

**Европейская экономическая
комиссия****Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро**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 развитие за счет перехода
к новым, экологически чистым, безопасным,
благоприятным для здоровья и инклюзивным
мобильности и транспорту»****Проект декларации пятого Совещания высокого уровня
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья****Записка Бюро****Резюме*

На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) было принято решение провести пятое Совещание высокого уровня в рамках Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) не позднее 2020 года и поддержано предложение правительства Австрии организовать данное мероприятие в этой стране (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, п. 49). В нынешних условиях пятое Совещание высокого уровня будет проведено в Вене 17–18 мая 2021 года в онлайн-режиме из-за пандемии коронавирусной болезни (КОВИД-19).

На своей шестнадцатой сессии (Женева, 12–14 декабря 2018 года) Руководящий комитет рассмотрел первый проект Венской декларации (ECE/AC.21/SC/2018/2–EUPCR1814179/2.1/SC16/2, пп. 67–69), а на своей семнадцатой сессии (Женева, 21–23 октября 2019 года) пересмотрел этот документ (ECE/AC.21/SC/2019/2–EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, пп. 30–39). На своем тридцать восьмом совещании (в онлайн-режиме, 12 ноября 2020 года) Бюро Руководящего комитета постановило внести в проект декларации поправки^a. Этот измененный вариант был вновь обсужден на восемнадцатой сессии Руководящего комитета (в онлайн-режиме, 25–27 ноября 2020 года) (ECE/AC.21/SC/2020/2–EUPCR20166697/5.3/2, пп. 34–39) и на двух подготовительных совещаниях, которые были проведены в

* Документ был представлен в более поздние сроки в связи с тем, что переговоры продолжались вплоть до истечения крайнего срока представления документа.



режиме онлайн (25 января^b и 2 марта 2021 года). Участники последнего подготовительного совещания обсудили проект декларации и договорились о том, чтобы официально представить нынешний вариант Совещанию высокого уровня.

Пятому совещанию высокого уровня будет предложено принять Венскую декларацию.

^a См. доклад о работе совещания, пп. 10–13,
URL: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-11/Informal%20document%2005%20Report%20of%20the%20thirty-eighth%20meeting%20of%20the%20Bureau%2C%20meeting%20in%20an%20extended%20format.pdf>.

^b См. доклад о работе совещания, пп. 8–10, URL: <https://thepep.unece.org/events/preparatory-meeting-fifth-high-level-meeting-transport-health-and-environment>.

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

Мы, министры и главы делегаций государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Всемирной организации здравоохранения в европейском регионе Всемирной организации здравоохранения, созывающие 17–18 мая 2021 года в онлайн-режиме в Вене пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья,

Преамбула

признавая, что панъевропейский регион находится в начале нового десятилетия, в течение которого должны быть приняты далеко идущие решения в отношении транспорта, окружающей среды и охраны здоровья,

признавая также, что регион по-прежнему сталкивается с многочисленными проблемами, охарактеризованными в приложении I к настоящей Декларации, в том числе с проблемами загрязнения окружающего воздуха, шума от дорожного движения, выбросов парниковых газов, отсутствия физической активности, малоподвижного образа жизни и ожирения, социально-экономического неравенства и неравенства в том, что касается санитарного состояния окружающей среды, дорожно-транспортного травматизма, экономической неэффективности и разрастания городов, изъятия земель и утраты биоразнообразия, которые необходимо решать в срочном порядке наряду с проблемами несогласованности в разработке политике и отсутствия межсекторальной координации с использованием нового целостного подхода, предусматривающего проведение комплексной политики и обеспечение изменений в поведении людей,

подчеркивая, что пандемия коронавирусной болезни (COVID-19) создала дополнительные проблемы и высветила важную роль транспорта и мобильности в общественном здравоохранении и необходимость укрепления их устойчивости к кризисам и бедствиям и что для решения проблем экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта необходимы пакеты мер по восстановлению от пандемии COVID-19 после ее окончания с уделением особого внимания инновационным подходам,

обязуясь использовать в качестве рычага Парижскую декларацию «Город в движении: в первую очередь — люди!»¹ и совместно работать над осуществлением Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в целях обеспечения устойчивых, финансово доступных и инклюзивных, безопасных и благоприятных для здоровья, жизнестойких, «зеленых» и экологически чистых транспорта и мобильности,

будучи также привержены делу укрепления ОПТОСОЗ как единственной в своем роде межправительственной, межсекторальной, трехсторонней общеевропейской политической платформы для разработчиков политики и заинтересованных субъектов из стран панъевропейского региона с целью ускорения перехода к экологичной, безопасной и здоровой мобильности и транспорту с чистым нулевым уровнем выбросов,

опираясь на динамизм, достигнутый в рамках ОПТОСОЗ, и признавая при этом неотложную необходимость активизации действий по достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Новой программы развития городов и Парижского соглашения,

высоко оценивая усилия государств-членов и других заинтересованных сторон по достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ, в частности через партнерства

¹ Издание Организации Объединенных Наций, ECE/ENV/NONE/2014/3.

ОПТОСОЗ, путем поочередного проведения друг за другом рабочих совещаний и симпозиумов по линии Академии ОПТОСОЗ и посредством разработки стратегических и практических инструментов,

приветствуя результаты, декларации и обязательства, имеющие актуальное значение для транспорта, здравоохранения и окружающей среды на международном уровне, в частности Декларацию министров Экономического и Социального Совета 2018 года², резолюции министров Комитета по внутреннему транспорту 2017³ и 2019 годов⁴, Оставскую декларацию 2017 года⁵, Грацкую декларацию 2018 года⁶ и Международный транспортный форум,

обращая особое внимание на то, что мы будем наращивать наши совместные усилия и предпримем дополнительные действия для решения этих многочисленных проблем, опираясь на активизировавшиеся сотрудничество и партнерские связи в панъевропейском регионе и на комплексный, целостный стратегический подход, объединяющий силы секторов транспорта, здравоохранения и окружающей среды, который дополняется межсекторальным планированием и согласованной межсекторальной политикой,

Наше видение

1. *утверждаем* нашу амбициозную концепцию «экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта в интересах обеспечения счастья и процветания для всех»;

2. *обязуемся* руководить преобразованиями в области транспорта и мобильности ради достижения нашего видения, вовлекая в этот трансформационный процесс перехода к «зеленым» и благоприятным для здоровья мобильности и транспорту заинтересованных субъектов, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, общины, компании и гражданское общество, особенно молодежь и детей, с учетом рекомендаций, изложенных в приложении II к настоящей Декларации, с уделением особого внимания нижеперечисленным аспектам:

a) обеспечение устойчивости транспортных систем к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям;

b) улучшение условий жизни в городах и районах за счет комплексного учета экологических и здравоохранительных политики и целей при скоординированном транспортно-территориальном планировании;

c) внедрение экологически чистого, безопасного, малозумного транспорта и транспортных средств с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению соответствующих политики и действий в интересах здоровой, активной и более безопасной мобильности;

d) социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту;

² Заявление министров, принятое на этапе заседаний высокого уровня сессии Экономического и Социального Совета 2018 года по ежегодной теме «От глобального — к локальному: содействие устойчивости и жизнеспособности общества в городских и сельских населенных пунктах» (E/2018/L.20–E/HLPF/2018/L.2).

³ Резолюция министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» (ECE/TRANS/270, приложение I).

⁴ Резолюция министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте» (ECE/TRANS/288, приложение I).

⁵ Декларация шестой Конференции министров по окружающей среде и здравоохранению (Оставская декларация), URL:

https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/341944/OstravaDeclaration_SIGNED.pdf.

⁶ Грацкая декларация неофициального совещания министров окружающей среды и транспорта на тему «Начало новой эры: экологически чистая, безопасная и доступная мобильность для Европы» (Грац, Австрия, 29 и 30 октября 2018 года), URL: <https://www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html>.

e) ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие транспорта с той целью, чтобы стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики;

f) обеспечение оптимального использования преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности;

g) внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем;

h) поощрение вариантов решений, направленных на внедрение устойчивой мобильности в городах, с охватом широкого спектра видов общественного электротранспорта в них, а также велосипедного и пешеходного движения и учет этих форм мобильности при транспортно-территориальном планировании;

Стратегия и действия по достижению нашего видения и ускорению трансформационного перехода к устойчивым транспорту и мобильности

3. *также обязуемся* разработать с целью принятия в 2023 году всеобъемлющую общеевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, в интересах достижения согласованного видения и руководства дальнейшей работой по линии ОПТОСОЗ, а также использовать эту стратегию для того, чтобы:

a) укреплять нашу приверженность дальнейшему развитию и осуществлению ОПТОСОЗ для обеспечения содействия за счет нее улучшению условий жизни в наших городских, пригородных, сельских и горных районах, делая их более здоровыми, безопасными, лучше взаимосвязанными и доступными, с ориентацией на то, чтобы в перспективе достичь социального равенства, не оставив никого без внимания;

b) продолжать развивать синергизм между деятельностью по линии ОПТОСОЗ и осуществлением Повестки дня на 2030 год, Парижского соглашения и других соответствующих межправительственных процессов с помощью описанной ниже деятельности по оказанию государствам-членам помощи в достижении Целей в области устойчивого развития и целевых показателей деятельности в области климата;

c) укреплять нашу приверженность национальным действиям и международному сотрудничеству в области политики ради достижения нашего видения, в частности путем интеграции общественного транспорта, эффективных интермодальных связей и инфраструктуры, в интересах обеспечения активной мобильности для всех пользователей с целью сокращения неравенства;

d) обеспечивать учет особых потребностей детей, молодежи, пожилых лиц и инвалидов;

e) развивать эффективный мониторинг путем усиления сбора национальных и международных данных в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды;

4. *учреждаем* специальную рабочую группу для анализа различных юридически допустимых вариантов реализации наших видения и стратегии, а также для разработки проектов предложений по возможным правовым документам и их представления на рассмотрение Руководящего комитета, который согласует одно из предложений для принятия на шестом Сессии высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;

5. *поддерживаем* осуществление программ управления мобильностью для городов, районов, компаний, сферы туризма и учебных заведений, в которых сочетаются, в частности, экологически чистые технологии производства транспортных средств, эффективное использование инфраструктуры и «зеленой»

логистики для пассажирских и грузовых перевозок, расширение общественного транспорта, гибкие услуги по обеспечению мобильности на «первой»/«последней» милях, развитие активной мобильности и расширение практики совместного использования транспортных средств и мультимодальности;

6. *обязуемся* обеспечивать совместное рассмотрение вопросов транспорта, здравоохранения, окружающей среды и территориально-пространственного планирования в интересах достижения согласованности политики в том, что касается сокращения масштабов разрастания городов и спроса на транспорт, а также улучшения параметров жизнестойкости, энергоэффективности и доступа к общественному транспорту и активной мобильности;

7. *постановляем* создать на национальном уровне механизмы координации между секторами транспорта, здравоохранения и окружающей среды с охватом субнациональных и местных органов власти и вовлечением других соответствующих заинтересованных субъектов;

8. *соглашаемся* содействовать мобилизации финансовых ресурсов, включая ресурсы международных финансовых учреждений, инструментов «зеленого» финансирования и государственного и частного секторов, в частности через посредство государственно-частных партнерств, при одновременном применении соответствующих социальных и экологических критериев для обеспечения инвестиций в устойчивые системы мобильности и транспорта;

9. *принимаем решение* наладить тесное сотрудничество между структурами ОПТОСОЗ и международными финансовыми учреждениями в целях разработки инструментов «зеленого» финансирования с упором на внедрение безопасных и высококачественных услуг общественного транспорта, чистый парк общественного транспорта и поощрение активной мобильности и управления мобильностью;

10. *призываем* государства — члены ЕЭК охватить в соответствующих международно-правовых документах вопрос об использовании систем дистанционного контроля за выбросами и включить в них положения о техническом осмотре экспортируемых подержанных транспортных средств, с тем чтобы уменьшить воздействие этих транспортных средств на окружающую среду и здоровье людей и повысить их безопасность;

11. *постановляем* ускорить внедрение транспортных средств с низким и нулевым уровнями выбросов, электромобильности и соответствующей инфраструктуры посредством использования финансовых стимулов и с помощью других программ поддержки и поощрять применение устойчивых вариантов использования низкоуглеродного топлива, увеличивая долю транспорта, работающего на возобновляемых источниках энергии, а также обеспечить наличие на рынке только таких видов ископаемого топлива, которые соответствуют высоким экологическим стандартам;

12. *также принимаем решение* стимулировать активную мобильность в качестве важного элемента преобразований и действия по обеспечению устойчивости к пандемиям;

Жизнестойкость систем транспорта и мобильности

13. *признаем* необходимость осуществлять стратегические согласованные действия по борьбе с негативными последствиями пандемий, подобных пандемии КОВИД-19, в интересах социальной жизни и здравоохранения, экономики и систем мобильности и транспорта, принимая также во внимание новые тенденции, в частности относящиеся к поведению людей, связанному с мобильностью, использованию экологически чистых технологий и цифровизации;

14. *предпринимаем* действия по перераспределению и перепроектированию общественных пространств и транспортной инфраструктуры в целях создания условий, благоприятных для пешеходного и велосипедного движения, и обеспечения

устойчивости наших средств к существованию, социальной жизни и местной экономики в кризисных ситуациях, связанных с пандемиями;

15. *также предпринимаем* действия по восстановлению доверия к общественному транспорту, в частности путем обеспечения достаточных санитарно-гигиенических мер, гарантирования личной защиты и физического дистанцирования, а также предоставления достаточного объема услуг общественного транспорта;

16. *обязуемся* создать руководящие принципы и планы действий по урегулированию ситуаций, связанных с карантином, и управлению процессом возобновления работы транспортного сектора и сектора мобильности, обеспечивая более эффективное продвижение вперед и поддерживая перезагрузку курса на экологически чистую мобильность;

Создание условий для здоровой и активной мобильности в панъевропейском регионе

17. *принимаем* Общеввропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения, включенный в приложение III к настоящей Декларации и разработанный Партнерством ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения по просьбе четвертого Совещания высокого уровня, в качестве средства достижения изложенных ниже целей в отношении велосипедного движения, а также поощряем выполнение содержащегося в нем комплекса рекомендаций, в частности касающихся совершенствования инфраструктуры и стимулирующих механизмов для содействия развитию велосипедного движения;

18. *обязуемся* достичь к 2030 году следующих целей:

a) значительно увеличить масштабы велосипедного и пешеходного движения в каждой стране и внести вклад в достижение общей цели удвоения числа велосипедных поездок в регионе в целом;

b) расширить и усовершенствовать инфраструктуру велосипедного и пешеходного движения во всех странах региона;

c) разработать и проводить в жизнь национальную велосипедную и пешеходную политику с опорой на национальные велосипедные и пешеходные планы, стратегии и программы, предусматривающие установление соответствующих национальных целевых показателей, в каждой стране региона, а также содействовать их реализации при осуществлении соответствующих субнациональных планов и политики;

d) существенно повысить безопасность велосипедистов и пешеходов во всех странах региона и существенно сократить число смертельных случаев и серьезных травм среди этих категорий пользователей дорог в регионе в целом;

e) учитывать в комплексе велосипедное и пешеходное движение в политике в области здравоохранения, а также при планировании транспортной инфраструктуры и землепользования;

19. *признаем* велосипедное и пешеходное движение в качестве равноправных видов транспорта, способствующих созданию устойчивых и жизнестойких источников средств к существованию, и призываем к проведению образовательной и информационно-просветительской работы по вопросам активной мобильности, дорожной безопасности — особенно велосипедистов и пешеходов — и связанных с этим социально-экономических выгод;

20. *принимаем* меры по переходу от моторизованной к активной мобильности, в частности с учетом большого числа коротких поездок в городских и пригородных районах, и предусматриваем обеспечить для велосипедного и пешеходного движения надлежащую инфраструктуру в целях сокращения числа происшествий с участием, с одной стороны, моторизованных, а с другой — немоторизованных пользователей дорог;

21. *просим* ЕЭК предпринять необходимые шаги по разработке и созданию трансъевропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общеευропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения;

22. *постановляем* поддержать работу Партнерства в области стимулирования велосипедного движения и расширить ее направленность за счет охвата пешеходного движения и других форм активной мобильности, превратив его в партнерство по активной мобильности, которому нужно будет разработать общеевропейский генеральный план по обеспечению активной мобильности, включив в него соответствующие руководящие принципы и инструменты, и создать общеевропейский центр компетенции по вопросам активной мобильности в целях поддержки деятельности по наращиванию потенциала, обмена информацией о надлежащей практике и инициатив по ее осуществлению;

ОПТОСОЗ: содействие преобразованиям в интересах достижения нашего видения

23. *также постановляем* запустить новые партнерства ОПТОСОЗ в качестве платформ для сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами в целях осуществления настоящей Декларации;

24. *одобряем* практические результаты и рекомендации, достигнутые в рамках Партнерства по эковождению, которые изложены в приложении IV к настоящей Декларации, в том числе Руководящие принципы ОПТОСОЗ в области эковождения, исследования, касающиеся создания экологических и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте, Партнерство в интересах устойчивой мобильности в дунайском регионе «ТРАНСДУНАЙ», равно как и выводы Руководства по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориально-пространственному планированию, содержащиеся в приложении V к настоящей Декларации, а также принимаем решение продолжать развивать партнерские отношения такого рода, предприняв следующие действия:

a) обратившись к Партнерству по эковождению с просьбой изучить возможность распространения практики эковождения на электромобили и другие виды транспорта и внедорожную подвижную технику;

b) обратившись к Партнерству по созданию благоприятных для окружающей среды рабочих мест с просьбой продолжать работу по поддержке разработки политики, с тем чтобы стимулировать создание таких рабочих мест;

c) создав Партнерство ОПТОСОЗ по устойчивой мобильности в сфере туризма в целях обмена информацией о надлежащей практике и разработки соответствующих руководящих принципов и инструментов;

d) активизировав работу участников соответствующего партнерства с целью содействия координации действий и интеграции устойчивого транспорта, в частности общественного транспорта, совместной и активной мобильности, пространственно-территориального планирования, здравоохранения и сектора окружающей среды;

25. *постановляем* активизировать деятельность Академии ОПТОСОЗ путем содействия взаимодействию между учеными, практическими специалистами и разработчиками политики, предложив университетам и другим учебным заведениям внести свой вклад в деятельность Академии; рекомендовав ввести курсы, посвященные комплексному изучению проблем транспорта, здоровья, окружающей среды и пространственно-территориального и городского планирования; рассмотрев меры по обеспечению бюджетной поддержки обучения учащихся в рамках соответствующих академических программ; и обратившись к Руководящему комитету с просьбой разработать процедуру присуждения соответствующего аттестата выпускникам Академии ОПТОСОЗ;

26. *приветствуем* и поддерживаем организацию в государствах-членах поочередно проводимых друг за другом рабочих совещаний по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в целях демонстрации успехов ОПТОСОЗ, создания возможностей для совместного использования и обобщения надлежащей практики и разработки рекомендаций по вопросам политики и их выполнения, а также в интересах содействия развитию сотрудничества между соответствующими секторами;

27. *одобряем* Инструмент экономической оценки пользы для здоровья, касающийся пешеходного и велосипедного движения, и инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» и поощряем их применение в процессе принятия решений в области территориально-пространственного планирования и планирования транспортной инфраструктуры;

28. *гармонизируем* знаки и сигналы для велосипедного движения во всем регионе ЕЭК в целях повышения безопасности дорожного движения для велосипедистов и пешеходов, признаем права пешеходов и велосипедистов и, соответственно, призываем государства-члены, являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Конвенции о дорожном движении, предложить соответствующие поправки к этим конвенциям;

29. *просим* Руководящий комитет создать почетную награду ОПТОСОЗ;

30. *просим* ЕЭК и Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения продолжать обеспечивать секретариатское обслуживание структур ОПТОСОЗ и согласиться продолжать оказывать им поддержку в этой работе;

31. *принимаем* в целях осуществления настоящей Декларации план работы ОПТОСОЗ на период 2021–2025 годов, содержащийся в приложении VI к настоящей Декларации, и даем согласие на то, чтобы и далее развивать и контролировать процесс выполнения плана работы на ежегодных сессиях Руководящего комитета и выделять необходимые финансовые ресурсы и/или ресурсы в натуральной форме, включая кадровую поддержку, в целях решения задач, определенных в настоящей Декларации, в частности с помощью системы добровольных взносов;

32. *просим* Руководящий комитет подготовить в сотрудничестве с секретариатом конкретные предложения по содействию мобилизации дополнительных средств из других источников в поддержку осуществления плана работы на период 2021–2025 годов;

33. *обязуемся* оказывать поддержку в целях осуществления ОПТОСОЗ и ее плана работы, уделяя особое внимание созданию центров компетенции и развитию потенциала, обмену информацией о надлежащей практике и содействию совместным инициативам и партнерским связям;

34. *просим* Руководящий комитет разработать коммуникационную стратегию для распространения результатов работы по линии ОПТОСОЗ в целях повышения осведомленности заинтересованных сторон и граждан;

35. *предлагаем* Руководящему комитету рассмотреть вопрос об организации мероприятия по случаю празднования двадцатой годовщины ОПТОСОЗ в 2022 году и проведения среднесрочного обзора в 2023 году;

36. *постановляем* созвать шестое Совещание высокого уровня в 2025 году и предложить правительствам высказать свою заинтересованность в проведении этого совещания у себя в стране с целью рассмотрения данного вопроса Руководящим комитетом;

37. *выражаем* признательность правительству Австрии за проведение у себя в стране пятого Совещания высокого уровня и благодарим его и народ Австрии за оказанное теплое гостеприимство.

Приложение I

Транспорт, здоровье и окружающая среда: ключевые факты и цифры¹

[Текст будет добавлен после сессии.]

¹ Полное описание см. в документе Национального института общественного здравоохранения и окружающей среды Нидерландов *THE PEP Facts and Figures: How healthy and environmentally friendly is our mobility and road transport today?* (Билтовен, Нидерланды, готовится к выпуску).

Приложение II

Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту¹

[Текст будет добавлен после сессии.]

¹ Полный текст рекомендаций см. в документе *Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport — “Building Forward Better”* (издание Организации Объединенных Наций, ECE/AC.21/9, готовится к выпуску).

Приложение III

Общеввропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения

[Текст будет добавлен после сессии.]

Приложение IV

Рекомендации по политике в области эконовождения¹

1. Эконовождение способствует достижению следующих важных целей: повышению безопасности дорожного движения, снижению стресса от вождения и повышению удобства для водителей, большей равномерности транспортного потока и уменьшению заторов, сокращению расхода топлива и эксплуатационных расходов и снижению выбросов углекислого газа и рисков для здоровья. Эконовождение является весьма затратноэффективной мерой, способствующей повышению энергоэффективности, экологичности и безопасности мобильности и транспорта. Одно из преимуществ эконовождения заключается в том, что его можно практиковать на добровольной основе и оно может быть сразу применено любым водителем без какого-либо нового оборудования или устройств.

2. Наиболее важные рекомендации по эконовождению представлены в Руководящих принципах ОПТОСОЗ в области эконовождения, которые были подготовлены в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эконовождению. Эконовождение должно внедряться и распространяться в качестве «умного» и экономичного стиля вождения среди всех водителей, в отношении всех транспортных средств и для любых дорожных условий.

3. С этой целью на основе Руководящих принципов ОПТОСОЗ в области эконовождения предлагается разработать национальные инициативы по эконовождению. В этой связи рекомендуется предпринять следующие 10 основных практических шагов:

а) в соответствии с Руководящими принципами ОПТОСОЗ в области эконовождения в государствах-членах должны быть созданы платформы для национальных экспертов по эконовождению и учреждений, имеющих отношение к эконовождению. С использованием таких платформ следует разработать национальные стандарты и пособия по эконовождению и схемы сертификации инструкторов по эконовождению, а также инициативы в области эконовождения;

б) в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эконовождению должно осуществляться повышение квалификации инструкторов по вождению в целях формирования компетенций для выполнения функций старших инструкторов по эконовождению и инструкторов по эконовождению, которые будут являться как бы носителями базы знаний в области навыков вождения и обучения вождению, а также инновационных автомобильных технологий. Для обмена знаниями и их генерирования следует организовывать при содействии экспертов по эконовождению из числа участников Партнерства ОПТОСОЗ по нему пилотные семинары с операторами автопарков, которые, в случае целесообразности, должны использоваться для повышения квалификации опытных инструкторов по вождению до уровня старших инструкторов по эконовождению;

в) в соответствии с подходом, предусматривающим подготовку инструкторов, в рамках платформы взаимодействия экспертов по эконовождению и старших инструкторов по эконовождению следует создать курсы для обучения достаточного числа инструкторов по эконовождению соответствующим стандартам и их ознакомления с содержанием курсов по эконовождению. На подобных семинарах должно предусматриваться проведение теоретических и практических занятий, экзаменационного испытания и, при целесообразности, аттестации инструкторов по эконовождению;

¹ Полный текст публикации см. в документе австрийского Федерального министерства по вопросам борьбы с изменением климата, окружающей среды, энергетики, мобильности, инноваций и технологий *THE PEP Partnership on Eco-Driving: Guidelines for National Eco-Driving Initiatives* (Вена, готовится к выпуску).

d) кроме того, следует разработать схемы сертификации для повышения статуса школ вождения до уровня школ эковожждения. Такие школы эковожждения должны выступать в качестве «мультипликаторов» практики эковожждения и устойчивой мобильности, обеспечивая, например, подготовку квалифицированного персонала с навыками эковожждения и формирование низкоэмиссионного автопарка с уделением особого внимания альтернативным видам вождения и устойчивой мобильности в процессе обучения водителей;

e) эковожждение должно быть интегрировано в законодательную базу обучения вождению и экзаменационных испытаний для водителей-учеников. Кроме того, следует внести поправки в процедуры обучения и экзаменационных испытаний для будущих водителей, с тем чтобы включить в них навыки управления электромобилями и транспортными средствами, использующими альтернативные виды топлива и двигатели, наравне с обычными транспортными средствами;

f) учебные курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться опытными и квалифицированными инструкторами по эковожждению и предусматривать овладение навыками вождения по дорогам общего пользования и использования устройств контроля, позволяющих отслеживать расход топлива в режиме реального времени. Курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться по двум следующим направлениям: обучение имеющих водительские права водителей в целом и обучение профессиональных водителей легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей. Результаты проведения учебных курсов должны быть предметом оценки и контроля, в частности в том, что касается расхода топлива, выбросов углекислого газа и эксплуатационных расходов, чтобы можно было мотивировать большее число целевых групп к применению эковожждения;

g) внедрение инициатив в области эковожждения должно также подкрепляться кампаниями по повышению осведомленности и включением эковожждения в требования к профессиональной квалификации водителей грузовых автомобилей и автобусов. Они также могли бы быть конкретно нацелены на опытных водителей, не прошедших обучение эковожждению после получения водительских прав;

h) особое внимание следует уделять эковожждению электромобилей как наилучшему способу увеличения их запаса хода. При обучении навыкам вождения электромобилей нужно совмещать обучение навыкам эковожждения, в частности, с использованием рекуперации, а также эффективной подзарядкой;

i) для обеспечения устойчивости инициатив в области эковожждения его нужно учитывать в политике и стратегиях;

j) эковожждение следует учитывать в национальных и международных схемах финансирования, чтобы облегчить создание программ в области эковожждения, обмен ноу-хау и опытом и дальнейшее развитие методов эковожждения и подготовки в этой области. В будущем особое внимание следует уделять вождению электромобилей и альтернативных транспортных средств, секторам грузовых и автобусных перевозок, а также охвату других категорий транспортных средств, таких как железнодорожный транспорт, тракторы и строительная техника. С этой целью следует активизировать дальнейшее сотрудничество между государствами-членами в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковожждению.

Приложение V

Выводы и рекомендации Руководства по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориальному планированию¹

Выводы

1. Эффективнее содействовать достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижского соглашения может комплексный подход к городскому транспорту.
2. Для повышения жизнестойкости транспортных систем требуется принятие и реализация именно всеобъемлющего комплексного подхода, основанного на четко определенных целях и мерах в сферах транспорта, экономической политики и политики городского развития и обеспечения социальной сплоченности. В центре внимания такого комплексного подхода находятся люди и их потребности. Исключительно важную роль играет интеграция транспорта и планирования землепользования. Комплексный подход может предотвратить разрастание городов и способствовать инклюзивной экологической плотности.
3. В основу интеграции транспорта и городского планирования, а также управления спросом должны лечь нижеописанные принципы «избежания — перехода — улучшения»:
 - a) развитие компактных, густонаселенных и ориентированных на общественный транспорт городских районов в сочетании с поощрением смешанного землепользования с обеспечением снижения за счет этого потребности в поездках («избежание»);
 - b) развитие общественного транспорта и городских районов, ориентированных на активную мобильность, с оказанием посредством этого содействия переходу на более экологичные и благоприятные для здоровья виды транспорта («переход»);
 - c) развитие и адаптация новых технологий в городах с оказанием за счет них содействия совершенствованию городской транспортной системы («улучшение»).
4. С учетом того, что общественный транспорт является ключевым элементом «города с пригодной для жизни средой», приоритетом в городской стратегии должно стать именно улучшение общественного транспорта, и на него должны выделяться достаточные финансовые ресурсы.
5. Достижение большей устойчивости транспорта предполагает: a) замену загрязняющего воздух автобусного парка; b) поощрение электромобильности; c) содействие развитию современного трамвайного сообщения и интермодальных узлов; и d) разработку соответствующей политики управления земельными ресурсами.
6. Основным элементом города со здоровой средой является активная мобильность. Поддержку пешеходного и велосипедного движения следует обеспечивать не только в центрах городов, но и в гораздо больших масштабах, сочетая ее с поддержкой других видов транспорта, особенно общественного транспорта. В городах нужно создавать удобные для пользователей интермодальные узлы и обеспечивать удобства, способствующие пешеходному и велосипедному движению. В рамках таких инициатив, как Европейская сеть «Здоровые города» Всемирной

¹ *Руководство по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориальному планированию: содействие активной мобильности* (издание Организации Объединенных Наций, ECE/TRANS/298).

организации здравоохранения, необходимо уделять больше внимания транспорту и мобильности как ключевым факторам.

7. Развитие высококачественного общественного транспорта и инфраструктуры с поддержкой активной мобильности является хорошей практикой в процессе повышения пригодности городов для жизни и обеспечения гарантий доступа к рынкам при одновременном содействии повышению благосостояния.

8. В городах появляется новое поколение интеллектуальных транспортных систем благодаря финансовым и технологическим возможностям, обеспечиваемым цифровизацией.

Рекомендации

9. Городские транспортные системы становятся все более сложными. В условиях существования государственных и частных, коллективных и индивидуальных систем мобильности возникновение совместной мобильности и — в более позднее время — автономной мобильности заставляет задуматься об организации общественного пространства в городах и о необходимости повышения транспарентности процессов принятия решений.

10. Лицам, ответственным за принятие решений, необходимо развивать новые навыки и подходы, извлекать максимальную пользу из нынешней технологической и социальной ситуации и вести через партнерства работу по осуществлению всеобъемлющей межсекторальной политики в области мобильности.

11. Наряду с перевозками пассажиров в рамках комплексного подхода следует уделять внимание грузовым перевозкам с той целью, чтобы товары могли поступать на рынки, не ставя под угрозу пригодность городских районов для жизни.

12. Внедрение комплексного подхода требует развития необходимых навыков у специалистов по городскому планированию и планированию мобильности, а также у работников-практиков. Им нужно уметь распознавать риски, возникающие из-за новых технологий, а именно в связи с общей мобильностью и автоматизацией, при этом данную способность необходимо усиливать за счет обучения и сотрудничества с научно-преподавательскими кругами.

13. Разработка эффективной политики в областях городской мобильности и территориально-пространственного планирования требует наличия процедур принятия решений на основе широкого участия с привлечением множества заинтересованных сторон, начиная от муниципальных властей, специалистов по территориально-пространственному планированию, поставщиков жилья и транспорта, органов здравоохранения и общественных лидеров и заканчивая городским населением и лицами, приезжающими в город на работу, как основными бенефициарами жилищной и транспортной инфраструктуры города.

14. В нынешнем руководстве рассматривается один из наиболее актуальных вызовов нашего времени: как способствовать созданию устойчивых и гармоничных городов с пригодной для жизни средой.

15. Если власти городов воспользуются данными руководящими указаниями для формирования своего видения и «дорожной карты» в интересах перехода к устойчивому будущему, то можно будет считать, что авторы руководства достигли своей цели.

Приложение VI

План работы на период 2021–2025 годов

[Текст будет добавлен после сессии.]
