



**Европейская экономическая  
комиссия**

**Всемирная организация здравоохранения  
комиссия  
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня  
по транспорту, окружающей  
среде и охране здоровья

**Пятая сессия**  
Вена, 17 и 18 мая 2021 года

**Доклад Совещания высокого уровня по транспорту,  
окружающей среде и охране здоровья и специальной  
сессии Руководящего комитета Общеввропейской  
программы по транспорту, окружающей среде и охране  
здоровья**

**Добавление**

**Венская декларация**

**Содержание**

	<i>Стр.</i>
Венская декларация: «Более эффективное дальнейшее развитие за счет перехода к новым, экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и инклюзивным мобильности и транспорту» .....	2
Приложения	
I. Транспорт, здоровье и окружающая среда: ключевые факты и цифры .....	10
II. Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту .....	13
III. Общеввропейский план комплексного развития велосипедного движения .....	20
IV. Рекомендации по политике в области эвокождения .....	54
V. Выводы и рекомендации Руководства по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию .....	56
VI. План работы на период 2021–2025 годов.....	58



## **Венская декларация: «Более эффективное дальнейшее 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 (ЕЭК) Организации Объединенных Наций и Всемирной организации здравоохранения в Европейском регионе Всемирной организации здравоохранения, созывающие 17–18 мая 2021 года в Вене и в онлайн-режиме пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья,*

### **Преамбула**

*признавая*, что общеевропейский регион находится в начале нового десятилетия, когда 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 наряду с проблемами несогласованности в разработке политике и отсутствия межсекторальной координации необходимо решать в срочном порядке с использованием нового целостного подхода, предусматривающего проведение комплексной политики и обеспечение изменений в поведении людей,

*подчеркивая*, что пандемия коронавирусной инфекции (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 обеспечения экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта необходимы пакеты мер по восстановлению от пандемии COVID-19 с уделением особого внимания инновационным подходам,

*обязуясь* использовать в качестве рычага Парижскую декларацию 2014 года «Город в движении: в первую очередь — люди!»<sup>1</sup> и совместно работать над осуществлением Общевропейской 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 директивных органов и заинтересованных субъектов из стран общеевропейского региона с целью ускорения перехода к экологичной, безопасной и благоприятной для здоровья 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,

---

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

*высоко оценивая* усилия государств-членов и других заинтересованных сторон по достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ, в частности через партнерства ОПТОСОЗ, путем проведения рабочих совещаний и симпозиумов в формате «эстафеты», 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 года<sup>2</sup>, резолюции министров Комитета по внутреннему транспорту 2017<sup>3</sup> и 2019 годов<sup>4</sup>, Оставскую декларацию 2017 года<sup>5</sup>, Грацкую декларацию 2018 года<sup>6</sup> и Международный транспортный форум,

*обращая особое внимание на то*, что мы будем наращивать совместные усилия и предпримем дополнительные действия для решения этих многочисленных проблем, опираясь на активизировавшиеся сотрудничество и партнерские связи в общеевропейском 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 многообещающую концепцию «экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта для счастья и процветания всех»;

2. *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:

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;

<sup>2</sup> 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).

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

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

<sup>5</sup> 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](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/341944/OstravaDeclaration_SIGNED.pdf).

<sup>6</sup> 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>.

- d) социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту;
- 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) оптимальное использование 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 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 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 период до 2030 года, 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 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 людей и лиц с инвалидностью;

e) развивать действенный мониторинг путем повышения эффективности 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, сектора туризма и учебных заведений, которые

охватывают, в частности, экологически чистые транспортные технологии, 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, экологизацию 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 COVID-19, в интересах социальной жизни и здравоохранения, экономики и систем мобильности и транспорта, принимая также во внимание новые тенденции, в частности связанные с привычками людей в плане мобильности, использованием экологически чистых технологий и цифровизацией;

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, для их оптимизации в будущем и поддержки взятия курса на экологически чистую мобильность;

### **Создание условий для здоровой и активной мобильности в общеевропейском регионе**

17. *принимаем* Общеевропейский план комплексного развития 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, в том числе для обеспечения безопасности детей и подростков по дороге в детские сады и школы и в жилых районах;

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. *признаем также*, что дети, пожилые люди и лица с инвалидностью зачастую нуждаются в перевозке, и *сознаем* необходимость поиска творческих и экологически рациональных решений в области мобильности, например, в городах, с тем чтобы ни одна группа населения не осталась за рамками мер адаптации к последствиям изменению климата;

21. *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;

22. *просим* ЕЭК предпринять необходимые шаги по разработке и созданию трансъвропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общевропейского плана комплексного развития велосипедного движения;

23. *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 общевропейский план комплексного развития активной мобильности, включив в него соответствующие руководящие принципы и инструменты, и создать общевропейский центр компетенции по вопросам активной мобильности в целях поддержки деятельности по наращиванию потенциала, обмена информацией о передовой практике и инициатив по ее осуществлению;

### **ОПТОСОЗ: содействие преобразованиям в интересах достижения нашего видения**

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

25. *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 экологичных 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:

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

б) обратившись к Партнерству по созданию экологичных рабочих мест с просьбой продолжать работу по поддержке разработки политики, с тем чтобы стимулировать создание таких рабочих мест;

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

г) 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;

26. *приветствуем* создание нового партнерства по мобильности с учетом интересов детей и молодежи и подчеркиваем важность учета мнений будущих поколений в работе ОПТОСОЗ;

27. *постановляем* активизировать деятельность Академии ОПТОСОЗ путем содействия взаимодействию между учеными, практическими специалистами и директивными органами, 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;

28. *приветствуем* и поддерживаем организацию в государствах-членах рабочих совещаний в формате «эстафеты» 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;

29. *одобряем* Инструмент экономической оценки пользы для здоровья от пешей ходьбы и передвижения на велосипеде и инструмент «В интересах систем внутреннего транспорта будущего» и поощряем их применение в процессе принятия решений в области территориально-пространственного планирования и планирования транспортной инфраструктуры;

30. *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;

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

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

33. *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;

34. *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;

35. *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;

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



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

38. *постановляем* созвать шестое Совещание высокого уровня в 2025 году и благодарим правительство Российской Федерации за инициативу выступить принимающей стороной этого мероприятия;

39. *выражаем* признательность правительству Австрии за проведение у себя в стране пятого Совещания высокого уровня и благодарим его и народ Австрии за теплый прием и гостеприимство.

## Приложение I

### Транспорт, здоровье и окружающая среда: ключевые факты и цифры<sup>1</sup>

1. В настоящем приложении освещаются основные факты и данные, призванные обеспечить государствам — членам Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций и странам европейского региона Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) прочную основу для поддержки их усилий по совершенствованию транспортной системы в их странах и ускорению перехода к устойчивому развитию транспорта и мобильности на основе стратегии «сокращение — переход — модернизация» применительно к политике в области мобильности и транспорта.
2. Несмотря на достигнутый технический прогресс, нынешняя транспортная система и модели мобильности остаются неустойчивыми. Транспортное сообщение по-прежнему является источником ряда проблем во многих странах, в то время как мобильность и транспорт играют важную роль в наших обществах и экономике. Этот сектор обеспечивает доступ к рабочим местам, образованию, услугам, удобствам и средствам досуга и способствует экономическому росту, занятости и торговле. В то же время он оказывает все большее воздействие на окружающую среду и здоровье человека.
3. ОПТОСОЗ определяет свои цели, стратегии и действия на основе последних имеющихся научных данных и сведений, анализируя и освещая текущее положение дел со связанными с мобильностью и транспортом последствиями для окружающей среды и здоровья населения в регионе. Эта информация должна послужить отправной точкой для дальнейшей трансформации сектора в направлении нулевого уровня выбросов, поощрения мобильности в интересах охраны здоровья и обеспечения безопасного и эффективного транспорта в предстоящем десятилетии. В этой трансформации существует острая необходимость, поскольку ожидается, что глобальный рост населения, общего благосостояния и торговли приведет к увеличению объемов перевозок и мобильности.
4. В странах ЕЭК и европейского региона ВОЗ автотранспортные средства продолжают играть важную роль в сфере перевозок. Существуют значительные различия не только между регионами, но и между городскими районами, где увеличивается доля перемещений пешком, на велосипеде и общественном транспорте, и сельскими районами, где все еще доминирует автомобиль и зачастую не обеспечена мультимодальная мобильность.
5. Из-за пандемии COVID-19 можно наблюдать противоположные тенденции. С одной стороны, быстрая интеграция новых цифровых услуг может привести к сокращению объемов транспорта, а доля активной мобильности на различных видах транспорта увеличивается. С другой стороны, общественный транспорт оказался под давлением, в результате чего количество пассажиров и приходящаяся на него доля перевозок значительно сократились.
6. Связанные с дорожным движением загрязнение воздуха, шум и дорожно-транспортные происшествия вносят значительный вклад в бремя заболеваний в регионе, причем его непропорционально большая часть приходится на определенные географические районы и менее обеспеченные социальные группы. Автомобили и связанная с ними инфраструктура, такая как парковочные места, занимают большую часть и без того очень ограниченного пространства в городских районах.

---

<sup>1</sup> Полное описание см. в публикации 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).

7. Выбросы основных загрязнителей воздуха снизились за последние десятилетия, что в целом привело к улучшению его качества. Однако значительная часть городского населения Европы по-прежнему подвергается воздействию загрязнения воздуха, уровни которого превышают значения, указанные в Рекомендациях ВОЗ по качеству воздуха. Это делает загрязнение воздуха крупнейшим единичным экологическим фактором риска в Европе. По оценкам ВОЗ, для всего европейского региона 509 000 случаев преждевременной смерти в год были вызваны в 2016 году загрязнением окружающего воздуха, измеренным в виде твердых частиц, аэродинамический диаметр которых составляет не более 2,5 микрона (PM<sub>2,5</sub>). Еще одним вызывающим озабоченность загрязнителем, обычно ассоциируемым с выбросами выхлопных газов транспортных средств, является двуокись азота (NO<sub>2</sub>). По оценкам Европейского агентства по окружающей среде на основе данных 2018 года, охватывающих 41 страну, ежегодно 417 000 случаев преждевременной смерти и потеря более 4,8 млн лет жизни происходят в результате воздействия PM<sub>2,5</sub>, а 55 000 случаев преждевременной смерти и потеря 624 000 лет жизни — в результате воздействия NO<sub>2</sub>. Политика по борьбе с загрязнением воздуха транспортными средствами должна быть сосредоточена не только на ограничении выбросов выхлопных газов, но и на сокращении выбросов, которые не связаны с выхлопными газами (таких, как выбросы в результате истирания шин и тормозов), но также являются значительной причиной загрязнения воздуха, в основном из-за образования твердых частиц.

8. По меньшей мере 20 процентов жителей стран ЕЭК и европейского региона ВОЗ проживают в районах, где уровень шума, производимого дорожным движением, является вредным для здоровья. В городских районах большинства стран этот показатель превышает 50 процентов.

9. Ежегодно в странах ЕЭК и европейского региона ВОЗ на дорогах погибает более 110 000 человек. В среднем это означает, что каждые пять минут умирает один человек. Еще миллионы людей получают в дорожно-транспортных происшествиях тяжелые травмы. Травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий является основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире.

10. Кроме того, на долю автомобильного транспорта приходится около четверти выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой, что способствует изменению климата и повышению глобальной температуры.

11. Зависимость от автомобиля, ограниченное использование общественного пространства и недостаточная безопасность велосипедистов и пешеходов способствуют отсутствию физической активности и малоподвижному образу жизни, что увеличивает риск неинфекционных заболеваний и ожирения. По оценкам, только в европейском регионе ВОЗ из-за отсутствия физической активности ежегодно умирает около одного миллиона человек. Ожирение также приводит к смерти примерно одного миллиона человек в год. Однако физическая активность, например езда на велосипеде или ходьба, очень полезна для здоровья.

12. Внешние затраты на автомобильный транспорт не отражаются в текущих рыночных ценах. Например, общий счет за дорожные заторы, загрязнение окружающей среды и дорожно-транспортные происшествия только для государств — членов Европейского союза оценивается в 502 млрд евро в год. Преимущества перехода к более активной мобильности и общественному транспорту обусловлены главным образом увеличением ожидаемой продолжительности жизни, повышением производительности и снижением расходов на здравоохранение, связанных с неинфекционными заболеваниями. Это показывает, что существует прочная основа для инвестирования в пешеходное и велосипедное движение в городах и за их пределами и для их поощрения.

13. Неравенство, связанное с транспортом и разрастанием городов, можно обнаружить в уровнях воздействия загрязнения воздуха, шума и угроз безопасности дорожного движения и в их негативных последствиях для здоровья. Кроме того, выгоды от перевозок также распределяются неравномерно. Не все социально-

экономические группы имеют равный доступ к благоприятным для здоровья перевозкам, сетям общественного транспорта и рекреационным или зеленым зонам.

14. Условия и обстоятельства, в которых живут люди, определяют их состояние здоровья и уровень физической активности. Среда, в которой они находятся (города, рабочие места, школы и т. д.), должна максимально облегчать выбор в пользу здорового образа жизни: в данном случае в пользу активных перемещений (ходьба и езда на велосипеде).

15. Страны различаются экономическими и социально-культурными условиями, плотностью населения, местным климатом, географией и топографией. Эти различия необходимо учитывать при разработке индивидуальных подходов и решений проблем, создаваемых транспортом на региональном, национальном и местном уровнях.

16. Для обеспечения эффективного мониторинга воздействия транспорта решающее значение имеют согласованные данные о транспорте, окружающей среде и здоровье. Существуют значительные пробелы в доступности и качестве данных, которые необходимо заполнить для лучшего понимания и сравнения данных между странами.

17. Преобразование сектора транспорта и мобильности требует междисциплинарного подхода. Поэтому сотрудничество между директивными органами и экспертами в области транспорта, окружающей среды, здравоохранения, территориального планирования и экономики имеет решающее значение при разработке связанной с транспортом политики, приносящей пользу окружающей среде, здравоохранению и климату одновременно. Кроме того, необходимо международное, межотраслевое и многоуровневое (страны, регионы и города) сотрудничество, с тем чтобы стимулировать переход к устойчивому, экологичному и благоприятному для здоровья транспорту.

## Приложение II

### Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту<sup>1</sup>

#### I. Введение

1. На совещании Бюро Руководящего комитета Общеευропейской 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 охране здоровья (в онлайн-режиме, 25 января 2021 года). Участники подготовительного совещания решили также включить эти рекомендации в качестве приложения II к проекту декларации. Кроме того, они постановили изменить название приложения II к проекту декларации, с тем чтобы отразить содержание текста. Пересмотренное

<sup>1</sup> Полный текст рекомендаций см. в документе «Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту — “Более эффективное дальнейшее развитие”» (издание Организации Объединенных Наций, ECE/AC.21/9).

название приложения II звучит 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 ОПТОСОЗ<sup>2</sup>, Венской декларации пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, 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:

а) 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;

б) 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»;

в) 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;

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

д) 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;

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

---

<sup>2</sup> ЕЭК ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ, «Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья: от Парижа 2014 года до Вены 2019 года» (Организация Объединенных Наций, Женева, октябрь 2015 года).  
URL: <https://thepep.unece.org/node/87>, 2015.

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 ОПТОСОЗ<sup>3</sup> в 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»)**

a) 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;

b) 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 служили экологичным решением проблемы массовой мобильности, например за счет использования парка электрического общественного транспорта и создания соответствующей специализированной инфраструктуры общественного транспорта;

c) 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. Основополагающей частью этой поддержки должны быть беспрепятственный доступ к своевременной, персонализированной информации о поездке и интегрированная система продажи билетов;

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

e) 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 прирост стоимости земли.

<sup>3</sup> ЕЭК ООН, «Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию» (Организация Объединенных Наций, Женева, октябрь 2020 года).  
URL: <https://thepep.unecp.org/node/815>, 2020.

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

a) 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;

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

i) 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);

c) поощрять микромобильность, включая соответствующие решения по совместному использованию, в частности, на начальном и конечном участках маршрута, например посредством инвестиций в инфраструктуру, схем сотрудничества между местными органами власти и поставщиками услуг 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 инициативы в области как пассажирских, так и грузовых перевозок. 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 отношении парковки 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 услугами в сфере мобильности 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, сектора 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 транспортной 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 CO<sub>2</sub> 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, сокращения вредных выбросов благодаря техническим достижениям, а также совершенствования транспортных услуг и

повышения эффективности инфраструктуры за счет цифровизации посредством принятия следующих мер:

а) дальнейшего развития цифровизации общества и транспорта путем расширения интегрированных платформ поддержки мобильности как услуги, объединяющих виды транспорта с потенциальными потребительскими, государственными и деловыми интересами;

б) замены автомобилей с двигателями внутреннего сгорания на автомобили с нулевым выбросом вредных веществ при поддержке инвестиций в необходимую инфраструктуру, поощрении активной мобильности и максимизации пользы для здоровья в результате сокращения выбросов и физической активности;

в) внедрения «нулевой концепции»<sup>4</sup> путем повышения безопасности дорожного движения с учетом возможностей, создаваемых цифровизацией, таких как связь между транспортными средствами и между транспортными средствами и окружающей их средой, для обеспечения надлежащего режима вождения и соблюдения скоростных ограничений в целях значительного сокращения числа травм и смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий;

г) поддержки эволюции систем мониторинга и правоприменения. Более эффективная цифровизация сетей и моделей передвижения позволяет получать анонимизированные данные, обеспечивая защиту частной жизни и углубление знаний для более оперативного, действенного и адаптируемого управления общественным и частным видами транспорта;

д) 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 перспективными 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:

а) 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;

б) ускорить осуществление Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (приложение III к Венской декларации), а также разработать и осуществить эквивалентный план развития пешеходного движения;

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

i) улучшение инфраструктуры, например путем адаптации уличной планировки и изменения правил дорожного движения, и обеспечение адекватного финансирования для содействия созданию безопасной инфраструктуры и пространств для велосипедистов и пешеходов при наличии привлекательных мультимодальных решений, задействующих общественный транспорт,

ii) повышение осведомленности и совершенствование навыков за счет, например информирования о преимуществах велосипедного и пешеходного движения, а также поддержка обучения детей правилам безопасности при

---

<sup>4</sup> URL: <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero>.

ходьбе и езде на велосипеде, в том числе путем разработки соответствующих руководств,

iii) совершенствование управления и подконтрольности, например путем четкого распределения ответственности, ресурсов и подотчетности применительно к велосипедному и пешеходному движению 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, принимаемые в условиях чрезвычайных ситуаций, с долгосрочными целями, сформулированными в соответствующих стратегических документах (национальные планы в области транспорта, велосипедного движения, активной мобильности и здравоохранения), и включать велосипедное и пешеходное движение 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 пешеходную и велосипедную доступность для людей, основных товаров и услуг на безопасной и благоприятной для здоровья основе.

## **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:

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

b) планирование:

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

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

iii) нового строительства и создания транспортной инфраструктуры с вовлечением в этот процесс различных сторон, особенно на уровне низовых и общинных инициатив, с целью понять и устранить социальное неравенство в общинах со слабым транспортным обслуживанием,

iv) общественного транспорта с учетом уязвимых групп населения;

c) уделение основного внимания:

i) будущим инвестициям в многофункциональную транспортную инфраструктуру 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.

## Приложение III

### Общеввропейский план комплексного развития велосипедного движения<sup>1</sup>

#### Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Концепция и цели.....	22
A. Мандат в отношении политики .....	23
B. Рекомендации в отношении принятия мер.....	23
C. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества всех заинтересованных субъектов.....	24
II. Велосипедное движение в общеевропейском регионе .....	24
III. Преимущества велосипедного движения.....	27
A. Вклад в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест .....	28
B. Поддержка устойчивой мобильности .....	29
C. Сокращение объема выбросов и экономия энергии .....	30
D. Более здоровое и безопасное общество .....	32
E. Инклюзивные, безопасные, комфортные и устойчивые пространства.....	34
F. Совокупные выгоды .....	35
IV. Рекомендации .....	36
1. Разработка и осуществление национальной политики в области велосипедного движения на основе национального плана развития велосипедного движения .....	36
2. Совершенствование нормативно-правовой базы для стимулирования велосипедного движения .....	37
3. Создание удобной для пользователей инфраструктуры велосипедного движения.....	38
4. Обеспечение устойчивых инвестиций и эффективных механизмов финансирования.....	40
5. Включение велосипедного движения в процессы планирования и содействия мультимодальности .....	41
6. Поощрение велосипедного движения посредством стимулирования и регулирования мобильности.....	42
7. Улучшение здоровья и повышение безопасности .....	44
8. Улучшение статистических данных о велосипедном движении для использования при мониторинге и сопоставительном анализе на основе эталонных показателей .....	45
9. Поощрение велосипедного туризма.....	46
10. Использование новых технологий и инноваций.....	48

<sup>1</sup> Документы «Pan-European Master Plan for Cycling Promotion» и «Toolbox of Action for Cycling Promotion based on best available experience from the countries of the Pan-European Region» см. также в виде публикаций на сайте ОПТОСОЗ, URL: <https://thepep.unece.org/publications>.

11. Поощрение велосипедного движения для создания более устойчивой транспортной системы .....	49
V. Совместные действия в направлении более активной мобильности в общеевропейском регионе .....	51

Мы, министры транспорта, здравоохранения и окружающей среды государств общеевропейского региона, собравшиеся в Вене по случаю пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, приняли настоящий Общеевропейский план комплексного развития велосипедного движения.

## I. Концепция и цели

1. Наша концепция состоит в том, чтобы стимулировать велосипедное движение, которое будет способствовать расширению устойчивых источников средств к существованию, улучшению состояния окружающей среды, обеспечению здоровья и безопасности, росту социальной интеграции, экономическому процветанию и общему повышению качества жизни наших граждан. В этой связи мы признаем велосипедное движение в качестве равного всем остальным видам транспорта, разработав настоящий Общеевропейский план комплексного развития велосипедного движения.

2. Стимулируя велосипедное движение, этот План будет способствовать достижению целей Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), благодаря

- вкладу в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест. Велосипедная промышленность и велосипедный туризм имеют значительный экономический потенциал. В общеевропейском регионе примерно 750 000 рабочих мест связаны с велосипедным движением<sup>2</sup>;
- содействию созданию более эффективной транспортной системы. Ежегодно в регионе регистрируются около 131 млрд пассажиро-километров, преодолеваемых на велосипеде, что заменяет 42 млрд пассажиро-километров, преодолеваемых на легковом автомобиле (вставка 3);
- сокращению выбросов парниковых газов, связанных с транспортом. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения приведет к сокращению объема выбросов парниковых газов (ПГ) на 8 млн тонн эквивалента диоксида углерода (CO<sub>2</sub>e), принесет региону косвенные экономические выгоды в размере 1,1 млрд евро в год (вставка 4);
- содействию внедрению стратегий, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения предотвратит 30 000 случаев преждевременной смерти, принесет региону косвенные экономические выгоды в размере 78 млрд евро в год (вставка 5);
- интеграции политики в области транспорта, городского и территориального планирования. Потребности велосипедистов можно удовлетворить за счет предоставления бесперебойно работающей инфраструктуры и обеспечения стыкуемости, доступности и мультимодальности при интеграции целей в областях транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в политику городского развития и территориально-пространственного планирования.

3. Для реализации своей концепции мы определили следующие цели, которые должны быть достигнуты в общеевропейском регионе к 2030 году:

- а) значительно увеличить велосипедное движение в каждой стране, чтобы способствовать достижению общей цели удвоения масштабов велосипедного движения в регионе в целом;
- б) повысить общую устойчивость транспортной системы за счет предоставления достаточного пространства для велосипедного и пешеходного движения;

---

<sup>2</sup> Европейское региональное бюро ВОЗ, «Езда на велосипеде и “зеленые” рабочие места. Ключевые выводы предстоящего совместного доклада ЮНЕП, ВОЗ и ЕЭК ООН» (всемирная организация здравоохранения, 2016 год). URL: <https://thepep.unece.org/node/86>.

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

d) разработать и осуществлять национальную политику в области велосипедного движения на основе национальных планов, стратегий и программ развития велосипедного движения, включая установление целевых показателей, в каждой стране региона;

e) значительно повысить безопасность велосипедистов во всех странах региона и значительно сократить число смертельных случаев и серьезных травм в регионе в целом;

f) интегрировать велосипедное движение в политику в области здравоохранения, в том числе в политику, направленную на борьбу с неинфекционными заболеваниями и ожирением;

g) интегрировать велосипедное движение, включая велосипедную инфраструктуру, в планирование землепользования, городской, региональной и транспортной инфраструктуры.

4. В целях мониторинга прогресса в достижении этих целей мы будем разрабатывать, совершенствовать и отслеживать такие показатели, как доля велосипедного движения, число национальных планов развития велосипедного движения и годовое число случаев смерти и серьезных травм велосипедистов на каждый километр, преодолеваемый на велосипеде, используя 2020 год в качестве базового года (см. рекомендацию 8.1).

#### **A. Мандат в отношении политики**

5. Наша концепция основана на принятом на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) решении «приступить к разработке общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения с помощью руководящих принципов и инструментов, предназначенных для оказания содействия в разработке политики поощрения велосипедного движения на национальном уровне. Эта новая инициатива будет предпринята в рамках партнерств (ОПТОСОЗ)» (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение, пункт 10).

6. Мы принимаем к сведению работу, проводимую в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения и совместно координируемую Федеральным министерством по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии и Министерством экологического перехода Франции при участии 25 стран, Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ), секретариатов отделов устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа).

#### **B. Рекомендации в отношении принятия мер**

7. В План включены основанные на фактических данных и примерах передовой практики в регионе рекомендации (раздел IV), которые собраны в приложении, содержащем набор инструментальных средств по поощрению развития велосипедного движения (приложения не включены в данный сокращенный вариант Плана). Государства-члены могут выбирать рекомендации, наиболее применимые к собственным нуждам и потребностям, с учетом своей административной системы, географических условий (включая климат) и целей в области велосипедного движения.

### **С. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества всех заинтересованных субъектов**

8. Во многих странах ответственность за велосипедное движение была передана на субнациональный уровень. Региональные и местные органы власти могут оказаться весьма эффективными в качестве катализаторов и двигателей процесса стимулирования велосипедного движения в общеевропейском регионе и должны получать как можно больше финансовой, законодательной и политической поддержки национального уровня. Поэтому, несмотря на широкий круг полномочий в регионе, основной целевой группой Плана являются национальные органы власти. Стимулирование велосипедного движения требует сотрудничества (или межучрежденческих соглашений) между ответственными и затрагиваемыми министерствами (министерствами здравоохранения, окружающей среды, транспорта и, в некоторых случаях, инфраструктуры, образования, туризма, внутренних дел и финансов). План обращен к национальным органам власти в роли координаторов, а также другим соответствующим органам и заинтересованным субъектам, участвующим в соответствующей деятельности.

9. Велосипедное движение отлично вписывается в сферу охвата ОПТОСОЗ как уникальной политической платформы, которая призывает директивные органы в секторе транспорта и специалистов по городскому планированию учитывать воздействие транспорта на здоровье и окружающую среду и работать с ним на основе комплексных политических подходов на национальном уровне.

10. В некоторых рекомендациях содержится адресованный международным, региональным и наднациональным организациям, таким как ЕЭК, Европейский союз, ВОЗ/Европа и международные финансовые учреждения, призыв оказывать национальным властям поддержку в пропаганде изменений. Государства-члены, входящие в состав этих организаций и учреждений, имеют значительный вес при принятии решений, а также могут пропагандировать велосипедное движение на международном уровне.

11. Вышеупомянутые органы, учреждения и организации являются одновременно целевыми группами и прямыми бенефициарами деятельности, предусмотренной Планом; тем не менее конечным бенефициаром все же является гражданское общество (включая частный сектор и особенно связанные с велосипедом экономические виды деятельности).

## **II. Велосипедное движение в общеевропейском регионе**

12. Число продаваемых в Европе новых велосипедов превышает число регистрируемых новых легковых автомобилей<sup>3</sup>. По данным на конец 2017 года, системы публичного проката велосипедов внедрены в более чем 1250 городах по всему миру, и в них задействовано более 10 млн общественных велосипедов, которые способствуют устойчивому удовлетворению потребностей в перевозках и доступе к услугам, рабочим местам, образованию, удобствам и досугу для растущего числа граждан<sup>4</sup> (см. вставку 1 ниже).

13. Некоторые страны региона имеют давнюю традицию велосипедного движения, в котором участвует значительная доля населения, в то время как в других странах важность велосипеда для осуществления перевозок, охраны здоровья и окружающей среды и укрепления экономики практически не признается.

---

<sup>3</sup> [https://issuu.com/conebi/docs/european\\_bicycle\\_industry\\_\\_\\_market\\_\\_8e7511a5a2e3fe](https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry___market__8e7511a5a2e3fe).

<sup>4</sup> <http://www.rolandberger.com/en/Publications/Bike-Sharing-Cornerstone-in-future-urban-mobility.html>.



14. По распространенности велосипедного движения в общеевропейском регионе лидируют Нидерланды, где на этот вид транспорта приходится более четверти (27 %<sup>5</sup>) всех поездок. Порог в 10 % уже превысили такие страны, как Дания (15 %<sup>6</sup>), Бельгия (12 %<sup>7</sup>) и Германия (11 %<sup>8</sup>). Словацкую Республику<sup>9</sup>, Швейцарию<sup>10</sup> и Австрию<sup>11</sup>, где на велосипеде совершаются 7 % поездок, можно назвать странами, в которых начинается подъем велосипедного движения. Показатели ниже 5 % отмечаются в таких странах, как Норвегия (4,3 %<sup>12</sup>), Италия (3,3 %<sup>13</sup>), Франция (2,7 %<sup>14</sup>) и Люксембург (2 %<sup>15</sup>). Некоторые из них сообщают об существенном увеличении поездок на велосипеде в связи с кризисом, обусловленным пандемией коронавирусного заболевания, в 2020 году. Поскольку методики, применяемые для получения этих показателей, а также год проведения обследования сильно разнятся, провести непосредственное сопоставление этих показателей или составить полную картину велосипедного движения в странах общеевропейского региона не представляется возможным.

15. Типичные подходы стран, ориентированных на велосипедное движение, показывают, что потребности велосипедистов следует поощрять как один из равноправных компонентов комплексной политики в сфере транспорта и мобильности. Это требует наличия на всех уровнях мощной политической поддержки, необходимой для развития национальной культуры велосипедного движения. С учетом недавно проведенного ЕФВ исследования, посвященного национальной политике и планам в области велосипедного движения, и постоянного обновления этой информации активными членами Партнерства ОПТОСОЗ в настоящее время национальными планами или аналогичными стратегическими документами по велосипедному движению располагают 16 стран: Австрия, Бельгия (причем Фламандский регион, столичный регион Брюсселя и Валлонский регион имеют свои собственные планы), Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (причем Англия, Северная Ирландия, Уэльс и Шотландия имеют свои собственные планы), Финляндия, Франция, Чехия, Швейцария и Швеция. Италия, Мальта, Российская Федерация, Словения и Испания в настоящее время разрабатывают подобные планы.

- 
- <sup>5</sup> Statistics Netherlands (CBS) (Netherlands Travel Survey (OVIn) 2016 [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj2zpPZ7pPvAhUQxYUKHShvAaQQFjAAegQIARAD&url=https%3A%2F%2Fwww.cbs.nl%2F-%2Fmedia%2F\\_pdf%2F2016%2F38%2F2016-transport-and-mobility.pdf&usq=AOvVaw2s9\\_yrKde-GRCBX3g-ibo5](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj2zpPZ7pPvAhUQxYUKHShvAaQQFjAAegQIARAD&url=https%3A%2F%2Fwww.cbs.nl%2F-%2Fmedia%2F_pdf%2F2016%2F38%2F2016-transport-and-mobility.pdf&usq=AOvVaw2s9_yrKde-GRCBX3g-ibo5).
- <sup>6</sup> "Transportvanaundersøgelsen 2019-2019" from DTU, Center for Transport Analytics <https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen/resultater>.
- <sup>7</sup> Enquête Monitor sur la mobilité des Belges- FPS Mobility and Transport- Legal depot : D/2019/13.831/10; published Décembre 2019 (data 2017) [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie\\_mobilite\\_novembre\\_2019\\_final.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf).
- <sup>8</sup> infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, im Auftrag des BMVI [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf).
- <sup>9</sup> national mobility survey 2015 <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/dopravne-modelovanie/dopravny-model-sr/dopravne-prieskumy/prieskum-mobility>.
- <sup>10</sup> Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/mzm.html>.
- <sup>11</sup> National Travel Survey "Österreich Unterwegs" 2013/2014 [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu\\_2013-2014\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf).
- <sup>12</sup> Norwegian National Travel survey 2019 <http://nsddata.nsd.uib.no/webview/pdf?mode=ddiToPDF&executepdf=true&study=http://nsddata.nsd.uib.no/obj/fStudy/NSD2163&language=en>.
- <sup>13</sup> Isfort, 17° Rapporto sulla mobilità degli Italiani, 2020 <https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf>.
- <sup>14</sup> Ministère de la transition écologique, Enquête de mobilité des personnes 2019 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>.
- <sup>15</sup> Nationale Mobilitätsstrategie MoDu 2.0 <https://transports.public.lu/dam-assets/publications/contexte/strategie/modu2-de-brochure.pdf>.

16. Статистические данные Европейской комиссии свидетельствуют о том, что в странах, имеющих национальный план развития велосипедного движения, выше доля лиц, использующих велосипед в качестве предпочтительного вида транспорта<sup>16</sup>.

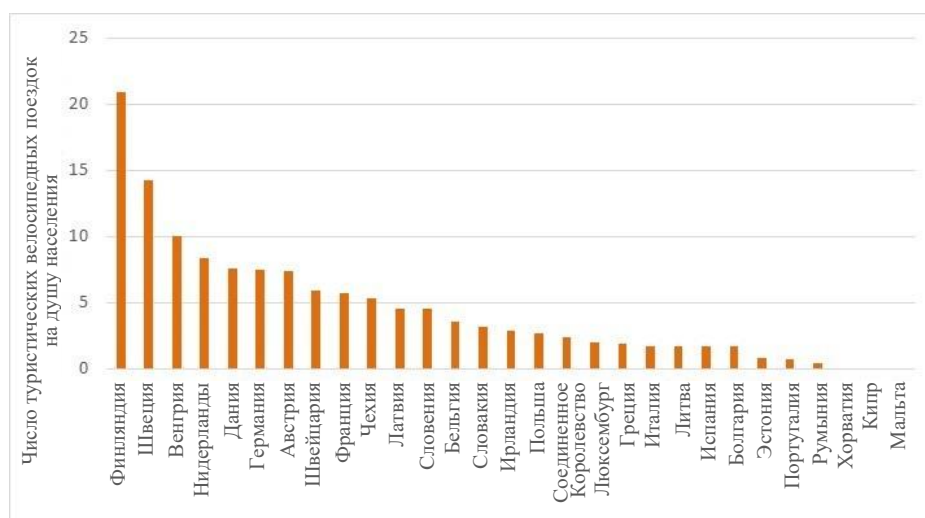
Вставка 1

**Состояние велосипедного движения**

Велосипедный туризм обладает большим потенциалом, особенно для периферийных районов, открывая широкие возможности для развития новых туристических регионов. В Европейском союзе туристы ежегодно совершают более 2,2 млрд велосипедных поездок и 20 млн велосипедных поездок с ночевкой, и таким образом подобный туризм является одним из важных факторов регионального экономического развития.

Диаграмма I

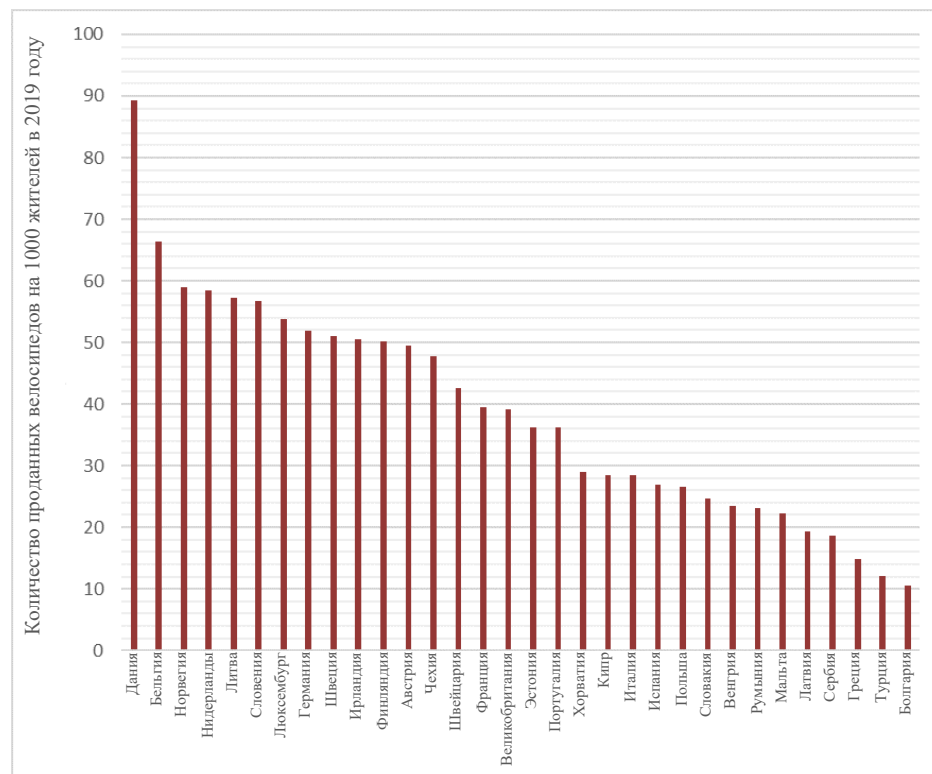
**Велосипедный туризм — число поездок на душу населения**



Источник: Европейская федерация велосипедистов, *Cycling Barometer 2013*; и Швейцарское федеральное управление автомобильных дорог, «Velofahren in der Schweiz 2014», в *Materialien Langsamverkehr*, vol. 132 (2015).

<sup>16</sup> [https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017\\_82\\_2\\_422A\\_422B](https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B).

Диаграмма II  
Продажи велосипедов в 2019 году



Источник: Для Европейского союза — Конфедерация европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ), 2020 *European bicycle industry and market profile*, 2020 edition incl. Turkey; все остальные цифры предоставлены непосредственно государствами-участниками, входящими в Партнерство по стимулированию велосипедного движения: для Сербии — Ассоциация велосипедистов Сербии, для Швейцарии — Vélosuisse (Швейцарская ассоциация поставщиков велосипедов), для Норвегии — организация розничных торговцев велосипедами; данные по населению для 28 стран ЕС, включая Швейцарию, Сербию, Норвегию и Турцию, предоставлены ЭУСТАТ.

### III. Преимущества велосипедного движения

17. В этой главе основное внимание уделяется преимуществам регулярного пользования велосипедом, связанным с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья, экономикой и рынком труда. Преимущества рассчитываются путем применения современных инструментов (например, инструмента экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от ходьбы пешком и езды на велосипеде ВОЗ/Европа<sup>17</sup>), разработанных в результате исследований на основе предположения о том, что цель удвоения масштабов велосипедного движения в регионе будет достигнута. Приводятся ссылки на цели ОПТОСОЗ.

18. Велосипедное движение способствует осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижению Целей в области устойчивого развития<sup>18</sup>. Особенно актуальными являются цель 1 (повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах), цель 2 (ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства), цель 3 (обеспечение здорового образа жизни и

<sup>17</sup> <https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage>.

<sup>18</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>.

содействие благополучию для всех в любом возрасте), цель 5 (обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек), цель 7 (обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех), цель 8 (содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех), цель 9 (создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям), цель 11 (обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов), цель 12 (обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства), цель 13 (принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями) и цель 17 (укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития)<sup>19</sup>. Ходьба пешком и велосипедное движение являются надежным способом передвижения, вызванного необходимостью, особенно на короткие и средние расстояния, даже во время событий, вызывающих перебои в работе транспортной системы, таких как пандемия.

19. Хотя многие страны общеевропейского региона ведут статистический учет числа километров, преодолеваемых на велосипеде<sup>20</sup>, в тех странах, где такая статистика не ведется, члены Партнерства работали над расчетом преимуществ велосипедного движения совместно с экспертами<sup>21</sup>.

#### **А. Вклад в устойчивое экономическое развитие и создание рабочих мест**

20. Удвоение масштабов велосипедного движения создаст дополнительные рабочие места и увеличит объем розничных продаж велосипедов. Велосипедисты также поддерживают сельскую и местную экономику (вставка 2).

##### **Вставка 2**

##### **Велосипедное движение способствует устойчивому экономическому развитию и созданию рабочих мест**

Велосипедное движение создает рабочие места! Около 750 000 рабочих мест в общеевропейском регионе связаны с велосипедным движением, и это число в последние годы только растет<sup>22</sup>. В число соответствующих экономических секторов входят строительство и техническое обслуживание инфраструктуры для велосипедного движения, индустрия велогонок, исследования, связанные с велосипедным спортом, ремонт велосипедов, планы проката велосипедов и велосипедные службы доставки. Расчеты на основе доклада *Cycling Works: Jobs and Job-Creation in the Cycling Economy* («Успех велосипедного движения: занятость и создание рабочих мест в велосипедной экономике»)<sup>23</sup> свидетельствуют о том, что удвоение доли велосипедного движения в Европейском союзе (8 % по состоянию на 2014 год) позволит дополнительно создать 400 000 рабочих мест и получить 3,5 млрд евро с розничных продаж велосипедов.

Велосипедное движение поддерживает сельскую и местную экономику. По данным одного исследования, велосипедисты тратят в среднем в три–четыре раза больше денег в каждом из посещенных мест, чем автомобилисты<sup>24</sup>, однако

<sup>19</sup> <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>.

<sup>20</sup> Австрия, Бельгия, Германия, Дания, Ирландия, Италия, Кипр, Нидерланды, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция.

<sup>21</sup> За исключением Канады и Соединенных Штатов Америки.

<sup>22</sup> <https://thepep.unecce.org/node/86>.

<sup>23</sup> <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>.

<sup>24</sup> [https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902\\_ctc\\_newvision\\_final-low-res.pdf](https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902_ctc_newvision_final-low-res.pdf).

велосипедисты ежедневно преодолевают более короткие расстояния, чем они могли бы преодолеть на машине, и поэтому предпочитают местные магазины торговым центрам, расположенным за пределами города. Таким образом, велосипедное движение стимулирует местные источники снабжения и тщательную разработку комплекса жилых районов и сопутствующей инфраструктуры в качестве основы для устойчивого проживания.

## В. Поддержка устойчивой мобильности

21. Велосипед является одним из наиболее пространственно-эффективных видов транспорта и наиболее быстрым и эффективным способом перемещения на расстояния до пяти километров. Удвоение масштабов велосипедного движения в регионе приведет к увеличению доли общественного пространства, доступного для людей, за счет снижения загруженности автодорог, что принесет косвенные экономические выгоды в размере 4,9 млрд евро (вставка 3).

Вставка 3

### Велосипедное движение поддерживает устойчивую мобильность

Европейские города сталкиваются с ростом урбанизации и численности населения при ограниченности общественного пространства. Городские сооружения редко позволяют строительство дополнительных полос для движения транспорта, а нынешняя инфраструктура находится на пределе своих возможностей.

В октябре 2018 года на неофициальном совещании министров окружающей среды и транспорта Европейского союза была одобрена Грацкая декларация<sup>25</sup>, в которой Европейской комиссии было предложено разработать и осуществить всеобъемлющую стратегию устойчивой, чистой, безопасной, доступной и инклюзивной мобильности в Европе и наметить путь к ее осуществлению, а к 2021 году — соответствующие пакеты мер. В Грацкой декларации была учтена Декларация о велосипедном движении — безопасном для климата виде транспорта, принятая в октябре 2015 года<sup>26</sup>. Велосипед является одним из наиболее пространственно-эффективных видов транспорта. Автомобиль, находящийся на стоянке, требует более чем в 8 раз, а движущийся автомобиль — в 28 раз больше пространства, чем движущийся велосипед<sup>27</sup>. В результате десятилетий ориентированного на автомобили планирования в таких городах, как Берлин, пространство, отведенное для движения автомобилей, в 19 раз больше, чем пространство, выделенное велосипедистам<sup>28</sup>. Удвоение масштабов велосипедного движения сделает значительную долю общественного пространства доступной для людей.

Значительную долю ежедневных поездок на автомобиле можно заменить ездой на велосипеде, поскольку свыше 50 % всех поездок совершаются на расстояния менее 5 километров<sup>29</sup>. При наличии надлежащей инфраструктуры езда на велосипеде является наиболее быстрым и эффективным способом для

<sup>25</sup> <http://www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html>.

<sup>26</sup> <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transports-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf>.

<sup>27</sup> <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>.

<sup>28</sup> [http://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05\\_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf](http://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf).

<sup>29</sup> <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html> и информация, полученная от Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития Германии (2016 год).

покрытия небольших расстояний, поскольку велосипедисты обычно могут следовать до места назначения самым прямым маршрутом и на более высокой средней скорости. В общеевропейском регионе на велосипеде преодолевается около 131 млрд пассажиро-километров в год, заменяя примерно 42 млрд пассажиро-километров в год, преодолеваемых на автомобиле, и удвоение масштабов велосипедного движения увеличит количество перераспределенных километров в два раза. Это предположение основано на текущих данных: средний показатель для анализируемых районов общеевропейского региона составляет 144 км в год. Однако следует отметить, что езда на велосипеде заменяет не только поездки на автомобиле (32 %), но и поездки на общественном транспорте (42 %), а также ходьбу пешком (26 %). Электрические велосипеды составляют положительную конкуренцию автомобилям для поездок на расстояния до 10 километров<sup>30</sup>, а электрические грузовые велосипеды являются эффективными, когда движение автотранспорта ограничено или запрещено. В сравнении с ходьбой пешком, езда на велосипеде увеличивает зону досягаемости станций общественного транспорта с двух до шести километров при одинаковом расходе энергии<sup>31</sup>.

Пространственная эффективность велосипедного движения помогает избежать заторов, позволяя преобразовать районы, в которых ранее доминировало автомобильное движение, в места отдыха, обеспечивающие высокое качество условий жизни. Велосипедное движение не зависит от расписания и внешних источников энергии. Уменьшение заторов путем удвоения масштабов велосипедного движения принесет косвенные экономические выгоды в размере 4,9 млрд евро<sup>32</sup>.

Замена автомобильных поездок велосипедными поездками сокращает расходы муниципалитетов на строительство и содержание дорог. По результатам исследований Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), посвященным данным об инвестициях в инфраструктуру<sup>33</sup> и техническом обслуживании инфраструктуры<sup>34</sup>, удвоение нынешних масштабов велосипедного движения в странах, которые включены в оценки, сэкономит 0,7 млрд евро в сфере инвестиций в дорожную инфраструктуру и 0,4 млрд евро в сфере технического обслуживания дорог.

После ходьбы пешком велосипедное движение является наиболее дешевым способом передвижения. Поскольку велосипеды более доступны и более демократичны, чем автомобили, их может позволить себе большее число людей. Таким образом, велосипедное движение имеет прямые социальные преимущества, делая мобильность более демократичной, повышая самостоятельность и способствуя достижению цели 10 в области устойчивого развития (сокращение неравенства внутри стран и между ними).

## C. Сокращение объема выбросов и экономия энергии

22. Транспортный сектор является одним из основных источников выбросов ПГ и единственным сектором, где уровень выбросов увеличился с 1990 года. Заменяя пассажиро-километры, преодолеваемые на автомобиле, велосипедное движение

<sup>30</sup> [http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp\\_electric\\_bikes\\_get\\_things\\_rolling.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_electric_bikes_get_things_rolling.pdf).

<sup>31</sup> Hermann Knoflacher, *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung* (Vienna, Böhlau Verlag, 2017).

<sup>32</sup> На основе оценки того, во что обходятся заторы, согласно WebTAG Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (<http://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>). См. также Европейский климатический фонд, «Annual Report 2016: Embracing Tipping Points» («Ежегодный доклад, 2016 год: анализ критических точек»).

<sup>33</sup> <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>.

<sup>34</sup> <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm>.

напрямую ведет к снижению потребления топлива, выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шума. Удвоение масштабов велосипедного движения в регионе повлечет за собой следующие косвенные экономические выгоды:

- a) сокращение объема выбросов ПГ на 8 млн т CO<sub>2</sub>, включая экономию в размере 1,1 млрд евро в год;
- b) снижение уровня загрязнения воздуха и шума, включая экономию 0,8 млрд евро в год;
- c) экономию на топливе до 2,6 млрд евро в год (вставка 4).

#### Вставка 4

#### **Велосипедное движение сокращает объем выбросов и экономит энергию**

В Парижском соглашении, принятом в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, предлагается ограничить повышение температуры величиной, которая была бы значительно меньше 2 °C (или даже 1,5 °C, если ставить перед собой амбициозную цель). Предыдущая цель потребует сократить объем выбросов ПГ на 80–95 % к 2050 году<sup>35</sup>. ЕС идет даже на шаг дальше, обязуясь достичь цели климатической нейтральности к 2050 году<sup>36</sup>. Заменяя пассажиро-километры, преодолеваемые на автомобиле, велосипедное движение напрямую ведет к снижению потребления топлива, выбросов парниковых газов, загрязнителей воздуха и шума. По данным ЕФВ, выбросы пассажирских автомобилей составляют около 271 г CO<sub>2</sub>э на километр<sup>37</sup>. Удвоение нынешних показателей велосипедного движения позволит сократить объем выбросов ПГ на 8 млн т CO<sub>2</sub>, что принесет косвенные экономические выгоды в размере 1,1 млрд евро в год<sup>38</sup>.

Источником таких загрязнителей воздуха, как оксиды азота (NO<sub>x</sub>) и твердые частицы (ТЧ), чаще всего является автотранспорт. NO<sub>x</sub> в основном выбрасывается дизельными транспортными средствами и в некоторых городах превышает предельные значения, совместимые со здоровьем. В результате этого число зон с низким уровнем выбросов растет. Кроме того, по оценкам ВОЗ, почти 83 % населения городов, по которым существуют данные о ТЧ, подвергаются воздействию концентраций частиц диаметром менее 10 мкм (ТЧ10), превышающих уровень, указанный в Рекомендациях ВОЗ по качеству воздуха<sup>39</sup>. Велосипедное движение, в результате которого не выделяются ни NO<sub>x</sub>, ни ТЧ, значительно повышает качество воздуха, особенно там, где это более всего необходимо — в городах.

<sup>35</sup> [http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1\\_fullreport\\_PressPack.pdf](http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf). См. также Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата, *Данные национальных кадастров парниковых газов за период 1990–2013 годов* (FCCC/SBI/2015/21).

<sup>36</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en).

<sup>37</sup> <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>.

<sup>38</sup> Европейская экономическая комиссия, ForFITS Model: Assessing Future CO<sub>2</sub> Emissions (n.d.), URL: [http://www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html); там же, «Разработка и внедрение инструмента мониторинга и оценки выбросов CO<sub>2</sub> во внутреннем транспорте для облегчения смягчения последствий изменения климата», неофициальный документ № 2 семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (Женева, 10–13 октября 2017 года); и Michael Replogle and Lew Fulton, «A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use», в *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 8 (2014). С обновленным исследованием Института политики в области транспорта и развития и Калифорнийского университета в Дэвисе можно ознакомиться на сайте [http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario\\_Nov-2015.pdf](http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf).

<sup>39</sup> <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia-2013>.

Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 0,4 млрд евро в год. Если предположить, что автопарк включает в себя 41 % дизельных автомобилей и 54 % карбюраторных автомобилей<sup>40</sup> и что доля парка, отвечающая стандартам выбросов<sup>41</sup>, известна, то расходы, связанные с загрязнением воздуха, можно рассчитать, используя *Справочник по внешним издержкам транспорта*<sup>42</sup>.

Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 0,4 млрд евро в год. Европейское агентство по окружающей среде заявляет, что «дорожное движение является преобладающим источником шумового загрязнения окружающей среды, причем, по оценкам, 125 млн человек в Европейском союзе страдают от уровней шума, превышающего 55 децибел (дБ) (уровень день — вечер — ночь)»<sup>43</sup>. Поскольку велосипедное движение бесшумно, то увеличение его доли — особенно в городах, где плотность населения высока, а расстояния между домами и транспортными маршрутами невелики — приведет к сокращению шумового загрязнения и повышению качества жизни.

За исключением случаев, когда электрические велосипеды заряжаются с использованием энергии, производимой на основе ископаемых видов топлива, езда на велосипеде не требует таких видов топлива. Косвенные экономические выгоды от снижения уровня загрязнения воздуха путем удвоения нынешних показателей велосипедного движения составят 2,6 млрд евро в год. Замена пассажиро-километров, преодолеваемых на автомобиле, ведет к сокращению потребления топлива. Эти выгоды вычислялись из расчета цен на топливо в размере 0,08 евро на километр и 1,32 евро за литр (средняя стоимость дизельного топлива и бензина, Евростат, 2014 год) и среднего потребления топлива в размере 6,1 л на 100 км (ЕЭК). Таким образом, велосипедное движение способствует декарбонизации экономики.

## D. Более здоровое и безопасное общество

23. Велосипедное движение сокращает масштабы гиподинамии и сидячего образа жизни, воздействие которых на здоровье оценивается в 54 млрд долл. США в виде прямой медицинской помощи и еще в 14 млрд долл. США в плане снижения производительности труда. Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения приведет к сокращению показателей отсутствия на рабочем месте, в результате чего будут получены косвенные экономические выгоды в размере до 7 млрд евро в год. Оно также позволит предотвратить 30 000 смертей и даст прямые экономические выгоды в размере 78 млрд евро (вставка 5). Во время пандемии велосипедное движение стало как эффективным способом соблюдения физического дистанцирования и удовлетворения минимальных потребностей в ежедневной физической активности, так и эффективным средством передвижения в случае необходимости. В ситуации, когда люди стремятся свести к минимуму протяженность перемещений, ходьба пешком и езда на велосипеде оказались более подходящими способами передвижения.

<sup>40</sup> <http://www.acea.be/statistics/article/vehicles-in-use-europe-2017>.

<sup>41</sup> <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-1>.

<sup>42</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook\\_on\\_external\\_costs\\_of\\_transport\\_2014\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf).

<sup>43</sup> <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.



Вставка 5

**Велосипедное движение способствует формированию более здорового и безопасного общества**

Физическая активность приносит отдельным лицам, общинам и странам многочисленные медицинские, социальные, экологические, культурные и экономические выгоды. Регулярная активность является одним из установленных факторов профилактики основных неинфекционных заболеваний, таких как болезни сердца, инсульт, инсулиннезависимый диабет, а также рак молочной железы и рак толстой кишки. Она также помогает предупредить другие важные факторы риска неинфекционных заболеваний, таких как гипертония и ожирение, и связана с улучшением состояния психического здоровья, отсрочкой наступления деменции и повышением качества жизни и благополучия.

По данным ВОЗ, уровни недостаточной физической активности в мире высоки: 27,5 % взрослых и 81 % подростков не выполняют глобальные минимальные рекомендации в отношении физической активности (150–300 минут аэробной физической активности средней интенсивности или не менее 75–150 минут аэробной физической активности высокой интенсивности в неделю для взрослых и не менее 60 минут физической активности средней и высокой интенсивности ежедневно для детей и молодежи в возрасте от 5 до 17 лет)<sup>44</sup>. В глобальном масштабе затраты на гиподинамию, по оценкам, в 2013 году составили 54 млрд долл. США в виде прямой медицинской помощи, а еще 14 млрд долл. США были недополучены в связи со снижением производительности труда<sup>45</sup>.

Велосипедное движение значительно снижает показатель гиподинамии. Было установлено, что регулярная езда на велосипеде на работу сокращает общий риск смертности примерно на 10 %<sup>46</sup>. Хотя активным путешественникам следует принимать во внимание такие опасности для здоровья, как повышенный риск травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и показатель загрязненности вдыхаемого воздуха, польза физической активности для здоровья перевешивает связанные с ней угрозы или издержки при медианном показателе 9:1<sup>47</sup>.

Сокращение показателей отсутствия на рабочем месте при удвоении нынешних масштабов велосипедного движения принесет косвенные экономические выгоды в размере 7 млрд евро в год<sup>48</sup>. Значительная доля велосипедного движения в рамках ежедневных поездок оказывает существенное влияние на психическое и физическое здоровье велосипедистов, сокращая число нерабочих дней по болезни, расходы на государственное и частное медицинское страхование и показатели потери персонала.

Удвоение нынешних масштабов велосипедного движения позволит предотвратить 30 000 смертей (главным образом в результате увеличения физической активности) и обеспечит косвенную выгоду в размере 78 млрд евро в год<sup>49</sup>.

Вместе с тем для обеспечения полной реализации всех преимуществ велосипедного движения в плане здоровья крайне важно решить вопросы безопасности. Специализированная инфраструктура для велосипедного движения и конструкция дорог, направленная на снижение средней скорости движения автомобилей, будут способствовать езде на велосипеде и уменьшению числа и тяжести столкновений с легковыми автомобилями, велосипедистами и пешеходами.

<sup>44</sup> <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015128>.

<sup>45</sup> <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>.

<sup>46</sup> <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

Используя данные ОЭСР о смертности в результате дорожных аварий<sup>50</sup>, оценки травматизма в Европейском союзе<sup>51</sup> и сведения ИЭОПЗ об издержках, связанных с жертвами, косвенные экономические выгоды предотвращения дорожно-транспортных происшествий (сокращение смертности и тяжелого или легкого травматизма) путем удвоения нынешних масштабов велосипедного движения можно оценить в 3,0 млрд евро в год. Согласно проведенному Германией исследованию затрат и выгод<sup>52</sup>, косвенные экономические выгоды предотвращения материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий после удвоения нынешних масштабов велосипедного движения в регионе составят 4,9 млрд евро в год.

## Е. Инклюзивные, безопасные, комфортные и устойчивые пространства

24. Велосипеды могут перевозить то же количество людей, что и личные автомобили, занимая при этом гораздо меньше места (вставка 6). Инвестиции в инфраструктуру для велосипедного движения сводят к минимуму масштабы герметизации почвы (покрытие земной поверхности непроницаемым материалом) и имеют преимущества с точки зрения затрат. Перепланировка районов движения с учетом езды на велосипеде создает ценное общественное пространство, улучшая качество жизни всех жителей. Удобные для велосипедистов уличную планировку и пространства совместного пользования можно легче приспособить к меняющимся условиям (как это было продемонстрировано во время пандемии).

Вставка 6

### **Велосипедное движение способствует созданию инклюзивных, безопасных, комфортных и устойчивых пространств**

Пространство и почва являются ограниченными ресурсами. Таким образом, сведение к минимуму герметизации (покрытия) почвы и использования земли для транспортной инфраструктуры является экономической и экологической необходимостью. Значительные части Европы сильно фрагментированы из-за транспортной инфраструктуры и разрастания городов. В частности, в городских районах герметизация почвы происходит в результате увеличения объемов строительства жилья и инфраструктуры. В число преимуществ инфраструктуры для велосипедного движения в сравнении с автомобильной инфраструктурой входят снижение масштабов герметизации почв и фрагментации, а также сокращение издержек. Перепланировка районов движения с учетом езды на велосипеде, включающая в себя зеленые зоны и публичные парки, способствует созданию ценного общественного пространства и пригодных для жизни районов, тем самым повышая качество жизни для всех.

Как видно из диаграммы III, велосипеды могут перевозить то же количество людей, что и личные автомобили, занимая при этом гораздо меньше места, особенно в городах. В центре многих городов автомобили, находящиеся на стоянке, занимают ценное общественное пространство, однако эту проблему можно решить, удвоив масштабы велосипедного движения. Велосипедное движение полезно для комплексного подхода к транспорту и городскому

<sup>47</sup> Natalie Mueller and others, «Health impact assessment of active transportation: A systematic review», in *Preventive Medicine*, vol. 76 (2015), pp. 103–114.

<sup>48</sup> Расчеты на основе ИЭОПЗ для стран, охваченных оценкой.

<sup>49</sup> Расчеты на основе ИЭОПЗ.

<sup>50</sup> <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>.

<sup>51</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/map-viewer/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/).

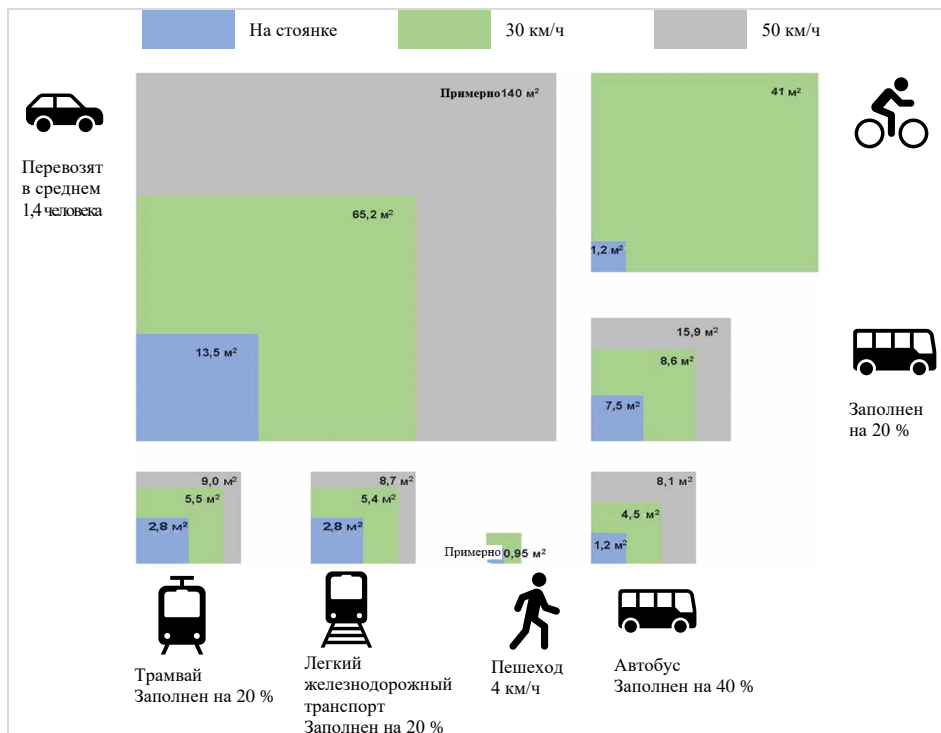
<sup>52</sup> Wolfgang Röhling and Tanja Schäfer, *Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen – Schlussbericht* (Denzingen, Germany, Transport Consulting International, 2008).

планированию, при котором следует учитывать экологическое и социальное качество района по мнению жителей, трудящихся, клиентов и посетителей.

Качество района в значительной степени определяется условиями в общественных местах, в том числе на улицах и в парках, где люди естественным образом взаимодействуют друг с другом и своей общиной, а значит и государственной политикой и решениями в области территориально-пространственного планирования.

В рамках комплексного подхода к транспорту и городскому планированию основное внимание будет уделяться многофункциональному развитию, которое сокращает расстояния, преодолеваемые в ходе поездок, и способствует ходьбе пешком и езде на велосипеде. Надлежащее сочетание плотности населения и многофункционального землепользования может значительно увеличить масштабы велосипедного движения.

**Диаграмма III**  
**Сопоставление использования пространства (на душу населения)**  
**легковыми автомобилями, автобусами, трамваями, легким**  
**железнодорожным транспортом, велосипедами и пешеходами**



Источник: Martin Randelhoff (Zukunft Mobilität), "Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person)", 2014.

## Е. Совокупные выгоды

25. Нынешние выгоды составляют в общей сложности более 130 млрд евро в год и достигнут уровня более 260 млрд евро в случае удвоения масштабов велосипедного движения в регионе. Совокупные выгоды будут еще больше, поскольку некоторые важные преимущества, такие как эстетика, справедливость и равенство, не подлежат исчислению в денежной форме.

## IV. Рекомендации

26. В нижеследующих рекомендациях предлагаются возможные меры для поощрения велосипедного движения. Каждая страна может выбирать меры, наиболее применимые к собственным нуждам, с учетом своей административной системы (ответственность за велосипедное движение, если таковая имеется, может быть разделена между различными правительственными секторами и административными органами на национальном, региональном и местном уровнях), географических условий (включая климат) и других страновых факторов. Особое внимание следует уделить рекомендациям, включенным в тему 11 и содержащим руководящие указания в отношении надлежащих мер по повышению устойчивости транспортной системы в случае пандемий и других кризисных ситуаций.

27. С более подробным описанием рекомендаций, в том числе перечнем примеров передовой практики, можно ознакомиться в наборе инструментальных средств по поощрению развития велосипедного движения, основанном на наилучшем имеющемся опыте в странах общеевропейского региона, который будет представлен в виде приложения к настоящему Плану.

### 1. Разработка и осуществление национальной политики в области велосипедного движения на основе национального плана развития велосипедного движения

28. В некоторых странах общеевропейского региона велосипедное движение не рассматривается в качестве равноправного вида транспорта и не в полной мере отражено в национальной политике в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, а во многих случаях оно даже не включено в программы подготовки будущих специалистов по городскому планированию.

29. Систематический план, принятый на международном уровне, поможет национальным и местным заинтересованным субъектам оптимизировать усилия по стимулированию развития велосипедного движения в целях решения вышеупомянутых проблем. Национальные планы развития велосипедного движения являются стратегически важными программными документами, обеспечивающими рамочную основу для расширения велосипедного движения на различных политических уровнях и служащими поддержкой для усилий региональных и местных органов власти.

30. Эффективность осуществления национальных планов развития велосипедного движения доказали следующие дополнительные меры: подготовка кадров (наращивание потенциала) для основных заинтересованных сторон; создание сети заинтересованных субъектов и назначение национального сотрудника по вопросам велосипедного движения для руководства процессом его стимулирования.

#### **Рекомендация 1.1: разработать (и/или обновить) и осуществлять национальный план развития велосипедного движения**

31. Национальный план развития велосипедного движения обеспечивает основу для стимулирования велосипедного транспорта на национальном уровне. Этот план и содержащиеся в нем цели и рекомендации должны отражать специфику страны и включать в себя политику и стратегии в области велосипедного движения. Национальным органам следует координировать, контролировать и обновлять осуществление плана и обеспечивать участие всех соответствующих заинтересованных субъектов на региональном и местном уровнях.

#### **Рекомендация 1.2: создать действенные рабочие группы и назначить национального сотрудника по вопросам велосипедного движения**

32. Для того чтобы улучшить понимание нужд и потребностей велосипедного движения, необходимо обеспечить контакты и регулярный обмен мнениями между

заинтересованными субъектами на местном, региональном и национальном уровнях, а также между секторами транспорта, здравоохранения, окружающей среды и экономики.

33. Странам следует учредить должность национального сотрудника по вопросам велосипедного движения (для стран, которые только начинают стимулировать велосипедное движение) или экспертно-консультационный центр в области велосипедного движения (для стран с более продолжительным опытом в данной сфере). Такой национальный сотрудник/экспертно-консультационный центр в идеале должен пользоваться поддержкой всех соответствующих министерств, а также иметь конкретный мандат и четкий профиль или описание. Сотрудник или директор экспертно-консультационного центра должен тратить 100 % своего рабочего времени на решение вопросов развития велосипедного движения, быть технически компетентным, иметь полномочия для налаживания контактов с различными заинтересованными субъектами, выполнять функции в области координации и стимулирования, быть приверженцем и энтузиастом велосипедного движения, а также регулярно ездить на велосипеде.

**Рекомендация 1.3: учредить национальный центр знаний или «велосипедную академию» для подготовки специалистов и повышения их квалификации**

34. Просвещение, обучение и повышение осведомленности являются наиболее эффективными методами передачи знаний и продвижения решений, ориентированных на велосипедное движение. «Велосипедные академии» — платформы для обмена передовым опытом — могут обеспечить необходимую профессиональную подготовку и повышение квалификации. Они могут быть увязаны с существующими научно-исследовательскими, академическими и информационными учреждениями (актуальными для велосипедного движения), информационно-пропагандистскими группами, неправительственными организациями, посольствами велосипедного движения и международными и местными группами экспертов. Для облегчения обмена ноу-хау и взаимодействия между государствами-членами необходимо укреплять общеевропейское сотрудничество между соответствующими учреждениями государств-членов, например путем создания экспертно-консультационного центра на общеевропейском уровне.

## **2. Совершенствование нормативно-правовой базы для стимулирования велосипедного движения**

35. Ряд стран приняли правила и стандарты, адаптированные к потребностям велосипедистов, так что другие страны могут воспользоваться их опытом.

36. Несмотря на различия в нормативно-правовых базах, национальные власти могут перенять передовую практику других стран: шаги, предпринимаемые в целях обеспечения безопасности велосипедистов и пешеходов (например, правила дорожного движения, указатели направлений и сигналы светофора), следует систематизировать и оценивать в целях использования в других странах. Установление общих стандартов для большегрузных транспортных средств (БГТС) может снизить или даже устранить «мертвые зоны» и повысить безопасность пешеходов и велосипедистов.

37. Совершенствование нормативно-правовых баз может способствовать беспрепятственному сосуществованию всех видов транспорта. Оно позволяет повысить уровень безопасности, предусматривает четкие указания для всех заинтересованных субъектов и признает велосипедное движение в качестве привлекательного вида транспорта.

38. Другие типы транспортных средств, такие как грузовые велосипеды, трехколесные велосипеды для доставки грузов, ручные велосипеды и велосипеды со вспомогательной электрической тягой, открывают широкий спектр возможностей для новых групп пользователей, претендуют на существующую инфраструктуру и зачастую не подпадают под регулирование и стандартизацию. Их следует

использовать как можно более эффективно, с тем чтобы реализовать их потенциал и увеличить долю езды на велосипеде, ходьбы пешком и общественного транспорта в перевозках, и в то же время необходимо следить за тем, чтобы не поставить под угрозу безопасность или удобство других уязвимых участников дорожного движения.

**Рекомендация 2.1: рассмотреть вопрос о включении благоприятных для велосипедного движения положений в законодательство и руководящие документы в области дорожного движения**

39. Во многих законах и руководящих документах в области дорожного движения до сих пор отсутствуют положения, направленные на стимулирование велосипедного движения и повышение безопасности велосипедистов. Государствам — членам ЕЭК и ВОЗ следует рассмотреть вопрос о принятии норм и принципов, которые оказались эффективными. Новые правила, которые согласуются с национальными приоритетами и условиями, должны быть испытаны и оценены с точки зрения их воздействия на безопасность, дорожное движение и комфорт.

**Рекомендация 2.2: создать условия дорожного движения, благоприятные для езды на велосипеде**

40. На скоростных шоссе или дорогах с высокой плотностью движения разделение инфраструктуры усиливает у велосипедистов ощущение безопасности и может привлечь больше людей к езде на велосипеде. Там, где велосипеды и механические транспортные средства движутся вместе, скорость, по возможности, должна быть ограничена 30 км/ч или менее, однако следует следить за тем, чтобы устройства контроля скорости не создавали опасности для велосипедистов. В случае если скорость не может быть снижена или она оправдана плотностью движения, власти должны стремиться по возможности разделить велосипедное движение и движение механических транспортных средств<sup>53</sup>.

**Рекомендация 2.3: усовершенствовать и унифицировать технические требования к транспортным средствам (оборудованию)**

41. Для других транспортных средств, таких как грузовые велосипеды и трехколесные велосипеды для доставки грузов, следует унифицировать процедуры выдачи разрешений и классификации, с тем чтобы установить правила безопасности и поведения и создать транснациональную систему стандартизации в целях разработки новой нормы ЕЭК — ВОЗ/Европа. В целях сокращения числа случаев травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов местные, национальные и международные технические требования к проектированию БГТС должны решать проблему «мертвых зон», и, кроме того, необходимо разработать руководящие принципы в отношении ограничения доступа БГТС или грузовиков в городские районы и государственных закупок БГТС в таких районах. В настоящее время первоначальная подготовка профессиональных водителей в Европейском союзе охватывает учет велосипедного движения и вождение в городских условиях<sup>54</sup>.

### **3. Создание удобной для пользователей инфраструктуры велосипедного движения**

42. Инфраструктура для велосипедного движения сооружается, регулируется, развивается и обслуживается на различных административных уровнях. Для соединения этих уровней необходимо стратегическое планирование (например, основная трансграничная инфраструктура, такая как «ЕвроВело», и более развитые национальные сети). Во многих странах существующие нормы проектирования не отражают потребности велосипедистов и не обеспечивают согласованную и привлекательную велосипедную сеть; следует создать трансевропейскую сеть

---

<sup>53</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development, *Cycling, Health and Safety* (Paris, 2013).

<sup>54</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32018L0645>.

велосипедного движения с продуманной взаимосвязанной структурой. Европейские велосипедные маршруты следует планировать с учетом того, что национальные дороги должны служить основой сети, региональные и местные дороги — связывать общины, а некоторые участки — удовлетворять множественные потребности. Разработка общей методологии и рамок, инициированная Рабочей группой ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта в инфраструктурном модуле Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения<sup>55</sup>, может служить руководством для национальных, региональных и местных органов власти. На каждом уровне необходимо дополнительное руководство, поддержка, мониторинг и техническое обслуживание инфраструктуры велосипедного движения. Итогом подобного подхода будет повышение безопасности, удобства и удовлетворенности существующих и поощрение потенциальных велосипедистов.

**Рекомендация 3.1: развивать или расширять методологию и контролировать внедрение трансъвропейской сети велосипедного движения**

43. Посредством скоординированного подхода с участием государств — членов ЕЭК и ВОЗ/Европа ЕЭК следует содействовать развитию трансъвропейской сети велосипедного движения, основанной на официальных национальных велосипедных маршрутах и сетях «ЕвроВело» и включающей в себя городские сети и региональные велосипедные маршруты. Создание такой сети поможет национальным и региональным правительствам в выявлении, разработке и определении приоритетности основных коридоров велосипедного движения (см. рекомендацию 3.2). Национальные, региональные и местные органы власти могут связаться с международными финансовыми учреждениями и другими международными донорами, представив им более структурированные и готовые к финансированию предложения по проектам (см. рекомендацию 5.2).

**Рекомендация 3.2: координировать создание и техническое обслуживание трансъвропейских, национальных, региональных и местных сетей велосипедного движения, включая стоянки для велосипедов**

44. Развитие сетей национальных велосипедных маршрутов следует координировать на национальном уровне, тогда как региональные и местные сети велосипедного движения должны координироваться соответствующими органами. Они могут включать в себя трансъвропейские маршруты (см. рекомендацию 3.1) и/или соединяться с сетями соседних стран. Такие сети должны создаваться в партнерстве с соответствующими национальными, региональными и местными органами власти и заинтересованными субъектами с учетом их компетенции, с тем чтобы обеспечить надлежащую инфраструктуру для различных поставленных целей, включая наличие стоянок для велосипедов.

**Рекомендация 3.3: стандартизировать инфраструктуру для велосипедного движения**

45. Минимальные стандарты качества инфраструктуры, обеспечивающие согласованность, прямолинейность, безопасность, комфорт и привлекательность сетей велосипедного движения, должны быть приняты на как можно более высоком уровне и как минимум в качестве одного из условий для всех проектов, финансируемых за счет государств, Европейского союза и международных финансовых учреждений (см. рекомендацию 3.1). В целях лучшего принятия процесса стандартизации он должен сопровождаться информационно-пропагандистскими и учебными мероприятиями. Эти минимальные стандарты качества должны учитываться в других стандартах инфраструктуры, например касающихся конструкции мостов или туннелей.

<sup>55</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/WP5\\_id\\_2020\\_06e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/WP5_id_2020_06e.pdf).

#### **4. Обеспечение устойчивых инвестиций и эффективных механизмов финансирования**

46. Для того чтобы добиться сдвига в распределении перевозок в пользу велосипедного движения, необходимы инвестиции в инфраструктуру и пропагандистская деятельность (см. рекомендацию 5.6). Однако велосипедное движение в редких случаях считается равноправным видом транспорта или включается в национальные инвестиционные планы. Неотъемлемой частью разработки национальных планов развития велосипедного движения должно быть выделение достаточных бюджетных ресурсов. Опыт показывает, что стабильный минимальный уровень инвестиций является необходимым условием для значительного улучшения условий езды на велосипеде. Финансирование должно гарантироваться на всех административных уровнях в целях содействия внедрению мер велосипедного движения и обеспечения технического обслуживания инфраструктуры. Поскольку компетенции в областях, относящихся к велосипедному движению, варьируются от страны к стране, определенную долю национального бюджета на перевозки следует выделять на велосипедное движение на всех уровнях управления. Для обоснования бюджетных ассигнований в рамках анализа затрат и выгод следует использовать новые показатели, в которых учитываются преимущества велосипедного движения. Это позволит повысить осведомленность о подобных выгодах и изменить отношение органов государственной власти и источников финансирования. Международные планы могут обеспечить финансирование на первых этапах осуществления проектов, но редко используются в полную силу.

##### **Рекомендация 4.1: разработать устойчивые национальные планы финансирования для стимулирования велосипедного движения**

47. Один из вариантов деятельности национальных органов власти заключается в разработке планов финансирования для поддержки усилий местных или региональных органов по стимулированию велосипедного движения. Велосипедное движение должно рассматриваться наравне с другими видами транспорта при определении финансовых средств и получении доступа к ним, в том числе для целей инфраструктуры (примеры приведены в приложении II к Плану). Крайне важно поддерживать адекватный уровень инвестиций в долгосрочной перспективе, с тем чтобы обеспечить постоянное перераспределение перевозок по видам транспорта. Помимо финансового участия государственного сектора следует изучить возможности финансирования со стороны частного сектора (например, системы публичного проката велосипедов) и другие финансовые транспортные регуляторы (например, плата за въезд в места скопления автомобильного транспорта, сборы за стоянку и налог на бензин). В свете существенной пользы езды на велосипеде для здоровья одним из вариантов, особенно для принятия пропагандистских мер, может стать финансирование из средств, предназначенных для проведения профилактики, со стороны компаний, оказывающих услуги медицинского страхования (см. рекомендацию 6.1).

##### **Рекомендация 4.2: установить тесное сотрудничество с международными финансовыми учреждениями в целях обеспечения финансирования инфраструктуры для велосипедного движения**

48. Проекты создания инфраструктуры для велосипедного движения имеют очень высокую окупаемость — до 17-кратной (см. приложение II к Плану). В силу этого инвестиции в велосипедное движение должны быть привлекательными для международных финансовых учреждений и других доноров. Привлечение финансовых учреждений может стать основой для дополнительных возможностей финансирования. Зачастую доноры располагают особыми условиями и правилами для финансирования инфраструктурных проектов, которые требуют стандартизированных ключевых показателей эффективности и других соответствующих данных (см. рекомендацию 8.1). Проведение международных рабочих совещаний по вопросам финансирования должно помочь направляющим заявкам сторонам в предоставлении



необходимой информации и повысить осведомленность финансовых учреждений о преимуществах инвестиций в проекты развития велосипедного движения.

**Рекомендация 4.3: рассмотреть вопрос о влиянии велосипедного движения на инвестиционные решения**

49. Рассмотрение вопроса о влиянии велосипедного движения и воздействии на него должно быть стандартной процедурой в рамках анализа транспортных проектов с точки зрения затрат и выгод и должно включать в себя проблемы воздействия на транспорт, окружающую среду и охрану здоровья. Этот вопрос следует решать в транснациональном масштабе, разрабатывая согласованную на международном уровне методологию в области транспорта или городского развития в сотрудничестве с международными финансовыми учреждениями, международными учреждениями по вопросам развития, ЕЭК и ВОЗ. Этот процесс должен включать в себя обзор существующих анализов затрат и выгод в государствах — членах ЕЭК и ВОЗ/Европа, а также определение выгод и затрат. Необходимо разработать руководящие указания в отношении оценки воздействия транспорта или городских инициатив на здоровье (например, использование ИЭОПЗ), включая их влияние на велосипедное движение (см. рекомендацию 8.3). Оценка воздействия на окружающую среду или, в соответствующих случаях, стратегическая экологическая оценка должны быть стандартной процедурой для транспортных проектов, планов, программ и политики.

**5. Включение велосипедного движения в процессы планирования и содействия мультимодальности**

50. Велосипедное движение зачастую в недостаточной степени интегрировано в транспортную систему, что ограничивает возможности для повседневной езды на велосипеде на короткие расстояния. Тот факт, что инфраструктура для велосипедного движения рассматривается только на самых последних этапах осуществления проектов в области развития, когда вся остальная инфраструктура и объекты уже готовы, ведет к удорожанию последующей адаптации.

51. Велосипедное движение следует включать в разработку предписаний в области планирования инфраструктуры. Принципы планирования с учетом велосипедного движения должны последовательно применяться в ходе самого процесса, если только они не оказываются несостоятельными. Езда на велосипеде является наиболее распространенным способом повседневного перемещения на короткие расстояния, и ее масштабы могут быть увеличены путем интеграции в транспортную систему в целом. Тесное сотрудничество со всеми соответствующими заинтересованными субъектами поможет обеспечить более эффективное функционирование транспортной цепи.

52. Территориально-пространственное планирование и планирование землепользования с учетом велосипедного движения сделает заметным наиболее существенное изменение: оно сократит нужды в области транспорта, обеспечит пространство для движения немеханических транспортных средств и будет способствовать появлению более пригодных для жизни и привлекательных городов и населенных пунктов.

**Рекомендация 5.1: включить велосипедное движение во все виды планирования инфраструктуры**

53. В нормативно-правовых актах на всех административных уровнях должны устанавливаться основные принципы планирования инфраструктуры для велосипедного движения. Все соответствующие технические данные должны быть представлены в руководящих принципах планирования, руководствах и стандартах проектирования велосипедного движения, при этом необходимо обеспечивать гибкость в целях учета местных, региональных и национальных условий. Руководящие принципы, руководства и стандарты следует пропагандировать и регулярно обновлять. Кроме того, необходимы тесное сотрудничество и согласование с

соответствующими институтами, учреждениями и затрагиваемыми субъектами в рамках адаптации существующих нормативно-правовых актов. Этот процесс следует завершать разработкой нормативно-правовых актов и планов, за которыми должен следовать мониторинг их осуществления.

**Рекомендация 5.2: учитывать велосипедное движение в процессе пространственного планирования и включать его в строительные нормы**

54. Территориально-пространственное планирование должно способствовать краткосрочным поездкам на велосипеде за счет обеспечения надлежащего землепользования и учета потребностей велосипедистов и движения немеханических транспортных средств в целом. В тех случаях, когда все основные общественные услуги предоставляются на местном уровне, поездки на автомобиле могут быть заменены ездой на велосипеде и ходьбой пешком.

55. В строительных нормах, где учитывается велосипедное движение, должны содержаться подробные требования (в том числе относительно защищенных стоянок для велосипедов, зарядных устройств, расположения входов, широких дверей, больших лифтов, помещений для переодевания, камер хранения и стендов для ремонта).

**Рекомендация 5.3: содействовать мультимодальности (езда на велосипеде, общественный транспорт и ходьба пешком)**

56. В целях содействия велосипедному движению общественный транспорт должен быть приспособлен для комфортной и доступной перевозки велосипедов. Плавный переход между велосипедной сетью и платформой следует обеспечивать за счет пандусов, специальных лестниц или лифтов. Ответственные учреждения должны включать необходимые характеристики транспортного средства или услуги в тендерную документацию для государственных закупок и внедрять привлекательные тарифные системы.

57. Для содействия мультимодальности следует предусматривать наличие безопасных и удобных стоянок для велосипедов на станциях общественного транспорта, а также предоставление таких услуг, как системы публичного проката велосипедов. За счет расширения зоны охвата станций общественного транспорта такие меры позволят создать привлекательные мультимодальные альтернативы использованию автомобилей для значительной доли пассажиров, пользующихся пригородным сообщением. Мультимодальные системы планирования маршрута, приложения и системы информации о дорожном движении должны включать в себя сети велосипедного движения и планы публичного проката велосипедов. Внедрение новых систем электронных билетов и карт мобильности должно распространяться на все устойчивые виды транспорта, включая общественный транспорт, кратковременный прокат автомобилей, прокат велосипедов и защищенные стоянки для велосипедов.

58. Для поддержки мультимодальности и интеграции велосипедного движения в сеть инфраструктуры необходимо создать учреждения по вопросам мультимодальных перевозок. Для этого следует определить соответствующие учреждения и достичь соглашения о базовых принципах сотрудничества.

**6. Поощрение велосипедного движения посредством стимулирования и регулирования мобильности**

59. Многие страны предлагают налоговые стимулы людям, которые пользуются своими автомобилями или общественным транспортом для ежедневных поездок на работу и обратно. И лишь несколько стран делают то же самое для езды на велосипеде. Финансовые стимулы являются мощным инструментом, который может изменить поведение и повысить статус велосипедного движения. Недавнее внедрение электрических велосипедов расширяет сферу использования велосипедов далеко за пределы сферы использования обычных велосипедов с точки зрения расстояния и

удобства. Тем не менее этот потенциал задействован не в полной мере из-за значительно более высокой стоимости электрических велосипедов. Цель заключается в том, чтобы признать и поощрять велосипедное движение в качестве равноправного вида транспорта в налоговой системе при одновременном повышении уровня осведомленности и его положительной оценке общественностью.

60. В число финансовых стимулов могут входить налоговые льготы, установка компаниями инфраструктуры для велосипедного движения и субсидии на поездки на работу на велосипеде. В рамках схем финансирования транспортных средств на электротяге следует поощрять как электромобили, так и электрические велосипеды. Пропагандистские кампании должны повышать осведомленность о велосипедном движении и его преимуществах в целях изменения поведения и ориентироваться на привлечение групп лиц, которые ранее не пользовались велосипедами.

#### **Рекомендация 6.1: ввести налоговые стимулы за езду на велосипеде**

61. В зависимости от национальной налоговой системы цель создания равных возможностей для поездок на работу может быть достигнута различными путями. В качестве примеров налоговых стимулов можно привести введение не облагаемого налогом бюджета на мобильность, не облагаемое налогом возмещение расходов на каждый километр поездок на работу на велосипеде, налоговые льготы для велосипедистов, инфраструктуру для велосипедного движения для трудящихся и содействие использованию велосипеда для деловых поездок. В случае отсутствия политического большинства при введении конкретных налоговых льгот для велосипедного движения ликвидация субсидий на поездки на работу на автомобиле может уравнивать налоговые условия для всех видов транспорта. После введения налоговых стимулов крайне важно пропагандировать их, с тем чтобы повышать осведомленность работодателей и других потенциальных бенефициаров.

#### **Рекомендация 6.2: предоставлять общинам, компаниям и потребителям финансовую поддержку для покупки велосипедов (например, электрических или грузовых)**

62. Более широкое распространение высококачественных традиционных велосипедов и инновационных велосипедов, таких как электрические педальные велосипеды («педелек»), складные велосипеды и грузовые велосипеды, может изменить поведение и помочь отказаться от поездок на автомобиле или микроавтобусе. Таким образом, все стратегии и планы финансирования средств передвижения на электрической тяге должны включать в себя электрические велосипеды. На рынках с низким объемом продаж общая субсидия в размере 500 евро на электрические велосипеды и 1000 евро на электрические грузовые велосипеды может способствовать сокращению разницы с ценами на обычные велосипеды и облегчить развитие рынка. В странах, где на электрические велосипеды уже приходится значительная доля рынка, налоговые стимулы должны быть направлены на использование велосипедов, хотя планы финансовой поддержки (особенно для электровелосипедов и электрических грузовых велосипедов вследствие их более высокой цены, а также для малых предприятий) также имеют право на существование.

#### **Рекомендация 6.3: стимулировать использование велосипедного движения посредством управления мобильностью**

63. Кампании по стимулированию езды на велосипеде как в повседневной жизни, так и в туристических целях являются необходимой частью усилий по созданию культуры велосипедного движения. Управление мобильностью предоставляет широкий спектр инструментов для стимулирования велосипедного движения и других устойчивых видов транспорта посредством включения регулирования спроса на использование автомобилей и изменения установок и поведения путешественников. В основе управления мобильностью лежат «мягкие» меры, такие как информирование, стимулирование, организация, координация, просвещение и обучение, распределение и поддержка, которые повышают эффективность «жестких» мер (например, новые велосипедные дорожки). Во многих случаях ответственность за эти меры лежит на

органах местного и/или регионального уровня. Национальные власти должны четко понимать свои функции и обязанности и создавать надлежащие рамки для поддержки местных и региональных усилий.

## 7. Улучшение здоровья и повышение безопасности

64. Ежегодно около 1 млн смертей в регионе ВОЗ/Европа объясняются недостаточной физической активностью<sup>56</sup>. Активная мобильность в виде велосипедного движения как средства передвижения является весьма перспективным подходом к интеграции физической активности в повседневную жизнь. Меры, направленные на повышение безопасности велосипедистов должны стать составной частью национальных и международных стратегий в области безопасности дорожного движения.

**Рекомендация 7.1: повышать осведомленность медицинских работников и укреплять их потенциал для пропаганды велосипедного движения в качестве одного из инструментов стимулирования физической активности и укрепления здоровья населения**

65. Регулярная езда на велосипеде приносит значительную пользу с точки зрения здоровья. Государственные медицинские работники могут стать мощным рупором, выступая за включение велосипедного движения в политику и мероприятия в области здравоохранения. Это требует разработки хорошо структурированных и удобных для пользователей руководящих принципов, адресованных врачам и государственным медицинским работникам, повышения осведомленности общественности о связи между активной мобильностью и здоровьем и решения вопросов, связанных с конкретными заболеваниями. Руководящие принципы, основанные на надежных научных данных, должны включать в себя езду на велосипеде как профилактическую или реабилитационную меру при некоторых заболеваниях, а также как меру профилактики различных неинфекционных заболеваний. В них также должна быть представлена четкая информация о рекомендованной скорости и продолжительности езды на велосипеде при конкретных болезнях с учетом таких факторов, как возраст и вес. Информационно-пропагандистская деятельность в целях стимулирования езды на велосипеде должна выходить за рамки сектора здравоохранения, с тем чтобы соответствовать образовательным, профессиональным и рекреационным условиям, в которых живут и работают люди. Ввиду уменьшения опасности неинфекционных заболеваний медицинские страховые компании, возможно, пожелают рассмотреть возможность предоставления финансовых стимулов для своих клиентов, которые регулярно ездят на велосипеде.

**Рекомендация 7.2: включить вопросы, связанные со здоровьем и велосипедным движением, в программы формального и неформального образования и мероприятия по повышению осведомленности общественности**

66. Преимущества езды на велосипеде для здоровья следует широко пропагандировать в рамках формального и неформального образования на всех его этапах, начиная с раннего детства. Министерство здравоохранения и министерство образования должны включать вопросы полезности езды на велосипеде для здоровья, а также правила дорожного движения и проблемы безопасности дорожного движения в учебные программы. Например, для учителей и родителей могут быть разработаны пособия, написанные в четком, лаконичном и удобном для пользователя стиле, за которыми последуют учебные и просветительские мероприятия. Детям и молодежи должна быть предоставлена возможность развивать велосипедные навыки и практиковать их безопасно. Необходимо искать возможности создания безопасной инфраструктуры для велосипедного движения, включая охраняемые места для стоянки, и содействия регулярной езде на велосипеде в школы, университеты и другие

---

<sup>56</sup> <http://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/en/>.

учебные и досуговые заведения. Эти меры должны быть интегрированы в планы школ по управлению мобильностью.

**Рекомендация 7.3: включить вопросы велосипедного движения в стратегии безопасности дорожного движения**

67. Повышение безопасности дорожного движения для велосипедистов требует комплексного подхода и должно быть интегрировано в политику в области безопасности дорожного движения. Такие инициативы, как управление инфраструктурой и регламентирование скорости, рассматриваются в разделах 2 и 3. Улучшение поведения участников дорожного движения посредством более эффективного информирования, просвещения, повышения осведомленности и обеспечения соблюдения правил дорожного движения является одним из важных аспектов политики в области безопасности дорожного движения так же, как и безопасность транспортных средств, особенно механических. Современные технологические достижения, такие как интеллектуальная система выбора адекватной скорости (ИСА) и автоматические системы экстренного торможения (АСЭТ), а также средства обеспечения безопасности грузовиков, такие как улучшенный прямой обзор и помощь при поворотах, будут оказывать позитивное воздействие на велосипедистов и пешеходов и должны учитываться при установлении правил ЕЭК для транспортных средств.

**8. Улучшение статистических данных о велосипедном движении для использования при мониторинге и сопоставительном анализе на основе эталонных показателей**

68. Оценка преимуществ использования велосипеда требует систематического сбора статистических данных. База сопоставимых и достоверных статистических данных для общеевропейского региона является одним из необходимых условий для проведения мониторинга и сравнительного анализа показателей для стимулирования велосипедного движения.

69. Первый шаг будет заключаться в том, чтобы подготовить общий обзор имеющихся данных на региональном, национальном и общеевропейском уровнях. Следующий шаг будет предполагать сбор сопоставимых и надежных статистических данных с использованием минимального набора показателей, включая долю велосипедного движения, ежегодное число пассажиро-километров, преодолеваемых на велосипеде, на душу населения, число национальных планов развития велосипедного движения (состояние: разработаны, приняты или осуществлены), ежегодное число погибших на каждый километр, преодоленный на велосипеде, число стран, применяющих ИЭОПЗ для езды на велосипеде и ходьбы пешком, количество километров инфраструктуры для велосипедного движения, среднее число велосипедов на одного жителя и на одно домашнее хозяйство и число продаваемых ежегодно велосипедов. Цифровизация и появление новых технологий могут помочь в разработке новых способов сбора статистических данных (см. раздел 10). Цель состоит в том, чтобы собрать исходные данные на национальном уровне за 2020 год.

70. Эта общая база данных будет оказывать непосредственное влияние на доверие к аргументам заинтересованных субъектов в пользу велосипедного движения и использоваться в ходе обсуждений более высоких бюджетных ассигнований на велосипедное движение с финансовыми учреждениями и налогоплательщиками. Она также будет служить в качестве мощного инструмента мониторинга и оценки для сравнения эффективности мер и выявления факторов успеха (мер, могущих служить примером передовой практики для других стран), которые будут привлекать средства на инвестиции, обещающие наибольшую отдачу.

**Рекомендация 8.1: предоставлять достаточные и надежные статистические данные для мониторинга уровня велосипедного движения**

71. Для оценки воздействия велосипедного движения с использованием общей методологии и мониторинга прогресса в деле осуществления Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения необходим минимальный набор данных. На основе вышеупомянутого обзора имеющихся данных на региональном, национальном и европейском уровнях (включая качество) будет подготовлен минимальный набор сопоставимых, надежных и согласованных статистических данных (например, посредством применения Руководящих принципов Евростата относительно мобильности пассажиров или итогов проекта SHANTI)<sup>57</sup>. Кроме того, рекомендуется провести (или обновить) в каждой стране национальное обследование поездок. Эта дополнительная информация позволит обеспечить более четкое представление о поведении, потребностях и предпочтениях велосипедистов.

**Рекомендация 8.2: оказывать странам поддержку в усилиях по сбору систематизированных данных, сопоставимых на международном уровне**

72. Рабочая группа по статистике транспорта Комитета ЕЭК по внутреннему транспорту в сотрудничестве с Евростатом и Международным транспортным форумом уже обеспечивает признанную на международном уровне основу и методологию для сбора статистических данных в области транспорта, которая должна быть расширена за счет включения подробных статистических данных, связанных с велосипедным движением (таких, как количество километров, преодолеваемых на велосипеде, и смертность в результате происшествий, связанных с велосипедом), используя при возможности существующие системы сбора данных.

**Рекомендация 8.3: обратить особое внимание на преимущества велосипедного движения посредством разработки и применения общих инструментов**

73. ИЭОПЗ может использоваться для оценки пользы от сокращения смертности в результате регулярной ходьбы пешком или езды на велосипеде. Этот инструмент предназначен для оказания специалистам по городскому планированию, транспортным ведомствам и медицинским работникам помощи в деле привлечения новых инвестиций в активную мобильность и количественного определения экономической ценности активного передвижения. Последняя версия ИЭОПЗ включает в себя новые модули смертности в результате загрязнения воздуха и дорожно-транспортного травматизма, а также модуль для оценки изменений уровня выбросов углерода в результате перераспределения перевозок по видам транспорта в пользу езды на велосипеде и ходьбы пешком. Дальнейшие усовершенствования и дополнительные инструменты необходимы для оценки и освещения воздействия велосипедного движения на экономику с использованием общей методологии и согласованных данных.

## 9. Поощрение велосипедного туризма

74. Велосипедный туризм и рекреационные прогулки на велосипеде, хорошо зарекомендовавшие себя во многих европейских странах, вносят все более значительный вклад в национальную экономику. По данным исследования, проведенного в 2012 году по поручению Европейского парламента, и исследования ОПТОСОЗ — Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде относительно экологических рабочих мест в сфере велосипедного движения<sup>58</sup>, велосипедный туризм вносит более 44 млрд евро в год в экономику Европейского союза, Норвегии и Швейцарии вместе взятых, а также имеет определенные экологические и социальные выгоды. Тем не менее по-прежнему часто наблюдается отсутствие координации между различными уровнями ответственности за разработку

<sup>57</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/72b395b9-031e-424a-bee3-a34a1684d048/SHANTI%2520Eurostat%2520June%252017.pptx>.

<sup>58</sup> <https://thepep.unepce.org/node/86>.

маршрутов велосипедного туризма и оказание сопутствующих услуг, таких как общественный транспорт и жилье. Для обеспечения постоянного увеличения объемов велосипедного туризма и рекреационных прогулок на велосипеде жизненно необходимо следить за их развитием на национальном уровне путем создания национальных координационных центров велосипедного туризма и объединения соответствующих поставщиков услуг в рамках систем обслуживания велосипедного движения. Кроме того, необходимо принять и осуществлять национальный стандарт сигнализации в рамках сети велосипедных маршрутов. Если эти меры разрабатываются на основе целостного подхода, то велосипедный туризм будет охватывать более широкую долю рынка и станет более доступным, служа в качестве портала для последующего использования велосипедов в повседневной жизни.

**Рекомендация 9.1: учредить национальные координационные центры велосипедного туризма**

75. Успех направлений велосипедного туризма требует создания организационных структур для координации мер, связанных с «ЕвроВело», и других необходимых действий на национальном уровне. Такая схема координации, как правило, включает в себя соответствующее национальное министерство или орган по туризму, национальное министерство или орган по вопросам автомагистралей или транспорта, региональные органы власти, организации велосипедного движения (представляющие интересы пользователей), организации, представляющие интересы поставщиков услуг (например, в сфере жилья), и государственных транспортных операторов. В дополнение к выявлению заинтересованных субъектов необходимо определить структуру, правовой статус, задачи и функции координационного центра. Страны, которые только начинают стимулировать велосипедный туризм, могут начать с создания рабочей группы с контактным лицом для ответов на первоначальные запросы, тогда как страны с давней традицией велосипедного туризма могут создать полномасштабный координационный центр. Приоритеты и действия должны обсуждаться в ходе рабочих совещаний с участием заинтересованных субъектов, а финансирование должно быть гарантировано.

**Рекомендация 9.2: ввести национальную систему обслуживания велосипедного движения**

76. Туристы, путешествующие на велосипеде, имеют особые потребности (например, безопасные и надежные стоянки велосипедов и инструменты для устранения незначительных механических поломок), и поставщики услуг, которые соответствуют этим требованиям, могут рекламировать себя среди потенциальных клиентов через национальные системы обслуживания велосипедного движения; они созданы во многих странах и зачастую находятся в ведении национального координационного центра «ЕвроВело» (см. рекомендацию 3.1). Однако в некоторых странах таких программ не имеется, а в других — разнообразие региональных систем создает путаницу для пользователей. Существующие системы должны координироваться на национальном уровне, поэтому необходимо согласовать единый комплекс критериев и модель финансирования, включая маркетинг, информационно-пропагандистские и учебные мероприятия.

**Рекомендация 9.3: принять и осуществлять национальные руководящие принципы для сигнализации в рамках сети велосипедных маршрутов**

77. Некоторые страны не имеют национальных руководящих принципов или стандарта для сигнализации на велосипедных маршрутах. Это создает опасность применения разных знаков в разных регионах или их полного отсутствия. Национальные органы власти по вопросам автомагистралей или транспорта и правительства должны играть координирующую роль в разработке стандартов и принятии соответствующих нормативно-правовых актов (см. приложение II к Плану). Поскольку они будут осуществляться на местном или региональном уровне, участие всех заинтересованных субъектов в ходе подготовительного этапа имеет крайне важное значение.

## 10. Использование новых технологий и инноваций

78. В последние годы ускорился процесс технологического развития, поэтому на рынке появились новые виды велосипедов, аналогичные транспортные средства и инструменты, которые поддерживают велосипедное движение и могут сделать езду на велосипеде более привлекательной, безопасной и удобной. Электрические велосипеды становятся все более популярными как для отдыха, так и для поездок на работу, демонстрируя преимущества вспомогательного электрического привода. Среднее расстояние, покрываемое во время ежедневных поездок на работу, может быть почти удвоено при использовании электрических велосипедов и скоростных электровелосипедов.

79. Кроме того, велосипедистам стали доступны такие инновационные элементы, как программы для планирования путешествий и маршрутов, сенсоры для сбора данных и транспортные средства на электротяге. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) могут улучшить регулирование дорожного движения посредством коммуникации между велосипедами и светофорами, а новые технологии помогут принять во внимание потоки велосипедистов и определить их приоритетность. Данные можно получать из размещенных на велосипедах этикеток или через приложения на смартфонах велосипедистов. Приложения также могут предотвращать кражи велосипедов, оповещать велосипедистов о свободных местах на крупных стоянках велосипедов, улучшать указатели и предоставлять цифровые информационные услуги. Кроме того, следует иметь в виду, что создание отдельных полос для самоуправляющихся автомобилей может привести к сокращению пространства для велосипедистов в центральной части городов, поэтому его следует избегать.

80. Разнородные технологии, связанные с велосипедным сектором, являются частью нерегулируемой отрасли, которая с трудом поддается систематизации. Роль правительства можно расширить путем разработки повесток дня, принятия более открытых стандартов и поощрения сотрудничества, что стимулирует велосипедное движение и приносит пользу потребителям.

### **Рекомендация 10.1: поощрение инноваций в области транспортных средств и инфраструктуры**

81. Правительства могут играть важную роль в поощрении и финансировании инноваций применительно к велосипедам и велосипедной инфраструктуре. Например, инновации для велосипедов могут помочь пожилым людям продолжать безопасно пользоваться велосипедом до более старшего возраста. К таким инновациям относятся: седла, которые автоматически опускаются при остановке велосипедиста, что позволяет пожилым людям в неподвижном состоянии вставать обеими ногами на землю, и рули, которые автоматически стабилизируются, обеспечивая безопасное передвижение на велосипеде на низких скоростях. Примером полезной инновации в области инфраструктуры является датчик дождя на светофорах, который позволяет отдавать предпочтение велосипедистам во время дождей.

### **Рекомендация 10.2: внедрять открытые стандарты обмена данными и использовать «умные» данные для улучшения условий велосипедного движения**

82. Появление многочисленных форм сбора данных и инновационных приложений привело к нетранспарентному многообразию стандартов. Поскольку каждый разработчик уделяет основное внимание соблюдению своих собственных стандартов, обмен данными носит ограниченный характер. Введение открытых стандартов на уровне Европейского союза или ЕЭК сделает приложения доступными для широкой общественности и будет способствовать улучшению делового сотрудничества. Приложения могут создаваться для информирования о поездках различными видами транспорта, публичного проката велосипедов, пользования велосипедными парками и предотвращения краж велосипедов.



83. Лучшее понимание того, когда и где люди ездят на велосипеде, а когда и где — нет, какие маршруты они выбирают и какие скорости являются наиболее распространенными, будет способствовать разработке стратегий (см. рекомендации 8.1 и 8.2), направленных на то, чтобы стимулировать велосипедное движение и сделать его более удобным.

84. Правительствам следует сотрудничать с третьими сторонами и разрабатывать стратегии обмена информацией, с тем чтобы данные, собранные у велосипедистов, можно было использовать для совершенствования велосипедного движения в городских районах и обеспечения его доступности для заинтересованных сторон. Например, системы публичного проката велосипедов в различных городах и странах могут выиграть от открытых стандартов и взаимодополняемых систем, особенно с учетом роста мобильности как услуги.

**Рекомендация 10.3: поддерживать новаторские подходы с использованием велосипедного движения к услугам по доставке товаров**

85. Вопрос доставки товаров конечному пользователю в рамках электронной торговли и «домашних магазинов» имеет существенное значение для устойчивости городов и обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов. Инновационные грузовые велосипеды являются решением этой проблемы. Соответствующие товары и транспортные средства должны быть идентифицированы и испытаны в местных условиях, а в законодательство или нормативно-правовые акты следует, при необходимости, внести поправки. Преимущества недавно разработанных решений необходимо тщательно оценивать. Поддержка и надзор должны обеспечиваться национальными министерствами. Для сохранения доступности и жизнеспособности городов необходимо уменьшить количество автомобилей, въезжающих в их внутренние районы. Во многих городах могут быть реализованы стимулирующие решения для пассажирского транспорта при приближении к месту назначения, такие как парковки с последующим перемещением на велосипеде и поощрение совместного использования велосипедов, в сочетании с мерами по управлению мобильностью, включая повышение стоимости парковки.

## **11. Поощрение велосипедного движения для создания более устойчивой транспортной системы**

86. 11 марта 2020 года ВОЗ объявила вспышку COVID-19 пандемией. Население и экономика стран серьезно пострадали от этой пандемии, повлекшей за собой незапланированные изменения, в том числе в области мобильности и транспорта.

87. Во время изоляции резко сократились выбросы от транспорта из-за ограниченного передвижения транспортных средств, в том числе моторизованных. Больше всего пострадал общественный транспорт, поскольку пассажиры избегали пользования им из опасения заразиться или потому, что пассажироплотность транспортных средств была уменьшена в целях соблюдения требований физического дистанцирования. Ходьба и велосипедное движение стали надежными способами передвижения для необходимых перемещений на короткие и средние расстояния в силу трех основных причин:

- a) обеспечения физического дистанцирования во время передвижения;
- b) изменения характера передвижения, так как многие взрослые и дети перешли на удаленную работу/учебу из-за ограничений, связанных с изоляцией, и за счет этого удовлетворяют свои повседневные потребности в непосредственной близости от дома;
- c) частичной замены общественного транспорта.

88. Три вышеупомянутые причины способствуют повышению устойчивости городов к возможным будущим потрясениям аналогичного характера, а также вносят вклад в охрану здоровья и окружающей среды и приносят экономические выгоды. В связи с этим ВОЗ рекомендовала совершать во время изоляции необходимые

перемещения пешком или на велосипеде на короткие и средние расстояния, когда это возможно (ВОЗ, 2020 год)<sup>59</sup>.

89. Связь между активной мобильностью и устойчивостью городов двоякая. С одной стороны, увеличение количества передвижений на велосипеде (и пешком) способствует переходу к активной мобильности для перемещений на короткие и средние расстояния и помогает снизить нагрузку на общественный транспорт в часы пик. С другой стороны, это увеличение способствует переходу к модели «города шаговой доступности», в котором граждане могут удовлетворять свои основные повседневные потребности в пределах пешей или велосипедной досягаемости.

90. Перераспределение пространства от автомобилей в пользу велотранспорта позволяет растущему числу велосипедистов и пешеходов безопасно передвигаться, соблюдая при этом физическое дистанцирование во время пандемии. Кроме того, эти меры, пусть даже временные, позволили многим гражданам получить опыт передвижения на велосипеде или пешком в более безопасных условиях, что, возможно, способствовало зарождению нового спроса и усилению политической поддержки мер по содействию активной мобильности. Многие города и центральные правительства начали прокладывать специальные велосипедные дорожки, сокращая ограничения скорости и предоставляя субсидии на покупку велосипедов для поощрения велосипедного движения.

#### **Рекомендация 11.1: обеспечить справедливое перераспределение дорожного пространства между всеми участниками дорожного движения**

91. Ситуация, сложившаяся во время пандемии, показала, что органы местного самоуправления городских районов должны рассмотреть вопрос о перераспределении дорожного пространства, чтобы предусмотреть место для пешеходов и велосипедистов. Главный принцип должен заключаться в том, что пешеходы и велосипедисты являются равноправными участниками уличного дорожного движения, а общественное пространство должно быть справедливо поделено между всеми участниками.

92. Новые объекты инфраструктуры велосипедного движения, например временные велосипедные дорожки и расширение тротуаров, делают передвижение, вызванное необходимостью, возможным и безопасным. Перестройка дорог в населенных пунктах — еще одно важное средство, позволяющее успокоить движение и сделать его более безопасным и привлекательным для велосипедистов и пешеходов.

#### **Рекомендация 11.2: оптимизировать общественные места и сделать их привлекательными и приятными**

93. Помимо расширения тротуаров и введения новых объектов инфраструктуры велосипедного движения, перераспределение места, выделенного под автомобильное движение, должно способствовать созданию более приятных, привлекательных пространств и делать города более удобными для жизни. Соответствующие стратегии могли бы включать: создание парклетов<sup>60</sup>; установку элементов адаптации к изменению климата, таких как теневые навесы, и арт-объектов. Во время пандемии тактическое размещение таких элементов, как дорожные конусы, пластиковые столбики и строительные ограждения, стало недорогим временным способом внести изменения в инфраструктуру и освободить место, выделенное под парковки и автомобильное движение. Надлежащим образом спроектированные общие пространства являются постоянными элементами дорожной сети, которые могут быть легко адаптированы к изменяющимся базовым условиям. Многофункциональные уличные зоны могут служить надлежащими инструментами для повышения жизнестойкости городов.

---

<sup>59</sup> См. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/technical-guidance/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>.

<sup>60</sup> Расширение тротуаров, предоставляющее больше места и удобства для пешеходов.

**Рекомендация 11.3: интегрировать велосипедное движение в планы восстановления и обеспечения жизнестойкости**

94. Даже при ограничениях, обусловленных режимом изоляции, велосипеды могут служить средством передвижения (помимо ходьбы), которое по-прежнему доступно для перемещений, без которых нельзя обойтись. Помимо обеспечения того, чтобы имеющаяся инфраструктура для велосипедного движения могла удовлетворить потребности потенциальной волны новых велосипедистов, лицам, ответственным за принятие решений, необходимо разработать планы повышения безопасности (например, путем введения зон с низкой скоростью движения), создать новые велосипедные парковки, предусмотреть дополнительные (электрические) велосипеды в уже существующих пунктах аренды/совместного пользования и внедрить новые или расширить существующие схемы субсидирования для покупки новых (электрических) или грузовых велосипедов. Эти меры должны быть частью планов восстановления и обеспечения жизнестойкости на разных уровнях, облегчающих реагирование на вызовы пандемического кризиса.

**V. Совместные действия в направлении более активной мобильности в общеевропейском регионе**

95. Объединение усилий для укрепления сотрудничества, предоставления экспертных знаний и ноу-хау, а также обеспечения надлежащей инфраструктуры, финансирования и всеобъемлющих статистических данных на международном уровне позволит поддержать и ускорить выполнение соответствующих рекомендаций Плана на национальном уровне и активизировать общеевропейское сотрудничество.

96. Партнерство ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения активизирует и укрепит свои совместные усилия за счет активного вовлечения государств-членов, ЕФВ, ЕЭК, ВОЗ/Европа, международных финансовых учреждений и соответствующих заинтересованных сторон после 2021 года. Партнерство будет продолжать обмениваться примерами передовой практики и контролировать осуществление этого плана, а также будет стремиться расширить свой географический охват, с тем чтобы он включал в себя страны, которые ранее не были задействованы в данном процессе. Партнерство будет ежегодно представлять доклад Руководящему комитету ОПТОСОЗ и подготовится к среднесрочному обзору выполнения Плана на шестом Совещании высокого уровня.

97. В рамках ОПТОСОЗ будет разработан и учрежден общеевропейский экспертно-консультационный центр по активной мобильности (рекомендация 1.3). В качестве центра передового опыта он будет поддерживать реализацию Общеевропейского плана и содействовать работе Партнерства в тесном взаимодействии с секретариатом ОПТОСОЗ. Он будет действовать как центр накопления и развития ноу-хау для реализации Плана среди государств — членов ЕЭК и ВОЗ/Европа.

98. Общеевропейский экспертно-консультационный центр по активной мобильности будет использовать в качестве опоры и увязывать на устойчивой основе ценный опыт и инструменты, разработанные Партнерством, проектом «Планы развития велосипедного движения в регионе Дуная» и другими соответствующими проектами и инициативами, а также экспертные знания и опыт членов Партнерства ОПТОСОЗ, которым предлагается поддержать и внести вклад в разработку общеевропейского экспертно-консультационного центра. Для содействия обмену ноу-хау и оказания поддержки в наращивании потенциала, необходимого для успешной реализации Плана, между общеевропейским экспертно-консультационным центром, партнерствами ОПТОСОЗ, Академией ОПТОСОЗ и национальными экспертно-консультационными центрами по вопросам велосипедного движения будут установлены тесные связи.

99. Общеевропейский экспертно-консультационный центр по активной мобильности в тесном взаимодействии с секретариатом ОПТОСОЗ и ЕФВ может содействовать разработке национальных планов, стратегий и проектов

трансграничного сотрудничества в области велосипедного и пешеходного движения в общеевропейском регионе.

100. Трансевропейская сеть велосипедного движения (ТСВ) будет и далее развиваться и внедряться в качестве одного из важнейших элементов для достижения целей, поставленных в Плате. В этой связи важное значение будет иметь тесное сотрудничество с государствами — членами ЕЭК и ВОЗ/Европы, Руководящим комитетом ОПТОСОЗ, рабочими группами ЕЭК, такими как Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта, и Глобальным форумом по безопасности дорожного движения, международными финансовыми учреждениями и другими донорами.

101. Процесс разработки инфраструктурного модуля для Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения, начатый в рамках Рабочей группы ЕЭК по тенденциям и экономике транспорта, будет продолжен в поддержку выполнения рекомендаций 3.1 и 3.2 об определении ТСВ.

102. Процесс сбора данных по уже обозначенным национальным велосипедным маршрутам, а также по планируемым маршрутам будет продолжен и по возможности активизирован. Государствам — членам ЕЭК и ВОЗ/Европа предлагается тесно сотрудничать с секретариатом ЕЭК в деле загрузки данных о велосипедных маршрутах в среду географической информационной системы.

103. Секретариат ЕЭК в сотрудничестве с ОПТОСОЗ и ее членами будет оказывать содействие в анализе данных национальной сети и ознакомлении с ее результатами ЕЭК и государств — членов ВОЗ/Европы в качестве основы для определения трансевропейской сети велосипедного движения.

104. Государствам — членам ЕЭК и ВОЗ/Европа предлагается тесно сотрудничать с секретариатом ЕЭК и его партнерами в изучении проектов определений для различных видов велосипедной инфраструктуры. Государства-члены, возможно, пожелают взять на себя ведущую роль в этой работе.

105. Кроме того, обсуждение возможных новых дорожных знаков в поддержку безопасности дорожного движения и облегчения поездок на велосипеде будет продолжено на основе предложений, содержащихся в главе 1 инфраструктурного модуля.

106. Определения и предложения в отношении новых дорожных знаков, обсуждаемые в рамках ОПТОСОЗ, будут доведены, предпочтительно ведущим государством-членом, до сведения Глобального форума ЕЭК по безопасности дорожного движения. Этому межправительственному органу будет предложено рассмотреть эти определения и предложения с целью согласования способов их включения в такие правовые документы Организации Объединенных Наций, как Венские конвенции 1968 года.

107. Финансирование со стороны международных финансовых учреждений могло бы увеличить имеющийся бюджет на мероприятия по стимулированию велосипедного движения и вывести его за рамки инвестиций на национальном уровне и на уровне Европейского союза. Кроме того, разработка и принятие Плате отвечает важному предварительному условию для обращения к международным финансовым учреждениям и другим донорам, поскольку обеспечивает предоставление структурированных данных и информации в привлекательной для них форме. Следующий шаг будет заключаться в организации рабочих совещаний по финансированию с участием представителей различных финансовых учреждений в целях обсуждения вариантов финансирования инфраструктурных элементов, необходимых для создания трансевропейской сети велосипедного движения и связанных с этим инвестиций.

108. Данные о велосипедном движении, регулярно собираемые в сотрудничестве с другими международными учреждениями (например, Рабочей группой по статистике транспорта Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК в сотрудничестве с Евростатом и Международным транспортным форумом), позволят получить соответствующие исходные данные для мониторинга прогресса в деле поощрения велосипедного

движения в общеевропейском регионе. В сочетании с усовершенствованными инструментами надежные данные помогут предоставить соответствующие аргументы для выделения большего объема финансовых средств на велосипедное движение (см. рекомендации в теме 8).

109. Эти мероприятия будут способствовать осуществлению Плана. За ними, при необходимости, могут последовать усилия по разработке возможного правового документа для активизации действий в соответствии с согласованной концепцией.

110. Участие государств-членов в рамках ОПТОСОЗ не должно ограничиваться расширением масштабов велосипедного движения, преимущества которого применимы и к ходьбе. Расширение сферы охвата работы, с тем чтобы она включала в себя ходьбу и весь спектр активной мобильности, станет следующим логическим шагом на пути к реализации концепции ОПТОСОЗ.

## Приложение IV

### Рекомендации по политике в области эковождения<sup>1</sup>

1. Эковождение 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. Эковождение является весьма затратоэффективной мерой, способствующей повышению энергоэффективности, экологичности и безопасности мобильности и транспорта. Одно из преимуществ эковождения 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 эковождению представлены в Руководящих принципах ОПТОСОЗ в области эковождения, которые были подготовлены в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению. Эковождение 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 эковождения предлагается разработать национальные инициативы по эковождению. В этой связи рекомендуется предпринять следующие 10 основных практических шагов:

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

б) в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению должно осуществляться повышение квалификации инструкторов по вождению в целях формирования компетенций для выполнения функций старших инструкторов по эковождению и инструкторов по эковождению, которые станут носителями 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 эковождению 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 эковождению;

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

---

<sup>1</sup> Полный текст публикации см. в документе Федерального министерства по вопросам борьбы с изменением климата, окружающей среды, энергетики, мобильности, инноваций и технологий Австрии *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 тиражировать практику 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 системы тяги, 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. Выгоды от прохождения такой подготовки, в частности в плане расхода топлива, выбросов углекислого газа и эксплуатационных расходов, следует оценивать и отслеживать, чтобы можно было мотивировать большее число целевых групп к переходу на эковожждение;

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 территориальному планированию<sup>1</sup>

#### Выводы

1. Комплексный подход к городскому транспорту способствует более эффективному достижению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижского соглашения.
2. Повышение устойчивости транспортных систем требует принятия и реализации всеобъемлющего и комплексного подхода, основанного на четко определенных целях и мерах в области транспортной, экономической и градостроительной политики, а также социальной сплоченности. В центре внимания комплексного подхода находятся люди и их потребности. Важнейшую роль играет интеграция транспортного планирования и планирования землепользования. Комплексный подход способен предотвратить разрастание городов и способствовать достижению инклюзивной экологической плотности.
3. В основу интеграции транспортного и городского планирования и проведения мероприятий по управлению спросом должны лечь принципы «сокращение — переход — модернизация»:
  - a) развитие компактных, плотных и ориентированных на общественный транспорт городских районов в сочетании со стимулированием смешанного землепользования сокращает потребность в поездках («сокращение»);
  - 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 («модернизация»).
4. Поскольку общественный транспорт является одним из ключевых элементов «пригодного для жизни города», в городской стратегии необходимо уделять приоритетное внимание совершенствованию общественного транспорта и выделению на эту цель достаточных финансовых средств.
5. Более устойчивое развитие транспорта предполагает: a) замену загрязняющих окружающую среду автобусных парков; b) стимулирование электромобильности; c) развитие современного трамвайного сообщения и интермодальных пересадочных узлов; и d) разработку соответствующей политики в области землепользования.
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

---

<sup>1</sup> *Руководство по устойчивой городской мобильности и 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 качественного общественного транспорта и инфраструктуры с поддержкой активной мобильности является действенным практическим решением для повышения качества жизни в городах и сохранения доступа к рынкам при одновременном повышении уровня благополучия населения.

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

## **Рекомендации**

9. Городские транспортные системы становятся все более сложными. Появление наряду с существующими государственными, частными, коллективными и индивидуальными системами мобильности, совместно используемой мобильности, а с недавнего времени — 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, максимально использовать нынешние технические достижения и ситуацию в обществе и работать в рамках партнерств над проведением 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 без негативного влияния на удобство проживания в городских районах.

12. Внедрение комплексного подхода требует развития необходимых навыков у специалистов по городскому планированию и планированию мобильности, а также у практиков. Им нужно уметь распознавать риски, возникающие из-за новых технологий, а именно в связи с общей мобильностью и автоматизацией, и эти навыки следует развивать за счет подготовки и сотрудничества с академическими кругами.

13. Разработка эффективной политики в области городской мобильности и территориального планирования требует участия в процессах принятия решений широкого круга заинтересованных сторон, начиная от муниципальных органов власти, органов территориального планирования, застройщиков жилья и транспортных операторов, органов здравоохранения и общественных лидеров и заканчивая городским населением и пригородными жителями, которые являются основными бенефициарами городской жилищной и транспортной инфраструктуры.

14. В настоящем Руководстве рассматривается одна из самых насущных проблем нашего времени — создание устойчивых и гармоничных городов с пригодной для жизни средой.

15. Если настоящему Руководству удастся помочь городам в формировании своего собственного видения и дорожной карты устойчивого будущего, то его миссия будет выполнена.

## Приложение VI

### План работы на период 2021–2025 годов

#### I. Справочная информация

1. С момента своего создания в 2002 году Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) выступает в качестве уникальной стратегической платформы, направленной на развитие и поощрение устойчивых и здоровых моделей транспорта на общеевропейском уровне. ОПТОСОЗ функционирует в соответствии с мандатом совещаний высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, созываемых примерно раз в пять лет.
2. В настоящем документе изложен проект плана работы, включающий в себя программные области деятельности в рамках ОПТОСОЗ на период 2021–2025 годов. Проект плана работы является оперативным инструментом Венской декларации и представляет собой «дорожную карту» для деятельности и проектов, направленных на реализацию видения ОПТОСОЗ.
3. Настоящий документ подготовлен Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ при поддержке секретариата. Он был обсужден и одобрен с внесенными в него поправками на тридцать пятом совещании Бюро (Валлетта, 2 и 3 мая 2019 года), проведенном в расширенном формате; тридцать шестом совещании Бюро (Бонн, Германия, 1 и 2 июля 2019 года); семнадцатом совещании Руководящего комитета (Женева, 21–23 октября 2019 года); тридцать седьмом совещании Бюро (в онлайн-режиме, 29 июня 2020 года); подготовительном совещании (в онлайн-режиме, 30 июня 2020 года); восемнадцатой сессии Руководящего комитета (в онлайн-режиме, 25–27 ноября 2020 года) и дальнейшем подготовительном совещании к Совещанию высокого уровня (в онлайн-режиме, 25 января 2021 года).

#### II. Актуальность с точки зрения Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и других глобальных обязательств

4. Принимая Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, государства — члены Организации Объединенных Наций обязались мобилизовать усилия по искоренению нищеты и неравенства, защите планеты и обеспечению благосостояния и процветания для всех. Повестка дня на период до 2030 года включает в себя 17 целей в области устойчивого развития: каждая цель имеет свои конкретные задачи, при этом ожидается, что государства-члены разработают национальную основу для их решения.
5. ОПТОСОЗ увязана с несколькими целями в области устойчивого развития и может содействовать усилиям стран по их достижению. Она особенно актуальна для следующих целей:
  - a) цели 3 (обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте);
  - b) цели 7 (обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех);
  - c) цели 8 (содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех);
  - d) цели 9 (создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям);

e) цели 11 (обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов);

f) цели 12 (обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства);

g) цели 13 (принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями).

6. Связи между ОПТОСОЗ и этими и другими целями в области устойчивого развития анализируются в недавней публикации *Making THE (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme* («Взаимосвязь между транспортом, охраной здоровья и окружающей средой: Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья»)<sup>1</sup>.

7. В Повестке дня на период до 2030 года Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата определена в качестве главного форума для переговоров по цели 13 в области устойчивого развития. Через три месяца после принятия Повестки дня на период до 2030 года государства — члены Организации Объединенных Наций приняли Парижское соглашение.

8. Транспорт является одним из секторов, в котором государствам — членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) необходимо принимать меры в поддержку смягчения последствий изменения климата. В силу того, что упор в данном случае делается на комплексную транспортную политику и политику в области городского планирования, а также на поощрение активной мобильности, общественного транспорта и мобильности, не связанной с ископаемыми видами топлива, ОПТОСОЗ располагает возможностями для содействия усилиям государств-членов по осуществлению Парижского соглашения.

### III. Достижение видения, изложенного в Венской декларации

9. Для достижения видения, изложенного в Венской декларации, Руководящему комитету ОПТОСОЗ необходимо провести ряд мероприятий, в число которых входят:

a) разработка всеобъемлющей общеευропейской стратегии для достижения видения и руководства осуществлением ОПТОСОЗ;

b) разработка предложений по возможным правовым документам в соответствии с этим видением для рассмотрения на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;

c) разработка коммуникационной стратегии для распространения результатов работы ОПТОСОЗ в целях повышения осведомленности заинтересованных сторон и граждан;

d) поддержка создания координационных механизмов на национальном уровне между секторами транспорта, здравоохранения и окружающей среды, включая субнациональные и местные органы власти и с привлечением других соответствующих заинтересованных сторон;

e) изучение возможностей для учета мнений будущих поколений в работе ОПТОСОЗ;

f) мониторинг осуществления ОПТОСОЗ;

g) организация своих ежегодных совещаний, а также проводимых два раза в год совещаний своего Бюро;

h) обращение к ЕЭК и Европейскому региональному бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) с просьбой продолжать выполнять функции секретариата и дальнейшее оказание им поддержки в этой области.

<sup>1</sup> Arseni, O. and others (Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe, 2018).

10. В первые месяцы 2020 года пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) поразила регион ЕЭК, при этом государства-члены ввели национальные и международные ограничения на поездки, которые сказались на состоянии экономики.

11. При планировании мер по выходу из режима изоляции государствам — членам ЕЭК стало ясно, что перезапуск экономики не будет носить устойчивый характер, если при возобновлении работы транспортных систем не будут учтены уроки, извлеченные во время пандемии. С учетом этого государства-члены объединили усилия с целью приступить к разработке комплекса принципов для экологичного и здорового устойчивого транспорта, с тем чтобы принять его на пятом Совещании высокого уровня.

12. Видение ОПТОСОЗ должно отражать тот факт, что восстановление транспорта требует целостного подхода с упором на инклюзивность, справедливость и другие социальные аспекты при одновременном учете вопросов здоровья и окружающей среды.

#### **IV. Осуществление плана работы**

13. В соответствии со своим кругом ведения и правилами процедуры Руководящий комитет ОПТОСОЗ является основным директивным органом в вопросах осуществления ОПТОСОЗ. Он работает под руководством Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в целях поощрения, координации и контроля за реализацией плана работы ОПТОСОЗ, а также несет ответственность за разработку руководящих указаний и определение стратегических направлений деятельности ОПТОСОЗ.

14. Руководящему комитету оказывает помощь Бюро в составе 9–15 членов, избираемых Руководящим комитетом. Членами Бюро являются представители секторов транспорта, окружающей среды и здравоохранения. Бюро отвечает за подготовку совещаний Руководящего комитета и контроль за выполнением их решений.

15. В прошлом на совещаниях высокого уровня были установлены приоритетные цели, которые должны быть достигнуты для осуществления ОПТОСОЗ. Для того чтобы содействовать достижению приоритетных целей, государства-члены также утвердили механизмы осуществления. В настоящее время к механизмам осуществления относятся:

а) серия национальных, субрегиональных и региональных рабочих совещаний по вопросам политики устойчивого развития транспорта (эстафета ОПТОСОЗ);

б) подготовка и осуществление национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья на основе методических указаний, разработанных в рамках ОПТОСОЗ;

в) партнерства в поддержку осуществления плана работы ОПТОСОЗ с уделением особого внимания конкретным техническим аспектам достижения приоритетных целей;

г) Академия ОПТОСОЗ — платформа, объединяющая науку, политику и практику в целях укрепления потенциала осуществления комплексной стратегии при поддержке Информационного центра ОПТОСОЗ.

16. Механизмы осуществления ОПТОСОЗ являются важным элементом реализации плана работы. Они поддерживаются инструментами, используемыми в рамках ОПТОСОЗ.

17. Ведущие страны и организации содействуют при поддержке секретариата ОПТОСОЗ осуществлению мероприятий, изложенных в плане работы ОПТОСОЗ, и выступают в качестве координаторов и/или докладчиков. Ведущие страны и

организации отчитываются перед Руководящим комитетом ОПТОСОЗ о достигнутом прогрессе и возникших проблемах в осуществлении этих мероприятий.

18. План работы ОПТОСОЗ на период 2021–2025 годов будет осуществляться в тесном сотрудничестве с национальными и международными правительственными и неправительственными заинтересованными субъектами, включая местные и муниципальные органы власти, молодежные организации, исследовательские организации и научные круги.

19. Осуществление предлагаемых мероприятий будет зависеть от мобилизации необходимых ресурсов.

## **V. Структура плана работы**

20. План работы сгруппирован по девяти программным областям (см. таблицу ниже). Программная область 1 соответствует общей реализации видения ОПТОСОЗ, изложенного в Венской декларации. Программные области 2–9 соответствуют каждой из основных областей, определенных в пункте 2 а)–h) Декларации.

21. Каждая программная область включает в себя общие мероприятия, ведущие к ее реализации. Поскольку осуществление мероприятий зависит от наличия ресурсов и руководящей роли заинтересованных субъектов, то рядом с каждой программной областью указывается ведущая страна или организация.

22. Кроме того, в плане работы указаны механизмы осуществления, которые можно было бы использовать для поддержки мероприятий. Помимо этого, по каждой программной области указаны соответствующие цели в области устойчивого развития в соответствии с решением о дальнейшем согласовании ОПТОСОЗ с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

## VI. Мероприятия, предусмотренные планом работы

<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
<b>1. Переход к экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и инклюзивным мобильности и транспорту для счастья и процветания всех</b>					3; 7; 8; 9; 11; 12; 13
Разработка всеобъемлющей общеевропейской стратегии в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (с учетом опыта кризиса COVID-19)	Руководящий комитет и ведущая страна		К 2023 году		
Разработка предложений по возможному правовому документу в соответствии с видением и приоритетными целями ОПТОСОЗ для рассмотрения на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	Руководящий комитет и ведущая страна		К 2025 году		
Организация совещания для подведения итогов работы ОПТОСОЗ по случаю двадцатой годовщины ее создания	Франция		2022 год		
Разработка коммуникационной стратегии для повышения осведомленности о возможностях и преимуществах устойчивого и здорового транспорта и распространения результатов ОПТОСОЗ	Бюро				
Разработка совместных инициатив и действий на международном, региональном, национальном и местном уровнях для оказания поддержки государствам-членам в переходе к более жизнеспособным, безопасным, справедливым и устойчивым транспортным системам и системам мобильности	Бюро и Руководящий комитет		2021–2025 годы		

<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
Мониторинг осуществления ОПТОСОЗ (и выявление потребностей стран и основных проблем в процессе осуществления)	Бюро и Руководящий комитет				
Организация ежегодных совещаний Руководящего комитета и совещаний Бюро, проводимых два раза в год	Бюро		Ежегодно		
Секретариатские услуги					
<b>2. Обеспечение устойчивости транспортных систем к изменению климата, пандемиям и другим стихийным бедствиям</b>					3; 7; 8; 9; 11; 12
Осуществление Рекомендаций по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту и оказание поддержки государствам-членам	Руководящий комитет/ Целевая группа	Партнерства и другие механизмы	2021–2025 годы		
<b>3. Улучшение условий жизни в городах и регионах путем интеграции мер политики и целей в области окружающей среды и охраны здоровья в согласованное транспортно- территориальное планирование</b>					3; 9; 11; 13
Мероприятие в поддержку координации усилий по интеграции устойчивого развития транспорта, планирования землепользования, охраны здоровья и окружающей среды (с проведением в октябре 2021 года в Санкт-Петербурге, Российская Федерация, первой эстафеты по интеграции транспорта и городского планирования)	Российская Федерация и Франция	Эстафеты и партнерства			

<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
<b>4. Внедрение экологически чистого, безопасного, маломощного транспорта с нулевым уровнем выбросов путем осуществления политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности</b>					3; 7; 11; 12; 13
Деятельность по реализации Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения, включая мероприятия по поощрению мер перехода от моторизованной к активной мобильности (а также меры, непосредственно касающиеся COVID-19 и той роли, которую велосипедный транспорт может играть в повышении устойчивости транспортных систем), включая продолжение работы над инфраструктурным модулем и его внедрение, а также создание общеввропейского экспертно-консультационного центра в области активной мобильности	Австрия и Франция в качестве ведущих стран в рамках этого партнерства, ЕФВ, КОНЕБИ, ЕЭК и другие государства-члены	Партнерство по стимулированию велосипедного движения, расширенное до Партнерства по активной мобильности			
Разработка общеввропейского плана комплексного развития активной мобильности	Австрия, Франция и другие государства-члены	Партнерство по стимулированию велосипедного движения, расширенное до Партнерства по активной мобильности			
Деятельность по дальнейшему развитию инструментов ОПТОСОЗ и поощрению их применения в процессе принятия решений	Руководящий комитет	Партнерство по стимулированию велосипедного движения, расширенное до Партнерства по активной мобильности			



<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
Деятельность в рамках Академии ОПТОСОЗ в целях передачи знаний и передовой практики и укрепления потенциала государств-членов в области комплексной разработки политики	Руководящий комитет и ведущая страна				
Деятельность по будущему обновлению и усовершенствованию ИЭОПЗ	ВОЗ	Партнерство по ИЭОПЗ			
Деятельность по развитию эковожждения	Австрия	Партнерство по эковожждению			
Деятельность по ускорению разработки и внедрения транспортных средств с низким и нулевым уровнями выбросов, электромобильности и соответствующей инфраструктуры на основе осуществления программ финансовой и иной поддержки	Руководящий комитет				
Деятельность по будущему обновлению и усовершенствованию ForFITS	ЕЭК				
<b>5. Социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту</b>					3; 7; 8; 9; 11; 12
Выявление партнеров и заинтересованных субъектов и достижение синергии с ними для охвата всех уровней общества (как привлечь их к участию, как сделать их полезными и как принести пользу им) (включая ответственных за достижение целей и показателей в области устойчивого развития)	Бюро и Руководящий комитет				
Развитие партнерства по мобильности с учетом интересов детей и молодежи	Австрия и другие стороны				

<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
<b>6. Направление инвестиций, налоговых стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования на переход к устойчивому транспорту в целях стимулирования создания рабочих мест и развития экономики</b>					8; 9; 11; 12; 13
Экологически чистые и благоприятные для здоровья рабочие места на транспорте	(Изучение возможностей оказания дальнейшей поддержки)	Партнерство по созданию экологически чистых и благоприятных для здоровья рабочих мест на транспорте			
<b>7. Оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности</b>	Руководящий комитет				3; 8; 11; 12
<b>8. Осуществление устойчивого управления мобильностью и оказание услуг на основе использования надлежащих технологий для создания чистых, эффективных, здоровых и безопасных транспортных систем</b>					3; 7; 8; 9; 11; 12; 13
Предоставление специальной поддержки и консультаций для создания планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья	Бюро и Руководящий комитет	Национальные планы действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья			
Обобщение передовой практики и инноваций в области экологически чистой и благоприятной для здоровья мобильности и обмен информацией о них, а также сотрудничество между соответствующими секторами на национальном и местном уровнях	Бюро, Руководящий комитет и другие заинтересованные стороны, например ЕПУМ				

<i>Программная область и мероприятия</i>	<i>Ведущая страна/ организация</i>	<i>Механизмы осуществления</i>	<i>Сроки</i>	<i>Ресурсы</i>	<i>Цели в области устойчивого развития</i>
Пропагандистские мероприятия, обмен передовым опытом в области управления мобильностью и дополнительные исследования по вопросам управляемой мобильности	Бюро, Руководящий комитет, ведущая страна, например Австрия, и заинтересованные стороны, например ЕПУМ				
Деятельность в области туризма и мобильности	Австрия	Партнерство «ТРАНСДУНАЙ», расширенное до Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма			
Разработка и проведение исследований о воздействии новых вариантов мобильности на окружающую среду и здоровье	Бюро и Руководящий комитет				
<b>9. Поддержка решений по переходу к устойчивой городской мобильности, включая широкий спектр видов городского общественного электротранспорта, а также велосипедное и пешеходное движение, и учет этих форм мобильности в транспортно-территориальном планировании</b>					3; 7; 9; 11; 12; 13
См. мероприятия в областях программной деятельности 3 и 4, касающиеся поддержки активной мобильности и интеграции транспортного планирования в городское планирование	Бюро и Руководящий комитет	Партнерства			

*Сокращения:* КОНЕБИ — Конфедерация европейской велосипедной промышленности; ЕФВ — Европейская федерация велосипедистов; ЕПУМ — Европейская платформа по управлению мобильностью; ForFITS — инструмент «В интересах систем внутреннего транспорта будущего»; ИЭОПЗ — инструменты экономической оценки пользы для здоровья; «ТРАНСДУНАЙ» — Партнерство ОПТОСОЗ по экологически чистой мобильности в сферах досуга и туризма.