



Европейская экономическая комиссия

**Европейское региональное бюро
Всемирной организации
здравоохранения**

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

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

Восемнадцатая сессия

Женева, 25–27 ноября 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Подготовка пятого Совещания высокого уровня

по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

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

**Дальнейшие рекомендации по экологически чистому
и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту***

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

Резюме

В соответствии с документом ЕСЕ/АС.21/SC/2020/9–EUPCR2016697/5.3/9 Целевая группа представила дополнительную информацию для рассмотрения на сессии Руководящего комитета.

Настоящий документ был представлен Целевой группой секретариату после пятого совещания Целевой группы (в режиме онлайн, 24 сентября 2020 года) с информацией, полученной до 2 октября 2020 года.

* Настоящий документ был представлен после истечения стандартного предельного срока в результате консультаций с государствами-членами. Настоящий документ официально не редактировался.



I. Список названий тем

1. Целевая группа согласовала ряд тем:
 - a) Тема 1: Рассмотрение вопроса о распределении общественных пространств для всех видов передвижения в городской, пригородной и сельской местности с уделением особого внимания возможностям, предоставляемым благодаря пространственному планированию и инвестициям в инфраструктуру.
 - b) Тема 2: Увеличение инвестиций в общественный транспорт для удовлетворения текущих и будущих потребностей, а также для обеспечения его безопасности (и привлекательности для использования) для пользователей и работников.
 - c) Тема 3: Поощрение принятия решений, касающихся электромобильности, в качестве основополагающей части усилий по поддержке общественного транспорта и активной мобильности.
 - d) Тема 4: Внедрение решений по управлению мобильностью для регулирования спроса на транспорт экологически чистым и благоприятным для здоровья способом с учетом интересов потребителей или с целью повышения осведомленности пользователей транспортных средств, содействия переходу на более экологичные виды транспорта и повышения эффективности транспортной системы.
 - e) Тема 5: Содействие внедрению инноваций и технологий на транспорте в целях повышения его доступности и безопасности, а также сокращения выбросов и воздействия на окружающую среду, что приведет к увеличению пользы для здоровья.
 - f) Тема 6: Поддержка активной мобильности как устойчивого и благоприятного для здоровья вида транспорта.
 - g) Тема 7: Восстановление транспортной системы на справедливой и всеобъемлющей основе при недопущении социального неравенства и, в частности, с учетом потребностей групп общества, находящихся в уязвимом или неблагоприятном положении.

II. Примеры из отдельных тем

1. Тема 2

2. Чтобы вернуть доверие людей к общественному транспорту после кризиса COVID-19 французским планом восстановления предусмотрено выделение 1,2 млрд евро — особенно в целях развития общественного транспорта, такого как метро, трамвай, автобус и Региональная скоростная линия, — на обеспечение экологически чистых решений в области мобильности в самых густонаселенных городских районах. Эти ресурсы дополняют финансирование местными органами власти и могут позволить инвестировать в развитие районов в общей сложности около 5 млрд евро. Эта мера позволит создать для выполнения работ рабочие места, количество которых превысит, по оценкам, 55 тыс. эквивалентов полной занятости.

3. Кроме того, французский план восстановления предусматривает выделение 4,7 млрд евро на поддержку железнодорожного сектора, чтобы предложить привлекательную и эффективную альтернативу автомобильному транспорту для перевозки как пассажиров, так и грузов. Это позволит восстановить и модернизировать национальную сеть, а также инвестировать в «малые ветки» на территории страны, чтобы увеличить предложение в менее густонаселенных районах и лучше связать их с городскими территориями.

4. В Казани (Российская Федерация) в соответствии с принципами устойчивого развития транспортной системы городские власти вносят свой вклад в развитие городского наземного электрического транспорта, в том числе путем создания вспомогательной трамвайной сети, обслуживания и развития троллейбусной сети,

обновления парка общественного транспорта. В Казани общественный транспорт отделен от других видов транспорта и путей сообщения. Кроме того, введение приоритетных полос общественного транспорта на главных улицах способствовало налаживанию транспортного сообщения между жилыми районами, центром города и улицами с выходом на внешние автомобильные дороги.

5. Аналогичным образом в Москве в последнее время реализуется ряд инициатив, направленных на поощрение использования общественного транспорта. Внедрен ряд усовершенствований в инфраструктуру, включая создание автобусных полос и приоритетов на перекрестках, создание выделенных улиц общественного транспорта, реконструкцию трамвайных линий и внедрение таких транзитных узлов, как Кутузовская, в целях облегчения переключения между видами транспорта. Кроме того, предпринимаются усилия, направленные на повышение привлекательности общественного транспорта за счет улучшения информации на автобусных остановках и установки большего количества билетных автоматов. Эти меры сочетаются с модернизацией парка трамваев, поездов и автобусов с целью их перевода на электрическую тягу, где это возможно, и специальными обновлениями автопарков для повышения их комфортабельности.

2. Тема 3

6. Франция выделила 60 млн евро для содействия внедрению решений электрической микромобильности после карантина. Эти деньги будут использованы на различные мероприятия, включая строительство новой велосипедной инфраструктуры. В рамках этой деятельности Париж и несколько других крупных городов объявили о масштабном развертывании велосипедных дорожек во время и после карантина. Только в Париже планируется создать 650 километров велосипедных дорожек.

7. Соединенное Королевство объявило о пакете в размере 2 млрд фунтов стерлингов, который поставит велосипедные и пешеходные передвижения в центр транспортного плана Великобритании после COVID-19. С помощью этих денег будет создана новая инфраструктура для ходьбы пешком и езды на велосипеде, а также будет введена «схема ваучеров на ремонт велосипеда», благодаря которой граждане смогут подавать заявку на получение ваучера в размере 50 фунтов стерлингов для ремонта своего велосипеда.

8. В Греции было объявлено о субсидировании покупки велосипедов, а также скутеров и электромобилей. Закон предусматривает скидку в размере 15 процентов от розничной цены автомобилей (с лимитом в 5500 евро), 20 процентов для скутеров и 40 процентов для велосипедов.

9. Во время кризиса COVID-19, разразившегося в 2020 году, правительство Италии ввело «бонус за мобильность», предоставив гражданам, проживающим в крупных городах, разовый ваучер в размере до 500 евро (или 60 процентов от стоимости покупки) на приобретение велосипедов, электрических велосипедов или скутеров. Похоже, что эта бонусная схема позволила увеличить продажи двухколесных транспортных средств. Недавние опросы показывают, что к сентябрю 2020 года более 2,5 процента населения владели электроскутером, а итальянские розничные продавцы велосипедов отметили в мае рост продаж на 60 процентов по сравнению с предыдущим годом.

3. Тема 4

10. В исследовании ОПТОСОЗ «Управляемая мобильность», опубликованном в первой половине 2020 года, приводится ряд примеров передовой практики применения решений в области управляемой мобильности, принятых в регионе. Ниже приводятся три из этих примеров, которые имеют особое значение ввиду их инновационного подхода.

**Австрийская национальная кампания по управлению мобильностью
«Климаактив мобил»**

11. Программа «Климаактив мобил», представляющая собой австрийскую инициативу по защите климата на транспорте, является основным источником поддержки и финансирования мер по управлению мобильностью, способствующих смягчению последствий выбросов парниковых газов.

12. С помощью программы «Климаактив мобил» Федеральное министерство устойчивого развития и туризма оказывает активную поддержку городам, муниципалитетам и регионам Австрии, предприятиям, операторам и ассоциациям автопарков, туристическим операторам, школам, молодежным инициативам и гражданам в переходе к чистой мобильности. Программа финансовой поддержки охватывает альтернативные транспортные средства, водородные транспортные средства и электромобильность, которые всегда основаны на возобновляемых источниках энергии, содействие активной мобильности, а также управление мобильностью и инновационные услуги мобильности. Помимо субсидий, программа «Климаактив мобил» включает также программы консультирования и повышения осведомленности для целевых групп, партнерские отношения, а также инициативы по обучению и сертификации.

13. Пятью базовыми элементами программы «Климаактив мобил» являются:

- консультационные программы;
- программы финансовой поддержки;
- программы повышения осведомленности;
- обучение и сертификация;
- партнерства.

14. Благодаря программе «Климаактив мобил» были достигнуты следующие успехи (по данным за период до 2018 года):

- Инициировано более 15 тыс. проектов по обеспечению безопасной для климата мобильности; они были реализованы примерно 12 500 предприятиями, 1200 городами, муниципалитетами и регионами, 900 туристическими и досуговыми организациями, а также 400 школами.
- Текущая годовая экономия составляет около 450 тыс. тонн CO₂.
- Оказана финансовая поддержка проектов мобильности на общую сумму около 122,4 млн евро, в том числе около 112,6 млн евро по линии национальных фондов BMNT в рамках программы «Климаактив мобил», Фонда климата и энергии и национальной программы поддержки окружающей среды, а также 9,8 млн евро по линии фондов ЕС (Европейский сельскохозяйственный фонд для развития сельских районов), что привело к инвестированию, связанному с окружающей средой, в размере 816 млн евро.
- Обеспечено или создано около 7 тыс. «зеленых рабочих мест».
- Оказана финансовая поддержка, касающаяся примерно 34 300 альтернативных транспортных средств, в том числе более 31 600 электромобилей.
- Оказана финансовая поддержка, касающаяся примерно 280 велосипедных проектов, включая расширение велосипедной инфраструктуры в федеральных землях и городах.
- В сотрудничестве с партнерами было проведено обучение около 2100 партнеров в области компетенции, связанной с «Климаактив мобил», таких как тренеры по экологическому вождению, велосипедные техники, инструкторы по велосипедному спорту, молодежные тренеры по мобильности и выпускники учебного курса «E-Mob-Train» по электромобильности, организованного в рамках программы «Климаактив мобил», а также были сертифицированы 38 школ вождения, использующих стандарты «Климаактив мобил».

- К настоящему времени было охвачено около 77 500 детей и молодых людей, а также 5 тыс. учителей, что позволило сэкономить около 985 200 поездок на автомобиле и, таким образом, более 800 тонн CO₂.
- Осуществлено около 115 проектов по обеспечению мобильности молодежи, в которых приняли участие более 15 900 молодых людей.

Перемещение между домом и местом работы

15. В 2016 году компания «Инфинсон технолоджиз Австрия АГ» запустила инициативу по управлению мобильностью «Зеленый путь» с целью поощрения устойчивой мобильности как альтернативы ежедневным поездкам на работу на автомобиле. В начале проекта было проведено исследование мобильности и анализ места проживания работников, которое дало полезное представление о привычках в области мобильности во время поездок из дома на работу (Вукович, 2018):

a) более 70 процентов работников добирались на работу на автомобиле из-за отсутствия надлежащей системы общественного транспорта, больших расстояний от дома до работы, более короткого времени в пути, предполагаемого отсутствия альтернатив;

b) только 25 процентов работников проживают в пределах 5 километров (дорожная сеть) от компании, около 50 процентов — в пределах 10 километров и более 20 процентов — на расстоянии более 30 километров;

c) значительное число работников было готово совершить хотя бы часть поездки из дома на работу на велосипеде.

С учетом этого был принят ряд конкретных схем управления мобильностью в целях содействия переходу на другой вид транспорта путем:

- a) улучшения общественного транспорта;
- b) модернизации инфраструктуры, связанной с ездой на велосипеде;
- c) внедрения зарезервированных парковочных мест для совместного использования автомобилей и разработки специального приложения;
- d) создания парковочных мест для электрических транспортных средств;
- e) организации удаленной работы;
- f) осуществления программ в области коммуникации и визуального представления для облегчения процесса освоения;
- g) принятия других мер и развития сотрудничества на местном уровне.

16. В результате этих действий количество поездок на автомобиле сократилось с 76 до 50 процентов, т. е. 50 процентов работников пользуются устойчивыми видами транспорта, и продолжаются усилия по увеличению этой доли с уделением особого внимания общественному транспорту.

Управление городскими грузовыми перевозками

17. Власти города Утрехта были обеспокоены негативными последствиями распределения грузов в центре города, включая нанесение ущерба, перекрытие улиц в связи с погрузкой и разгрузкой, аварии, шум и загрязнение воздуха. В результате с годами были введены различные ограничения для транспортных средств, такие как временные окна для грузовых перевозок с целью доставки товаров и зоны с низким уровнем выбросов. Одной из наиболее успешных инициатив стало внедрение системы распределения грузов на водном транспорте для доставки грузов на конечных участках маршрута в центр города с целью снижения интенсивности движения транспорта в центре города и полного использования системы распределения грузов на водном транспорте.

18. Муниципалитет Утрехта ввел доставку грузов водным транспортом, создав «Пивную лодку» — специально приспособленную дизельную баржу, которая

осуществляла доставку пива в бары и рестораны, расположенные вдоль каналов. Эта мера оказалась очень эффективной в плане сокращения количества грузовиков и связанных с этим негативных воздействий в центре города, одновременно гарантируя доставку пива и соблюдение трудового законодательства (для перевозки бочек и ящиков). После успеха этой услуги в 2010 году было введено в эксплуатацию судно с электроприводом, что позволило увеличить грузоподъемность до 18 тонн при одновременном снижении выбросов.

19. Развитие данной услуги позволило уменьшить заторы в городе, а электросудно привело к сокращению выбросов CO₂ на 17 тонн, оксидов азота (NO_x) на 35 килограммов и PM10 на 2 килограмма в год. Доставка также стала более эффективной и быстрой. Успех этой услуги привел к тому, что в центре города появилось еще одно судно для сбора отходов.

20. В этой публикации указан ряд других решений, а на веб-сайте Европейской платформы по управлению мобильностью опубликованы дополнительные примеры, которые могут способствовать дальнейшему обсуждению в государствах-членах.

21. Кроме того, важно выделить основные извлеченные уроки, как они определены в этом исследовании:

- обеспечить наличие альтернатив автомобилю;
- принимать как активные, так и пассивные меры;
- знать целевую группу;
- обеспечить долгосрочный подход, предусматривающий обязательства всех заинтересованных сторон в этой области и интеграцию с другими программами;
- выделять ресурсы на повышение уровня осведомленности и коммуникационной деятельности;
- обеспечить, чтобы процесс был вознаграждающим и интересным.

22. Эти уроки по-прежнему имеют важное значение в ситуации, сложившейся после COVID-19, поскольку возвращение к работе в офисах постепенно набирает обороты. Это дает решениям, связанным с управляемой мобильностью, хорошую возможность влиять на то, как люди перемещаются внутри городов, а также в города и из них.

4. Тема 7

23. Алматы, Казахстан: внедрен проект первой автобусной скоростной транспортной линии, спроектированной в 2015–2016 годах. Среди перечисленных преимуществ можно отметить следующее: экономию окружающего пространства; минимальное расстояние от терминала до пешеходной дорожки; доступность для людей с ограниченной подвижностью; пассажиры могут быстро садиться или выходить на остановках благодаря высоте платформы, обеспечивающей беспрепятственный доступ к транспортным средствам с низкой посадкой для людей с ограниченной подвижностью.

24. Ирландия: в ответ на пандемию правительство Ирландии осуществляет пакет мер по стимулированию занятости на сумму 250 млн евро. Этот пакет мер стимулирования включает 40 млн евро, предназначенных для пешеходной инфраструктуры, 42 млн евро — для поддержки городских и сельских велосипедистов, 21 млн евро — для улучшения железнодорожных перевозок, 10 млн евро — для адаптации дорожной сети с целью ее защиты в связи с изменением климата (включая ремонт поврежденных дорог в результате суровых погодных явлений), 2 млн евро — для новых и расширенных услуг автобусных линий местного сообщения, 0,25 млн евро — для поддержки перехода местных служб связи на автомобили с нулевым выбросом вредных веществ в сельских районах Ирландии.

25. Швейцария: пилотный проект приложения для совместного использования автомобилей для сельской Швейцарии; этот проект направлен на решение проблемы общественного транспорта в сельской местности, который оказался под еще большим давлением в результате COVID-19, с целью предоставления экономически эффективных услуг. В рамках этого проекта предоставляются услуги совместного использования автомобилей с целью увеличения числа людей, совместно пользующихся частными транспортными средствами, и, таким образом, снижения общего объема перевозок.

26. Лион, Франция: планы устойчивой городской мобильности (ПУГМ) являются примерами хорошо интегрированных подходов к планированию. Лионская стратегия ПУГМ направлена на продвижение независимой мобильности, а текущая стратегия ПУГМ (2017–2030 годы) включает в себя 122 мероприятия по восьми стратегическим темам. Одной из этих тем является поощрение доступа к мобильности для всех. Все станции метро в Лионе, за исключением одной, теперь оборудованы для лиц с ограниченными возможностями, снабжены лифтами с аудиосистемой, рельефными кнопками и шрифтом Брайля. 70 процентов автобусных остановок оборудованы для людей с ограниченной мобильностью.

27. Мадрид, Испания: еще одним примером ПУГМ является одобренный в 2014 году ПУГМ Мадрида, в котором большое внимание уделяется периферийным районам города. Среди его основных целей — более инклюзивная мобильность, учитывающая потребности всех граждан с точки зрения пола и доступности.

III. Текст темы 5

Введение

28. В эпоху после COVID-19, которая может стать предвестником «зеленого» и справедливого восстановления глобальной и местной экономики, транспортные средства и сети должны будут реагировать на новые формы городской и сельской жизни, модели работы и способы мобильности. Электронная торговля быстро трансформировала культуру потребления и логистику доставки. Для достаточно состоятельных людей расходы на онлайн-покупки по всему миру в марте 2020 года увеличились на 40 процентов по сравнению с 2019 годом. Новые формы производства стимулируют надомный труд и будут способствовать появлению новых моделей проживания и маятниковых поездок. Сектор грузовых и личных перевозок будет стремиться к инновациям или применению существующих технологий для удовлетворения этих различных потребностей в транспорте и мобильности.

29. В рамках предстоящей задачи по «зеленому» восстановлению, подкрепляемому технологическими инновациями, приоритетное внимание будет уделяться активным поездкам и более интегрированному общественному транспорту. Использование частных транспортных средств — с переходом на более доступную электрическую мобильность и автомобили с нулевым содержанием вредных выбросов — останется одним из факторов, но трансформация будет происходить не только за счет технологических инноваций, но и за счет решимости людей обеспечить, чтобы транспортная политика была сосредоточена на перемещениях людей в городской и сельской местности, а не автомобилях.

30. Мобильность людей и грузов, возможно, все в большей степени вписывающаяся в массовое внедрение концепции «15 минут от города», перейдет к более активным видам передвижения, таким как грузовые электровелосипеды или лодки и поезда с нулевым выбросом вредных веществ, что позволит максимально эффективно использовать существующую линейную инфраструктуру.

31. Созданные в настоящее время Глобальная система определения местоположения (ГПС) и технологии радиочастотной идентификации, позволяющие осуществлять пространственно-временное позиционирование, дополняются отслеживанием движения через стационарные объекты, такие как вышки мобильной

связи, въездные ворота в городские железнодорожные и автобусные системы, а также док-станции для совместного использования велосипедов. Так называемые «умные» технологии обеспечивают не только функции управления и предупреждения для регулирования и консультирования транспортного потока, но и достижения искусственного интеллекта вышли за рамки достижений в области точного зондирования, быстрой обработки и надежного управления и стали обладать более высокой способностью к прогнозированию, самооптимизации и функциональной совместимости.

32. Анализ больших данных привел к появлению новых форм сетевого анализа, но в то время как технология быстро открыла эти новые границы, основанных на данных планирования и управления транспортом в реальном времени, будущие шаги следует предпринимать осторожно, чтобы не позволить макроопределяющим факторам переопределить конкретный местный контекст — ключевые социальные, экологические и политические условия, которые формируют потребительский опыт и реагирующие перевозки и доставку.

Последствия неспособности внедрить новые технологии и адаптироваться к ним

33. Города и общества, которые не могут внедрить инновационные транспортные технологии и адаптироваться к ним, сталкиваются с такими рисками, как:

- a) нарушенные и устаревшие транспортная и регуляторная системы;
- b) усиление загрязнения воздуха, перегруженность и неэкономичность устаревших, неработающих транспортных сетей;
- c) недовольные клиенты и электорат;
- d) отсутствие планирования и управления, основанных на фактических данных.

Предлагаемая рекомендация

34. Ключевые области могут формировать сети транспорта и мобильности:

- a) расширение интегрированной мобильности как сервисной платформы, сочетающей виды транспорта с государственными и корпоративными интересами;
- b) замена двигателя внутреннего сгорания на автомобили с нулевым содержанием вредных выбросов и активные поездки;
- c) эволюция систем мониторинга и правоприменения;
- d) информационные системы на базе блокчейн, обеспечивающие прозрачность в управлении транспортом, планировании и доставке;
- e) гибкие, оперативные и справедливые системы управления доходами, способствующие справедливому доступу к устойчивому транспорту.

IV. Глава, посвященная предлагаемым выводам

35. В нижеследующем тексте содержится глава с предлагаемыми выводами, представленная Российской Федерацией.

1. Рекомендация 1

36. Внедрить современные принципы и инструменты пространственного и городского планирования в городской, пригородной и сельской местности, позволяющие обеспечить доступность основных мест притяжения для населения,

свести к минимуму генерирование транспортного спроса и упорядочить инвестиции в инфраструктуру, в том числе посредством:

- a) обеспечения рациональной расчетной плотности застройки (плотности населения), соответствующей пропускной способности транспортной системы и ее «смешанному использованию» (объединение жилищного строительства, предприятий основного обслуживания, например в области образования, здравоохранения, розничной торговли, досуга и т. д., и предприятий, обеспечивающих занятость);
- b) дальнейшего развития цифровизации общества и экономики;
- c) обеспечения единого и скоординированного подхода к комплексному пространственному и транспортному планированию;
- d) обеспечения оценки всего спектра воздействия транспорта и мобильности на экономику, окружающую среду и здоровье населения;
- e) и проведения на этой основе оценки затрат и выгод в качестве предварительного условия для осуществления любого крупного строительного проекта;
- f) внедрения методологии оценки городов путем картирования доступа к «зеленым», «голубым» и тихим зонам, данным о ВВП и общественному здравоохранению с целью обоснования будущих решений в области планирования;
- g) проектирования новых жилых зданий (например, социального жилья) с доступом к «зеленым» и «голубым» зонам в пределах пешей досягаемости;
- h) создания «зеленых» коридоров, сочетающих преимущества экологических коридоров с возможностями активной мобильности;
- i) обеспечения того, чтобы в руководящих принципах и стратегиях в области пространственного и городского планирования пристальное внимание уделялось удовлетворению потребностей уязвимых пользователей, в частности лиц с ограниченной мобильностью;
- j) использования рекомендаций Руководства по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориально-пространственному планированию ЕЭК ООН и ОПТОСОЗ.

2. Рекомендация 2

37. Свести к минимуму негативное воздействие частных автотранспортных средств в городах и уделять приоритетное внимание устойчивой мобильности, в том числе посредством:

- a) обеспечения использования высококачественного и экологически чистого общественного транспорта для регулярных поездок на дальние и средние расстояния, а также активных видов передвижения (велосипеды, самокаты, ходьба пешком) для коротких перемещений;
- b) обеспечения удобной и простой пересадки на общественный транспорт;
- c) обеспечения безопасных, уютных и защищенных от непогоды мест для хранения велосипедов, колясок и т. д. на остановках;
- d) концентрации движения автотранспорта на подходящих маршрутах;
- e) ограничения использования личного автотранспорта путем принятия фискальных и физических мер по интернализации внешних издержек — содействие развитию городских логистических центров за пределами городских центров для консолидации поездок «последней мили»;
- f) реализации сбалансированной парковочной политики.

3. Рекомендация 3

38. Создать условия для высокого качества жизни на местном уровне, в том числе посредством:

а) осуществления инициатив по городскому планированию, предназначенных для улучшения качества жизни людей (с точки зрения социальной сферы, экономики, экологии, здравоохранения и транспорта) и удовлетворения их потребностей путем предоставления доступа ко всему, что им необходимо, в радиусе 15 минут от их дома, таких как «город коротких перемещений», «город 15 (или 20) минут» или «экосистема последней мили», и направленных на достижение высоких результатов за счет улучшения городского и транспортного планирования и проектирования;

б) внедрения модели «транзитно-ориентированного проектирования» крупных городов;

в) комплексного планирования и проектирования городских и транспортных систем, предусматривающего широкое вовлечение различных субъектов местной общины на партнерской основе:

- местных предпринимателей;
- школ;
- городских логистических провайдеров;
- работодателей.

4. Рекомендация 4

39. Обеспечить надежное финансирование общественного транспорта, передвижения активных транспортных средств и устойчивой городской логистики, в том числе посредством:

а) оценки дополнительных выгод с точки зрения стоимости земли;

б) уделения приоритетного внимания развитию общественного транспорта (в первую очередь электротранспорта) лицами, принимающими решения. Государственные органы должны играть ведущую роль в этом процессе, обеспечивая координацию финансирования и планирования между местными, региональными и национальными органами власти, каждый из которых имеет четко определенные цели;

в) выявления альтернативных источников финансирования общественного транспорта, таких как «зеленые» облигации, государственно-частные партнерства и привлечение местных предприятий к инвестированию в общественный транспорт, активную мобильность и устойчивую городскую логистику, с тем чтобы они могли извлечь выгоду из их более широкого использования;

г) обеспечения того, чтобы существующее финансирование общественного транспорта было направлено на обеспечение комфортности, надежности и частотности для поощрения дальнейшего перехода на эти виды транспорта;

д) переориентации инвестиционного финансирования на устойчивые решения в области транспорта, такие как общественный транспорт, активная мобильность, устойчивая городская логистика.

5. Рекомендация 5

40. Обеспечить развитие общественного транспорта и повысить качество его услуг для удовлетворения текущих и будущих потребностей населения, а также обеспечить его безопасность (и привлекательность в использовании) для пользователей и работников, в том числе посредством:

а) принятия мер, направленных на восстановление доверия населения к пользованию общественным транспортом после снятия ограничений, связанных с санитарно-эпидемиологической ситуацией, путем обеспечения условий для соблюдения безопасной дистанции, проведения противоэпидемиологической обработки подвижного состава, активного информирования населения о принятых мерах и т. д.;

б) обеспечения надлежащего приоритета общественного транспорта (в первую очередь электрического) в городской среде посредством выделенной или отдельной инфраструктуры, с тем чтобы сделать его более быстрым и надежным по сравнению с легковым автомобилем;

с) содействия использованию общественного транспорта;

д) обеспечения безопасности остановок и пересадок, а также подвижного состава;

е) обеспечения доступности подвижного состава общественного транспорта для всех категорий пользователей;

ф) обеспечения того, чтобы решения, принимаемые в области общественного транспорта и являющиеся основой для принятия решений в области городского транспорта, эффективно планировались с целью создания для всех видов транспорта хорошо взаимосвязанной и интегрированной системы (включая активные и общие решения в области мобильности), способствующей сокращению использования личного автотранспорта;

г) учета интересов пользователей при принятии решений:

- обеспечения того, чтобы для всех слоев общества были найдены доступные по цене решения, обеспечивающие легкий доступ к общественному транспорту для всех общин, с уделением особого внимания уязвимым пользователям и лицам с ограниченной мобильностью;
- обеспечения того, чтобы предлагаемые транспортные услуги были доступны и надежны и обеспечивали пользователям решения «от двери до двери», особенно с учетом новых моделей перемещения после COVID-19;
- продвижения интегрированных решений по продаже билетов на всех видах общественного транспорта и, где это возможно, с помощью активных и общих мобильных решений;
- обеспечения максимальной доступности общественного транспорта путем предоставления пользователям точной, простой для понимания и актуальной информации.

6. Рекомендация 6

41. Содействовать принятию решений в области электрической мобильности как фундаментальной части энергоснабжения общественного транспорта и активной мобильности, в том числе посредством:

а) комплексной оценки воздействия широкомасштабного внедрения решений в области электромобильности на выбросы загрязняющих веществ, здоровье и перегруженность уличных и дорожных сетей (с точки зрения выбросов — 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 с учетом «жизненного цикла»);

б) содействия долгосрочным инвестициям в инфраструктуру, которые делают использование электрических микромобильных средств более привлекательным и безопасным для пользователей;

с) применения стимулов для использования электромобилей, если их использование обеспечивает преимущества для окружающей среды и здоровья;

d) обеспечения сотрудничества и координации между местными органами власти и поставщиками решений для общего использования средств электромобильности;

e) обеспечения того, чтобы предлагаемые на рынке электромобили, и особенно легкие электромобили, соответствовали высоким стандартам, чтобы сделать их безопасными для использования;

f) изучения возможности сотрудничества между государственным и частным секторами в целях поощрения инвестиций в инфраструктуру электромобильности и связанные с ней услуги.

7. Рекомендация 7

42. Внедрять в области управления мобильностью решения, позволяющие переориентировать спрос на транспорт на более чистые и благоприятные для здоровья способы передвижения, в том числе посредством:

a) создания и внедрения механизмов, обеспечивающих разработку планов управления мобильностью на уровнях общины/города, предприятия и организации;

b) сосредоточения внимания на инновационных решениях, таких как общее использование мобильности, удаленная работа/домашний офис, экологичные логистика и доставка, а также экологически безопасные решения «первой и последней мили» в транспортной цепи;

c) активизации использования решений по управлению мобильностью для пассажирских и грузовых перевозок на основе существующего опыта на национальном и международном уровнях;

d) содействия инновациям и инвестициям в управление мобильностью, а также адаптации разработанных решений к ситуации после COVID-19.

8. Рекомендация 8

43. Совершенствовать инфраструктуру и организацию использования средств активной мобильности в качестве устойчивого и благоприятного для здоровья вида транспорта, в частности в контексте COVID-19, в том числе посредством:

На стадии введения ограничений:

- адаптации уличной и дорожной инфраструктуры для облегчения организации велосипедных дорожек при сохранении достаточного пространства для тротуаров, полос общественного транспорта и трамвайных путей;
- увязывания решений по развитию инфраструктуры в чрезвычайных ситуациях с долгосрочными целями, сформулированными в соответствующих стратегических документах (стратегии развития велосипедного и пешеходного движения, стратегические планы развития сети активной мобильности и т. д.);
- установления более жестких ограничений скорости для обеспечения более безопасной, благоприятной для здоровья и пригодной для жизни городской среды;
- контроля над использованием инфраструктуры и системы предоставления услуг и их обновления в случае повышенного спроса, проблем и недостатков и т. д.;
- обеспечения достаточной поддержки развития и использования средств активной мобильности.

На стадии средне- и долгосрочных действий (после снятия ограничений):

- внесения поправок в правила дорожного движения и внедрения практики продвижения велосипедов;
- обеспечения того, чтобы конкретные органы власти на национальном и/или местном уровнях несли ответственность за политику в области пешеходного и велосипедного движения;
- содействия обмену между всеми заинтересованными сторонами передовым опытом, который способствует развитию велосипедного и пешеходного движения, путем создания «центров знаний», таких как велосипедные академии и т. д.;
- создания защищенных мест для парковки велосипедов и других объектов;
- поощрения обучения детей безопасной ходьбе и езде на велосипеде, в том числе путем разработки соответствующих руководств.

9. Рекомендация 9

44. Принимая во внимание социальный аспект пандемии, а также необходимость справедливого перехода к «зеленой» и благоприятной для здоровья транспортной системе, восстановить функционирование транспортной системы, учитывая вопросы справедливости и инклюзивности, избегая при этом социальных диспропорций и, особенно, учитывая потребности уязвимых групп общества, в том числе посредством:

- сбора данных для оценки уровня «транспортного неравенства»;
 - адекватного планирования транспортных сетей во избежание появления изолированных в транспортном отношении районов;
 - направления в будущем транспортных инвестиций в изолированные в транспортном отношении районы и районы с низкой транзитной доступностью;
 - проектирования услуг общественного транспорта, учитывающих интересы уязвимых групп населения.
-