

**Европейская экономическая комиссия****Всемирная организация
здравоохранения
Региональное отделение для
Европы**

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

Двадцатая сессия

Женева, 17–19 октября 2022 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Осуществление Общеввропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:
стратегии в области транспорта, окружающей среды
и охраны здоровья**

**Проект стратегии в области транспорта, окружающей
среды и охраны здоровья****Записка секретариата Общеввропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья***Резюме*

На Пятом совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена (смешанный формат), 17–18 мая 2021 года) правительства приняли Венскую декларацию «Более эффективное развитие за счет перехода к новым, экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и инклюзивным мобильности и транспорту», которая основывается на предыдущей работе Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и уроках, извлеченных из последствий пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19), и в то же время смотрит в будущее с ее концепцией «экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта в интересах обеспечения счастья и процветания для всех».

Совещание высокого уровня приняло решение разработать всеобъемлющую общеввропейскую 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:



а) укреплять 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;

б) продолжать развивать синергизм между деятельностью по линии ОПТОСОЗ и осуществлением Повестки дня [в области устойчивого развития] на период до 2030 года, Парижского соглашения и других соответствующих межправительственных процессов с помощью описанной [в Венской декларации] деятельности по оказанию государствам-членам помощи в достижении Целей в области устойчивого развития и целевых показателей деятельности в области климата;

с) укреплять 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;

д) обеспечивать учет особых потребностей детей, молодежи, пожилых людей и лиц с инвалидностью;

е) развивать действенный мониторинг путем повышения эффективности сбора национальных и международных данных в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды^а.

В настоящем документе представлен предварительный проект стратегии. В нем также приводятся предложения относительно возможного содержания каждой части предварительного проекта.

Предварительный проект был пересмотрен с учетом отзывов, полученных на первом и втором совещаниях Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым инструментам соответственно 29 марта и 31 мая 2022 года.

^а ECE/AC.21/2021/3–EUCHP2018924/4.3.3, п. 3.

I. Предлагаемый проект стратегии

A. Введение/справочная информация

1. Транспортный сектор имеет огромное значение для устойчивого развития, способствуя укреплению здоровья, а также повышению качества и благоустроенности окружающей среды. Работая вместе, секторы транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды могут внести значительный вклад в: жизнь отдельных людей, сообществ и обществ; сокращение неравенства; поддержку развития человека и высококачественной окружающей среды; развитие устойчивого транспорта; и содействие созданию здоровых и устойчивых сообществ и экономик. Именно по этим причинам государства-члены согласились разработать всеобъемлющую общеевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, ориентированную на достижение конкретных целей и соответствующую мандату Венской декларации.

2. Стратегия может рассматриваться как часть долгосрочного плана развития для достижения здорового, зеленого и устойчивого транспорта в общеевропейском регионе. Стратегия должна быть политическим документом, определяющим цели, задачи и пути их достижения, и включать в себя крупные блоки мер с учетом прогноза развития экономических, социальных, климатических, экологических и других аспектов ситуации в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК). Стратегия должна сопровождаться планом ее реализации.

3. В начальной части введения можно было бы описать взаимосвязь между транспортом, здоровьем и окружающей средой и объяснить, почему необходимо ускорить процесс перехода к устойчивому транспорту и мобильности.

4. В этой части также можно было бы поставить три вопроса, на которые стратегия может дать ответы:

- a) Где мы находимся сейчас?
- b) Где мы хотим быть в 2030 году?
- c) Как нам этого добиться?

5. Всю структуру стратегии также можно было бы выстроить вокруг этих трех основных вопросов.

6. На вопрос 1 частично ответ дает публикация 2021 года «Road transport facts and figures: How healthy and environmentally friendly is our transport today?» (Факты и цифры о дорожном транспорте: Насколько здоровым и экологически чистым является наш транспорт сегодня?)¹

7. На вопрос 2 в широком смысле отвечает, по крайней мере частично, концепция, сформулированная в Венской декларации:

a) утверждаем нашу многообещающую концепцию «экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта для счастья и процветания всех»;

b) обязуемся играть ведущую роль в преобразованиях в области транспорта и мобильности ради достижения нашего видения, вовлекая в этот трансформационный процесс перехода к экологичным 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:

¹ United Nations Economic Commission for Europe and World Health Organization Regional Office for Europe (n.p., National Institute for Public Health and the Environment of the Netherlands, 2021).

- i) обеспечение устойчивости транспортных систем к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям;
 - ii) улучшение условий жизни в городах и районах за счет комплексного учета экологических и здравоохранительных политики и целей при скоординированном транспортно-территориальном планировании;
 - iii) внедрение экологически чистого, безопасного, малолучного транспорта и транспортных средств с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению соответствующих политики и действий в интересах здоровой, активной и более безопасной мобильности;
 - iv) социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту;
 - v) ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие транспорта с той целью, чтобы стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики;
 - vi) оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности;
 - vii) внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем;
 - viii) поощрение 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 планировании²;
8. Вводный раздел также может определять сферу действия стратегии; в частности, стратегия может охватывать следующие области:
- a) Географический охват — в пределах территории ЕЭК — Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа);
 - i) городские районы;
 - ii) пригородные районы;
 - iii) сельские районы;
 - iv) прибрежные и горные зоны;
 - v) приграничные районы;
 - b) Тип выбросов:
 - i) выбросы парниковых газов, связанные с транспортом;
 - ii) загрязнение воздуха, связанное с транспортом;
 - iii) транспортный шум;
 - c) изменения в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья;
 - d) перегруженность дорог;
 - e) безопасная мобильность;
 - f) транспортные системы и инфраструктура;
 - g) активная мобильность;
 - h) физическая активность (отсутствие физической активности);
 - i) землепользование, городское и транспортное планирование;

² ECE/AC.21/2021/3–EUCHP2018924/4.3.3, пункт 2.

- j) «умные» транспортные системы;
- k) неравенство в сфере транспорта, в том числе гендерное;
- l) чистые и малозагрязняющие транспортные средства и технологии;
- m) энергоэффективность городской мобильности.

9. В стратегии не будут рассматриваться (подробно) авиационный транспорт, морской транспорт или железнодорожный транспорт дальнего следования.

10. Согласование сферы действия станет важным элементом разработки стратегии. Сфера действия должна соответствовать Венской декларации и четко демонстрировать взаимосвязь между тремя секторами. В то же время сфера действия не должна быть слишком широкой, с тем чтобы не размывать ресурсы и не допускать дублирования с другими процессами.

11. Вопрос 3 — «Как нам этого добиться?» — подчеркнет роль ОПТОСОЗ в поддержке достижения целей стратегии (в том числе через взаимодействие с другими международными организациями и процессами) и, таким образом, концепцию ОПТОСОЗ. Он также может продемонстрировать возможную потребность в правовых инструментах для поддержки реализации стратегии.

В. Где мы находимся сейчас?

1. Транспорт и мобильность — реальность, проблемы и возможности в общеевропейском регионе (анализ ситуации)

12. Определение текущей ситуации и проблемы является важным первым шагом для стратегического планирования. В этой части может быть представлен анализ нынешнего положения дел, барьеров, потребностей и возможностей применительно к сложившейся в общеевропейском регионе ситуации в вышеуказанных областях стратегии. При обсуждении текущих проблем важно проанализировать и принять во внимание возможные тенденции и будущие изменения. В основу этой части могут лечь «Факты и данные, касающиеся Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья» (ECE/AC.21/2021/7/Rev.1–EUCHP2018924/4.3.7/Rev.1).

13. В частности, можно было бы обратить внимание на следующие элементы:

- a) основные проблемы, связанные с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья;
- b) вызовы, связанные с политическими, правовыми, экономическими, социальными и технологическими факторами;
- c) преимущества и возможности;
- d) инструменты и средства международной политики.

2. Основные проблемы, связанные с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья (насколько здоровым и экологичным является наш транспорт сегодня?)

14. В данном подразделе будут подробно рассмотрены конкретные проблемы в сфере транспорта, связанные с охраной здоровья и окружающей среды, с особым акцентом на следующие определенные выше области стратегии:

- a) текущая транспортная политика и тенденции;
- b) выбросы транспортного сектора;
- c) безопасная и здоровая мобильность;
- d) системы общественного транспорта;
- e) инфраструктура активной мобильности;
- f) перегруженность дорог и транспортный шум;

- g) землепользование;
- h) интернализация внешних транспортных издержек;
- i) прочее.

3. Вызовы, связанные с политическими, правовыми, экономическими, социальными и технологическими факторами:

15. В данном подразделе основное внимание будет уделено аспектам управления, таким как:

- a) отсутствие четкого политического видения здорового и устойчивого транспорта (в частности, в восточной части региона);
- b) неадекватная институциональная структура и механизмы управления;
- c) неадекватные законы и нормы регулирования;
- d) нехватка профессиональных кадров в национальных и местных органах власти;
- e) неадекватное финансирование и недостаточные финансовые ресурсы;
- f) слабость систем сбора данных и мониторинга;
- g) недостаточная образованность и информированность;
- h) ограниченное участие гражданского общества;
- i) прочее.

4. Преимущества и возможности

16. В этом подразделе можно подчеркнуть потребности в преобразованиях и возможности для их проведения, а также преимущества здорового, экологичного и устойчивого транспорта, в частности:

- a) укрепление здоровья и благополучия;
- b) экологические и климатические преимущества;
- c) экономические выгоды;
- d) улучшение доступа и мобильности;
- e) социальная интеграция и гендерное равенство;
- f) более рациональное землепользование;
- g) прочее.

5. Инструменты и средства международной политики

17. В этом подразделе можно рассмотреть имеющиеся международные инструменты, имеющие отношение к проблемам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, такие как:

- a) ОПТОСОЗ;
- b) Комитет по внутреннему транспорту, ВОЗ и Комитет по экологической политике и их документы, имеющие обязательную юридическую силу;
- c) Международные обязательства и правовые инструменты;
- d) Политические средства и инструменты на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях, поддерживающие устойчивый транспорт, включая средства и инструменты региональных организаций, занимающихся вопросами экономической интеграции.

18. В контексте обзора имеющихся международных инструментов, касающихся транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, в данном подразделе можно проанализировать:

- a) регуляторные пробелы;
- b) потенциал правового инструмента для ОПТОСОЗ и возможную синергию.

С. Где мы хотим быть в 2030 году?

Стратегическое видение и цели

19. В этом разделе можно определить цели и задачи стратегии; он может быть основан на Венской декларации, приложениях к ней, Целях в области устойчивого развития и других соответствующих стратегических политических документах:

- a) Видение
 - экологически чистые, безопасные, благоприятные для здоровья и инклюзивные мобильность и транспорт в интересах обеспечения счастья и процветания всех (видение Венской декларации);
- b) Цели
 - i) повышение устойчивости транспортных систем к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям;
 - ii) создание жизненной среды, которая является безопасной и поддерживает благополучие сообществ и отдельных людей;
 - iii) обеспечение более здоровых и устойчивых вариантов транспорта, снижающих загрязнение, шум и перегруженность, поддерживая активный образ жизни, безопасность дорожного движения и улучшая качество воздуха;
 - iv) обеспечение социальной инклюзивности, доступности и справедливости транспортных систем;
 - v) внедрение устойчивых решений в области городского и транспортного планирования
 - vi) использование потенциала микромобильности;
 - vii) повышение уровня привлекательности, безопасности, доступности и надежности общественного транспорта;
 - viii) обеспечение доступности источников основных жизненных потребностей для пешеходов и велосипедистов;
 - ix) достижение справедливого распределения улиц и общественного пространства между всеми участниками дорожного движения;
 - x) повышение информированности населения и улучшение коммуникации с ним по вопросам устойчивого транспорта;
 - xi) интеграция гендерных вопросов в транспортный сектор;
 - xii) поддержка людей и экономики за счет новых рабочих мест и профессий, связанных с новыми вариантами транспортной политики;
 - xiii) обеспечение финансовой устойчивости транспортных услуг;
 - xiv) развитие синергии между деятельностью по линии ОПТОСОЗ и реализацией Повестки дня на период до 2030 года, Парижского соглашения и других соответствующих межправительственных процессов, включая Европейский процесс охраны окружающей среды и здоровья;
 - xv) прочее.

D. Как нам этого добиться?

1. Стратегический подход

20. Для достижения вышеупомянутых целей важно определить стратегические подходы и основные принципы, такие как:

- a) реализация принципа «сокращение-переход-модернизация» (С–П–М);
- b) интеграция политики в области охраны окружающей среды и здоровья в скоординированное транспортное и территориальное планирование;
- c) ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие здорового, экологичного и устойчивого транспорта;
- d) содействие вовлечению всех заинтересованных сторон, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, сообщества, бизнес-сектор и гражданское общество, с особым акцентом на молодежь и детей;
- e) содействие технологическим инновациям и цифровизации на транспорте.

2. Приоритетные области политики

21. В этой части могут быть определены приоритетные направления деятельности, такие как:

- a) совершенствование управления на национальном и местном уровнях (структуры, распределение обязанностей, вертикальное и горизонтальное сотрудничество и т. д.);
- b) выполнение международных обязательств и требований нормативных документов (Повестка дня на период до 2030 года, Парижское соглашение и т. д.; национальные законы, правила и нормы регулирования и т. д.);
- c) мониторинг и оценка (потребности страны, сбор данных, опросы и т. д.);
- d) поощрение образования, коммуникации и повышения осведомленности;
- e) создание лидерского потенциала в государственной службе для последовательного формулирования, реализации и мониторинга политики, согласующейся с принципами здорового, зеленого и устойчивого транспорта во всех секторах;
- f) разработка и укрепление механизмов реализации;
- g) прочее.

3. План реализации

22. Как указано в Венской декларации, стратегия должна включать четкий план ее осуществления. Эта часть будет охватывать комплекс мер и механизмов реализации, всеобъемлющую «дорожную карту» осуществления стратегии. Среди прочих могут быть предложены следующие меры:

- a) разработка предложений и рекомендаций по улучшению управления на национальном и местном уровнях и обеспечение их реализации;
- b) разработка инновационных механизмов финансирования, программ финансовой поддержки, фискальных стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования для продвижения устойчивых вариантов использования низкоуглеродного топлива и увеличения доли возобновляемых источников энергии на транспорте;
- c) совершенствование процедур и методов транспортного планирования; обеспечение их повсеместного внедрения для улучшения работы транспортных систем; интеграция требования доступности в методы планирования мобильности;

d) разработка и реализация конкретных мер по повышению уровня привлекательности, безопасности, доступности и надежности общественного транспорта;

e) реализация конкретных мер по перераспределению и перепланировке общественного пространства и транспортной инфраструктуры для создания условий, благоприятных для безопасной ходьбы и езды на велосипеде;

f) налаживание тесного сотрудничества между структурами ОПТОСОЗ, другими международными организациями и международными финансовыми учреждениями в целях разработки инструментов «зеленого» финансирования с упором на внедрение высококачественных услуг общественного транспорта и поощрение активной мобильности и управления мобильностью;

g) организация национальных, субрегиональных и региональных семинаров для обмена знаниями и передовым опытом;

h) разработка методологического руководства по сбору и анализу данных;

i) проведение информационно-просветительских мероприятий;

j) анализ различных правовых вариантов и разработка проектов предложений для возможных правовых инструментов, которые также обеспечат прочную правовую основу для ОПТОСОЗ;

k) развитие инструментов ОПТОСОЗ и поощрение их применения в процессе принятия решений;

l) содействие подготовке специалистов в области устойчивого транспортного планирования.

23. ОПТОСОЗ может быть использована в качестве эффективного механизма для реализации вышеупомянутых мер при условии, что она будет иметь прочную основу с долгосрочной стратегической перспективой и устойчивым финансированием.

24. Наряду с указанными мерами рекомендуется также определить затраты на реализацию и сроки.

4. Кто будет реализовывать стратегию?

25. Ответственность за реализацию стратегии будут нести государства-члены; в то же время ОПТОСОЗ и другие рамочные инструменты международного сотрудничества могут предоставить возможности для активизации и поддержки реализации на национальном уровне. Для повышения эффективности реализации стратегии отдельные государства-члены могли бы помочь себе, разработав собственные политические меры. Ключевое значение будет иметь формирование сильной, инклюзивной политической приверженности и лидерства на высшем политическом уровне для стимулирования общегосударственной деятельности по реализации стратегии.

5. Мониторинг и оценка

26. В этой части можно определить набор соответствующих показателей и инструментов мониторинга для оценки эффективности реализации стратегии.

6. Дальнейшие шаги

27. Предлагаемый график того, какие этапы должны быть достигнуты и в какие сроки, представлен в таблице ниже.

II. План действий по разработке комплексной общеевропейской стратегии в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления

<i>Сроки/дата</i>	<i>Описание деятельности</i>
27–28 октября 2021 года	Обсуждение плана стратегии и определение дальнейших шагов по разработке всеобъемлющего документа
Ноябрь 2021 года — январь 2022 года	Создание Специальной рабочей группы
29 марта 2022 года	Первое совещание Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым инструментам
31 мая 2022 года	Второе совещание Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым инструментам
23–24 июня 2022 года	Обсуждение элементов стратегии на заседании Бюро
Сентябрь 2022 года	Наем консультанта
28 сентября 2022 года	Третье совещание Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым инструментам
17–19 октября 2022 года	Представление плана в качестве официального документа Руководящему комитету и рассмотрение сроков завершения работы над ним
Ноябрь 2022 года — ноябрь 2023 года	Дальнейшая работа над стратегией, включая мероприятия по ее осуществлению и процесс консультаций
Ноябрь 2023 года	Плановое утверждение стратегии на двадцать первой сессии Руководящего комитета