



ООН-ХАБИТАТ

Март 2006 г., том 12, № 1
(перевод с английского)

В этом выпуске:

Обзор

**Система платы за
транспортные заторы
в Лондоне**

**Инновационная
городская энергетика
и транспорт**

**Энергия в кризисных
ситуациях — доклад
из зоны землетрясения
в Пакистане**

Рост цен на нефть

**Система автобусного
движения в Боготе**

Дебаты Хабитат



К устойчивой энергетике в городах

ПРОГРАММА ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ

Обращение Исполнительного Директора ООН-ХАБИТАТ

Задолго до современного информационного века, задолго до изобретения электричества и радио, как свидетельствует история, большие и малые города были связующим звеном в мире, являясь источником новых идей и торговли, хороших или плохих тенденций, оказывая влияние на развитие человечества. В свою очередь, движущей силой городов является энергия, что дает основание говорить о том, что цивилизация сформировалась благодаря энергии.

Количество энергии, потребляемой на душу населения, стало одним из ключевых показателей модернизации и прогресса любой страны. И именно населенные пункты, наши большие и малые города потребляют самое большое количество энергии.

Не будем поддаваться иллюзии. В 1950 году треть населения земного шара проживала в городах. Всего лишь через 50 лет число городских жителей составляло половину всего населения, и эта цифра будет расти дальше, достигнув к 2050 году двух третей, или 6 миллиардов человек.

Таким образом, города будут потреблять больше энергии и более быстрыми темпами, чем за всю свою историю. Прогнозы периодически предсказывают скорое истощение источников ископаемого топлива. Для того чтобы наши города будущего были устойчивыми, нам необходимы альтернативные источники энергии. Именно поэтому мы выбрали для нашей обложки фотографию водяного колеса в Сирии как пример системы, которая помогла создать и озеленить города в пустыне и которая использовалась на протяжении тысячелетий во многих, многих странах.

Однако преимуществ современных поставщиков энергии и услуг распределяются неравномерно, едва охватывая лишь около трети глобального населения. Люди, проживающие в бедности, очень мало пользуются преимуществами современной энергетической политики и ее результатами. Свыше 2 миллиардов человек продолжают пользоваться традиционными видами топлива для приготовления пищи, а 1,5—2 миллиарда человек не имеют электричества, нормального водоснабжения и санитарных услуг.

В наибольшей степени от отсутствия доступа к современным видам энергетических услуг страдают городская беднота и особенно жители трущоб. Использование несоответствующих источников энергии наносит людям не только непосредственный физический вред (заболевания легких и частые пожары в трущобах), но и приводит к необходимости больше платить за бытовой газ и электричество по сравнению с богатыми, которые подключены к обслуживаемым энергетическим сетям. ООН-ХАБИТАТ



Президент Джордж Буш, говоря о «пристрастии» Америки к нефти, пообещал найти альтернативные источники энергии в стране, несомненно, являющейся крупнейшим мировым потребителем.

ведет постоянный поиск доступных путей и технологий для использования возобновляемых источников энергии в трущобных районах.

Здесь также следует избегать ошибки. Согласно прогнозам в последующие 30 лет число жителей городских трущоб, насчитывающих в настоящее время 1 миллиард человек, может возрасти вдвое, если не будут предприняты конкретные шаги по снижению бедности. Это означает предоставление им доступных, чистых и здоровых услуг.

Предстоящая 14-я сессия Комиссии ООН по устойчивому развитию, которая состоится в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке с 1 по 12 мая 2006 года, рассмотрит прогресс, достигнутый в вопросах устойчивого развития энергетики, промышленного развития, загрязнения воздуха и изменения климата.

Комплексная проблема энергетики и устойчивого развития была поднята на Конференции ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году. Энергетика стала также одной из главных тем девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию (КУР-9), состояв-

шейся в 2001 году. Страны—участники КУР-9 признали необходимость уделять больше внимания развитию, внедрению и распространению чистых и более эффективных технологий. Они также договорились о необходимости неотложных действий для дальнейшего развития и повышения роли альтернативных источников энергии. В Повестке дня 21 отмечается, что современные уровни потребления и производства энергии не являются устойчивыми, особенно если спрос будет продолжать расти. Особо подчеркивается важность использования источников энергии в интересах охраны здоровья людей, атмосферы и природной окружающей среды. Это подтвердили мировые лидеры в Плане действий, принятом на Всемирном саммите по устойчивому развитию в Йоханнесбурге в 2002 году.

В своем недавнем обращении к нации Президент Джордж Буш, говоря о «пристрастии» Америки к нефти, пообещал найти альтернативные источники энергии в стране, несомненно, являющейся крупнейшим мировым потребителем.

Оставляя невыключенным электричество или открытым кран, мы должны помнить о последствиях этого для будущих поколений. Поэтому официальные представители, принимающие участие в КУР-14, должны признать, что быстрый рост городов, особенно в развивающихся странах, вносит основной вклад в растущее потребление энергии. Энергетическая политика очень тесно связана с другими аспектами городского развития, в частности с землепользованием и зонированием, транспортной политикой и энергообеспечением зданий.

В рамках общей деятельности ООН-ХАБИТАТ в области устойчивого развития населенных пунктов главной задачей является оказание помощи правительствам и муниципалитетам в разработке энергетических и транспортных стандартов и норм управления.

Наши города с их бурно растущими трущобами и ветхими микрорайонами как в зеркале отражают тот огромный разрыв, который существует между богатыми и бедными, свободными и несвободными, привилегированными и униженными — между теми, кто получает выгоду от глобализации, и теми, кто становится маргиналами. Такое неравенство унижает человеческое достоинство. Оно делает уязвимым все наше общество и угрожает безопасности каждого из нас. Мы должны устранить это различие путем повышения солидарности общества и, следовательно, повышения его устойчивости.



**Анна Каджумуло Тибажука,
Исполнительный Директор**



Фото с обложки

Это водяное колесо в древнем сирийском городе Хамах символизирует вековую чистую и возобновляемую энергию для снабжения водой домов и садов.
Фото: В. Китио/ООН-ХАБИТАТ

Редактор

Роман Роллник

Помощники редактора

Стелламарис Мутока
Анне Мусотси

Дизайн и макет

Отделение информационных услуг
ООН-ХАБИТАТ

Редакционная коллегия

Фарук Теббал
Люсия Кивала
Ананта Кришнана
Динеш Мехта
Эдуардо Лопес Морено
Джейн Ниакайру
Мариам Юнуса
Николас Ю

Издание ООН-ХАБИТАТ

Почтовый ящик 30030, GPO
Найроби 00100, КЕНИЯ
Тел.: (254-20) 762 1234
Факс: (254-20) 762 4266/7, 762 3477,
762 4264
Телекс: 22966 UNHABKE
E-mail: infohabitat.debate@unhabitat.org
Website: <http://www.unhabitat.org/>

Издатель журнала на русском языке

Офис реализации программ
ООН-ХАБИТАТ в России
(Агентство «КОНУС»)
Россия, 123007, Москва,
1-я Магистральная ул., д. 13, стр. 7
Тел. (495) 707 2807,
Тел./факс (495) 707 2500
E-mail: conus.ag@mtu-net.ru
Website: <http://www.unhabitat.ru/>
<http://www.conus-ag.ru/>

ISSN 1020-3613

Точки зрения авторов, высказанные в опубликованных статьях, не обязательно отражают официальные взгляды и позиции Программы ООН по населенным пунктам (ООН-ХАБИТАТ). Все материалы этого бюллетеня могут цитироваться или перепечатываться со ссылкой на источник. Вопросы и пожелания по содержанию журнала на русском языке направлять в Офис реализации программ ООН-ХАБИТАТ в России.

Содержание

<hr/>	
ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА	2
<hr/>	
ОБЗОР	Энергетика и транспорт в населенных пунктах 4—5
<hr/>	
ФОРУМ	Стремительный рост спроса на кондиционирование воздуха создает новые проблемы для зданий и инженерных сооружений 6
	Электричество для неформальных поселений 7
	Решение проблемы транспортных заторов — взаимовыгодные транспортные решения 12
	Благоустроенные кухни способствуют более эффективному использованию энергии и делают здоровыми наши дома 13
<hr/>	
ИННОВАЦИИ	Инновационная городская энергетика и транспорт 10—11
<hr/>	
РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОВОСТИ	Лондон показал, как система платы за транспортные пробки работает в большом городе 8
	Энергия в кризисных ситуациях — доклад из зоны землетрясения в Пакистане 9
	Учимся на примере системы автобусного транспорта Боготы 15
<hr/>	
ТОЧКА ЗРЕНИЯ	Готовим города к высоким ценам на нефть 14
	Усовершенствованные сети автобусного движения — наилучшая альтернатива для городов в развивающихся странах 16
<hr/>	
НАИЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ	17
<hr/>	
НОВЫЕ ПУБЛИКАЦИИ	18
<hr/>	
НОВОСТИ И СОБЫТИЯ	19
<hr/>	
РОССИЙСКАЯ СТРАНИЦА	20
<hr/>	
НАША БЛАГОДАРНОСТЬ	23
<hr/>	
ТРЕТЬЯ СЕССИЯ ВСЕМИРНОГО ФОРУМА ГОРОДОВ	24
<hr/>	

Энергетика и транспорт в населенных пунктах

Брайан Вильямс. Координационный центр ООН-ХАБИТАТ по вопросам энергии и транспорта представляет обзор кризисной ситуации, с которой столкнулись развивающиеся страны, где миллионы людей все еще используют традиционные виды топлива, например дрова, поскольку лишены электричества или бытового газа. Усовершенствование энергетической политики и потребления энергии поможет сократить бедность, снизить загрязнение и сделать города мира более устойчивыми, способствуя тем самым достижению Целей развития тысячелетия (ЦРТ).

Более высокая плотность населения облегчает предоставление основных видов услуг. Поэтому городам необходимо иметь больший потенциал для предоставления услуг здравоохранения, санитарии и электроснабжения, чем сельским районам. В то время, как эти преимущества масштабной экономики в городских агломерациях выпадают на долю жителей наиболее развитых стран, они совершенно не затрагивают развивающиеся страны, особенно если речь идет о предоставлении энергетических услуг.

Городам развивающихся стран для ускорения экономического развития, снижения бедности и удовлетворения основных потребностей населения требуется быстрый рост производства и потребления энергии. Однако связанное с использованием энергии загрязнение окружающей среды уже негативно сказалось на здоровье и условиях жизни людей, в частности в неформальных городских поселениях. Первоочередной задачей для устойчивого развития и использования энергии в населенных пунктах является обеспечение равного доступа к энергетическим услугам для городских жителей с помощью экономически эффективных и экологически чистых методов.

В мире приблизительно 2 миллиарда человек не имеют доступа к электричеству. Еще 2 миллиарда человек зависят от традиционных видов топлива, таких как дрова, сельскохозяйственные отходы и навоз, используемых для приготовления

пищи и отопления. Для трети населения Земли зависимость от традиционных видов топлива приводит к тому, что значительная часть времени ежедневно тратится на сбор хвороста, прежде всего девушками и женщинами, даже в городах.

«О размерах и масштабе энергетических потребностей сегодня в мире говорит тот факт, что из 6 миллиардов мирового населения примерно одна треть, в основном проживающая в развивающихся странах, по-прежнему не имеет доступа к энергетическим и транспортным услугам», — сказано в докладе Комиссии по устойчивому развитию на девятой сессии в апреле 2001 года.

«Существуют большие различия между развитыми и развивающимися странами в уровне потребления энергии. Современные формы производства, распределения и использования энергии являются неустойчивыми», — говорится в докладе. Комиссия представит обзор заседаний за пять лет на своей 14-й сессии в Нью-Йорке в первые недели мая 2006 года.

Комиссия прекрасно понимает, что бедным часто приходится сталкиваться с более высокими затратами на энергообеспечение, чем богатым. Это также осложняется ограниченным доступом бедных жителей к соответствующим финансовым схемам, которые могли бы помочь им преодолеть высокие цены на чистые энергетические устройства и бытовые приборы. Зачастую их доходы настолько низки, что не позволяют оплатить расходы на

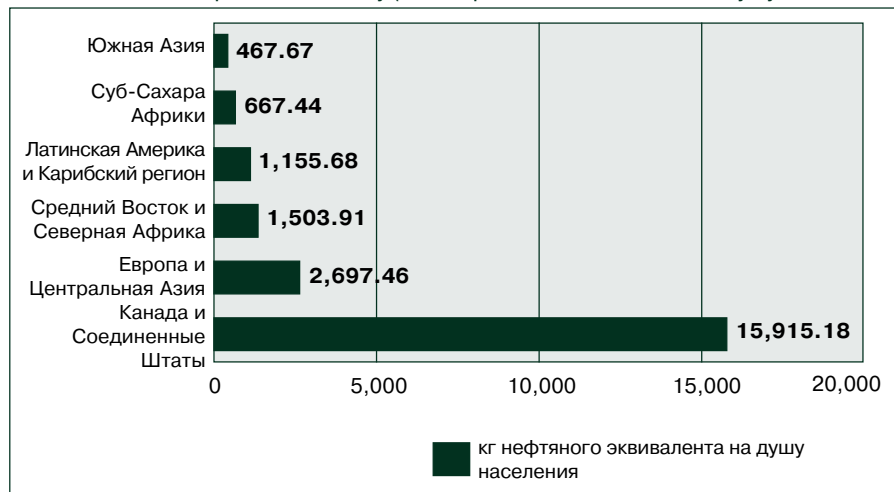
энергию, необходимую для удовлетворения основных потребностей, включая приготовление пищи, транспорт, подкачку питьевой воды и отопление своих домов.

Доступ к приемлемым по цене современным энергетическим услугам является предпосылкой устойчивого развития и снижения бедности и достижения Целей развития тысячелетия (ЦРТ). Отсутствие доступа к надежной, безопасной и экологически чистой энергии является серьезным ограничением для развития общества. Энергетические услуги могут играть как непосредственную, так и косвенную роль в достижении поставленных целей:

- **Доступ к энергии обеспечивает экономическое развитие** и расширение приносящих дополнительный доход видов деятельности. Микропредприятия и надомные виды деятельности могут осуществляться не только в дневное время, что создает дополнительные возможности для занятости.
- **Доступ к энергии снижает голод и улучшает доступ к безопасной питьевой воде** за счет использования насосных устройств.
- **Доступ к энергии снижает заболеваемость и детскую смертность** и является важнейшим фактором для нормального функционирования системы здравоохранения, обеспечивая холодильные установки для домов и больниц, стерилизационное оборудование и транспорт для больниц.
- **Для достижения единого начального образования и расширения прав женщин** энергия снижает время на повседневную тяжелую работу, такую как доставка воды, дров и т.п. Освещение в домах позволяет детям заниматься после наступления темноты.
- **Более эффективное использование энергии способствует экологической устойчивости**, устойчивому использованию природных ресурсов и снижению вредных выбросов, особенно загрязнению воздуха в помещениях.

В Китае, например, широко используется биогаз, а в Швеции заводы по производству биогаза строят вдоль молочных хозяйств, что служит хорошей альтернативой ископаемому топливу. В Индии банки предоставляют кредиты для строительства семейных заводов по производству биогаза. Несмотря на то что наилучшим

Использование энергии в 2002 году (в кг нефтяного эквивалента на душу населения)



Источник: Индикатор мирового развития. Всемирный Банк. ООН-ХАБИТАТ.

Графика: Стелламариус Мутко

решением считаются сетевые системы, во многих странах также растет интерес к наиболее современным возобновляемой энергии, расположенным в микрорайонах.

Многие города с быстро растущей неформальной экономикой зависят от ручных тележек, рикш и гужевого транспорта. Всемирный банк предлагает ряд инициатив в области городского транспорта, основанных на немоторизованных решениях. Одной из самых современных систем в мире является система легкого рельсового транспорта в районе Доклендс в Лондоне, представляющая собой автоматически управляемую железную дорогу на насыпи для челночных поездов. Другим примером является Гонконг, где электрические эскалаторы и движущиеся тротуары в Центральном районе позволяют тысячам людей совершать ежедневные поездки, обычно совершаемые на такси или в микроавтобусах.

Во всех альтернативах ископаемому топливу основной проблемой являются затраты, а также усложненный характер альтернативных технологий, особенно если это касается солнечной энергии.

В рамках нормативной и оперативной работы своей главной задачей ООН-ХАБИТАТ считает разработку стандартов и норм управления для городов в развивающихся странах с неформальными поселениями. Среди основных тематических разделов программы — энергия для городских семей, окружающая среда и здоровье, доступ к городским видам энергетических услуг и устойчивый городской транспорт.

ООН-ХАБИТАТ также стремится создать условия для обмена идеями и информацией, развития сотрудничества и действий, направленных на обеспечение доступа к городским видам энергетических услуг.

Наибольшую угрозу, особенно для районов Суб-Сахары Африки и Южной Азии, представляет загрязнение воздуха в помещениях в результате сгорания традиционных биомасс, используемых для приготовления пищи, отопления и даже освещения. Это приводит к высоким уровням респираторных инфекций и смертности среди женщин и детей, особенно в неформальных поселениях.

Обычные плиты, используемые для приготовления еды часто в неventилируемых помещениях, расходуют топливо очень неэффективно, образуя большое количество копоти, окиси углерода и других вредных загрязняющих веществ.

В этой связи действия ООН-ХАБИТАТ направлены на расширение использования более чистых видов топлива, таких как сжиженный нефтяной газ, и предоставленные экономические стимулы мелким операторам. Кроме того, она поддерживает идею использования доступных плит, работающих на биомассе, что способствует экономии топлива и снижению загрязнения воздуха.

Отдельно стоящие системы производства возобновляемой энергии, такие как

В своем обращении к нации 31 декабря Президент США Джордж Буш открыто заявил о том, что Америка, являющаяся крупнейшим мировым потребителем энергии в расчете на душу населения, приступает к новым исследованиям и поиску доступных альтернативных и устойчивых энергоресурсов.

«Для сохранения конкурентоспособности Америке необходима доступная энергия. И здесь у нас возникает серьезная проблема: Америка зависит от нефти, которая часто импортируется из нестабильных регионов мира. Наилучший путь избавления от этой зависимости лежит через технологии. С 2001 года мы затратили около 10 миллиардов долларов на разработку чистых, более дешевых и надежных альтернативных источников энергии. И мы на пороге невероятных достижений».

«Поэтому сегодня я объявляю о Передовой энергетической инициативе — о 22-процентном увеличении исследований в области чистой энергии в Министерстве энергетики для достижения прорыва в двух жизненно важных областях: для изменения системы энергоснабжения наших домов и офисов мы увеличим инвестиции в чистые (с нулевыми выбросами) заводы, работающие на угле; революционизированные технологии производства солнечной и ветровой энергии и чистую и безопасную атомную энергию».

«Мы должны также изменить двигатели для наших автомобилей. Мы активизируем наши исследования для создания усовершенствованных аккумуляторов для машин со смешанным или электрическим двигателем и машин, не создающих загрязнения, работающих на водороде. Мы также будем финансировать дополнительные исследования в области производства этанола из отходов, не только из зерна, но и из древесных отходов и проса. Наша цель — в течение шести лет внедрить в практику этот новый вид этанола и сделать его конкурентоспособным».

фотогальванические солнечные панели с солнечными батареями, будут затрачивать столько же энергии, сколько могут произвести за весь срок своего существования (прежде всего из-за своих батарей), что делает такие системы менее устойчивыми и значительно более дорогими по сравнению с традиционными сетевыми системами электроснабжения.

Поэтому инвестиции в возобновляемую энергию в районах с сетевым обслуживанием будут экономически оправданными и устойчивыми лишь в том случае, если при необходимости потребитель сможет покупать энергию из сети и продавать сети избытки генерируемой им энергии.

ООН-ХАБИТАТ также поддерживает идею расширения доступа к возобновляемому и сетевым источникам энергии в населенных пунктах и проводит сбор, сравнение и анализ энергетических вариантов для городов, особенно наиболее приемлемых для населения с низким доходом.

Также разрабатываются стратегии для ускорения коммерциализации альтернативных энергетических технологий и традиционных сетевых систем в неформальных поселениях в городах развивающихся стран.

В сегодняшних городах устойчивые транспортные системы являются важнейшим фактором для активизации экономической деятельности и повышения уровня жизни населения. В этой связи первоочередной задачей устойчивого развития является поиск транспортной модели,

способной удовлетворить потребности общества в свободном передвижении, коммуникациях и доступе к местам работы, учебы, медицинским и другим учреждениям без существенных человеческих и экологических затрат.

Транспортные системы определяют качество жизни для миллионов городских жителей во всех регионах мира. К сожалению, негативное влияние городского транспорта, включая вредные уровни загрязнения воздуха, заторы, шум, угрозу безопасности населения, ограничивает возможности дальнейшего экономического роста и благополучия. Появление мегагородов с более чем 10-миллионным населением лишь усугубляет эти проблемы.

Уровень частной автомобилизации в развивающихся странах продолжает расти быстрыми темпами, несмотря на то, что автомобили потребляют невозобновляемую энергию и вызывают сильное загрязнение. В ответ на это ООН-ХАБИТАТ предлагает устойчивые решения дилеммы городского транспорта, основанные на комплексном энергетическом и экологическом планировании и создании дохода для городской бедноты путем совместного решения вопросов предоставления энергетических и транспортных услуг и обеспечения средств к существованию.

Поскольку быстрая урбанизация ассоциируется с ростом спроса на энергию и связанными с ним проблемами, многие негативные последствия урбанизации, по крайней мере частично, можно смягчить за счет инновационных энергетических решений.

Стремительный рост спроса на кондиционирование воздуха создает новые проблемы для зданий и инженерных сооружений

В последние годы спрос на кондиционирование зданий значительно возрос, создавая новый комплекс проблем для зданий и инженерных компаний, считают **Поль Вайд** и **Алан Майер** из Международного энергетического агентства в Париже.

Результатом сильной жары в Европе летом 2003 года явились гибель свыше 20 тысяч человек и ускоренный рост спроса на охлаждающее оборудование в европейских зданиях. Однако ответная реакция Европы на тепловую волну является лишь частью глобальной тенденции повышения спроса на кондиционирование, обусловленной повышенными требованиями к личному комфорту, более высокими внутренними нагрузками в зданиях, ростом городских тепловых островков и волн.

В 2001 году в странах ОЭСР* около 41 процента общей занимаемой площади зданий было оборудовано системами кондиционирования, и каждый год эта цифра возрастала на 7 процентов. В Японии оборудованные кондиционерами площади в секторе обслуживания составляют около 100 процентов, затем следуют США с 63 процентами и Европа — 27 процентов. В жилом секторе быстрые темпы роста числа комнатных кондиционеров были отмечены в Японии, Соединенных Штатах и Европе. Продажа комнатных кондиционеров возросла на 50 процентов после жары в Европе летом 2003 года. Аналогично этому свыше четверти новых машин, проданных в Европе, оборудованы кондиционерами. В этой связи можно полагать, что европейцы ожидают, что их дома также должны быть оснащены аналогичными системами контроля за климатом.

Такая тенденция оказывает серьезное влияние на проектирование зданий, а также угрожает надежности систем электроснабжения. Растущий спрос на кондиционирование ставит под угрозу способность инженерных сетей удовлетворить будущие потребности в электроснабжении. В некоторых странах пиковые нагрузки на инженерные сети приходятся на летний период (Канада, Соединенные Штаты, Италия), и во многих случаях растущее число кондиционеров создает проблемы, существенно ограничивая способность электросетей удовлетворить пиковый спрос. В новых индустриально развивающихся странах, таких как Китай и Индия, повышение спроса на кондиционирование является основной причиной того, что пиковый спрос на электроэнергию опережает предложение.

*ОЭСР — Организация экономического сотрудничества и развития (прим. российского издателя).



На системы кондиционирования уже приходится более половины пикового спроса во многих городах Азии, например в Пекине. Фото Дж. Шен/ООН-ХАБИТАТ

ние. Проблема осложняется тем, что часто в летний период тепловых волн подача электричества ограничена (включая, например, снижение подачи или уровня охлаждения воды для генерирующих заводов).

Во всем мире системы кондиционирования (СК) и бытовая электроника являются самыми быстрорастущими отраслями энергопотребления. Однако поскольку в летний период спрос на СК значительно выше, чем в другое время года, это приводит к диспропорциям в общем пиковом спросе на системы электроснабжения. В результате на СК уже приходится более половины пикового спроса во многих регионах Японии, Соединенных Штатов и Австралии.

Рост спроса на СК объясняется не только тем, что они стали доступнее и получили широкое распространение. Это также результат тенденции к созданию универсальных стилей зданий, плохо приспособляемых к местному климату и повышению температуры внутри помещений за счет использования электрооборудования и осветительных приборов.

Еще одним фактором является повышение пиковых окружающих температур. Частично такой рост обусловлен эффектом создания тепловых островков в городе — явление, когда средние температуры в центре города значительно

выше, чем в прилегающих районах. В крупных городах, таких как Лос-Анджелес, Токио и Шанхай, такие подъемы температуры достигают 5 °С по сравнению с прилегающими сельскими районами. Подъем температуры всего на несколько градусов может оказаться существенным, для того чтобы сделать неэффективной естественную вентиляцию и привести к резкому росту потребностей в охлаждении. Более высокие температуры в городах также ускоряют превращение выбросов углеводорода в озон. Ухудшение качества воздуха тоже может стимулировать дальнейший рост спроса на кондиционирование.

В ответ на это Международное энергетическое агентство провело двухдневную конференцию «Охлаждение зданий в условиях потепления климата», которая проходила в Софии Антиполис, Франция, 21—22 июня 2004 года. Конференция отметила заметный рост потребностей в кондиционировании воздуха, рассмотрела факторы, обуславливающие этот рост, и пути сдерживания связанного с этим энергопотребления и пикового спроса. Следующая конференция по разработке мер борьбы с тепловыми островами в городах запланирована на 3—4 августа 2006 года в Токио. Обе конференции свидетельствуют о постоянном глобальном интересе к снижению использования энергии для целей кондиционирования.

Электричество для неформальных поселений

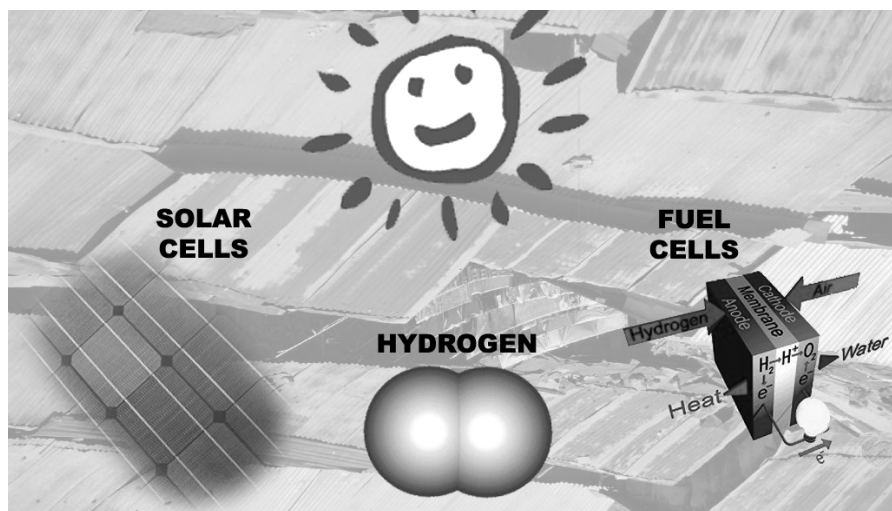
«Международные партнеры по развитию и энергетические исследовательские компании должны объединить усилия для оказания помощи людям, проживающим в трущобах, предоставив им доступные и чистые источники энергии для повседневных нужд», — говорит **Джон Кин**, градостроитель, занимающийся поиском устойчивых энергетических решений для неформальных поселений в Африке, и **Ульрик Вестмен**, градостроитель и специалист по населенным пунктам Отделения жилья в ООН-ХАБИТАТ.

Сегодня свыше миллиарда человек, что составляет одну шестую населения земного шара, проживают в городских трущобах, имеющих ограниченный доступ к электрическим сетям.

Многие жители трущоб используют старые автомобильные аккумуляторы для освещения, радио и телевидения. Но такие аккумуляторы недолговечны и требуют перезарядки. Они могут давать течь, а высокое содержание в них свинца требует соответствующей утилизации. Без надлежащего удаления отходов в трущобах автомобильные аккумуляторы становятся главным источником вредного загрязнения именно в тех местах, где жители неформальных поселений выращивают свой урожай. Учитывая огромный вред от отравления свинцом, его неправильная утилизация создает серьезную угрозу для городского сельского хозяйства в неформальных поселениях, на которое в некоторых районах приходится до 50 процентов всей производимой в городах продовольственной продукции.

Когда речь заходит об альтернативных дешевых источниках, в качестве подходящей стратегии можно привести пример того, что произошло с обеспечением доступными лекарствами ВИЧ/СПИД-инфицированных бедняков: значительное снижение цен на лекарства было достигнуто в результате международного давления. Организации по развитию, такие как Фонд Клинтон, также добились снижения цен на лекарства частично за счет гарантированных крупных заказов для фармацевтических компаний и быстрой оплаты. Такой подход обеспечивает рыночные поставки для малоимущих групп населения и доступ к более дешевым лекарствам.

Если аналогичный подход применить в энергетике, то можно добиться снижения цен на существующее производство электроэнергии и энергоэффективных продуктов для удовлетворения потребностей потенциально прибыльного рынка мировой бедноты. Примеры таких продуктов включают энергоэффективные бытовые приборы и освещение, например светодиодные диоды, фотогальванические солнечные системы, небольшие ветровые турбины и топливные батареи.



УСТОЙЧИВЫЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

Солнечные батареи — Водород — Топливные батареи

График ООН-ХАБИТАТ

Топливные батареи перерабатывают водород или метанол в электричество, выделяя при этом только воду и тепло. При соответствующих инициативах топливные батареи могут быть разработаны для районов, не имеющих сетевого электричества. Для этой цели уже разработаны типовые портативные тепловые батареи для повседневного бытового использования. Если исследования и стоимость таких систем будут минимизированы или субсидированы, то они будут иметь большие перспективы с точки зрения выгод как для окружающей среды, так и для жителей неформальных поселений.

Преимущества использования водорода в качестве энергии для топливных батарей состоят в том, что он является чистым и возобновляемым и имеется в достаточном количестве. Водород можно производить из воды с использованием электричества для разделения молекул водорода и кислорода.

Поскольку в этой связи предстоит большая работа, план должен обеспечить производство водорода без налогов по

цене от 1,8 до 3 долларов США за килограмм. Не облагаемый налогом бензин производит то же количество энергии, но его стоимость втрое выше.

Несомненно, что производству дешевого водорода и топливных батарей, доступных для городской бедноты, будет способствовать расширение политического и финансового сотрудничества правительств, международных организаций и делового сообщества.

Опыт работы в сфере здравоохранения показал, что существуют взаимовыгодные возможности для расширения диалога и сотрудничества международных организаций по развитию и компаний, разрабатывающих новые виды продукции.

Такие рыночные возможности следует расширять и привлекать энергетические исследовательские компании для разработки и производства новых доступных продуктов для удовлетворения потребностей в электричестве бедных жителей и неформальной экономики.

ООН-ХАБИТАТ проведет специальное заседание в рамках 14-й сессии Комиссии по устойчивому развитию в Нью-Йорке 1—12 мая 2006 года, в котором примут участие Институт Земли при Колумбийском университете и представители Проекта тысячелетия ООН. Будут рассмотрены возможности использования современных устойчивых и доступных энергетических услуг, включая некоторые рассмотренные выше альтернативы, для жителей городских трущоб в развивающихся странах. По мнению ООН-ХАБИТАТ, благодаря высокой плотности населения и масштабной экономике в неформальных поселениях можно достичь исключительно хороших результатов при очень небольших и недорогих интервенциях в энергетическую сферу. Таким образом, при небольшом вкладе можно достичь больших успехов и увеличить шансы для достижения Целей развития тысячелетия для большого числа людей, проживающих в трущобах.

Лондон показал, как система платы за транспортные пробки работает в большом городе

Лондонская схема платы за транспортные пробки отмечает свой третий день рождения. Директор Лондонской Транспортной компании по сбору платы за заторы **Мишель Дикс** объясняет, как проект работал, и работал хорошо.

Сто лет назад, в век гужевого транспорта, средняя скорость движения на дорогах в центре Лондона составляла 11 миль в час. В конце двадцатого века городской транспорт все еще передвигался со скоростью 11 миль в час, и это был средний показатель. Большую часть времени улицы были настолько перегружены, что автомобилям приходилось либо ползти, либо просто стоять.

Эта ситуация, с которой знакомы водители многих крупных городов мира, нарушает планы людей и губительна для бизнеса.

В феврале 2003 года Лондон предпринял решительный шаг в целях изменения сложившейся ситуации. Мы ввели плату за транспортные заторы в наиболее загруженной части городского центра. Нашей целью было снизить заторы и получить финансовые средства для инвестирования в лондонскую транспортную систему, которой на протяжении многих лет не уделялось никакого внимания.

Оппоненты предсказывали хаос и неразбериху. Они говорили, что город не сможет нормально функционировать, а система общественного транспорта не справится с нагрузкой. Прошло три года и стало ясно, что они ошибались.

Водители должны заплатить 8 фунтов за въезд в зону или передвижение по ней. Специальные камеры фиксируют номера машин и следят за тем, чтобы ни одна машина не въехала без оплаты.

Схема оказалась успешной для снижения заторов. Движение транспорта в зоне в установленные для оплаты часы (с 7 утра до 6.30 вечера) снизилось на 18 процентов, а задержки движения — на 30 процентов. Снижение движения в зоне также снизило загрязнение воздуха и число дорожно-транспортных происшествий, превратив центральный Лондон в более привлекательное для проживания, работы и визитов место.

После внедрения этой системы средняя скорость движения транспорта в платной зоне увеличилась с 14,5 км/час (9 миль в час) до 17 км/час (11 миль в час).

Транспортные выхлопы в этой зоне, включая окись азота и частицы (PM10), снизились на 12 процентов, а CO₂ — на 19 процентов. Люди отмечают улучшение

Лондон осуществил первую схему платы за транспортные пробки после того, как в 1970-х годах подобные схемы были введены в Сингапуре. Стокгольм и Осло также последовали этому примеру. Ни один город в развивающихся странах пока не реализовал подобные схемы. Однако некоторые уже рассматривают такую возможность, и, может быть, лет через двадцать вырастет число городов, признающих плату за регулирование движения как альтернативу строительству большего числа дорог.

ние состояния окружающей среды. Схема также способствовала значительному снижению числа дорожно-транспортных происшествий в Лондоне. Ежегодно в этой зоне происходит примерно на 70 ДТП меньше, чем могло бы быть, если бы не была введена плата за въезд. Дополнительно десятки тысяч человек стали пользоваться автобусом для своих повседневных поездок. Автобусы, которые, несомненно, передвигаются быстрее и более надежно, перевозят подавляющее большинство людей, которые теперь оставляют свои машины дома.

Также возросло число людей, пользующихся велосипедом. По имеющимся данным, в течение этих трех лет число поездок на велосипеде каждый год увеличивалось на 20 процентов. Это быстрый, дешевый, здоровый и экологичный вид передвижения, а при снижении интенсивности движения на улицах он становится более привлекательным.

Были и такие, кто говорил, что плата за заторы нанесет вред бизнесу в центральном Лондоне. Наиболее активными среди них были розничные торговцы, которые говорили, что покупатели пой-

дут в другие места, а если и придут к ним, то будут тратить не так много.

Объективный анализ данных о состоянии бизнеса и экономики свидетельствует в целом о нейтральном влиянии на общее функционирование бизнеса в этой зоне.

В ряде случаев наблюдались рост и падение розничных продаж, но в основном это был результат влияния других факторов, включая угрозу терроризма и закрытие главной Центральной линии лондонского метро. В то же время дистрибьюторские компании повысили свою производительность. Они смогли передвигаться быстрее и часто обещивать за день дополнительные поставки.

Сегодня более 90 процентов людей, приезжающих в центральную зону города, пользуются общественным транспортом. Поскольку установленная плата удерживает людей от использования машины в центре Лондона, они стали приезжать сюда на общественном транспорте и чаще передвигаться пешком или на велосипеде.

Схема принесла доход свыше 100 миллионов фунтов стерлингов в год для инвестирования в транспортную систему Лондона. Это означает, что мы можем и дальше совершенствовать систему лондонского транспорта, например, пустив 450 новых автобусов по 12 новым маршрутам.

Мы регулярно вносим изменения в эту схему с тем, чтобы упростить оплату, подробнее ознакомить с ее работой и помочь водителям избежать штрафов, если они забыли заплатить.

Сейчас стало проще производить оплату в электронном виде, существуют скидки на месячные и годовые платежи и льготы для автопарков. 83 процента плательщиков довольны работой с нами. Плюс к этому в этом году мы вводим систему «платы на следующий день», о чем просили многие водители.

Таким образом, после трех лет работы схема становится проще в использовании и понятнее для людей.

Недавно мэр Лондона принял решение расширить действие этой схемы, которая работала только в центральном Лондоне, распространив ее на другие центральные районы, и такая зона платы за заторы начнет работу в феврале 2007 года.

Энергия в кризисных ситуациях — доклад из зоны землетрясения в Пакистане

8 октября 2005 года в преддверии зимы недалеко от Музафарабада в Пакистане, провинция Кашмир, произошло землетрясение силой 7,6 баллов, которое унесло жизни 75 тысяч человек и оставило без крова более 3 миллионов человек, и может потребоваться целое десятилетие для восстановления. В этом специальном докладе с места событий **Альберт Райхерт**, Полевой Координатор в Пакистанской провинции Кашмир, говорит о необходимости поиска более эффективных энергетических решений в кризисных ситуациях.

Через несколько дней после землетрясения рабочая группа ООН-ХАБИТАТ уже находилась в районе бедствия для того, чтобы оценить нанесенный ущерб и оказать гуманитарную помощь. В короткие сроки были установлены партнерства с Всемирным фондом дикой природы, осуществляющим программу охраны природных ресурсов в Кашмире, группой «Архитекторы в чрезвычайных ситуациях» и Организацией помощи Эдинбурга, занимающейся предоставлением гуманитарной одежды и современных плит для пострадавших районов.

Землетрясение разрушило дорогу, связывающую долину Котла с остальными районами Кашмира, и теперь туда можно было добраться лишь на вертолете или пешком, включая территорию национального парка Мачиара, где размещен полевой офис Фонда дикой природы. Когда сотрудники Фонда и добровольцы из Эдинбургской организации помощи смогли добраться до Бхери, главной деревни в этой долине, они увидели, что почти все постройки в 13 деревнях этой долины были повреждены или разрушены. В результате огромное число выживших людей было вынуждено проводить зиму там, где они находились.

Инженерная группа ООН-ХАБИТАТ работала в тесном сотрудничестве с Фондом дикой природы, группой архитекторов и местным населением над созданием подходящего временного жилья. Основными вопросами, которые учитывались в ходе проектирования, были энергетическая эффективность и сохранение природных ресурсов. Для представления этой идеи в Исламабаде в Центре охраны природы было построено демонстрационное жилье.

В последующий месяц ООН-ХАБИТАТ при финансовой поддержке ПРООН приступил к реализации проекта строительства временного жилья в Мачиара Техсил, в провинции Кашмир, и в долине Сиран, у северо-западной границы провинции.

В проекте нового жилья важно было решить вопросы энергетической эффективности и сохранения природных ресурсов. Пытаясь построить времен-

ное жилье, выжившие жители отправлялись в уже опустевшие леса в поисках древесины для строительства.

Рабочая группа разработала проект, основанный на переработке деревянных конструкций пострадавших домов. Таким образом, можно было избежать сильного давления на окружающую среду.

Еще одна проблема была связана с энергетической эффективностью. Открытый огонь является традиционным способом приготовления пищи, особенно в горных районах. При этом следует учитывать еще один риск — не имея альтернативы, люди будут использовать древесину из старых домов или рубить деревья. Но в этом случае ни один из вариантов не приемлем.

Организация помощи Эдинбурга предложила специально спроектированные и изготовленные на местах энергоэффективные печи для домов, использующие удлиненные дымовые трубы для отопления домов в зимнее время и специальную водяную рубашку для обеспечения подачи горячей воды.

В целях энергосбережения в домах также используются стены с мешками с песком и скатные крыши из железных листов, а для теплоизоляции под жестяной крышей укладывают полипропиленовые мешки, наполненные хвойными иглами или листьями.

После того как сельские советы определяют наиболее нуждающихся, они решают, кому отдать приоритет в предоставлении нового временного жилья.

К ним относятся дети, потерявшие обоих родителей, или те, чьи земли находятся на большой высоте. Материалы будут доставляться по пешеходным тропам от вертолетной площадки в долине, а строительство осуществлять — сами люди с помощью местных специально обученных кадров.

Гулам Рабани, участник программы помощи, чья земля находится в деревне Джабриан на высоте около 7000 футов (2100 м), сказал после этого трагического дня 8 октября — даты, которая останется в памяти людей на долгие годы: «Наши дома разрушены. Нашим детям ничего не осталось. Мы беспомощны».

Однако, получив материалы и помощь, он вскоре смог построить новое жилье для своей семьи и помог построить еще один дом для своей соседки-вдовы, старший сын которой погиб во время землетрясения.

Сегодня зимнее солнце отражается от жестяных крыш новых домов. Но еще многие живут под навесами, построенными из отходов, или в палатках. Сильный новогодний снегопад в Кашмире, накрывший долину Котла, разрушил много палаток.

Все жилье, построенное в рамках программы, выстояло в этот снегопад — конструкции оказались достаточно прочными и устояли при сильном ветре и снегопаде, а высокие скатные крыши не давали скапливаться большому количеству снега.

Первые успехи программы жилья должны быть продолжены и охватить еще свыше 400 семей в долине Котла с тем, чтобы наиболее уязвимые жители смогли пережить быстро надвигающуюся зиму.

Как показывает этот пример, проектная группа использовала критерии, далеко выходящие за рамки сиюминутных решений, предлагаемых для удовлетворения неотложных потребностей в жилье семей, пострадавших от землетрясения.

Хотя роль палаток в условиях чрезвычайных ситуаций очевидна, необходимо искать творческие и устойчивые решения проблемы жилья.

Более того, времени для этого крайне мало. Поэтому с самого начала необходимо разрабатывать долгосрочные решения.

При лучшем материально-техническом обеспечении можно использовать все имеющиеся средства для того, чтобы в кратчайшие сроки предоставить кров для людей, однако в большинстве случаев это были сборные конструкции.

«Зимнее жилье Хабитат» благодаря своей конструкции с использованием мешков с песком и щипцовых крыш, которые легко утеплить, оказалось более эффективным в условиях сурового зимнего климата в Пакистане с точки зрения энергии, вентиляции и экологии.

Инновационная городская энергетика и транспорт

Последние годы стали свидетелями значительного прогресса в исследованиях, разработке и использовании возобновляемых энергетических технологий (ВЭТ) и внедрения энергосберегающих методов. **Винсент Китио**, специалист по наилучшим практикам Отделения мониторинга и исследований ООН-ХАБИТАТ, представляет обзор последних инноваций.

Сегодня люди всего мира как никогда понимают важность эффективной энергетики и ее потенциала для решения глобальных проблем изменения климата и зависимости от ископаемого топлива. Правительства развитых стран мира разрабатывают политики и стратегии, направленные на развитие возобновляемых видов энергии и расширение энергосберегающих инициатив с целью снижения эксплуатационных затрат и выбросов CO₂. Правительства некоторых развивающихся стран осуществляют программы, направленные на использование и развитие возобновляемой энергии для удовлетворения своих потребностей.

Однако несмотря на стремление создать надежные, доступные, экономически жизнеспособные, социально приемлемые и экологически чистые энергетические услуги, их более широкое использование и применение остаются еще очень лимитированными.

Среди таких ограничений можно назвать слабую политическую волю и лимитированные ресурсы для развития энергосберегающих технологий и возобновляемых видов энергии. В то же время многие страны разрабатывают и внедряют новые методы экономии энергии и снижения загрязнения.

Возобновляемая энергия и энергетическая эффективность

Использование солнечных водонагревателей может сэкономить до 60 процентов энергии, используемой традиционными электрическими водонагревателями. Растет число муниципалитетов, принимающих соответствующие постановления для внедрения этого.

Например, уже в течение нескольких лет закон в Израиле требует, чтобы все здания высотой ниже 27 м были оборудованы солнечными водонагревателями. В результате свыше 80 процентов бытовой горячей воды обеспечивает солнечная энергия, что составляет 3 процента общего объема первичной энергии.

В Европе муниципалитет Барселоны с 1999 года требует, чтобы все новые жилые здания были снабжены солнечными водонагревателями. Еще несколько испанских муниципалитетов, последовавших этому примеру, обеспечили десятикратное увеличение отопления за счет солнечной энергии. Другие европейские города предоставляют финансовые стимулы желающим установить энергосберегающие устройства.

В Австралии штат Виктория принял недавно несколько постановлений, требу-

ющих установления в новых зданиях экологически чистых установок, включая солнечные водонагреватели и резервуары для дождевой воды.

В Канаде город Калгари добился значительной экономии энергии и снижения выбросов CO₂ за счет замены обычных уличных светильников экологически чистыми и энергосберегающими плоскими линзовыми светильниками. Потребляемая мощность снизилась вдвое, а освещение стало лучше, сделав улицы более безопасными. К настоящему времени заменено 37.500 светильников, ежегодные выбросы CO₂ снизились до 16.000 тонн, что принесло экономию в размере свыше 3 миллионов долларов США.

Пассивная солнечная архитектура

Пассивные «солнечные» дома строят из материалов, способных создать тепловой комфорт для человека. Ориентация зданий планируется с учетом максимального использования солнечной энергии для обогрева помещений в зимнее время и уменьшения летней жары. Использование такой архитектуры в Европе и Америке позволило достичь большой экономии энергии. Только в Германии к концу 2003 года было построено более четырех тысяч таких домов. Правительство Австрии финансирует программу создания 1000 «солнечных» домов. Другие развитые страны приняли закон, предоставляющий налоговые льготы для энергосберегающих зданий.

Чистый электрический транспорт

Электрические транспортные средства используют высокоэффективные аккумуляторы, сберегающие электричество. Несмотря на их высокую стоимость, они идеально подходят для города, поскольку в их моторе используется в 10 раз меньше деталей, чем в машинах с бензиновым или дизельным двигателем. Стоимость требуемого топлива эквивалентна 1/6 стоимости бензина. Главное препятствие для их развития заключается в том, что основные производители традиционных машин тем или иным образом противостоят массовому производству электрических машин. Современные электрические автомобили, такие как RAV4 или REVA в Ин-

Использование солнечной архитектуры в Европе и Северной Америке позволило достичь большой экономии энергии.

Электричество от огромных ветровых башенных генераторов поступает непосредственно в национальную энергетическую систему.

дии, имеют те же эксплуатационные характеристики, что и бензиновые модели. Они обладают высокой скоростью, не производят выхлопных газов и дешевы в эксплуатации. Но их аккумулятор нуждается в перезарядке каждые 120—130 км и это занимает до 8 часов. В мире уже создано много моделей, но они пока не могут завоевать широкий рынок.

Некоторые производители традиционных машин в целях повышения экономии топлива и снижения загрязнения приступили к выпуску машин с двигателем смешанного типа, сочетающим в себе преимущества бензинового двигателя и электромотора. Даже при их высокой стоимости машина марки Prius, выпускаемая Тойотой, сегодня пользуется высоким спросом.

Сегодня Китай является крупнейшим производителем и потребителем мопедов, а в Европе и Северной Америке использование электрических систем общественного транспорта позволило достичь большой экономии.

Главной проблемой многих городских центров развивающихся стран является плохой доступ к неформальным и незапланированным поселениям. Так, муниципалитет Медельин в Колумбии недавно закончил строительство современной линии метро, связанной с главной городской линией, что позволило тысячам горожан свободно передвигаться по городу. «Люди, проживающие в этом районе, больше не считаются гражданами второго сорта, они гордятся своей современной и доступной транспортной системой», — говорит мэр.

Инновации в бытовом энергоснабжении

Движение за создание санитарных услуг в Сулабхе (Индия) осуществляет строительство более чем 117 общественных



туалетов, подсоединенных к биогазовым заводам, с целью обеспечения индийских семей чистой энергией. Отходы от производства биогаза используются как удобрение или сбрасываются, не вызывая загрязнения окружающей среды. Биогаз, образующийся в результате процесса анаэробной переработки, используется для приготовления пищи, освещения улиц и производства электричества. Модифицированный дизельный мотор может работать на биогазе, связывая газ с воздушным фильтром. Для заводов, работающих на туалетном биогазе, идеально подходят населенные пункты с высокой плотностью населения, трущобы, городские рынки и школы.

Дания, Голландия, Германия, Соединенные Штаты и другие развитые страны вкладывают большие инвестиции в **ветровую энергетику**. Электричество от огромных ветровых башенных генераторов непосредственно поступает в национальную энергетическую систему. Некоторые страны, такие как Индия, Китай, Египет, создали крупные ветровые уста-

новки для производства электричества. Недавно небольшая инженерная компания, базирующаяся в трущобах Киберии в Найроби, приступила к производству и установке небольших ветровых генераторов бытового назначения для производства электричества для семейных нужд. Ветровые генераторы производства компании Craftskills Enterprises могут производить электроэнергию в количествах, достаточных для освещения домов, телевидения и радио, холодильников, компьютеров и других бытовых приборов. К настоящему времени она установила в городах и сельской местности свыше 50 ветровых генераторов. По словам менеджера Симона Мвачаро Гийо, цены могут существенно снизиться, если увеличится спрос.

Дизельные двигатели могут быть переоборудованы для работы на растительных маслах. Такие **биодизельные** системы вызывают меньше загрязнения. Индия и Мали, не имеющие своих запасов нефти, приступили к своему производству в целях снижения зависимости от импортируемого ископаемого топлива. С помощью гранта в 4 миллиона долларов США Мали планирует создать к 2009 году несколько машин, работающих на биодизельном топливе. Недавно президент Мали торжественно открыл первую электрифицированную деревню на 3 тысячи жителей в Келее. В проекте использован модифицированный дизельный двигатель для генератора, работающий на растительном масле и производящий электричество 10 часов ежедневно.

Эти инновации ясно свидетельствуют о возможности снижения зависимости глобальной экономики от традиционного нефтяного топлива. Поэтому есть надежда, что лица, принимающие решения, будут оказывать этим системам все большую поддержку.



*Электрические транспортные средства используют высокоэффективные аккумуляторы, позволяющие сэкономить электричество.
Фото В.Китио/ООН-Хабитат*

Решение проблемы транспортных заторов — взаимовыгодные транспортные решения

Когда все больше людей в мире могут позволить себе иметь машину, а ежедневные транспортные заторы и загрязнение в богатых и бедных городах все больше усугубляются, как найти путь сдерживания стихийного роста городов? **Тодд Литман** из Института транспортной политики в Ванкувере, Канада, представляет некоторые соображения и новые идеи в области транспортного планирования.

Устойчивость в области городского транспорта иногда рассматривается очень узко, с акцентом лишь на нескольких аспектах, таких как истощение ископаемого топлива и загрязнение воздуха. Тем не менее это понятие постоянно расширяется, включая целый ряд экономических, социальных и экологических факторов. Например, в узком понимании устойчивый транспорт можно создать просто путем перехода к использованию машин, работающих на солнечной или атомной энергии. Однако в широком смысле под устойчивостью транспорта понимаются дополнительные изменения в транспортной системе и усовершенствование планирования с целью снижения числа дорожно-транспортных происшествий и расширения транспортных возможностей для тех, кто не пользуется машиной.

Традиционное транспортное планирование ставит конкретные задачи перед организациями узкого профиля. Транспортные организации в первую очередь занимаются проблемами снижения транспортных заторов, социальные — оказанием помощи социально незащищенным гражданам, экологические — снижением потребления энергии и загрязнения.

Такой тип планирования оказывается неэффективным, поскольку часто организации, решая свои узкие задачи, усугубляют при этом другие проблемы, стоящие перед обществом. Кроме того, при этом часто недооцениваются решения, которые могли бы обеспечить скромные, но множественные выгоды. Например, расширение дорожного полотна может помочь в снижении транспортных заторов, а косвенно привести к повышению интенсивности движения, увеличению стоимости парковки, потребительских затрат, числа дорожно-транспортных происшествий, потребления топлива и загрязнения. И наоборот, некоторые энергосберегающие стратегии, например стимулы для автомобилистов при выборе энергосберегающих транспортных средств, могут снизить общее энергопотребление, но поскольку при этом снижается стоимость поездок в расчете на 1 км, возрастет ежегодный пробег в милях, а следовательно, увеличатся транспортные заторы, затраты на парковку, потребительские затраты и число дорожных происшествий.

В Виктории были намечены некоторые реформы в области транспортного планирования, которые мы назвали «Выигрышные транспортные решения» («Win-win Transportation Solutions») из-за их многочисленных преимуществ, которые помог-

ли создать более разнообразные и эффективные транспортные системы. Эти экономически эффективные и технически обоснованные реформы помогают решить транспортные проблемы путем корректировки существующих диспропорций рынка, приводящих к экономическому необоснованному чрезмерному движению транспорта. В результате в планирование были включены экономические, социальные и экологические задачи, включая снижение транспортных заторов, экономию при строительстве дорог и сооружений для парковки, экономию потребительских затрат, обеспечение выбора, равноправия, безопасности и охрану окружающей среды.

Главное препятствие на пути к устойчивому транспорту связано со сложившимся представлением о наличии конфликта между экономическими и экологическими целями. Так, некоторые выступают против программ снижения выбросов для изменения климата, полагая, что это снижает экономическое развитие. Однако «выигрышные» решения могут обеспечить сочетание экономических, социальных и экологических выгод.

Хотя в отдельности результаты таких решений могут показаться скромными, охватывающими лишь небольшую долю общего движения транспорта, их общий эффект будет кумулятивным. Вот некоторые примеры таких решений:

Планирование с наименьшими затратами

Планирование с наименьшими затратами, или комплексное планирование, требует управленческих решений. Оно подразумевает участие общественности в разработке и оценке альтернативных вариантов, например финансирование расширения дорог для улучшения работы общественного транспорта, программ регулирования движения и мобильности.

Управление парковками

Управление парковками предусматривает более эффективное использование существующих сооружений для парковки, включая доленое использование, гибкие минимальные требования парковки и прямую оплату за парковку.

Снижение ежедневных поездок на работу

Программы снижения ежедневных поездок на работу направлены на стимулирование людей сократить свои поездки на машине. Для снижения поездок в часы пик обычно используются различные иници-

ативы, включая расширение возможностей для велосипедистов и гибкие часы работы.

Улучшение общественного транспорта

Есть много путей для улучшения общественного транспорта, включая усовершенствование транспортных средств и остановок, сокращение интервалов движения, снижение загруженности в транспорте, улучшение подходов к остановкам общественного транспорта и приоритетное использование транспортных средств большой вместимости для обеспечения более быстрой и эффективной работы общественного транспорта.

Улучшение пешеходного и велосипедного движения

Пешеходное и велосипедное движение может в некоторой степени заменить поездки на машине. Населенные пункты с хорошими условиями для пешеходного и велосипедного движения меньше используют машины.

Политика землепользования, направленная на быстрый рост

Такая политика землепользования направлена на развитие более компактных, смешанных, доступных пешеходам и ориентированных на общественный транспорт населенных пунктов.

Сокращение и регулирование движения транспорта

Сокращение движения транспорта предусматривает снижение скоростей и объемов движения на конкретных дорогах. Типичные стратегии включают создание круговых развязок на перекрестках, надземных переходов, частичное закрытие улиц для ограничения сквозного проезда транспорта через жилые микрорайоны.

Плата за проезд по дорогам

Плата за проезд по дорогам означает, что автомобилисты должны платить за проезд по определенной магистрали или участку дороги. Экономисты в области транспорта давно выступают за введение платы за проезд по дорогам как способ финансирования благоустройства транспортной сети и снижения заторов.

Плата за поездки на машине

Плата за поездки на машине означает, что страховые и прочие вознаграждения непосредственно зависят от того, насколько широко использовалась машина. Это существенный финансовый стимул для снижения использования машины, позволяющий сделать плату более справедливой и доступной.

Благоустроенные кухни способствуют более эффективному использованию энергии и делают здоровыми наши дома

Роль кухни долгое время недооценивалась архитекторами, инженерами и самими жителями домов с точки зрения использования энергии в интересах устойчивого развития, говорит **Мария Нистрем**, эксперт и автор книги о кухнях из Лундского Университета Швеции.

Условия, подобные тем, которые были описаны Нобелевским лауреатом по литературе В.С. Найполом, сохранились до сих пор во многих развивающихся странах. В конечном счете кухня играет самую важную роль в доме, и так было на протяжении всей истории человечества, о чем свидетельствуют археологические раскопки первых поселений. Однако роль кухни недооценивается архитекторами, инженерами и самими жителями домов.

Почему кухне следует отдавать приоритет? Потому что она играет ключевую роль, являясь тем местом в доме, где готовится еда для всей семьи и где пересекаются энергетические и технологические требования. Она должна быть безопасной, эффективной, чистой и здоровой. В реальности такое пренебрежительное отношение часто приводит к тому, что кухня становится опасным и нездоровым местом для тех, кто здесь готовит или проводит время. В развивающихся странах это преимущественно женщины и дети.

Там, где используются традиционные виды топлива, а это характерно для более чем половины населения земного шара, люди, пользующиеся кухней, из-за загрязнения воздуха подвергаются риску острых или хронических респираторных заболеваний, рака или отравления окисью углерода. Ожоги от неза-

«И тогда господин Бисвас удивился еще раз. Через открытую дверь в дальнем конце он увидел кухню. Стены кухни были покрыты грязью. Она была ниже, чем холл, и казалось, что в ней совсем не было света. Дверной проем был черным, все стены покрыты копотью, а потолок низко навис. Казалось, что чернота заполнила кухню, как некая черная твердая масса.»
В.С. Найпол из книги
«Дом для господина Бисваса».

щищенных плит или огня представляют основную угрозу для здоровья, особенно детей. Еще одна опасность связана с возрастающим использованием современных и считающихся более безопасными источников энергии, таких как электричество, что может оказаться непредвиденной причиной риска для пользователей из-за непонимания опасности открытых проводов или контакта с водой.

В последние десятилетия в связи с истощением лесов, опустыниванием, энергетическим кризисом, загрязнением окружающей среды и другими проблемами на глобальном уровне все больше внимания стало уделяться созданию энергосберегающих плит. Главная причина этого заключается в том, что для приготовления пищи требуется много энергии. Приблизительно 50—70 процентов всей древесины в мире заканчивает свою жизнь под чьей-то кухонной кастрюлей. Опыт предыдущих проектов показывает, что одними экономически-

ми соображениями невозможно склонить людей к покупке новой плиты. Часто формы приготовления пищи имеют давние традиции, и люди в своем поведении не всегда руководствуются такими приоритетами, как экономия времени или энергии. Технологические изменения должны затрагивать не только плиту с ее непосредственным окружением, но и самих пользователей. Аргументы в пользу экономии времени и энергии не всегда убеждают семьи пользоваться усовершенствованными плитами.

Проектирование кухни следует начать с обучения людей пониманию кухонной среды, местных обычаев, практики и традиций для того, чтобы живущие в доме смогли решить, что для них лучше всего подходит.

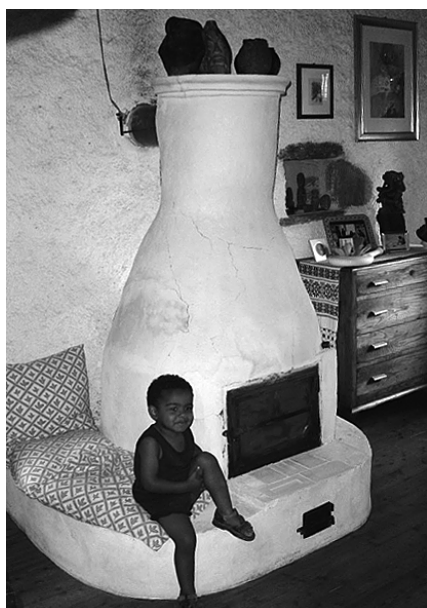
Важно помнить, что характер кулинарной деятельности определяет границы кухни. Это может происходить в помещении, на открытом воздухе или там, и там, поэтому архитекторы и инженеры должны учитывать пространство вне физических стен кухни.

Пространство кухни — это сложная среда, главной функцией которой является целая цепочка кулинарных видов деятельности.

Этот процесс состоит из различных видов деятельности и подсистем, включая подготовку, приготовление и принятие пищи, мытье, сушку, уборку и хранение посуды. Деятельность на кухне связана с разными рабочими положениями человека во время приготовления пищи — сидя, стоя, согнувшись. Для того чтобы снизить или оптимизировать бытовое потребление энергии, недостаточно одного лишь насыщения рынка энергосберегающими кухонными плитами или проектирования плит, покрывающих все кулинарное пространство. Бытовая энергия — это не только топливо для приготовления пищи. Вода для стирки и питья должна быть подогретой, дом должен отапливаться или охлаждаться, необходимы освещение, приготовление еды для животных и т.п.

Поэтому проектирование дома, микрорайона и города имеет большое значение для создания благоприятного климата внутри помещений и на прилегающих пространствах, энергосбережения, здоровья и благополучия людей.

*Новая и старая кухонные технологии.
Фото В.Китио/ООН-ХАБИТАТ*



Готовим города к высоким ценам на нефть

В последующие 20 лет города мира ожидают большие изменения, считает **Уолтер Хук**, Исполнительный директор Института транспорта и политики развития в Нью-Йорке. Не только существенно вырастут территория и население городов в развивающихся странах, но города должны будут обслуживать основные потребности своих жителей в передвижениях в условиях растущих цен на нефть.

Во второй половине XX века многие города мира стали следовать примеру транспортной политики Соединенных Штатов. Развивающиеся страны восхищались автомобильной культурой США и заимствовали у них методологию проектирования автомагистралей с тем, чтобы изменить форму своих городов, ориентируя их на автотранспорт. Для XX века это решение казалось вполне разумным.

Цены на нефть достигли исторически низких уровней, и крупные важные секторы глобальной экономики все еще занимались производством автомобилей. Города, выросшие на этих экономических принципах, обеспечивали более легкое передвижение людей на машине и делали практически невозможным безопасное передвижение пешком или на велосипеде.

Американский город был типичным проявлением такой экономической системы. Приблизительно 90 процентов американцев пользуются машиной для ежедневных поездок на работу, даже очень коротких.

В Нью-Йорке с его крупнейшей в Соединенных Штатах системой массового общественного транспорта около трети населения все еще ездят на работу на машине. Приблизительно 72 процента этих поездок имеют длину менее 5 миль (8 км) и 22 процента — менее одной мили. В 2004 году вес средней легковой машины в США составлял около 4000 фунтов (1814 кг). Только в США такое большое число людей могло считать необходимым использование машин с таким весом для коротких поездок. Именно поэтому США потребляют примерно четверть ежегодно производимой мировой нефти.

В развивающихся странах, где доход на душу населения иногда ниже одного доллара в день, лишь 10 процентов самых богатых граждан могут позволить себе личную машину, поэтому использование общественного пространства автотранспортом непосредственно превращается в его преобладающее использование ультрабогатыми. Поскольку плотность населения в развивающихся странах часто значительно выше, чем в США, расширение дорог в этих странах становится гораздо дороже и труднее в социальном отношении, требуя насильственного переселения гораздо большего числа жителей и зданий. В результате транспортные заторы становятся проблемой при более низких уровнях частной автомобилизации. Кроме того, более высокие плотности означают, что большее число людей непосредственно подвергается воздействию шума и загрязненного воздуха. При значительно большем количестве пешеходов и плохом вождении возрастает число погибших на дорогах. В Китае, например, ежегодное количество погибших пешеходов является государственной тайной. Только в одном из крупных городов с 8-миллионным населением каждый год погибают около 1 тысячи человек, что примерно вдвое больше, чем в Нью-Йорке с аналогичной численностью населения.

Поскольку крупные города развивающихся стран начали следовать примеру американцев, среди их населения быстро распространяются ожирение и связанные с этим заболевания ввиду того, что передвижение пешком или на велосипеде становится все более затруднительным. Упадок городских центров — явление, ранее ограничивавшееся только США, теперь коснулось многих городов Латинской Америки.

Однако имеются явные признаки того, что характерная для конца XX века приверженность автотранспорту начинает проходить. В то время как Китай, Бразилия и Индия становятся важнейшими производителями автомобилей, в США и многих дру-

гих странах роль автомобильной промышленности как источника занятости и роста ВВП быстро снижается как часть общей тенденции деиндустриализации.

Кроме того, цены на нефть идут вверх. По прогнозам Международного энергетического агентства (МЭА), ежегодное потребление нефти возрастет на 50 процентов к 2030 году, если рост США продолжится, а городские центры развивающихся стран будут моторизованы. В то время как МЭА предсказывает относительно стабильные цены на нефть в последующие два десятилетия, все больше экспертов ставят этот прогноз под сомнение. В своей новой книге «Сумерки в пустыне» Мэтью Симонс заявляет, что Саудовская Аравия, к примеру, уже достигла своего максимального уровня производства.

Однако более высокие цены на нефть можно компенсировать более низкой стоимостью транспортных средств. Китай, Индия, Бразилия, Мексика и другие развивающиеся страны приступили к широкому производству автомобилей и производят их по невероятно низким по историческим меркам ценам. Сегодня в Индии можно купить легковую машину всего за 5 тысяч долларов США, а рынки юго-восточной Азии наводняют ультрадешевые китайские мотоциклы.

Политики должны готовить себя к высоким ценам на нефть, более дешевым транспортным средствам, снижению числа рабочих мест в автомобильной промышленности и жесткой конкуренции за ограниченное дорожное пространство. Там, где со стороны правительства не будет принято никаких мер, явным победителем на новом транспортном рынке станет мотоцикл. В Китае продажи мотоциклов и мопедов стремительно взлетают вверх. В Индии, Индонезии, Вьетнаме и других частях южной и юго-восточной Азии на мотоциклы приходится большая доля всего транспорта. Даже в Бразилии использование мотоциклов сильно возросло. Мотоциклы, хотя еще довольно редкие в Африке, уже получили распространение в Буркина Фасо, северной Кении и Уганде, и их успех предвещает быстрый рост использования мотоциклов в Африке.

Доступная цена мотоциклов помогает миллионам бедных граждан дешево передвигаться, расходуя относительно небольшое количество топлива. Как и велосипеды, они являются исключительно эффективными пользователями дорожного пространства. Однако их растущее использование обычно сопровождается быстрым ростом числа погибших на дорогах, дальнейшим загрязнением воздуха и раздражающим шумовым эффектом. Эти проблемы можно решить путем регулирования. В Куала-Лумпур в Малайзии, во многих городах Китая, например Ченгду, и в Нидерландах велосипеды используются наряду с мотоциклами.

Растет число активных мэров и губернаторов, набирающих политическую силу за счет того, что они не ставят потребности автомобилистов выше потребностей в общественных пространствах и сооружениях для общественных и немоторизованных видов транспорта. Мэр Боготы отказался от строительства крупной кольцевой дороги и использовал деньги на строительство 300 километров велосипедных дорог, системы скоростных автобусов, новых библиотек, игровых площадок и школ. Мэр Сеула, Корея, построил систему скоростных автобусов длиной в 50 миль, снес автомагистраль на насыпи в центре города и открыл много новых парков и общественных пространств. Губернатор Джакарты уже построил три скоростные линии для автобусов. Все больше пешеходных зон появляется в городах Китая.

Учимся на примере системы автобусного транспорта Боготы

В столице Колумбии Боготе для борьбы с пресловутыми транспортными пробками создана новая автобусная сеть с использованием передовых технологий и здравого смысла. **Сара Кандирачи**, сотрудница Отдела энергии и транспорта ООН-ХАБИТАТ, объясняет, как хорошее управление городов и планирование могут внести реальные изменения.

На протяжении десятилетий Богота была известна своим хаотичным движением транспорта, загрязнением воздуха и медленным, вызывающим недоумение общественным транспортом. В начале января 2001 года система организации движения в Боготе предложила новую альтернативу ежедневным транспортным заторам. В рамках комплексной стратегии городской мобильности, включая развитие немоторизованного транспорта и ограничение использования автотранспорта, муниципалитет Боготы разработал систему скоростных автобусов *TransMilenio*. Она была создана в партнерстве с местными агентствами и частными компаниями.

Основу системы составляет сеть резервных автобусных полос, расположенных вдоль основных магистралей, с остановками в среднем через каждые 500 метров. Магистрали обслуживают сочлененные дизельные автобусы на 160 пассажиров каждый. В свою очередь, их обслуживают специальные подъездные дороги с небольшими автобусами на 80 пассажиров.

На магистралях используются скоростные автобусы, останавливающиеся только на определенных остановках, а на остальных дорогах — автобусы, останавливающиеся на каждой остановке. Это позволило новой городской системе перевозить до 45 тысяч пассажиров в час в каждом направлении.

Обслуживают систему частные транспортные компании, связанные с национальными и международными инвесторами. К концу 2002 года по специально зарезервированному для автобусов полосам длиной в 41 км перевозилось 750 тысяч пассажиров в день. В часы пик количество пассажиров на самом напряженном участке составило 35 тысяч человек в час в каждом направлении. Планируется, что в течение 15 лет система *TransMilenio* будет расширена и включит 22 коридора с 388 км резервных полос, которые будут обслуживать 3 тысячи сочлененных автобусов, способных ежедневно перевозить 1,3 миллиона пассажиров.

Системой управляет спутниковый центр управления, имеющий связь с каждым ав-



На этих фотографиях показана новая система общественных скоростных автобусов в Боготе. Фото *TransMilenio*

тобусом, что позволяет постоянно следить за ходом движения и проблемами, возникающими на маршруте.

Новая сеть автобусного движения стоимостью в 297 миллионов долларов США финансируется из средств налогов на топливо в размере 46 процентов, 28 процентов предоставляет администрация Центрального района, 20 процентов — центральное правительство и 6 процентов составляет кредит Всемирного банка. Три процента финансирования дает продажа билетов. Билеты, стоимость которых составляет в эквиваленте 52 цента США, действительны на всех маршрутах, включая пригороды, которые пока должна обслуживать новая сеть.

Новая система должна обеспечивать высокое качество обслуживания, снижение потребления топлива в городе, безопасность пассажиров и снижение числа дорожно-транспортных происшествий, доступность, сокращение затрат времени на поездки и широкий охват населения, включая 9500 инвалидов, ежедневно пользующихся автобусом.

Преимущества системы включают снижение времени поездки на 50 процентов, уменьшение шума и 40-процентное снижение загрязнения воздуха. Кроме того, число дорожно-транспортных происше-

ствий на магистральных линиях снизилось на 90 процентов. Это также привело к сокращению использования личных машин в часы пик на 40 процентов и созданию 7300 новых мест работы с полной занятостью и 10000 мест работы с неполным рабочим днем.

Провозная способность системы *TransMilenio*, составляющая 750 тысяч человек в день, при низкой стоимости обслуживания может служить примером для операторов общественного транспорта во всем мире, особенно в развивающихся странах с их огромными потребностями и ограниченными финансовыми средствами.

В настоящее время опыт работы системы массового общественного транспорта в Боготе изучается для применения в других городах. Средние города Колумбии, такие как Ибаге, Букараманга и Перейра с населением от 500 тысяч до 1 миллиона человек, приступили к разработке проектов создания аналогичных систем автобусного движения с использованием резервных полос и экономических стимулов.

В других местах Латинской Америки, например в Валенсии, Венесуэле, Панаме и Лиме, местные власти серьезно изучают опыт Боготы с целью его внедрения.



Усовершенствованные сети автобусного движения — наилучшая альтернатива для городов в развивающихся странах

Рост числа частных машин в развивающихся странах вызывает озабоченность в связи с прогнозами относительно увеличения глобальных выбросов парниковых газов. Но большинство городов в развивающихся странах все еще имеют возможности для более устойчивого будущего за счет развития общественного транспорта, особенно систем скоростных автобусов, считают два ведущих эксперта — **Льюис Фултон** из Программы ООН по окружающей среде и **Ллойд Райт** из Лондонского университетского колледжа.

В развивающихся странах преобладающая доля городских поездок все еще приходится на общественный и немоторизованный транспорт, включая передвижение пешком и на велосипеде. К сожалению, с точки зрения безопасности, комфорта, удобства и престижа, эти виды транспорта часто имеют очень низкое качество. Такая ситуация требует коренных изменений, в частности в системе общественного транспорта. И это можно сделать с помощью системы скоростных автобусов.

Вкратце можно сказать, что системы скоростных автобусов похожи на системы наземного метро с большой провозной способностью. Часто в них используются сочлененные автобусы, движущиеся по специально отведенным полосам дороги, с остановками, расположенными обычно через каждые полкилометра, служащими городскими центрами притяжения, подобно станциям метро. По сравнению с подземными или надземными линиями метро главным преимуществом системы скоростных автобусов является ее стоимость: обычно стоимость строительства такой системы составляет всего $\frac{1}{50}$ стоимости аналогичных рельсовых систем.

Такие системы, созданные в городах Богота и Куритиба, завоевали хорошую репутацию.

Сети скоростных автобусов позволяют сэкономить большое количество моторного топлива и существенно снизить выбросы парниковых газов при относительно низкой стоимости по сравнению с ситуацией статус-кво, когда при отсутствии инвестиций наблюдается стабильный переход к использованию частного автомобиля. Экономия также благоприятно сказывается на технологических изменениях, обеспечивая, например, переход к автобусам, использующим

более эффективное или альтернативное топливо, без больших изменений в самой системе автобусного движения.

В целом можно говорить о наличии хорошего потенциала для использования системы скоростных автобусов и проведения соответствующих мероприятий (например, улучшение пешеходного и велосипедного движения) с целью снижения потребления топлива и выбросов CO_2 при относительно низких затратах по сравнению с другими транспортными решениями, включая технологические. В результате это позволит сохранить и усовершенствовать эффективные городские системы мобильности по всему миру.

Вероятно, главным вызовом в связи с развитием систем скоростных автобусов является политическая воля. Несмотря на свои очевидные выгоды, эти системы могут встретить сильное сопротивление со стороны некоторых групп населения, например автомобилистов (которые могут лишиться части дорожного пространства) и водителей автобусов (боящихся потерять работу, хотя это не так). Поэтому предстоящая задача состоит в том, чтобы убедить мэров, лиц, принимающих решения, и всех заинтересованных лиц в преимуществах системы скоростных автобусов.

Нет ничего более убедительного, чем поездка в один из таких успешных городов, например в Боготу. Чем больше городов примут эту систему, тем больше будет примеров и легче станет убедить других сделать решительный шаг.

Сейчас, когда подобные системы создают такие города, как Дар-эс-Салам (Танзания), Дели (Индия), Хангджоу (Китай), Лима (Перу) и Сантьяго (Чили), у нас есть хороший шанс добиться прогресса в этом направлении.



Общественный транспорт в упадке

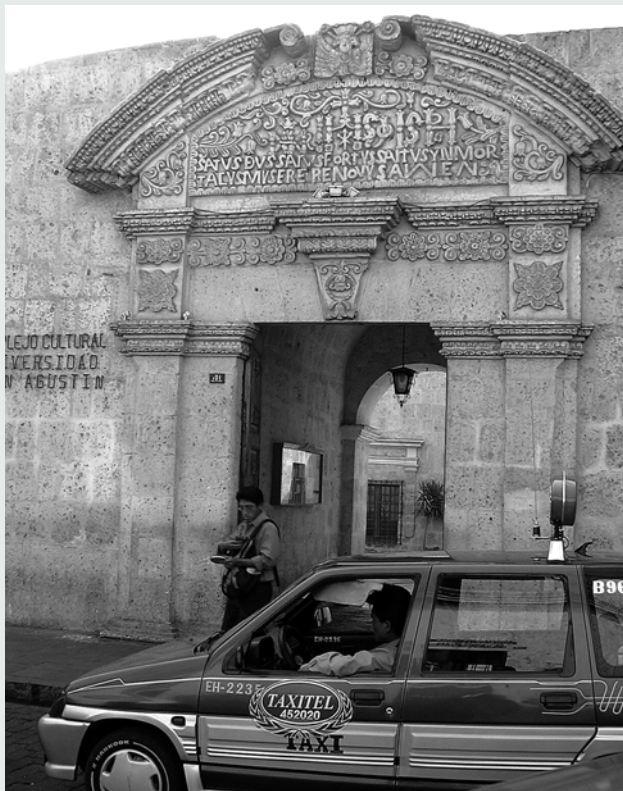
Город	Год	Общественный транспорт как процент моторизованных поездок	Год	Общественный транспорт как процент моторизованных поездок
Бангкок	1970	53	1990	39
Буэнос-Айрес	1993	49	1999	33
Куала-Лумпур	1985	34	1997	19
Мехико-Сити	1984	80	1994	72
Москва	1990	87	1997	83
Сан-Паулу	1977	46	1997	33
Сеул	1970	67	1992	61
Токио	1970	65	1990	48
Шанхай	1986	24	1995	15
Варшава	1987	80	1998	53

Новые экологически чистые плиты для района горы Килиманджаро

В попытке приостановить гибель лесов у подножья высочайшей горы Африки Килиманджаро в 2003 году Женская группа по охране зеленых садов с привлечением местных общественных организаций, включая школы, начала кампанию по расширению использования энергосберегающих плит, потребляющих меньше дров. В реализации этой программы принимает участие Совет города Моши. Для иллюстрации того, насколько успешной оказалась программа, можно привести пример лишь одной местной начальной школы, которая еженедельно затрачивала грузовик дров для приготовления школьных обедов. При этом тратилось большое количество энергии, а персонал кухни страдал респираторными и глазными заболеваниями. Женская группа по охране зеленых садов приступила к действиям: она помогла установить для школы новую плиту с хорошей вентиляцией и обучила персонал правильно обращаться с ней. Сегодня школьной кухне требуется всего один грузовик дров в месяц для приготовления такого же количества еды. Для получения более подробной информации см.: Sustainable Moshi Project, smpmoshi@moshimc.org



Новая энергосберегающая кухонная плита в чистой школьной кухне. Фото Устойчивый проект Моши



Еще одно такси в Арекипе. Фото К. Бухрен/ООН-ХАБИТАТ

Арекипа, Перу – больше такси, чем в Манхэттене

Первое и надолго запоминающееся впечатление о прекрасной площади Плаца-де-Армас в городе Арекипе, в 450 км к западу от столицы Ла-Паса, связано с огромным количеством машин, загораживающих вид исторических зданий. В среднем каждую минуту по старой городской площади проезжает 50 машин. За последние 13 лет число машин выросло и продолжает расти. Большинство машин используется в качестве такси, и, как говорят местные жители, город имеет больше такси, чем Манхэттен. В результате серьезной проблемой для Арекипы стало загрязнение воздуха, и, как показывают исследования, выбросы вредных веществ в атмосферу от автотранспорта составляют 61000 тонн в год, создавая серьезную угрозу для здоровья жителей. Для улучшения ситуации в 1999 году город приступил к осуществлению программы оздоровления окружающей среды в рамках местной Повестки дня 21. Это привело к созданию при городском Совете департамента по окружающей среде. Арекипа стала первым городом в мире, опубликовавшим доклад с оценкой состояния окружающей среды совместно с ЮНЕП и ООН-ХАБИТАТ. Теперь основное внимание Арекипы будет направлено на проблемы городской мобильности и транспорта, и наблюдение за этими проблемами будет вестись с помощью Информационной системы охраны окружающей среды. Для получения более подробной информации см.: The GEO Cities Report on Arequipa, www.pnuma.org/geociudades/



Огромное количество энергии сэкономлено в результате работы этого мусоросжигательного биогазового завода в детском доме Шри Ваджире. Фото Программа устойчивых городов Шри-Ланки

Биогаз в Коте, Шри-Ланка

Рост цен на воду, электричество и бытовой газ в детском доме при буддистской часовне в Коте, в Шри-Ланке, создал серьезную проблему для проживающих здесь 300 детей и 45 человек персонала. До строительства нового завода по производству биогаза стоимость приготовления пищи и чая в среднем составляла 280 долларов США в месяц, включая воду и газ. Муниципалитет выбрал детский дом в качестве демонстрационного проекта создания завода по производству биогаза из бытовых и рыночных отходов, обеспечившего непосредственные выгоды для бедных детей. С учетом затрат на установку в размере свыше 1000 долларов завод позволил дому сэкономить более 300 долларов в год на затраты на электричество. Он также помог муниципалитету вдвое снизить свои затраты на электричество. Проект является примером того, какую выгоду смогли получить сразу и дом, и муниципалитет. В настоящее время муниципалитет приступил к проведению кампании по внедрению этой системы на уровне семей. Однако она не имеет большого успеха, что говорит о том, что универсальных решений не существует даже в рамках одного и того же города. Вместе с Программой устойчивых городов Коте работает над новым решением по производству возобновляемой дешевой энергии для жителей. Для получения более подробной информации см.: www.irc.nl/bus

Материал подготовили: Карин Бурен и Сесилия Кинутиа-Нженга, Программа устойчивых городов ООН-ХАБИТАТ

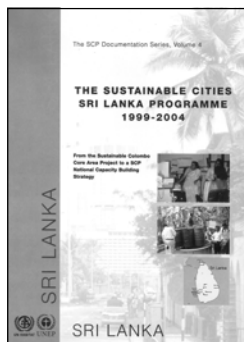
Программа устойчивых городов Шри-Ланки на 1999–2004 гг.

ISBN 92-1-1-131748-7

Язык: английский

Издатель: ООН-ХАБИТАТ/ЮНЕП

Эта публикация представляет собой полный доклад о Программе устойчивых городов Шри-Ланки и ее влиянии в период с 1999 по 2004 г. Показано, как три муниципальных совета в городском центре Большого Коломбо разработали институциональные механизмы и подходы комплексного экологического планирования и охраны окружающей среды. В настоящее время осуществляется третий этап этой Программы, и данная работа объемом в 34 страницы вносит важный вклад в понимание проблем управления городов в Шри-Ланке.



Эффективные стратегии создания жилья — обзор опыта за два десятилетия реализации

ISBN 92-1-131767-3 (печатная версия)

ISBN 92-1-131543-3 (электронная версия)

HS/785/05E

Язык: английский

Издатель: ООН-ХАБИТАТ

Этот серьезный доклад объемом более 200 страниц был подготовлен в рамках деятельности ООН-ХАБИТАТ по мониторингу реализации Повестки дня Хабитат. Приведенный в докладе обзор опыта реализации эффективных жилищных стратегий вносит важный вклад в разработку более эффективных жилищных и градостроительных политик. Действительно, разработка и применение эффективных стратегий создания жилья имеют решающее значение для полной и успешной реализации права на адекватное жилье и создание адекватного жилья для всех.



Анализ городского сектора в Найроби

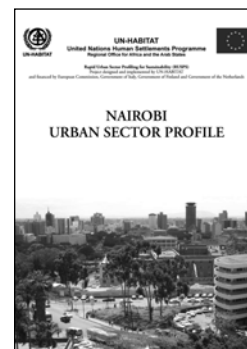
ISBN 92-1-131803-3

HS/802/05E

Язык: английский

Издатель: ООН-ХАБИТАТ

Быстрое, направленное на достижение устойчивости развитие городского сектора подразумевает быструю, ориентированную на действия оценку городских условий с акцентом на приоритетные потребности, различия в имеющихся возможностях и существующие институциональные механизмы на местном и национальном уровнях. Цель исследования — разработка политики и соответствующих механизмов для снижения городской бедности на местном, национальном и региональном уровнях как составная часть широкомасштабной реализации Целей развития тысячелетия. В работе содержатся последние данные и показатели по столице Кении — Найроби.



Ситуационный анализ неформальных поселений в Кисуму

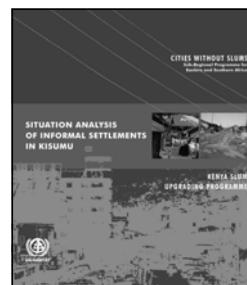
ISBN: ISBN/92-1-131765-7

HS/HS/783/05E

Язык: английский

Издатель: ООН-ХАБИТАТ

В этой книге рассмотрено партнерство города Кисуму с ООН-ХАБИТАТ в рамках инициативы «Города без трущоб». Программа благоустройства Кисуму на берегах озера Виктория как часть Программы благоустройства трущоб в Кении началась очень серьезно и ожидается, что в результате ее осуществления жилищный статус большинства бедных жителей трущоб существенно изменится. Этот ситуационный анализ, являющийся частью исходной информации о современном состоянии трущоб с особым акцентом на земельные проблемы, жилье, инфраструктуру, социальные услуги и наличие средств к существованию, будет использован для предоставления дальнейшей информации о ходе этого процесса.



Для заказа этих и других публикаций обращайтесь на сайт:
www.unhabitat.org, раздел «Публикации».

Новое итальянское жилищное финансирование для Сербии

ООН-ХАБИТАТ получили 8,5 миллиона долларов от Правительства Италии для осуществления комплексной социальной и жилищной программы для десятков тысяч беженцев и других социально незащищенных групп в Сербии. Финансовые средства, полученные 27 декабря 2005 года, явились вторым вкладом из общих 15 миллионов евро, выделяемых Италией для этой программы. Первая порция финансирования была направлена год назад. Программой предусмотрены строительство около 670 новых домов для 3000 беженцев и социально незащищенных граждан, создание институциональных возможностей для строительства социального жилья, оказание помощи в социальной и экономической интеграции беженцев и перемещенных лиц и расширение потенциала местных властей в области планирования развития и создания муниципальных информационных систем. ООН-ХАБИТАТ совместно с Министерством капитальных инвестиций участвует в осуществлении программы вместе с муниципалитетами Касак, Крагуевац, Краево, Ниш, Панчево, Стара Пазова и Валево.

Новый Заместитель Исполнительного директора вступает в должность

Госпожа Инга Бьорк-Клевби вступила в должность в январе как Помощник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Заместитель Исполнительного директора ООН-ХАБИТАТ. Шведка по национальности, она была назначена Генеральным секретарем ООН Кофи Аннаном в прошлом октябре, пребывая в должности посла своей страны в Кот-де-Вуаре, Буркина Фасо, Гвинее, Либерии и Сьерра-Леоне. До этого в Швеции она занималась политической работой международного сотрудничества, программами и бюджетом. Помимо этого более двадцати лет она проработала в международном финансовом отделе Центрального банка Швеции, Международном валютном фонде, Всемирном банке, Азиатском банке развития и Африканском банке развития. «Я рада приветствовать госпожу Бьорк-Клевби в ООН-ХАБИТАТ, — сказала госпожа Тибайджука, — с ее выдающейся дипломатической и профессиональной карьерой и приверженностью делу международного развития госпожа Бьорк-Клевби внесет важный вклад в успех нашей организации и всемирное осуществление Повестки дня Хабитат».

ООН-ХАБИТАТ выражает благодарность Эммануэлю Дирксу де Кастерли

Эммануэль Диркс де Кастерли, Резидент-представитель ПРООН в Марокко, скоро уходит на пенсию. ООН-ХАБИТАТ хочет выразить ему свою благодарность за поддержку ее программ в Марокко, которым он уделял так много внимания на протяжении пяти лет работы. Среди них ряд проектов в рамках местной Повестки дня 21 и проведение двух кампаний. Господин де Кастерли оказывал постоянную помощь и давал советы нашему коллеге Монсеифу Фадили, Руководителю программы Хабитат в Марокко. Мы также хотим выразить благодарность нашему эксперту Жану-Кристофу Адриану, который продолжил эту работу и много сделал для того, чтобы привлечь интерес ПРООН к деятельности этой организации в Марокко.



Ранее, во время своего пребывания в Мозамбике, господин де Кастерли также внес важный вклад в успех программы ООН-ХАБИТАТ по реконструкции после наводнения в 2000 году.

Новое соглашение с Пактом о стабильности для юго-восточной Европы

ООН-ХАБИТАТ и Пакт о стабильности для юго-восточной Европы подписали соглашение о сотрудничестве в январе, которое открывает путь к улучшению развития городов и социального жилья в юго-восточной Европе. Официальные лица отмечают, что новая Программа расширения регионального потенциала для городского развития и жилья в юго-восточной Европе прежде всего появилась в связи с тем, что вызванная экономическими причинами миграция жителей из сельских районов в города оказывает огромное давление на городские рынки жилья.

Дискуссия о городских и жилищных проблемах в глобальной сети Интернет

В декабре тысячи людей по всему миру, начиная от Интернет-кафе в трущобах Найроби, Нью-Дели и Лимы и кончая ярко освещенными офисными кварталами Европы и Северной Америки, приняли участие в Интернет-дискуссии, организованной Хабитат в рамках подготовки к третьей сессии Всемирного форума городов в Ванкувере в июне следующего года, с целью обсуждения городских проблем и поиска новых идей, предлагаемых простыми людьми, руководителями и экспертами. В течение трех дней для жителей трущоб Африки, Латинской Америки и Азии, не имеющих доступа к компьютеру или Интернету, специально были организованы 50 сессий для того, чтобы они также смогли представить свои идеи и проблемы.

Предстоящие события

Вело-Мондиал-2006

Международная конференция по мобильности, проводящаяся каждые два года с участием Всемирного банка, ПРООН и неправительственных транспортных организаций, Кейптаун, 5—10 марта 2006 г.

Энергетическая неделя Всемирного банка

Вашингтон, 6—8 марта 2006 г.

Четвертый Всемирный совет по воде

Мехико-Сити, 16—22 марта 2006 г.

Африканская министерская конференция по жилью и городскому развитию

Найроби, 2—5 апреля 2006 г.

Международный семинар по изменению климата и устойчивому развитию

Организует UNDESA совместно с Исследовательским институтом энергетики Тата, Нью-Дели, 7—8 апреля 2006 г.

14-я сессия Комиссии по устойчивому развитию (CSD-14)

Рассмотрит прогресс в области энергии для устойчивого развития, промышленного развития, загрязнения воздуха/атмосферы и изменения климата.

Штаб-квартира ООН, Нью-Йорк, 1—12 мая 2006 г.

Третья сессия Всемирного форума городов

Организует ООН-ХАБИТАТ и Правительство Канады, 19—23 июня, Ванкувер, Канада.

Третья сессия Всемирного форума городов организована Правительством Канады в Ванкувере, месте рождения ООН-ХАБИТАТ 30 лет назад. Тема Форума «Наше будущее: устойчивые города — превратим идеи в действия».

Новый этап сотрудничества Российской Федерации с Программой ООН по населенным пунктам (ООН-ХАБИТАТ)

Реализуемый в настоящее время в Российской Федерации приоритетный национальный проект «Доступное и комфортное жилье — гражданам России» призван решить одну из самых сложных и социально значимых задач — создания условий для реального обеспечения населения страны современными и адекватными жилыми помещениями. Для решения этой задачи должны быть задействованы как все внутренние материальные и научные ресурсы, так и весь положительный опыт и знания мирового сообщества, и, прежде всего, наработки Организации Объединенных Наций. О новых принципах сотрудничества России с ООН-ХАБИТАТ рассказывает **Андрей Старовойтов**, руководитель Офиса реализации программ ООН-ХАБИТАТ в России.

История сотрудничества Российской Федерации со структурами, занимающимися в системе ООН вопросами жилищной политики и устойчивого городского развития, уходит корнями в эпоху Советского Союза, когда наша страна играла заметную роль в этой глобальной международной организации и вносила весомый вклад в формирование ее бюджета.

В декабре 1977 года Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию о создании Комиссии ООН по населенным пунктам. Один раз в два года Комиссия проводит регулярные сессии и направляет свои рекомендации на сессии Генеральной Ассамблеи ООН. В работе Комиссии участвуют представители практически всех стран мира.

Секретариатом и исполнительным органом Комиссии ООН по населенным пунктам является основанный в октябре 1978 года Центр ООН по населенным пунктам (Хабитат). Хабитат в качестве исполнительного агентства ООН координирует все виды деятельности в области устойчивого развития населенных пунктов, которые раньше были распределены по различным департаментам и организациям системы ООН.

Стремительная урбанизация мира и связанные с этим неотложные задачи в области обеспечения городского населения жильем и искоренения нищеты и бедности привели мировое сообщество к осознанию необходимости принятия срочных мер по повышению качества жизни всех жителей городов и других населенных пунктов. В этих целях в 2001 году 56-я Сессия Генеральной Ассамблеи ООН приняла резолюцию о повышении статуса Центра ООН по населенным пунктам (Хабитат) до уровня Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-ХАБИТАТ).

ООН-ХАБИТАТ осуществляет свою деятельность по следующим направлениям:

- политика и стратегия в области населенных пунктов;
- планирование развития населенных пунктов;
- жилье и общественные службы;
- развитие местного строительного сектора;
- инфраструктура для населенных пунктов;
- землепользование;
- мобилизация финансовых ресурсов для развития населенных пунктов;
- организация и управление строительством.

Исполнительный директор ООН-ХАБИТАТ г-жа Анна Каджумуло Тибайджука является по статусу одновременно заместителем Генерального секретаря ООН.

Штаб-квартира ООН-ХАБИТАТ размещается в г. Найроби, Кения.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 3 июня 2003 года № 323 «Об утверждении межведомственного распределения обязанностей по обеспечению участия России в международных организациях системы ООН» головной организацией по вопросам сотрудничества российских организаций с ООН-ХАБИТАТ до 2004 года являлся Государственный комитет Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству (Госстрой России).

В настоящее время за сотрудничество с ООН-ХАБИТАТ отвечает Министерство регионального развития Российской Федерации (Минрегион России) совместно с Федеральным агентством по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству (Росстрой).

В апреле 2006 года Минрегион России и ООН-ХАБИТАТ подписали Соглашение о Сотрудничестве, в котором договорились развивать кооперацию в следующих областях:

- устойчивое планирование и управление развитием городов;
- ответственное и подотчетное управление городами в соответствии с проводимой ООН-ХАБИТАТ Глобальной кампанией по управлению городами;
- защита прав граждан на жилье в соответствии с проводимой ООН-ХАБИТАТ Глобальной кампанией по обеспечению права на жилище;
- укрепление органов местного самоуправления посредством содействия в подготовке кадров и поддержке эффективной децентрализации;
- устойчивое финансирование жилищного сектора и городского развития;
- партнерство между государственным и частным секторами в развитии городской инфраструктуры и управления;
- устойчивое развитие городов Арктического региона;
- мониторинг состояния городов и тенденций их развития через сеть городских обсерваторий;
- публикация на двухгодичной основе доклада о состоянии российских городов и ежеквартальной российской версии «Дебаты Хабитат».

Стороны договорились сотрудничать на основе Двухгодичных программ, которые совместно разрабатываются на каждый двухгодичный период, соответствующий двухлетним программным периодам ООН-ХАБИТАТ.

В целях создания условий для реализации проектов ООН-ХАБИТАТ на территории нашей страны Российская Федерация обязалась делать ежегодный финансовый взнос в ООН-ХАБИТАТ.

Взнос переводится на счет Фонда ООН по среде обитания и населенным пунктам, учрежденного в соответствии с резолюцией 3327 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, и за вычетом части средств, оставляемых ООН-ХАБИТАТ на покрытие операционных расходов, направляется на финансирование проектов в России.

Выполнение функций по подготовке и реализации Двухгодичных программ сотрудничества и других совместных проектов на территории Российской Федерации Минрегион России возложил на Росстрой.

Практическое выполнение мероприятий Двухгодичных программ сотрудничества и других совместных проектов в России ООН-ХАБИТАТ и Росстрой договорились поручить специально отобранной по конкурсу Группе реализации программ.

Основной задачей Группы реализации программ ООН-ХАБИТАТ на территории России являются координация и реализация многостороннего международного сотрудничества российских организаций с ООН-ХАБИТАТ в сфере жилищной политики, градостроительства, местного самоуправления, арктической политики, устойчивого развития городов и сельских поселений, международной экспертизы, гармонизации правовых норм и стандартов в области населенных пунктов. Кроме этого, будет издаваться российская версия информационного бюллетеня «Дебаты Хабитат», ежеквартально публикуемого Секретариатом Программы ООН по населенным пунктам на английском языке.

Об участии российской делегации в 3-й сессии Всемирного Форума Городов

Своими впечатлениями делится участник форума в Ванкувере, советник руководителя Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству **Андрей Глухарев**.

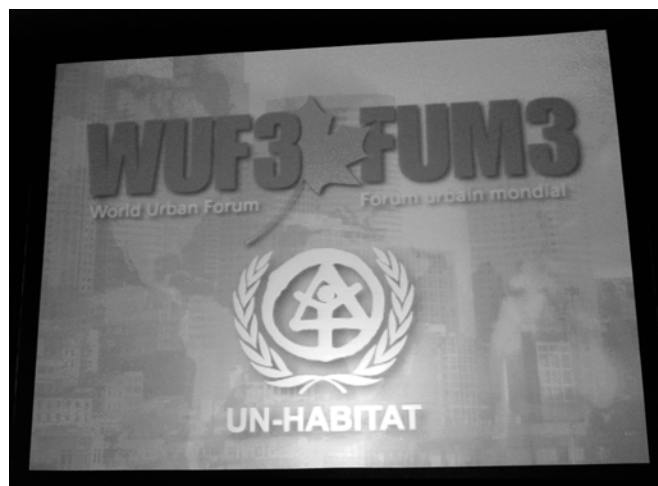
По итогам состоявшегося форума ВФГ-3 большинство делегаций отметило его важную роль в реализации задач, сформулированных в Декларации тысячелетия ООН и решениях Всемирного Саммита ООН по устойчивому развитию в Йоханнесбурге (ВСУР), в налаживании обмена мнениями между правительствами и партнерами Повестки дня Хабитат по всему спектру проблем устойчивого городского развития и его управления.

ВФГ-3 высветил множество проблем, порождаемых стремительными темпами роста концентрации больших человеческих масс на ограниченных территориях городов. Этот процесс происходит по своим внутренним законам, так как параллельно также стремительно растет экономическая активность городского населения. Впервые на форуме возник вопрос, почему в условиях глобализации стало повсеместно и столь стремительно нарастать само явление гиперурбанизации. Представителями многих делегаций отмечалось в этой связи, что нарастание урбанизации обусловлено рядом объективных и субъективных причин, включая стремление частных деловых кругов безвозмездно и бесконтрольно использовать развитую городскую инфраструктуру с целью повышения конкурентоспособности своей продукции на мировых рынках. Развитие предпринимательства в крупных городах, в свою очередь, привлекает большие массы людей в поисках лучших возможностей по трудоустройству. Делегации стран были едины во мнении, что эти процессы должны регулироваться правительствами, в т.ч. с помощью механизмов налогообложения, в целях изыскания необходимых средств для развития городской инфраструктуры, прежде всего районов обитания городской бедноты.

Внимание участников форума было привлечено к тому, что при формулировании задач, поставленных в Декларации тысячелетия ООН и на ВСУР (Йоханнесбург), сложность нарастающих проблем в области урбанизации была недооценена мировым сообществом. Принимаемые правительствами меры не обеспечивают решение стоящих проблем в области устойчивого развития городов и сокращения к 2015 г. числа городских жителей, живущих за чертой бедности.

ВФГ-3 поддержал руководство ООН-ХАБИТАТ в стремлении наращивать свои глобальные кампании по пропаганде лучших примеров эффективного управления городами и по обеспечению права людей, особенно малоимущих слоев населения, на доступное адекватное жилье, на их доступ к питьевой воде и санитарии. Одобрение получила постанова вопроса о необходимости внедрения более широкой децентрализации управления городами, формирования партнерств с участием институтов местного самоуправления, деловых кругов и общественности в целях решения проблем устойчивого развития населенных пунктов. Актуальным становится для многих стран формирование взаимодействия между экономическим потенциалом города и селом с целью создания дополнительных рабочих мест в аграрном секторе и малом бизнесе на селе, выравнивания социально-экономических стандартов жизни и сдерживания таким образом неконтролируемого переселения сельского населения в города.

Российская делегация приняла активное участие во всех значимых мероприятиях ВФГ-3, в ходе которых российские



представители довели до участников форума информацию о продвижении социально-экономических реформ в России применительно к жилищно-коммунальному хозяйству, о разработке и начале осуществления национальных проектов в этой сфере. Была особо выделена постанова задач, сделанная Президентом Российской Федерации В.В.Путиным, — обеспечение доступа к адекватному недорогому жилью для малообеспеченных семей и молодежи, выведение из пользования ветхого жилья, развитие ипотечного рынка и системы доступного кредитования жилья в России, устойчивое развитие городов и иных населенных пунктов. Были продемонстрированы динамика развития и достижения российской строительной индустрии, разработка и внедрение новых экономических, ресурсосберегающих и экологически чистых строительных технологий, применение новых строительных материалов.

На конкретных примерах из лучшей практики управления городами в России участниками российской делегации было продемонстрировано значение, которое в нашей стране придается повышению роли и эффективности функционирования местного самоуправления, демократизации управления и вовлечению в него гражданского общества, взаимодействию органов самоуправления с деловыми кругами и другими местными партнерами в решении проблем устойчивого развития городов. Не скрывали и имеющиеся трудности, обозначили формы и направления возможного международного содействия России в их преодолении. Было подчеркнуто, что для России ценен накопленный международный опыт эффективного управления процессами урбанизации, нормы, стандарты и решения, разрабатываемые в ООН-ХАБИТАТ. Ориентиром для нашей страны служат также сформулированные ООН Цели тысячелетия и решения ВСУР (Йоханнесбург).

В ходе ВФГ-3 российская делегация привлекла внимание участников форума к тому, что в качестве председателя «Группы 8-ми» Россия ключевой темой повестки дня определила тему энергетической безопасности, которая созвучна тематике диалогов ВФГ-3, — энергосберегающие и энергоэффективные городские технологии; планирование и

управление городами в привязке к экономии энергоресурсов и оздоровлению городской окружающей среды.

Делегация активно участвовала в проходивших в рамках форума симпозиуме для стран с переходной экономикой по проблематике ветхого жилья и во встрече представителей Арктического Совета и экспертов ООН-ХАБИТАТ по теме реализации инициированной российской стороной на Совете Управляющих ХАБИТАТ в 2005 году резолюции 20/8 «Устойчивое развитие населенных пунктов Арктического региона». Здесь высоко была оценена роль России в финансировании этих параллельных мероприятий.

В ходе пребывания на ВФГ-3 глава российской делегации руководитель Росстроя С.И. Круглик провел обстоятельную беседу с Исполнительным директором ООН-ХАБИТАТ А. Тибайджукой, подчеркнув наше стремление к расширению сотрудничества с этой Программой ООН на всем пространстве СНГ. А. Тибайджука выразила удовлетворение по поводу обозначившейся новой динамики во взаимоотношениях России с ООН-ХАБИТАТ: увеличение российского взноса до 400 тыс. долларов и первые платежи в бюджет общего пользования, заключение обновленного рамочного соглашения с Минрегионом России, более содержательная программа проектной деятельности ХАБИТАТ в нашей стране. Она оценила и выразила особую признательность по поводу на-

мечающегося взаимодействия этой Программы ООН с МЧС России в реагировании на чрезвычайные и кризисные ситуации с привлечением возможностей космических технологий ЦУКС МЧС.

Российские делегаты высказали А.Тибайджуке пожелания об укреплении российского кадрового представительства в составе Секретариата ХАБИТАТ и на полевых постах, что будет отражать крепнущее сотрудничество нашей страны с этой организацией. В этой связи А. Тибайджука в очередной раз поставила вопрос о более весомом участии России и в ее трастовых фондах, о командировании за счет направляющей страны молодых российских специалистов для участия в программах ХАБИТАТ гуманитарного характера и в очагах постконфликтного восстановления. Это дало бы возможность россиянам закрепляться в дальнейшем в системе ООН, включая саму ООН-ХАБИТАТ, на долгосрочных контрактах.

Работа форума велась на английском языке. Для ведения работы ВФГ-3 на французском языке канадским правительством были выделены дополнительные финансовые средства. Финансирование устного перевода работы ВФГ-3 на русский язык было осуществлено за счет взноса Российской Федерации в ООН-ХАБИТАТ в рамках утвержденной совместной Программы проектной деятельности в 2006 году.



Место проведения форума — Центр конференций и выставок Ванкувера

Наша благодарность

Господин Дэниель Бийо оставляет свое Председательство в Совете редакторов «Дебатов Хабитат» после семилетнего пребывания на этом посту. Господин Дэниель Бийо, Директор Отделения регионального и технического сотрудничества ООН-ХАБИТАТ, помог создать новый, более современный и удобный для читателя формат этого ежеквартального журнала и, что наиболее важно, изменить его содержание.

Господин Бийо, француз по национальности, отдавал много энергии и своего личного времени работе над каждой статьей и публикацией каждого номера «Дебатов Хабитат», часто до поздней ночи перечитывая отдельные куски по три-четыре раза, если это требовалось, чтобы наши читатели всегда имели качественный и информативный материал.

За семь лет работы господин Бийо не только проявил хорошее институциональное знание ООН-ХАБИТАТ и ее связей с нашими партнерами в правительствах, муниципалитетах и гражданском обществе, но и продемонстрировал свой богатый опыт и знания в области благоустройства населенных пунктов в мире. Прежде всего, его личный интерес и преданность «Дебатам Хабитат» позволили сделать этот журнал одной из наиболее авторитетных публикаций в этой области.

Редактор и сотрудники издательства хотят сказать слова благодарности нашему коллеге Дэниелю и пожелать ему успехов в его работе. О назначении нового председателя будет объявлено в ближайшие месяцы, но мы не сомневаемся, что господин Бийо будет и дальше писать для «Дебатов Хабитат».



ОТДЕЛЕНИЯ ООН-ХАБИТАТ

Штаб-квартира

ООН-ХАБИТАТ

UN-HABITAT
P.O. Box. 30030, GPO,
Nairobi, 00100, Kenya
Tel: (254-20) 7623-120
Fax: (254-20) 7624-266/7624-267/
7624-264/7623-477/7624-060
E-mail: infohabitat@unhabitat.org
Web-site: <http://www.unhabitat.org/>

Региональные отделения

Африка и арабские страны

UN-HABITAT Regional Office for
Africa and the Arab States
P.O. Box 30030, GPO
Nairobi 00100, Kenya
Tel: (254-20) 7621-234/7623-221
Fax: (254-20) 7623-904/7623-328
(Regional Office)
7624266/7 (Central Office)
E-mail: roaas@unhabitat.org
Web-site:
<http://www.unhabitat.org/roaas/>

Азия и страны Тихоокеанского региона

UN-HABITAT Regional Office for
Asia and the Pacific
ACROS Fukuoka Building, 8th Floor
1-1-1 Tenjin, Chuo-ku
Fukuoka 810-0001, Japan
Tel: (81-92)724-7121
Fax: (81-92) 724-7124
E-mail:
habitat.fukuoka@unhabitat.org
Web-site:
<http://www.fukuoka.unhabitat.org>

Латинская Америка и страны Карибского бассейна

UN-HABITAT Regional Office for
Latin America and the Caribbean
(ROLAC)/Oficina Regional para
America Latina y et Caribe
(ROLAC)
Av. Presidente Vargas, 3131/1304
20210-030 — **Rio de Janeiro RJ, Brazil**
Tel: (55-21)2515-1700
Fax: (55-21)2515-1701
E-mail: rolac@habitat-lac.org
Web-site:
<http://www.habitat-rolac.org>

Офисы по взаимодействию

Отделение в Нью-Йорке

UN-HABITAT New York Office
Two United Nations Plaza
Room DC2-0943
New York, N.Y. 10017, U.S.A.
Tel: (1-212) 963-8725/963-4200
Fax: (1-212)963-8721
E-mail: habitatny@un.org

Отделение в Женеве

UN-HABITAT Geneva Office
ONU-HABITAT Bureau de Geneva
International Environment
House-2, 7, Chemin de Ballexert,
5th Floor CH-1219 Chataleine
Geneve, Switzerland
Postal Address: Palais des Nations,
Avenue de la Paix 8-14,
CH-1211 **Geneva 10, Switzerland**
Tel: (4122)9178646/7/8
Fax:(4122)9178046
E-mail: habitatgva@unog.ch
Web-site: <http://www.unhabitat.org>

Отделение при Европейском Союзе

UN-HABITAT Liaison Office with the
European Union and Belgium
14 rue Montoyer,
B-1000 **Brussels Belgium**
Tel: (32-2) 503-3572,
(32-2)503-1004
Fax: (32-2) 503-4624
E-mail: unhabitat@skynet.be
E-mail: nhabitat.admin@skynet.be
Web-site: <http://www.unhabitat.org>

Информационные офисы

Венгрия

UN-HABITAT Information Office
H-1124 **Budapest**
1077 Budapest, VII Kethly Anna ter
1.II.38
Hungary
Tel/Fax: (36-1)441 7737
E-mail:
horcher@unhabitat.datanet.hu

Индия

UN-HABITAT Information Office
5th Floor (East Wing)
Thalamuthu Natarajan Building
(CMDA Building)
Egmore, **Chennai 600 008,**
India
Tel: (91-44) 2841-1302
Fax: (91-44)2851-6273
E-mail: unchssp@md2.vsnl.net.in

Китай

UN-HABITAT Beijing Information
Office
No.9 Sanlihe Road
Beijing 100835
People's Republic of China
Tel: (86-10) 6839-4750/6835-0647
Fax: (86-10)6839-4749
E-mail: office@unhabitat.org.cn
Web-site:
<http://www.cin.gov.cn/habitat>

Российская Федерация

Офис реализации программ
ООН-ХАБИТАТ в России
Россия, 123007, Москва,
1-я Магистральная ул., д.13,
стр. 7
Тел. (495) 707 2807,
Тел./факс (495) 707 2500
E-mail: conus.ag@mtu-net.ru
Website: <http://www.unhabitat.ru/>
<http://www.conus-ag.ru/>



Третья сессия Всемирного Форума Городов



Всемирный Форум Городов – это проводимый с 2002 года один раз в два года консультативный форум при Исполнительном директоре Программы ООН по населенным пунктам (ООН-ХАБИТАТ), на котором эксперты в сфере урбанизации (от строителей до министров) обмениваются мнениями в те годы, когда не проводятся сессии Совета управляющих ООН-ХАБИТАТ. По завершении работы Форума Исполнительный директор ООН-ХАБИТАТ обобщает итоги дискуссий и готовит на их основе доклад для рассмотрения на Совете управляющих ООН-ХАБИТАТ, а также информирует Генассамблею ООН. Третья сессия Всемирного Форума Городов, прошедшая с 19 по 23 июня 2006 года в городе Ванкувер (Канада), имеет особое значение, поскольку она совпадает с тридцатой годовщиной первой Конференции ООН по населенным пунктам, проходившей в Ванкувере в 1976 году, и на основании рекомендаций которой была создана Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам. С тех пор много было сделано для достижения устойчивости в существующих населенных пунктах, для включения проблем городской бедноты в международную

повестку дня. Идеи, озвученные в Ванкувере, были подтверждены мировыми лидерами в Повестке дня Хабитат, принятой на Конференции Хабитат II в Стамбуле в 1996 году, и нашли свое отражение в глобальном плане действий по созданию адекватного жилья для всех и развитию устойчивых населенных пунктов в урбанизирующемся мире. Ожидается, что через 30 лет население городов значительно превысит население сельских районов. При сохранении существующих тенденций количество крайне бедных в городах удвоится за то же время и достигнет двух миллиардов человек. Мир должен срочно предпринять меры, направленные на обеспечение инновационного экономического развития городов, на улучшение городского управления, превращение городов в более безопасные и чистые, в города без трущоб, где все жители имеют доступ к жилью, воде, санитарным и прочим базовым услугам. Следует направить усилия на использование альтернативных источников энергии, сохранение природы с целью улучшения состояния городской окружающей среды, а самое главное — начать действия, превращающие города

будущего в устойчивые города, в меньшей степени зависящие в своем развитии от истощающихся мировых природных ресурсов. Цели развития тысячелетия — это дорожная карта, указывающая путь в лучшее будущее.

Канада и город Ванкувер завоевали прочную репутацию кладезя новых идей в области устойчивой урбанизации. Поэтому Ванкувер был выбран местом проведения Третьей сессии Всемирного Форума Городов, призванного поощрять генерирование новых идей и действий в поддержку нашей общей цели — создания более справедливых, интегрированных и экологически чистых городов. Форум прошел под лозунгом «УСТОЙЧИВЫЕ ГОРОДА — ВОПЛОЩЕНИЕ ИДЕЙ В ДЕЙСТВИЯ». В рамках Форума участники обсудили три основные темы: рост городов и окружающая среда, партнерство и финансы, социальная интеграция и согласие. В работе Форума приняли участие более 6 тысяч делегатов со всего мира, представлявшие законодательные и исполнительные органы власти, органы местного самоуправления, научные организации, международные и национальные общественные организации, частный бизнес.

www.wuf3-fum3.ca
www.unhabitat.org/wuf

WUF3 FUM3
World Urban Forum Forum urbain mondial