т.е. вы скорее предпочтете прогуляться до школы или садика пешком, если сможете усадить трехлетнего и пятилетнего ребенка на самокат, а годовалого ребенка в коляску».

В Королевском округе Кенсингтон и Челси настолько сильно выросло количество детей, которые добирались в школу на самокатах (на 33 процента с сентября 2008 года по октябрь 2009 года), что было решено ввести программу обучения езде на самокате. Программа называется ScootSurfers и предлагается во всех начальных школах округа; это программа обучает правилам поведения на тротуарах во время езды, а также правилам безопасности, и в ней в настоящее время участвуют уже 18 школ.



В школу на самокате. Лондон

Фото @ MICRO SCOOTERS UK

«Езда на самокатах в школу и обратно не только помогает привить детям более здоровый образ жизни, но и уменьшает пробки, а также сокращает выбросы в атмосферу CO<sub>2</sub>, — говорит советник Королевского округа Кенсингтон и Челси Николас Пэйджер-Браун (Nicholas Paget-Brown). — Мы должны быть уверены, что люди, которые ездят на самокатах, уважительно относятся к пешеходам и другим участникам движения на тротуарах».

Выбросы углерода сокращаются из-за того, что все больше людей идут в школу пешком, сопровождая своих детей на самокатах, и тем самым помогают снизить количество транспорта возле школ, добавил г-жа Гибсон.

На вопрос о том, не исчезнут ли вско- микрo-самокаты с лондонских улиц

подобно взрослым самокатам, г-жа Гибсон отвечает: «Это не мания и не прихоть. Это средство передвижения из точки А в точку Б. Точно также велосипеды стали частью нашей повседневной жизни, а самокаты, по-моему, имеют еще больше шансов занять такое место. Если вы живете в Лондоне и видите такое большое количество транспорта, вы не отправите ребенка в школу на велосипеде. Я думаю, самокат — это продукт, который всегда будет пользоваться спросом».

В Лондоне не считают самокаты прихотью и уже начали собирать данные о количестве поездок, которые совершаются в школу именно на самокатах; эти данные будут доступны в 2011 году. ♦

## Окружающая среда

### Испанский и французский города названы Зелеными столицами

Испанский город Витория-Гастейц и французский город Нант номинированы на награду в 2012 и 2013 годах как новые Зеленые столицы Европы. Эти два города были выбраны среди шести финалистов за заботу об окружающей среде и устойчивое городское планирование.

Витория-Гастейц, столица региона на севере Испании, значительно преуспела в озеленении традиционной городской среды. «Зеленый пояс» города Витория-Гастейц, полустеппенная зеленая зона, которая частично восстановлена в тех частях, где растительность была значительно уничтожена, окружает центр, позволяя почти четверти миллиона населения жить в пределах 300 метров от открытого зеленого пространства. Различные системы измерений применяются для того, чтобы увеличить разнообразие биологических видов и улучшить обслуживание

экосистемы. За флорой и фауной проводятся постоянные наблюдения, фрагментация среды обитания по возможности сокращается. Город также успешно справляется с нехваткой воды и за последнее десятилетие постоянно снижал ее потребление.

Нант, шестой по величине город Франции с населением 285000, успешно объединил зеленые и голубые районы города, связав решение городских проблем со своим расположением на двух главных реках (Луара и Эрдр) и программой сбалансированного управления водными ресурсами. Город граничит с несколькими природоохранными территориями, а сохранение флоры и фауны — ключевая забота его населения. В городе Нант давно существует интегрированная и устойчивая транспортная политика, сконцентрированная на общественном транспорте и езде на велосипедах, а сам город стал первым городом Франции, который успешно снова ввел электрические трамваи.

Ежегодная награда — это новая инициатива, которая предстала перед городом в авангарде экологически чистой городской жизни. Совет, присуждающий награду, проверял города



Разнообразие биологических видов и обслуживание экосистемы улучшилось в черте города Витория-Гастейц.

Фото @ Vitoria-Gasteiz

по 11 экологическим показателям, оценивая их стремления в достижении высоких экологических стандартов и степень, в которой они могут служить ролевой моделью и продвигать наилучшую практику в других европейских городах.

С помощью награды Зеленым столицам Еврокомиссия стремится побудить города улучшать качество городской жизни, систематически рассматривая условия окружающей среды при планировании городов. ♦