



Европейская экономическая комиссия

**Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное
бюро**

Совещание высокого уровня по транспорту,
охране здоровья и окружающей среде

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

Десятая сессия

Женева, 14 и 15 ноября 2012 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Осуществление Амстердамской декларации:
"эстафета" ОПТОЗОС**

"Эстафета" ОПТОЗОС

**Доклад о работе семинара на тему "Устойчивое развитие
городского транспорта: вызовы и возможности"
(Москва, июнь 2012 года)**

Резюме

На своей семнадцатой сессии (22–23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) постановил организовать эстафету с целью обмена опытом и распространения основных идей Амстердамской декларации по всему региону (ECE/AC.21/SC/2009/4–EUR/09/5088363/4, пункты 8–10).

Пятый семинар "эстафеты" на тему "Устойчивое развитие городского транспорта: вызовы и возможности" состоялся 7–8 июня 2012 года в Москве. Семинар был организован секретариатом ОПТОЗОС в сотрудничестве с правительством Российской Федерации, властями города Москвы и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта Российской Федерации. Ожидается, что Руководящий комитет примет окончательный вариант направлений деятельности для директивных органов, согласованных на семинаре.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–4	3
II. Участники	5–7	3
III. Открытие семинара	8–9	4
IV. Основные вопросы и вызовы на пути обеспечения устойчивой городской мобильности в Российской Федерации	10	4
V. Основные итоги	11	4
VI. Выставка, "эко-вождение" и экскурсия	12–13	5
VII. Выводы.....	14–15	5
Приложение		
Направления деятельности для директивных органов.....		6

I. Введение

1. На девятой сессии Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (16–17 ноября 2011 года) Российская Федерация предложила выступить в качестве принимающей стороны семинара по вопросам комплексных политических подходов к обеспечению устойчивости городского транспорта с упором на крупные города Восточной Европы. Руководящий комитет приветствовал это предложение в рамках "эстафеты" Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) (ECE/AC.21/SC/2011/8–EUDHP1003944/7.1/SC9/8, пункт 16).

2. Пятый семинар "эстафеты" ОПТОЗОС состоялся 7–8 июня 2012 года в Москве¹. Задача этого семинара заключалась в выявлении потребностей, вызовов и возможностей для содействия новаторской политике и программам управления мобильностью, поддерживающим благоприятные для окружающей среды и здоровья стратегии в области транспорта и позволяющим улучшать жизнь горожан в Москве и других крупных городах региона. Основной темой семинара была приоритетная цель 2 Амстердамской декларации (обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем).

3. Семинар был проведен в рамках "эстафеты" ОПТОЗОС, в которую входят международные мероприятия, проводимые в различных странах. "Эстафета" ОПТОЗОС была инициирована в январе 2009 года на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде в Амстердаме, после чего были проведены семинары в Пругонице, Чешская Республика (сентябрь 2009 года), Скопье, бывшая югославская Республика Македония (июнь 2010 года), Батуми, Грузия (сентябрь 2010 года) и Киеве, Украина (июнь 2011 года). По итогам "эстафеты" ОПТОЗОС будут разработаны рекомендации для четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, которое состоится в апреле 2014 года в Париже.

4. Семинар был организован секретариатом ОПТОЗОС (Отдел транспорта и Отдел по окружающей среде Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа)) в сотрудничестве с Министерством транспорта, Министерством здравоохранения и социального развития, Министерством природных ресурсов и Министерством регионального развития Российской Федерации, властями города Москвы и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта Российской Федерации. Финансовая поддержка была предоставлена правительствами Австрии, Норвегии Франции, и Швейцарии.

II. Участники

5. В семинаре приняли участие представители следующих стран: Австрии, Беларуси, Венгрии, Казахстана, Норвегии, Российской Федерации, Украины и Франции.

¹ Документы и материалы семинара размещены на вебсайте ОПТОЗОС (<http://www.unece.org/index.php?id=29677>).

6. На семинаре также присутствовали представители Программы развития Организации Объединенных Наций, Международного транспортного форума, Агентства международного сотрудничества Германии, Департамента транспорта города Нью-Йорк, Цюрихской транспортной сети, компании "Эн-Экс-Пи семикондакторз, Бельгия", "Интернэшнл бизнес дивелопмент", ЭРТИКО-"Интеллидгент транспорт системз энд сервисиз фор Юроп" и компании "Адвьер Б.В."

7. В семинаре приняли участие более 170 представителей таких отраслей, как транспорт, охрана окружающей среды и здравоохранение, включая представителей 29 регионов и 18 научно-исследовательских институтов Российской Федерации.

III. Открытие семинара

8. Участников семинара приветствовал заместитель министра транспорта Российской Федерации г-н Николай Асаул, который поздравил ОПТОЗОС с десятой годовщиной и выразил надежду на то, что будут найдены пути обеспечения эффективной мобильности при одновременном сокращении отрицательного воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду.

9. С вступительным словом выступили г-н Николай Лямов, заместитель мэра Москвы, г-н Филипп Малер, Председатель Руководящего комитета ОТОСОЗ, г-жа Эва Молнар, директор Отдела транспорта ЕЭК, г-н Хосе Луис Ирихоен, директор Департамента по вопросам транспорта, водоснабжения и информационно-коммуникационных технологий Всемирного банка, г-жа Франческа Рачиоппи, главный советник по вопросам политики и программ ВОЗ/Европа, и г-н Игорь Титов, директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Российской Федерации.

IV. Основные вопросы и вызовы на пути обеспечения устойчивой городской мобильности в Российской Федерации

10. Участники семинара рассмотрели некоторые наиболее важные вызовы на пути к обеспечению устойчивости городского транспорта в крупных городах Российской Федерации, где быстрый рост моторизации населения и самих городов связан с ростом заторов, отсутствием надлежащего городского планирования, высокими уровнями шума, неудовлетворительным качеством воздуха, выбросами парниковых газов, вибрацией, электромагнитным излучением и образованием отходов. От загрязнения воздуха, связанного с транспортом, в Российской Федерации ежегодно умирают примерно 20 000 человек. Только в городе Москве 3 888 000 частных автомобилей и 500 000 грузовиков ежегодно создают выбросы загрязнителей в размере 1 млн. тонн. Средняя скорость дорожного транспорта в городе не превышает 10 км в час, а на инфраструктуру транспорта выделено примерно 15% площади города.

V. Основные итоги

11. Участники обсудили стратегии и меры поддержки городского транспорта, благоприятного для окружающей среды и здоровья людей, включая такие во-

просы, как совершенствование системы общественного транспорта, которая должна стать неотъемлемой частью обеспечения мобильности "от дверей до дверей" в таких сферах, как деловая активность, образование, покупки и досуг; развитие видов транспорта, которые были бы безопасными, простыми в использовании, быстрыми и доступными по цене; применение современной технологии для улучшения безопасности, гибкости и прозрачности работы общественного транспорта и управления им; поощрение пешеходного и велосипедного движения в городских районах в качестве неотъемлемой части процесса планирования в области транспорта и городского развития; применение "разумных" транспортных систем в качестве средства совершенствования управления транспортом, повышения безопасности дорожного движения и изменения моделей поведения населения.

VI. Выставка, "эко-вождение" и экскурсия

12. Принимающими органами была организована выставка автомобилей, которые производились начиная с 1872 года. Австрийский производитель электрических велосипедов KTM предоставил для выставки и испытаний электрические велосипеды. Австрийский сертифицированный инструктор "эко-вождения" провел с добровольцами занятия по "эко-вождению". Российской автошколой "Авто-ваал" был предоставлен автомобиль, оснащенный устройством для измерения потребления топлива, который используется при проведении занятий по вождению автомобиля.

13. В ситуационном центре Московского метрополитена (т.е. системы подземных железных дорог) участников проинформировали об эксплуатационных системах самой крупной транспортной структуры в Москве, протяженность линий которой составляет 305 км и которая включает в себя 185 станций и ежедневно обслуживает от 7 до 9 млн. пассажиров.

VII. Выводы

14. Семинар завершился принятием направлений деятельности для директивных органов, которые приводятся в приложении. В направлениях деятельности подчеркивается несколько важных аспектов, которые директивным органам необходимо учитывать для создания условий, способствующих формированию систем устойчивого городского транспорта и, тем самым, благоприятных для здоровья "зеленых" городских районов.

15. Было рекомендовано проводить дальнейшие мероприятия по созданию потенциала и распространению передовой практики в интересах пропаганды устойчивой и благоприятной для здоровья человека городской среды и обмена опытом, накопленным в рамках ОПТОЗОС.

Приложение

Направления деятельности для директивных органов

1. Города Российской Федерации и многих других стран сталкиваются со все возрастающей необходимостью усовершенствовать работу своих систем городского транспорта. Быстрый рост заторов дорожного движения, загрязнения воздуха, рисков для уязвимых участников дорожного движения и расползания территории городов ставит под угрозу их способность обеспечивать устойчивость и высокое качество городской жизни. В целях обеспечения эффективной мобильности и доступа к местам работы, объектам образования и здравоохранения, а также к услугам и объектам досуга при одновременном сокращении отрицательного воздействия транспорта на здоровье, качество жизни и окружающую среду участники семинара рекомендовали предпринять указываемые ниже меры политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды.

I. Принятие национальных политических рамок, благоприятствующих комплексному политическому подходу

2. Учет соображений окружающей среды и здоровья человека в транспортной политике имеет важное значение для устойчивого развития. Достижение более высокой степени слаженности политики требует продолжения усилий по упрочению соответствующих политических курсов и по обеспечению координации политики на всех уровнях системы государственного управления. В то же время на практике воплотить в жизнь такие "задачи по интеграции" трудно, поскольку здесь вступают в силу такие факторы, как конфликты интересов и приоритеты директивных органов, действующих в различных областях политики, особенности различных организационных культур и потребности системы вертикального построения отраслевых приоритетов, задач и бюджетов.

3. Участники семинара рекомендуют усовершенствовать межведомственное сотрудничество и призвать директивные органы в сфере транспорта, здравоохранения и окружающей среды работать сообща, объединив свои задачи, риски, возможности и ресурсы для разработки и реализации стратегий и мер, включая законодательство, планирование, финансирование, осуществление и контроль в целях обеспечения устойчивости городского транспорта.

4. Правительствам также рекомендуется разработать национальные политические рамки обеспечения устойчивости городского транспорта, которые поддерживали бы цели в области землепользования, транспорта, охраны здоровья и окружающей среды на местном, региональном и национальном уровнях и оказывали бы на них влияние. Такие рамки должны:

- a) содержать краткосрочные и долгосрочные задачи политики в целях обеспечения мобильности в крупных городах;
- b) определить всех соответствующих действующих субъектов и вовлечь их в процесс осуществления задач политики;
- c) определить потребности в кадровых и финансовых ресурсах, необходимых для осуществления;

d) укрепить соответствующие институциональные, законодательные, административные и финансовые процедуры в поддержку достижения целей политики на надлежащем уровне системы государственного управления;

e) содержать четкие рекомендации в отношении вертикального и горизонтального сотрудничества во всех секторах системы государственного управления.

II. Создание благоприятных правовых и нормативных рамок

5. Правительствам также настоятельно рекомендуется:

a) разработать с участием всех заинтересованных сторон и на транспарентной основе правовые и нормативные рамки для устойчивого городского транспорта, которые поддерживали бы цели в области землепользования, транспорта, охраны здоровья и окружающей среды на национальном, региональном и муниципальном уровнях и оказывали бы на них влияние;

b) разработать конкретные правовые и нормативные меры, определяющие процесс проектирования, планирования и оказания транспортных услуг;

c) применять передовые и согласованные на международном уровне инструменты и методы разработки планов и программ в секторе транспорта (например, стратегические экологические оценки);

d) поощрять пешеходное и велосипедное движение в городских районах в качестве неотъемлемой части процесса планирования в области транспорта и городского развития на равной основе с общественным транспортом и движением частных автомобилей, признавая роль пешеходов и велосипедистов в смешанной мобильности (например, пешеходное и/или велосипедное движение в сочетании с общественным транспортом; использование систем перехватывающих парковок), и решать проблемы безопасности такого движения;

e) использовать меры налоговой политики для регулирования импорта подержанных автомобилей;

f) обеспечивать стимулы для частного сектора, которые бы поощряли политику устойчивой городской мобильности, например путем принятия планов мобильности;

g) учитывать такие аспекты, как качество воздуха, выбросы "парниковых газов", уровни шума и другие показатели в области охраны здоровья и окружающей среды, в рамках транспортной политики и политики землепользования;

h) принять передовые технические нормы для дорожно-транспортных средств и используемого топлива и осуществлять строгий контроль за их соблюдением как в государственных автопарках, так и частными дорожно-транспортными средствами. В частности, следует применять технические стандарты ЕЭК для дорожно-транспортных средств и их периодической инспекции.

III. Транспорт в интересах здоровья и благополучия в городской среде

6. Все более высокая доля населения живет и работает в городах. Одновременно во многих городах дорожное движение нарастает тревожными темпами. Рост загрязнения воздуха и повышение уровня шума в результате движения частных автомобилей, такси и автобусов создают угрозу для окружающей среды, а также для благосостояния и здоровья тех, кто живет в такой среде. Для смягчения подобных рисков для окружающей среды и здоровья человека рекомендуется:

а) пропагандировать идею о том, что устойчивый городской транспорт может играть соответствующую роль в создании здоровой среды и способствовать предотвращению травматизма, а также таких неинфекционных заболеваний, как респираторные и сердечнососудистые заболевания;

б) совершенствовать сбор данных, мониторинг и научные исследования в связи с такими аспектами, как передвижение в городах, выбросы и воздействие транспорта на здоровье населения, а также повышать осведомленность общественности и лиц, ответственных за принятие решений;

в) повышать осведомленность общественности о методах и моделях оценки воздействия транспорта на здоровье населения и окружающую среду;

г) поддерживать развитие партнерств, направленных на достижение дополнительных синергических связей между программами в области охраны здоровья, окружающей среды и транспорта;

е) признать, что заторы транспортного движения оказывают прямое воздействие не только на безопасность, уровень шума и загрязнения воздуха, но и на экономический рост (например, ускорение движения автобусов, сокращение времени ожидания и повышение частоты и надежности их движения могут резко увеличить число пассажиров; повышение качества городской среды может приводить к росту цен на недвижимость и привлекательности центров торговли и услуг для потребителей);

ф) демонстрировать возможности достижения взаимовыгодных преимуществ в трех сферах (здравоохранении, охране окружающей среды и экономике) в целях укрепления экономики посредством содействия устойчивой городской мобильности и роста использования экологически чистых и энергоэффективных дорожно-транспортных средств. Рост спроса на возможности передвижения пешком и на велосипедах в городах может также создать благоприятную обстановку для капиталовложений в инфраструктуру активного транспорта.

IV. Планирование транспорта в целях обеспечения привлекательности, устойчивости и комфортности городов

7. Города нуждаются в эффективных и слаженных системах транспорта, которые обеспечивают беспрепятственный доступ всех жителей к местам работы и создают основу для экономического успеха и конкурентоспособности и, тем самым, обеспечивают "привлекательность" городов. "Устойчивость" представляет собой цель для достижения надлежащего баланса между задачами в социальной сфере, экономике, экологии и здравоохранении. "Комфортность" отно-

сится к факторам, которые непосредственно сказываются на жизни жителей городов, включая безопасные и свободные от заторов улицы и обстановку, создаваемую исходя из нужд человека. Для достижения таких целей рекомендуется:

- a) выявить основные связанные с транспортом факторы, определяющие комфортность городов, включая доступ к рабочим местам, безопасность улиц и привлекательность возможностей для досуга и покупок, а также разработать соответствующие краткосрочные и долгосрочные планы и проводить их в жизнь;
- b) стимулировать участие всех заинтересованных субъектов с целью развития хозяйского отношения к данному процессу;
- c) совершенствовать финансовые механизмы развития устойчивого городского транспорта;
- d) разработать схемы ограничения доступа в городских районах и внедрить соответствующие ценовые и финансовые механизмы регулирования (например, систему взимания платы за создание заторов дорожного движения, ограничивающую доступ частных автомобилей в центры городов, и равномерное распределение транспортного потока);
- e) призвать города к разработке концепции путей перехода от зависимости от частных автомобилей и насыщенности ими к более "зеленым" видам транспорта;
- f) содействовать разнообразию видов транспортных перевозок и землепользования для наращивания жизнеспособности городских районов;
- g) повышать осведомленность градостроителей и местных органов власти о синергических связях между транспортом, окружающей средой и здравоохранением;
- h) признать роль неправительственных организаций в развитии устойчивого городского транспорта посредством проведения общественно-просветительских кампаний и информационно-пропагандистской работы в общинах.

V. Новые технологии, позволяющие обеспечить устойчивость транспорта в городах

8. Устойчивые системы транспорта должны быть безопасными, простыми в пользовании, быстрыми и доступными по цене. Современные технологии позволяют усовершенствовать управление и повысить уровень безопасности, гибкости и транспарентности работы общественного транспорта, а также увеличить его пропускную способность без крупных капиталовложений в инфраструктуру и подвижной состав. Они позволяют также находить индивидуальные решения конкретных транспортных нужд уязвимых групп населения, а также для организации работы транспорта в периоды непиковой нагрузки. Для того чтобы воспользоваться потенциалом таких технологий и помочь водителям частных автомобилей и средств общественного транспорта понизить аварийность и сократить выбросы, рекомендуется:

- a) стимулировать технологическое сотрудничество на основе совместных усилий предприятий и органов государственной власти, научно-исследовательских институтов, поставщиков и потребителей технологии;

b) стимулировать новую и новаторскую технологию и решения на транспорте, направленные на повышение городской мобильности, включая "разумные" транспортные системы, предусматривающие управление потоком движения, контроль за ним и использование соответствующей сигнализации;

c) поощрять применение информационно-коммуникационных технологий (компьютеров, электроники, спутников и датчиков) для создания новых услуг в сфере транспорта и стимулировать работу в дистанционном режиме (работу на дому);

d) внедрять считывающие устройства для магнитных транспортных карт и аналогичные устройства с целью упрощения пересадок с одного вида общественного транспорта на другой.

VI. Общественный транспорт в качестве привлекательной альтернативы частным автомобилям

9. Системы общественного транспорта (метро, трамваи, автобусы и т.д.) должны проектироваться в качестве неотъемлемой части обеспечения мобильности "от двери до двери" для предприятий, учебных заведений, торговых центров и центров досуга. Они должны быть привлекательны с точки зрения безопасности, скорости, надежности, комфорта и доступности по цене для всех, включая престарелых и детей. Для организации городских и пригородных систем общественного транспорта (их функционирования и инфраструктуры) таким образом, чтобы свести к минимуму усилия и время, необходимые для пересадок, рекомендуется:

a) пересмотреть систему организации и предоставления услуг общественного транспорта в целях повышения его привлекательности, надежности, удобства и безопасности;

b) пропагандировать тот факт, что общественный транспорт является наиболее доступным по цене, расходоэффективным, пространственно-эффективным и экологически благоприятным видом моторизованного транспорта;

c) признать, что каждый дополнительный автобус, если он заполнен до разумного уровня, создает серьезные социальные выгоды, обеспечивая возможности для пересадок с одного вида транспорта на другой и сокращения дорожного движения. Он способен заменить от 5 до 50 других дорожно-транспортных средств, включая нередко самые "грязные" автомобили;

d) организовать информационно-просветительские и пропагандистские кампании в целях трансформации практики городской мобильности, связанной с изменением поведения – эффективное информирование необходимо для того, чтобы заручиться поддержкой общественности, которая должна понять, почему именно общественный транспорт представляет собой жизнеспособную альтернативу частным автомобилям;

e) повышать осведомленность работодателей, с тем чтобы они стимулировали поездки своих сотрудников на работу на общественном транспорте посредством создания экономических стимулов.

VII. Пешеходное и велосипедное движение в качестве неотъемлемой части процесса планирования в области транспорта и городского развития

10. Безопасная, комфортная и доступная инфраструктура для пешеходов и велосипедистов, надежно соединенная с общественным транспортом и обеспечивающая к нему доступ, позволяет повысить комфортность и привлекательность проживания в центрах городов. Она позволяет сократить дорожно-транспортные происшествия и заторы и понизить уровень шума и загрязнения воздуха в городах и способствует сокращению выбросов "парниковых газов". Пешеходы и велосипедисты также вносят свой вклад в обеспечение здоровья населения и сохранение физической формы. Для того чтобы пешеходное и велосипедное движение в городских районах считалось неотъемлемой частью процесса планирования в области транспорта и городского развития на равной основе с общественным транспортом и движением частных автомобилей, рекомендуется:

- a) развивать практику пешеходного и велосипедного движения, которая должна носить системный, целостный и комплексный характер и охватывать целые регионы и разнообразные отрасли, включая транспорт, здравоохранение, экологию, городское и региональное планирование и сельское хозяйство;
- b) призвать министерства транспорта, здравоохранения, окружающей среды и регионального развития принять общую политику в поддержку пешеходного и велосипедного движения на основе комплексного политического подхода, включая законодательство, планирование, финансирование, осуществление и контроль;
- c) приступить к осуществлению программы мониторинга передвижения без помощи моторизованных транспортных средств, чтобы данный вид мобильности стал заметным компонентом транспорта, и следить за ходом его развития;
- d) работать сообща с органами массовой информации и просвещать их о выгодах антропогенной мобильности, а также пропагандировать мероприятия для пешеходов и велосипедистов;
- e) разработать национальные, региональные и муниципальные стратегии и генеральные планы с конкретными и далеко идущими целями, предусматривающими совершенствование пешеходного и велосипедного движения в качестве жизнеспособного вида мобильности за счет использования мускульной силы человека;
- f) создать выделенные дорожки для велосипедистов и хорошо освещенные парковки для велосипедов, а также укрытия для них и перехватывающие парковки с учетом соображений борьбы с преступностью, в частности с кражами велосипедов;
- g) обеспечить развитие инфраструктуры велосипедного и пешеходного движения, которая ориентирована на повышение безопасности велосипедистов и пешеходов и устранение препятствий для них в городских районах, в том числе для детей, престарелых и людей с ограниченной мобильностью, с соблюдением принципов **безопасности, доступности, удобства и привлекательности**;

h) включить "э-байки" ("педелеки" или электрические велосипеды) в качестве новаторской части в стратегии велосипедного движения с целью охвата людей, которые без этого велосипедом пользоваться не будут, и стимулировать передвижение на велосипедах в горных районах.

VIII. Улучшение экологических показателей парка дорожно-транспортных средств и топлива в городах, совершенствование дорожной информации и стимулирование энергоэффективного вождения

11. Улучшение экологических характеристик частных автомобилей, такси и автобусов при одновременном повышении качества бензина и дизельного топлива имеет особую важность для моторизованных дорожно-транспортных средств, осуществляющих движение в густонаселенных городских районах и центрах городов. Рекомендуется:

a) разработать не связанные с высокими расходами меры по повышению "чистоты" существующего парка автобусов, включая улучшение обслуживания автобусов и улучшение качества топлива (например, поэтапные усовершенствования конструкции дизельных двигателей, систем управления и систем очистки отработавших газов в сочетании с переходом на дизельное топливо с низким содержанием серы могут позволить резко сократить выбросы от дизельного топлива);

b) стимулировать переход на такие альтернативные виды топлива, как сжатый природный газ или сжиженный нефтяной газ, и стимулировать повышение чистоты дизельного топлива;

c) содействовать распространению дорожной информации по различным информационным каналам, включая средства массовой информации и Интернет;

d) организовывать кампании по улучшению поведения водителей и повышению энергоэффективности и безопасности транспорта при помощи различных мероприятий и программ в сфере эко-вождения;

e) включить эко-вождение в стандартные курсы обучения вождению, преподаваемые в автошколах.

IX. Использование международных рамок, обеспечиваемых ОПТОЗОС и их развитие

12. В целях использования международных рамок, обеспечиваемых ОПТОЗОС, и их развития рекомендуется:

a) применять принципы и механизмы, предусмотренные в Руководстве ОПТОЗОС по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимосвязки транспортных, здравоохранительных и эколого-

гических аспектов (ECE/AC.21/1)^a и в национальных планах действий по транспорту, охране здоровья и окружающей среде;

b) использовать механизмы осуществления ОПТОЗОС, такие как Партнерство ОПТОЗОС и "эстафета" ОПТОЗОС, в качестве платформ для международного сотрудничества в области устойчивого и благоприятного для здоровья городского транспорта;

c) использовать данные и информацию об Информационном центре ОПТОЗОС;

d) использовать такие инструменты ОПТОСОЗ, как Инструментарий ОПТОЗОС и Инструмент экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от езды на велосипеде, и стимулировать их применение на национальном, региональном и местном уровнях.

^a "Работая вместе в целях устойчивого и здорового транспорта". Документ размещен в Интернете по адресу: <http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>.