



Европейская экономическая комиссия

**Всемирная организация
здравоохранения**

Европейское региональное бюро

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

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

Шестнадцатая сессия

Женева, 12–14 декабря 2018 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Управление Общеввропейской программой

по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

**Симпозиум 2018 года на тему: «Достижение
многочисленных выгод за счет активной мобильности:
сокращение выбросов и шума, улучшение состояния
окружающей среды и здоровья человека»**

Концептуальная записка, подготовленная секретариатом

Резюме

На своей седьмой сессии (Женева, 22 и 23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) обсудил пути обеспечения более активного участия государств-членов и других заинтересованных сторон в изучении вопросов, имеющих приоритетное значение (ECE/AC.21/SC/2009/7–EUR/09/5088363/7, пункт 8). В этой связи Комитет постановил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения с участием докладчиков от частного сектора, научных кругов, правительств и гражданского общества (ECE/AC.21/SC/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46). Темы будут соответствовать приоритетным целям ОПТОСОЗ, принятым на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Амстердам, 2009 год), и отражать каждый год новую цель.



В результате принятия на четвертом Совещании высокого уровня Парижской декларации¹ (Париж, 2014 год) была добавлена еще одна цель – приоритетная цель 5 («Интегрировать цели в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования»). После этого совещания расширенное Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ подтвердило свое желание проводить ежегодные углубленные обсуждения в форме симпозиумов. На своей пятнадцатой сессии Комитет постановил, что симпозиум 2018 года будет посвящен приоритетной цели 3 («снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума») (ECE/AC.21/SC/2017/2–EUPCR1612201/4.4/SC15/2).

Настоящая концептуальная записка была подготовлена секретариатом и содержит справочную информацию, касающуюся содержания и формата симпозиума 2018 года и подлежащих рассмотрению вопросов.

¹ https://thepep.unece.org/sites/default/files/2016-10/Paris_Declaration_in_English_Final.pdf.

I. Тенденции в области транспорта и урбанизации, оказывающие воздействие на здоровье человека и окружающую среду

A. Транспорт, здоровье и окружающая среда: факты и цифры

1. Транспорт является одним из основных секторов европейской экономики: только в Европейском союзе в нем занято 10 млн человек, а его доля в валовом внутреннем продукте (ВВП) составляет 4%. Хотя транспорт является важнейшим элементом жизни, обеспечивая доступ к услугам и товарам, а также к различным видам деятельности, он представляет собой серьезное бремя для окружающей среды, здоровья и благополучия, а также для национальной экономики стран региона из-за выбросов загрязнителей воздуха и парниковых газов, шума, использования земельных ресурсов, дорожных заторов, травматизма и ограничения возможностей для физической активности. Многие из этих негативных последствий проявляются в городских районах, где в настоящее время проживает 73%, а к 2030 году будет проживать более 80% европейцев.

2. Загрязнение воздуха остается наиболее серьезной экологической угрозой для здоровья человека; новые данные Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) свидетельствуют о том, что 9 из 10 человек на Земле дышат воздухом с высоким уровнем загрязнителей². В последние десятилетия качество воздуха в общеевропейском регионе улучшилось, однако значительная часть населения по-прежнему подвергается воздействию загрязнения воздуха, которое превышает рекомендации ВОЗ по качеству воздуха. В 2016 году около 600 000 случаев преждевременной смерти были связаны с совокупным воздействием загрязнения воздуха в жилых помещениях и окружающей среде³.

3. По данным исследования, проведенного в 2015 году Европейским региональным бюро ВОЗ и Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)⁴, экономическая цена смертности и заболеваемости от загрязнения воздуха в Европейском регионе ВОЗ составляет 1,6 трлн долл. США, что соответствует одной десятой ВВП Европейского союза в 2013 году.

4. На транспортный (и преимущественно автотранспортный) сектор приходится до 50% атмосферного загрязнения воздуха в городских районах и почти четверть связанных с энергетикой выбросов диоксида углерода (CO₂).

5. Дорожное движение является также главной причиной воздействия на человека шумового загрязнения в наших городах. По данным Европейского агентства по окружающей среде (ЕАОС), воздействию шума от дорожного движения, уровень которого превышает уровень, установленный рекомендациями ВОЗ, подвергаются 100 млн человек в 33 странах – членах ЕАОС, причем 32 млн из них подвергаются очень высокому уровню шума. Из-за связанного с транспортом шума ежегодно теряется 1,6 млн лет здоровой жизни⁵.

6. Крупные городские районы этого региона страдают от серьезных заторов на дорогах, которые ежегодно обходятся Европейскому союзу почти в 100 млрд евро (1% ВВП)⁶. К 2030 году в результате одновременного роста численности населения и

² www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action.

³ www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/news/news/2018/5/over-half-a-million-premature-deaths-annually-in-the-european-region-attributable-to-household-and-ambient-air-pollution.

⁴ [www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us\\$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says](http://www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says).

⁵ www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/341128/Fact-Sheet-1-City-Transport-health-and-environment.pdf?ua=1.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en.

увеличения ВВП на душу населения по всей видимости повысится плотность дорожного движения и усилятся заторы во всей автотранспортной сети этого региона.

7. Дорожно-транспортный травматизм оказывают огромное воздействие на здоровье и развитие. Он является основной причиной смерти молодых людей в возрасте 15–29 лет, а его экономическое бремя для государства составляет около 3% ВВП. Хотя в регионе ЕЭК отмечается самый низкий уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, в 2015 году из-за ДТП в этом регионе погибло около 115 600 человек. Кроме того, на каждого погибшего в результате дорожной аварии приходится по крайней мере 41 человек, получивший несмертельные травмы, требующие госпитализации.

8. Амбициозная цель вдвое сократить число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, принятая в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, отражает растущее признание значения безопасности дорожного движения для здоровья, развития и достижения более масштабных экологических целей, а также потенциал дальнейшей работы.

9. Чрезмерная зависимость от автомобильного транспорта способна отрицательно сказываться на доступе к общественным и зеленым зонам и возможностях для физической активности; в настоящее время установлено, что недостаток физической активности является четвертым по распространенности фактором риска смертности в мире. По данным ВОЗ, во всем мире 23% взрослых и 81% подростков (в возрасте 11–17 лет) не выполняют глобальные рекомендации по физической активности.

10. В Европейском регионе ВОЗ недостаточная физическая активность ежегодно становится причиной смерти почти 1 млн человек. В общемировом масштабе издержки недостаточной физической активности, оцениваемые в виде прямой медицинской помощи, составляют 54 млрд долл. США, из которых 57% приходится на государственный сектор, при этом соответствующая потеря трудоспособности оценивается еще в 14 млрд долл. США.

В. Введение в тему

11. Начиная с 1950-х годов в рамках стратегий транспортной политики большинства стран Европейского региона приоритет отдавался инвестициям, направленным на поощрение использования автотранспортных средств. Даже сегодня многие правительства уделяют строительству новых автодорог приоритетное внимание по сравнению с другими видами инвестиций в городской транспорт. В некоторых странах эта тенденция рассматривается как признак модернизации, прогресса и развития, хотя во многих отношениях (с точки зрения пешеходов, велосипедистов и жителей, в эстетическом плане, с точки зрения рисков для здоровья и качества окружающей среды) она фактически является шагом назад.

12. В то же время все большее число стран берет на вооружение новый подход, связанный с концепцией пригодного для жизни города, в котором все жители имеют доступ к открытым пространствам и паркам, медицинским и коммунальным службам, досугу и культурной деятельности. В таком городе предпочтительными видами транспорта являются общественный транспорт, автомобили и велосипеды общего пользования, причем их использованию помогают цифровые технологии; чем больше людей совместно используют транспорт, общественные места, информацию и новые услуги, тем более привлекательным считается такой город.

13. Ввиду ограниченности пространства в городах построить новые объекты автотранспортной инфраструктуры, как правило, практически невозможно, при этом могут возникать конфликты в ходе обсуждения вопроса о выделении/перераспределении общественных пространств для различных видов транспорта и/или других видов использования, имеющих общественную ценность (например, рекреационные и зеленые зоны). Для автотранспорта требуется больше земли, чем для велосипедов, а транспортная инфраструктура может иметь долговременные и часто необратимые последствия для землепользования и отчуждения земли, хотя и были

найлены такие инновационные решения, как переоборудование заброшенных железнодорожных путей в велосипедные дорожки и освоение заброшенных подъездных железнодорожных путей в рамках новых городских проектов.

14. Кроме того, поскольку любые новые инвестиции могут стать бременем для государственного бюджета, центральным и местным органам власти необходимо изыскивать способы достижения максимальной отдачи от инвестиций, оптимизировать использование существующих дорог и проектировать новые объекты инфраструктуры для активно перемещающихся людей, с тем чтобы снизить нагрузку на городские районы, связанную с частными пассажирскими и грузовыми автомобильными перевозками. Это крайне важно для того, чтобы более эффективно удовлетворять и регулировать постоянно растущий спрос на мобильность и облегчать поездки в городах для тех, кто живет дальше от места работы и, следовательно, хотя бы частично в ходе своих передвижений вынужден использовать автомобильный транспорт.

15. В последние годы авторы многочисленных официальных документов и научных исследований подчеркивают важность сохранения благоприятных условий для жизни в городах. В 2007 году Европейский экономический и социальный комитет заявил, что «несмотря на важную роль, которую автомобили играют в современном обществе, невозможно и нежелательно ставить автомобиль в городе на первое место. Вместо этого основной упор в планировании современного городского транспорта следует делать на общественный транспорт и на экологически чистые способы передвижения людей (например, пешеходное и велосипедное движение)»⁷.

16. Несмотря на интенсивные обсуждения медицинских и экологических выгод, сопряженных с устойчивыми транспортными системами, многие города и городские районы сталкиваются с трудностями в своих усилиях по ограничению использования частных автомобилей, улучшению систем общественного транспорта, поощрению немоторизованных видов транспорта, созданию пешеходных зон и в целом по соблюдению стандартов устойчивости городов.

17. Для развития более эффективного, равноправного, здорового, безопасного и экологически благоприятного транспорта необходимо коренное изменение подхода государства и общества. Одним из важных методов поощрения благоприятных для здоровья и устойчивых альтернативных видов транспортных перевозок является обеспечение обязательного включения в повестку дня медицинских и экологических вопросов при оценке всего спектра транспортных альтернатив, принятии решений и формулировании мер политики.

18. В ходе симпозиума ОПТОСОЗ 2018 года будут выявлены многочисленные преимущества устойчивой городской мобильности и подробно рассмотрены способы совершенствования управления устойчивой мобильностью и повышения эффективности транспортных систем, которые могут укрепить охрану окружающей среды и здоровья человека (приоритетная цель 3 ОПТОСОЗ).

II. Политические меры реагирования

A. Увязка активной мобильности, охраны здоровья и окружающей среды

19. Физическая активность несет в себе мультипликативные медицинские, социальные, экологические, культурные и экономические выгоды для общин и государств. Установлено, что регулярная физическая активность является фактором защиты от основных неинфекционных заболеваний (НИЗ) и их профилактики, включая, среди прочего, сердечные заболевания, инсульт, диабет, рак молочной

⁷ Opinion of the European Economic and Social Committee on Transport in urban and metropolitan areas, доступно по адресу <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52007AE0615>.

железы и рак толстой кишки. Она также способствует предотвращению других важных факторов риска НИЗ, таких как гипертония, излишний вес и ожирение, и помогает улучшить психическое здоровье, отсрочить развитие деменции и повысить качество жизни и благосостояния.

20. В мае 2018 года, признавая необходимость улучшения координации усилий на глобальном, региональном и национальном уровнях в том, что касается физической активности, государства – члены ВОЗ одобрили Глобальный план действий по повышению уровня физической активности на 2018–2030 годы⁸. Цель этого плана заключается в снижении на 15% глобальной распространенности недостаточной физической активности к 2030 году (по сравнению с исходным уровнем 2016 года). Стратегическая цель «повышения физической активности для укрепления здоровья во всем мире» будет достигаться за счет выполнения единой задачи: обеспечения доступа «всех людей к безопасной и благоприятной среде и к различным возможностям для физической активности в повседневной жизни».

21. В этой связи весьма перспективным подходом к включению физической активности в повседневную жизнь людей является активная мобильность как способ передвижения (главным образом пешеходное и велосипедное движение, а также использование общественного транспорта). Активная мобильность сказывается не только на здоровье отдельных лиц, принимающих решение идти пешком, ехать на велосипеде или использовать общественный транспорт, но и на состоянии всего общества. В этом смысле инвестиции в меры политики позволяют получить огромные социально-экономические выгоды и могут внести непосредственный вклад в достижение целей плана ВОЗ и целей в области устойчивого развития.

22. Вместе с тем, если меры по внедрению активной мобильности осуществляются изолированно и не сопровождаются другими мерами в области транспорта, то они могут повлечь за собой риски для здоровья, например рост дорожного травматизма и вдыхание загрязненного воздуха, которые необходимо учитывать тем, кто выбирает активные способы передвижения.

23. В рамках финансируемого Европейским союзом проекта «Физическая активность на основе устойчивого транспорта» (ПАСТА) был проведен систематический обзор литературы и использован инструмент оценки воздействия на здоровье для количественной оценки воздействия на здоровье активной мобильности.

24. В исследованиях был сделан вывод о том, что польза физической активности для здоровья перевешивает предполагаемые пагубные последствия воздействия на человека загрязнения воздуха и даже риск дорожно-транспортных происшествий⁹.

25. Кроме того, сокращение выбросов вредных загрязнителей, парниковых газов и снижение шума, обусловленных интенсивным автомобильным движением и заторами, а также повышение доступности и сокращение времени на поездки могут способствовать росту экономической конкурентоспособности городских районов благодаря радикальному повышению экологической устойчивости.

26. В проведенном в 2014 году исследовании приводятся оценки, согласно которым в случае расширения во всем мире доли общественного транспорта и пешеходного движения, а также увеличения доли использования в городах велосипедного транспорта до 11%, к 2050 году выбросы углекислого газа могут быть сокращены до 1 700 мегатонн в год¹⁰.

⁸ <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf?ua=1>.

⁹ www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/PASTA_LessonsFromHealthImpactAssessment.pdf.

¹⁰ Jacob Mason and others for the Institute for Transportation and Development Policy and the University of California, Davis, *A Global High Shift Cycling Scenario: The Potential for Dramatically Increasing Bicycle and E-bike Use in Cities Around the World, with Estimated Energy, CO₂, and Cost Impacts* (2015), доступно по адресу https://3gozaa3xxbpb499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf. Результаты этого исследования основаны на сопоставлении инерционного сценария и

27. Это исследование также показывает, что, если к 2050 году 14% поездок в городах мира будет осуществляться с использованием велосипеда или электровелосипеда, то выбросов углекислого газа от городского транспорта будет на 11% меньше, чем в том случае, если меры по развитию устойчивого транспорта не будут охватывать велосипедный транспорт.

28. Для всего этого необходимо, чтобы люди отказались от автомобилей и чтобы были приняты меры по стимулированию устойчивых альтернативных вариантов передвижения в целях повышения экологичности, безопасности и эффективности системы городского транспорта.

В. Поощрение устойчивого транспорта

29. Учет вопросов охраны здоровья и окружающей среды и других социальных аспектов в транспортной политике требует наличия на высоком уровне политической приверженности межсекторальному сотрудничеству и готовности менять нынешние стратегии. Важно, чтобы лица, принимающие решения в национальных и местных органах власти, осознали это и начали менять политику в области транспорта и городского развития, а также вносить улучшения, которые носят устойчивый и долгосрочный характер. Этап осуществления следует начинать тогда, когда у лиц, принимающих решения, сформируется четкое видение будущих преобразований.

30. В качестве приоритетных задач национальные и местные органы власти должны обеспечить, чтобы:

а) транспортные услуги, не относящиеся к частному сектору¹¹, удовлетворяли потребности населения в мобильности, а сети общественного транспорта надлежащим образом охватывали жилые районы;

б) имеющие разрешение операторы автобусных перевозок предоставляли услуги, которые являются экологически безвредными, надежными, удобными, быстрыми, комфортными и безопасными;

в) были введены различные системные меры, например создание выделенных полос для движения автобусов на существующих дорогах, синхронизация расписания, гармонизация цен билетов на проезд в общественном транспорте, увязка билетов с другими видами транспорта и создание стимулов для лиц, часто совершающих поездки.

31. Власти должны будут поощрять велосипедное движение в качестве равноправного компонента комплексной политики в сфере транспорта и мобильности. Для этого необходима не только мощная политическая поддержка на всех уровнях в целях формирования национальной культуры велосипедного движения, но и создание благоприятных условий для расширения пользования велосипедами. Такая стратегия предполагает строительство и обслуживание инфраструктуры велосипедного движения и предоставление таких услуг, как ремонт велосипедов, совместное использование велосипедов, служба курьеров и городской доставки грузов с использованием велосипедов. Высококачественные велодорожки должны быть также пригодны для менее уверенных в себе велосипедистов; однако они не должны строиться в ущерб пешеходным дорожкам в городских районах.

32. Транспортные привычки в Европейском союзе и частота использования различных видов транспорта были проанализированы в ходе координируемого Европейской комиссией обследования. Результаты показали, что менее чем один из

сценария быстрого количественного и качественного изменения услуг общественного скоростного транспорта.

¹¹ Транспортные услуги, не относящиеся к частному сектору, включают в себя как традиционный общественный транспорт, так и новые услуги, например такси по требованию и механизмы совместного использования велосипедов и автомобилей.

пяти человек пользуется общественным транспортом (16%) или велосипедом (12%), в то время как автомобиль ежедневно использует половина опрошенных¹².

33. Для успешного изменения существующей политики необходимо, чтобы граждане были вовлечены в процесс планирования с самого начала. Хотя большинство людей согласны с тем, что связанные с транспортом выбросы и заторы являются проблемой, не все из них будут готовы к переменам.

34. В свете вышеизложенного правительствам необходимо стимулировать людей к переходу от автотранспорта к более экологически чистым и здоровым способам передвижения, особенно когда речь идет о коротких поездках. Эти меры могут включать проведение информационно-просветительских и коммуникационных кампаний, направленных на изменение общественного мнения, а также использование инструментов и мер политики, включая налоговые стимулы, призванных убедить людей отказаться от личного автотранспорта.

35. Какое-либо одно решение в плане политики в данном случае отсутствует; эффективные и скоординированные национальные усилия, направленные на то, чтобы обратить вспять нынешние тенденции и стимулировать активные способы передвижения, потребуют стратегического сочетания политических мер, учитывающих нюансы странового контекста, особенно в тех случаях, когда инициативы и практические шаги в области городской политики входят в круг полномочий не национальных, а местных или региональных органов власти.

III. Политические рамки и вспомогательные средства для поощрения инициатив в области устойчивого транспорта

36. В целях поощрения инициатив в области устойчивого транспорта в общеевропейском регионе действует несколько региональных и глобальных политических рамочных механизмов. Одним из основных инструментов политики в целях улучшения качества воздуха на региональном, национальном и местном уровнях в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и в Европейском регионе ВОЗ является Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния (Конвенция по воздуху), участниками которой является 51 государство. Эта конвенция и восемь протоколов к ней содержат принципы международного сотрудничества в области борьбы с загрязнением воздуха и являются хорошим примером возможности в рамках регионального многостороннего природоохранного соглашения объединять усилия в области исследований и политики.

37. В 2016 году на восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» (Батуми, Грузия) была принята Батумская инициатива по борьбе за чистый воздух (БАКА), направленная на улучшение качества воздуха в регионе ЕЭК. Министры признали необходимость оперативных действий по снижению выбросов из основных источников, включая транспорт, и обязались повышать качество воздуха в целях улучшения состояния окружающей среды и здоровья человека, в том числе посредством включения мер по уменьшению загрязнения воздуха в программы финансовой политики и политики в области развития, а также другие секторальные стратегии.

38. На шестой Конференции министров «Окружающая среда и здоровье» (Острава, Чехия, 13–15 июня 2017 года) была принята Оставская декларация по окружающей среде и здоровью¹³, в которой государства-члены взяли на себя обязательство

¹² “TNS Opinion & Social, Attitudes of Europeans towards urban mobility”, Special Eurobarometer 406 (2013), имеется по адресу http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf.

¹³ www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/341944/OstravaDeclaration_SIGNED.pdf.

«поддерживать усилия европейских городов и регионов, направленные на то, чтобы улучшить здоровье их жителей, и на обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости посредством применения интегрированного, разумного и нацеленного на укрепление здоровья подхода к городскому и территориальному планированию, управления мобильностью, осуществления эффективных и согласованных мер политики на всех уровнях руководства, укрепления механизмов подотчетности и обмена опытом и передовыми методами работы в соответствии с совместным видением, изложенным в Новой повестке дня в области городского развития».

39. В Повестке дня на период до 2030 года определены количественные цели и задачи в разрезе социальных, экономических и экологических аспектов устойчивого развития. Хотя транспорт не является предметом отдельной цели в области устойчивого развития, он представляет собой межсекторальную тему, затронутую в ряде целей и задач, особенно в тех из них, которые касаются здравоохранения, энергетики, инфраструктуры, а также городов и населенных пунктов. В целях создания благоприятных условий для всестороннего учета Целей в национальных стратегиях и программах и обеспечения необходимой координации должны быть приняты важные стратегические, институциональные и нормативные меры.

40. Для решения сложной задачи интеграции политики и оценки воздействия транспортного сектора на здоровье человека и окружающую среду требуются аналитические инструменты, которые появились лишь недавно. Разрабатываются, распространяются и внедряются новые методологии проведения комплексных оценок и мониторинга прогресса с учетом социальных и экологических издержек и определения стратегий, приносящих максимальную чистую выгоду.

41. Несколько таких методологий были разработаны в рамках ОПТОСОЗ. Инструмент экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ), созданный Европейским региональным бюро ВОЗ для оценки пешеходного и велосипедного движения, является удобным для пользователей сетевым инструментом, предназначенным для оказания помощи специалистам по городскому планированию, транспортным ведомствам и медицинским работникам в деле привлечения новых инвестиций в развитие активной мобильности и в проведении количественной оценки экономической выгоды такой мобильности.

42. Шестая версия ИЭОПЗ, которая начала использоваться в сентябре 2017 года, включает 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 велосипедного и пешеходного движения.

43. ЕРБ ВОЗ подготовило также пошаговое руководство по разработке национальных планов действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (НПДТОСОЗ), которые являются ключевыми механизмами развития устойчивого и здорового транспорта на национальном уровне. Они предполагают межсекторальную работу и комплексное межсекторальное планирование и осуществление мер в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды.

44. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК разработал инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), который позволяет проводить оценку деятельности на транспорте, эффективности использования энергии и объемов выбросов углекислого газа в контексте различных вариантов политики. Он помогает правительствам провести оценку возможного воздействия изменений транспортной политики на выбросы углекислого газа.

45. Общеευропейский генеральный план развития велосипедного движения, разрабатываемый в рамках ОПТОСОЗ, может стать важной основой для активного поощрения мобильности в этом регионе. Основная цель этого плана заключается в поощрении велосипедного движения на общеевропейском уровне и закреплении его роли как равноправного вида транспорта. Ожидается, что он будет рассмотрен на предмет принятия государствами-членами на пятом Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Вена, 2019 год).

IV. Организация и формат симпозиума 2018 года

46. Докладчики и участники интерактивного обсуждения в рамках симпозиума ОПТОСОЗ 2018 года, возможно, пожелают рассмотреть следующие проблемы и вопросы, позволяющие сфокусировать внимание на рассмотренном выше положении дел:

i) Каковы тенденции в сфере управления спросом на мобильность в Европейском регионе ЕЭК ООН-ВОЗ?

ii) В какой степени эти тенденции затрагивают проблемы шума и загрязнения воздуха, особенно в городах?

iii) Насколько эффективна политика в области управления мобильностью, повышения эффективности и решения связанных с транспортом проблем воздействия загрязнения воздуха, шума, выбросов парниковых газов и заторов? Что можно сделать для того, чтобы повысить эффективность этой политики? Каковы финансовые стимулы и насколько они эффективны?

iv) Как повысить привлекательность для граждан услуг общественного транспорта?

v) Каково положение дел в области поощрения активной мобильности в общеевропейском регионе? Какие существуют программы велосипедного движения и какие инструменты используются для обеспечения эффективности мер, направленных на поощрение активной мобильности?

vi) Что сделано или может быть сделано для поощрения велосипедного движения в качестве неотъемлемого элемента транспортной системы и управления мобильностью?

vii) Каким образом должны быть распределены роли и обязанности между центральными и местными органами власти в целях достижения оптимальных результатов в деле поощрения велосипедного движения?

viii) Каким образом новые технологии могут способствовать развитию устойчивого транспорта в городах?

ix) Что могут предпринять правительства, городские власти, деловые круги и гражданское общество в целях поощрения активных видов транспорта?

47. Симпозиум пройдет 12 декабря 2018 года с 10 ч 00 мин до 13 ч 00 мин в штаб-квартире ВОЗ в Женеве в рамках шестнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ (Женева, 12–14 декабря 2018 года). После основного доклада координатор проведет обсуждение в рамках дискуссионной группы. Будет обеспечен синхронный перевод на английский, русский и французский языки.

48. Затем секретариат представит резюме обсуждений для Руководящего комитета, которому будет предложено рассмотреть итоги симпозиума и вопрос о возможных последующих действиях в контексте ОПТОСОЗ и ее будущей программы работы. Подробная повестка дня симпозиума с указанием докладчиков и выступающих будет подготовлена в ноябре 2018 года.