



**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация
здравоохранения
Региональное отделение для Европы**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

Пятая сессия

В онлайн-режиме, Женева, 17 мая 2021 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Представление Венской декларации

**«Более эффективное дальнейшее развитие
за счет перехода к новым, чистым, безопасным,
благоприятным для здоровья и инклюзивным
мобильности и транспорту»**

**Мобильность в период эпидемии и после нее
в краткосрочной и среднесрочной перспективе**

**Рекомендации по экологически чистому и благоприятному
для здоровья устойчивому транспорту — «Более эффективное
дальнейшее развитие»**

**Записка Целевой группы по разработке принципов
для экологически чистого и благоприятного для здоровья
устойчивого транспорта под председательством Австрии**

Резюме

На внеочередном совещании Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (в онлайн-режиме, 22 апреля 2020 года) государства-члены договорились разработать принципы для экологически чистого и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта. Эти принципы разрабатывались с целью учесть опыт пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19), на основе которого (городской и пригородный) сектор пассажирского транспорта можно сделать более жизнестойким, эффективным, экологически чистым, благоприятным для здоровья и устойчивым. Эти принципы будут связаны с достижением Целей в области устойчивого развития.



Для разработки проекта принципов была создана целевая группа в составе представителей государств-членов, международных экспертов и исследователей. Целевая группа проводила свои заседания в онлайн-режиме ежемесячно, начиная с первого заседания 29 мая 2020 года.

Бюро Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (в онлайн-режиме, 29 июня 2020 года) рассмотрело работу целевой группы. Кроме того, оно просило секретариат представить проект принципов в качестве официального документа для восемнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ.

Руководящий комитет на своей восемнадцатой сессии (в режиме онлайн, 25–27 ноября 2020 года) поручил секретариату завершить подготовку документа для представления на онлайн-подготовительном совещании к пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (в режиме онлайн, 25 января 2021 года). Он также решил включить основные рекомендации, содержащиеся в главе III этого документа, в качестве приложения II к проекту декларации пятого Совещания высокого уровня^a.

На январском подготовительном совещании текст приложения II к проекту декларации был согласован. Он также принял решение изменить заголовок приложения II, с тем чтобы отразить содержание текста. Пересмотренное название приложения II должно было звучать следующим образом: «Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту — более эффективное дальнейшее развитие»^b.

Настоящий документ был передан целевой группой секретариату.

^a См. ECE/AC.21/SC/2020/2-EUPCR2016697/5.3/2, п. 50.

^b См. доклад о работе совещания, п. 16 а) и b),
URL: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-02/Minutes%20Preparatory%20meeting%2025%20Jan%20for%20web%20_0.pdf.

I. Введение

1. На совещании Бюро Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в апреле 2020 года государства-члены подробно обсудили ситуацию с COVID-19 и ее воздействие на транспортную среду в своих странах, а также необходимость принятия соответствующих мер. Участники постановили учредить Целевую группу ОПТОСОЗ по разработке «Рекомендаций по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту», с тем чтобы содействовать возвращению к новой норме, в основе устойчивых транспортных решений которой лежит обеспечение экологически чистого и благоприятного для здоровья будущего для всех.
2. Задача Целевой группы заключалась в обобщении «основных уроков», извлеченных из кризиса COVID-19, и вынесении ряда рекомендаций для оказания поддержки странам в переходе к экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту на основе разработки принципов, касающихся устойчивости и жизнестойкости, с учетом обратной связи и обмена опытом в связи с этим кризисом.
3. В состав Целевой группы вошли более 50 экспертов, представляющих национальные министерства, международные организации, городские власти, межправительственные и неправительственные организации, научные круги, включая отраслевых экспертов. Работу Целевой группы возглавлял Председатель Руководящего комитета ОПТОСОЗ г-н Роберт Талер (Австрия).
4. Участники Целевой группы провели восемь виртуальных ежемесячных заседаний, в ходе которых они на основе согласованного круга ведения:
 - a) обменялись опытом и передовой практикой в рамках национальных мероприятий по противодействию последствиям COVID-19;
 - b) определили рамки, в которых будет функционировать Целевая группа;
 - c) выработали общие взгляды на то, какими должны быть ключевые темы для обсуждения в целях подготовки рекомендаций;
 - d) согласовали набор рекомендаций для заключительного документа.
5. В течение этого периода создавались небольшие редакционные группы для рассмотрения ключевых тем, имеющих основополагающее значение для разработки рекомендаций.
6. Первый проект рекомендаций обсуждался на восемнадцатом совещании Руководящего комитета ОПТОСОЗ (в онлайн-режиме, 25–27 ноября 2020 года), и после дальнейших консультаций на совещании целевой группы (в онлайн-режиме, 12 января 2021 года) он был принят на подготовительном совещании к пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и здравоохранению (в онлайн-режиме, 25 января 2021 года). Участники подготовительного совещания также решили включить эти рекомендации в качестве приложения II к проекту декларации. Они также решили изменить название приложения II к проекту декларации, с тем чтобы отразить содержание текста. Пересмотренное название приложения II должно было звучать следующим образом: «Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту — более эффективное дальнейшее развитие».

II. Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту — более эффективное дальнейшее развитие

7. Нижеследующие рекомендации, отражающие анализ текущей ситуации и направленные на решение проблем, возникших во время пандемии COVID-19, были разработаны с учетом основных рамок подхода «сокращение — переход —

модернизация». Эти рекомендации составлены с целью уделения пристального внимания потребностям пользователей, для которых разрабатываются и строятся транспортные системы и системы мобильности, с тем чтобы обеспечить доступ к основным населенным пунктам, а также к пригородным и сельским районам. Эти рекомендации были разработаны в контексте целей ОПТОСОЗ¹, Венской декларации пятого Совещания высокого уровня по транспорту, здравоохранению и окружающей среде, Парижского соглашения по климату и ЦУР.

1. Рекомендация 1: Внедрение устойчивых решений в области городского и транспортного планирования («Сокращение»)

8. Внедрить современные принципы и инструменты пространственного и городского планирования в городской, пригородной и сельской местности, обеспечивающие доступность для других людей, товаров, услуг и основных объектов повышенного интереса, сводя к минимуму генерирование транспортного спроса и оптимизируя инвестиции в инфраструктуру, в том числе посредством:

a) обеспечения оптимальной плотности городской застройки и содействия развитию многофункциональных городских районов и зданий в сочетании с надлежащими возможностями экологичного и благоприятного для здоровья транспорта на основе интеграции пространственного и транспортного планирования;

b) реализации градостроительных инициатив, направленных на улучшение качества жизни людей путем обеспечения безопасного доступа к товарам и услугам, а также к «зеленым» и «голубым» зонам в «15-минутном» микрорайоне с применением принципов «города коротких перемещений»;

c) обеспечения того, чтобы руководящие принципы и политика в области пространственного и городского планирования были в первую очередь направлены на удовлетворение потребностей всего населения, включая уязвимых пользователей, в частности детей и молодежи, а также пожилых граждан и лиц с ограниченной мобильностью;

d) обеспечения оценки воздействия крупных строительных проектов на транспорт и мобильность, а также на экономику, окружающую среду и здоровье населения;

e) внедрения новых методологий оценки городов, отображающих доступ к «зеленым», «голубым» и тихим зонам, а также данные о ВВП и общественном здравоохранении, с целью обоснования будущих решений в области планирования;

f) ориентации городского развития на создание высокопроизводительных экологических, безопасных, благоприятных для здоровья и высококачественных систем общественного транспорта;

g) создания «зеленых» коридоров, сочетающих преимущества экологических коридоров с возможностями активной мобильности;

h) разработки программ взаимодействия и коммуникации с целью привлечения людей, вовлечения пользователей и мобилизации общественной поддержки, особенно на этапе планирования, чтобы помочь обеспечить общественную поддержку предлагаемых решений;

i) выполнения рекомендаций ЕЭК ООН и Руководства по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию ОПТОСОЗ² в

¹ ЕЭК ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ, «Общеввропейская программа по транспорту, здоровью и окружающей среде: от Парижа 2014 года до Вены 2019 года» (Организация Объединенных Наций, Женева, октябрь 2015 года).
URL: <https://thepep.unecce.org/node/87>, 2015.

² ЕЭК ООН, «Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию» (Организация Объединенных Наций, Женева, октябрь 2020 года).
URL: <https://thepep.unecce.org/node/815>, 2020.

соответствии с целью ОПТОСОЗ, заключающейся в интеграции задач в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды в политику в области городского и территориального планирования.

2. Рекомендация 2: Отведение центрального места в мобильности эффективному, высококачественному и безопасному общественному транспорту («Переход» и «Модернизация»)

а) Уделять приоритетное внимание развитию общественного транспорта. Предоставление и использование высококачественных и привлекательных услуг общественного транспорта должно стать неотъемлемой частью более широкого планирования в целях восстановления, обеспечения жизнестойкости и устойчивой мобильности в городах в соответствии с целью ОПТОСОЗ, предусматривающей интеграцию целей в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды в политику городского и территориального планирования;

б) планировать услуги общественного транспорта с учетом потребностей и ожиданий пассажиров для обеспечения привлекательной для пользователей системы, объединяющей услуги, продажу билетов и режимы работы для создания надежной, приемлемой по цене, легкодоступной, безопасной и всеобъемлющей сети «от двери до двери». В то же время необходимо обеспечить, чтобы эти услуги обеспечивали экологичное решение проблемы массовой мобильности, например за счет использования парка электрического общественного транспорта и создания соответствующей специализированной инфраструктуры общественного транспорта;

в) поддерживать услуги общественного транспорта путем проведения кампаний по информированию общественности, призванных опровергнуть негативные высказывания и подчеркнуть преимущества общественного транспорта для его пользователей и общества (с уделением особого внимания позитивным элементам безопасности общественного транспорта в нынешнюю и последующую за пандемией COVID-19 эпоху), с тем чтобы снова привлечь пассажиров к таким услугам. Основполагающей частью этой поддержки должны быть беспрепятственный доступ к своевременной, персонализированной информации о поездке и интегрированная система продажи билетов;

г) обеспечить, чтобы поставщики услуг общественного транспорта могли полагаться на гарантии многолетних механизмов финансирования, в частности в контексте планов восстановления после пандемии COVID-19;

д) дать возможность государственным органам изучить новые источники финансирования общественного транспорта, такие как «зеленые» облигации, государственно-частные партнерства, сборы за освоение земель и доходы от стимулов, введенных для поощрения смены вида транспорта и т. д. Кроме того, решения о финансировании должны основываться на полном спектре оценок затрат и результатов и последствий, в которых также учитывается стоимость земли.

3. Рекомендация 3: Использование преимуществ микромобильности («Переход» и «Модернизация»)

а) Обеспечить правовую определенность в отношении микромобильности для поставщиков услуг и пользователей при эффективном соблюдении стандартов безопасности (опираясь, например, на международные стандарты, разработанные промышленностью для электрических педальных велосипедов), а также ясность в отношении использования микромобильных средств передвижения. Распространять эту информацию с помощью масштабных общественных информационных кампаний;

б) провести комплексные оценки широкомасштабного внедрения решений по электрической микромобильности для лучшего понимания последствий в отношении:

і) выбросов загрязняющих веществ и использования материалов (как с точки зрения выбросов на этапе конечного использования, для чего можно использовать такие инструменты, как «дорожные карты» городского

транспорта, так и с точки зрения выбросов и использования материалов в жизненном цикле решений),

ii) здоровья (например, с точки зрения физической активности (бездействия) и безопасности пользователей),

iii) перехода на другой вид транспорта с уделением особого внимания транспортным средствам, на смену которым пришли микромобильные средства передвижения,

iv) перегруженности уличных и дорожных сетей (например, с точки зрения последствий в плане смены видов транспорта и повышения интенсивности движения);

с) поощрять микромобильность, включая соответствующие решения по совместному использованию, в частности, на конечных участках маршрута, например посредством инвестиций в инфраструктуру, схем сотрудничества между местными органами власти и поставщиками услуг по мобильности или финансовых стимулов, основанных на надежных данных о преимуществах данного типа мобильности для здоровья и окружающей среды, а также с учетом последствий для безопасности других пользователей. Микромобильность должна поддерживаться более совершенной инфраструктурой (как цифровой, так и технической) для поощрения совместных решений, таких как системы совместного использования велосипедов и электрических скутеров, а также для предотвращения проблем, которые могут возникнуть в связи с зарядкой и парковкой;

d) собирать данные, управлять ими и обеспечивать их оптимальное использование для того, чтобы:

i) выявлять пробелы в транспортной сети,

ii) следить за соблюдением стандартов равного обслуживания,

iii) предлагать информацию по различным видам транспорта в режиме реального времени,

iv) оценивать соответствующие направления политики;

e) при разработке, расширении и продвижении решений, касающихся микромобильности, принимать во внимание вопросы социальной интеграции и равенства, такие как доступность для населения с низким уровнем дохода или «цифровое обнищание», а также потребности групп населения, находящихся в неблагоприятном положении.

4. Рекомендация 4: Внедрение эффективного управления мобильностью («Переход»)

a) Подготовить национальные стратегии управления мобильностью, которые будут разрабатываться в координации с другими государствами-членами в рамках ОПТОСОЗ. Эти стратегии должны обеспечивать руководство и поддержку, направленные на обеспечение выбора и вариантов устойчивой мобильности на национальном, субнациональном и местном уровнях, вовлекать также частный сектор и охватывать как пассажирские, так и грузовые инициативы. Эти стратегии должны быть сосредоточены на следующих ключевых элементах:

i) укрепление эффективного и разумного управления потребностями в мобильности и спросом на транспорт для обеспечения всеохватного доступа к мобильности и эффективного использования многофункциональной инфраструктуры и транспортных систем,

ii) осуществление мер, направленных на то, чтобы общественный транспорт и активная мобильность стали предпочтительным вариантом, особенно в городах, в том числе путем проведения эффективной политики в области парковки автотранспорта и принятия других налоговых, нормативных и физических мер, которые стимулируют людей к тому, чтобы они перестали пользоваться личным автотранспортом,

iii) оптимальное использование потенциала новых транспортных технологий и транспортных средств с нулевым выбросом вредных веществ за счет их сочетания с экологически чистыми мобильными услугами и логистикой, в частности для обеспечения качества и безопасности услуг общественного транспорта,

iv) продуманное и эффективное с точки зрения затрат внедрение цифровизации и мобильности в качестве подходов к оказанию услуг и включение автоматизированных транспортных средств в систему мобильности при одновременном обеспечении транспарентной практики обмена данными, учета точки зрения пользователя и адаптации к ситуации, сложившейся после пандемии,

v) определение целевых стимулов и разработка программ поддержки, направленных на управление мультимодальной, чистой, безопасной и инклюзивной мобильностью и ее планирование для городов, регионов, компаний, туризма, школ и молодежи, путем отведения потребностям пользователя центрального места в потенциальных решениях,

vi) оказание поддержки в повышении осведомленности, планировании устойчивой мобильности и политике землепользования в целях противодействия разрастанию городов, а также в обеспечении стимулов для смены видов транспорта и экологически и климатически благоприятной стыкуемости и доступности в городах и регионах;

b) развитие национальных стратегий, содействие разработке устойчивых региональных и городских планов по управлению мобильностью и планированию мобильности, в том числе путем внедрения планов устойчивой городской мобильности (ПУГМ) или аналогичных инструментов планирования, обмена передовым опытом в этой области и определения общих рамок, на основе которых отдельные органы власти могут адаптировать свои системы;

c) содействие развитию городских логистических центров за пределами городских центров в сочетании с внедрением нейтральной с точки зрения выбросов CO₂ доставки и городской логистики.

5. Рекомендация 5: Внедрение инноваций с целью сделать транспорт экологичным и благоприятным для здоровья («Модернизация»)

9. Инновации являются ключевым средством, с помощью которого можно усовершенствовать существующие виды транспорта для создания более устойчивых транспортных сетей, услуг и вариантов мобильности. Поощрять более безопасные, надежные и экологичные поездки путем увеличения активного передвижения, внедрения более интегрированных сетей и сокращения вредных выбросов на основе технологических достижений в области инжиниринга, а также цифрового улучшения транспортных услуг и эффективной инфраструктуры за счет принятия следующих мер:

a) дальнейшего развития цифровизации общества и транспорта путем расширения интегрированных мобильных платформ, объединяющих виды транспорта с потенциальными потребительскими, государственными и деловыми интересами;

b) замены автомобилей с двигателями внутреннего сгорания на автомобили с нулевым выбросом вредных веществ за счет направления инвестиций в необходимую инфраструктуру при поощрении активной мобильности и максимальном увеличении положительного эффекта для здоровья в результате сокращения выбросов и физической активности;

c) внедрения «Нулевой концепции»³ путем повышения безопасности дорожного движения с учетом возможностей, создаваемых цифровизацией, таких как связь между транспортными средствами и между транспортными средствами и

³ URL: <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero>.

окружающей их средой, для обеспечения надлежащего вождения и соблюдения скоростных ограничений в целях значительного сокращения числа травм и смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий;

d) поддержки эволюции систем мониторинга и правоприменения. Совершенствование оцифровки сетей и моделей передвижения позволяет получать анонимизированные данные, обеспечивая защиту частной жизни и расширение знаний в целях достижения более оперативного, эффективного и адаптируемого управления общественными и частными видами транспорта;

e) обеспечения внедрения гибких, быстро реагирующих, интегрированных, доступных и справедливых систем ценообразования, продажи билетов и управления доходами, которые способствуют обеспечению равенства в доступе к транспорту.

6. Рекомендация 6: Поощрение активной мобильности («Переход»)

10. Во время пандемии роль езды на велосипеде и ходьбы существенно возросла, поскольку они стали жизнеспособными вариантами мобильности для основных перемещений, одновременно поддерживая физическое дистанцирование и облегчая нагрузку на общественный транспорт. Для поддержки безопасной езды на велосипеде и ходьбы как средства повышения уровня жизни и жизнестойкости городов, странам общеевропейского региона рекомендуется действовать в соответствии со следующими принципами:

a) формировать прочный и долгосрочный политический консенсус, в том числе по инвестиционным стратегиям и налогово-бюджетным мерам для поощрения активной мобильности, и обеспечивать координацию и сотрудничество на всех уровнях правительства и других ключевых заинтересованных сторон;

b) ускорить осуществление Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (Приложение III к Венской декларации), а также разработать и осуществить эквивалентный план развития передвижения пешком;

c) следовать следующим трем основным направлениям в целях поощрения активной мобильности:

i) улучшить инфраструктуру, например путем адаптации дизайна улиц и внесения поправок в правила дорожного движения, и обеспечить адекватное финансирование для содействия созданию безопасной инфраструктуры и пространств для велосипедистов и пешеходов, а также обеспечить привлекательные мультимодальные решения с использованием общественного транспорта,

ii) повышать осведомленность и совершенствовать навыки за счет, например, информирования о преимуществах езды на велосипеде и ходьбы, а также поощрять обучение детей безопасной ходьбе и езде на велосипеде, в том числе путем разработки соответствующих руководств,

iii) совершенствовать управление и отчетность, например путем обеспечения четкого распределения ответственности, ресурсов и подотчетности в отношении ходьбы и езды на велосипеде между конкретными органами власти на национальном и/или местном уровнях, а также путем создания «центров знаний» для содействия обмену передовым опытом между всеми соответствующими заинтересованными сторонами;

d) увязывать решения о развитии инфраструктуры в чрезвычайных ситуациях с долгосрочными целями, сформулированными в соответствующих стратегических документах (национальные планы в области транспорта, езды на велосипеде, активной мобильности и здравоохранения), и интегрировать передвижение на велосипеде и пешком в планы по чрезвычайным ситуациям, восстановлению и повышению устойчивости, когда речь идет о мерах в области перевозок;

e) изменить политику в области городского планирования, землепользования и перевозок, опираясь на принцип справедливого распределения

общественных пространств и обеспечивая доступность в случае людей, основных товаров и услуг за счет передвижения на велосипеде и пешком.

7. Рекомендация 7: Никто не должен быть забыт («Модернизация»)

11. Памятуя об общей долгосрочной цели реализации задач 11.2, 11.3, 11.7 и 11.а ЦУР, при восстановлении транспортной системы справедливым и инклюзивным образом следует принимать во внимание следующие меры:

а) сбор данных для оценки уровня транспортного неравенства и сокращения недоступности транспорта по причине бедности;

б) планирование:

i) транспортных сетей с целью не допустить возникновения кварталов с недостаточным транспортным обслуживанием и транспортно изолированных районов,

ii) нового строительства с учетом доступности и наличия общественного транспорта,

iii) нового строительства и создания транспортной инфраструктуры при вовлечении в этот процесс различных субъектов, особенно низовых и общинных инициатив, с целью понять и устранить социальное неравенство в общинах, затронутых некачественным транспортным обслуживанием,

iv) общественного транспорта с учетом уязвимых групп населения;

с) уделение основного внимания:

i) будущим инвестициям в многофункциональную инфраструктуру в области транспорта в целях устойчивого развития с уделением особого внимания строительству в неблагополучных районах и районах с низким уровнем транзитной доступности,

ii) реализации градостроительных инициатив, направленных на повышение качества жизни людей (в социальном, экономическом, экологическом, медицинском и транспортном плане) путем обеспечения эффективного доступа к основным услугам и товарам,

iii) повышению доступности общественного транспорта, транспортной инфраструктуры и связанных с ними услуг для уязвимых групп населения, например путем внедрения систем ориентации для лиц с нарушениями зрения и безбарьерных станций или адаптации поездов и автобусов для лиц с ограниченной мобильностью.
