



**Европейская экономическая комиссия Европейское региональное бюро  
Всемирной организации  
здравоохранения**

Совещание высокого уровня по транспорту,  
окружающей среде и охране здоровья

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

Семнадцатая сессия

Женева, 21–23 октября 2019 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

**Подготовка пятого Совещания высокого уровня  
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:  
проект декларации и приложения к ней**

**Проект Венской декларации пятого Совещания  
высокого уровня по транспорту, окружающей среде  
и охране здоровья: переход к экологически чистым,  
безопасным, благоприятным для здоровья  
и инклюзивным мобильности и транспорту в интересах  
обеспечения счастья и процветания для всех**

**Записка Бюро**

*Резюме*

В 2014 году на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья было принято решение провести пятое Совещание высокого уровня в рамках Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) не позднее 2020 года и поддержано предложение правительства Австрии организовать это мероприятие (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, пункт 49).

Пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья состоится в 2020 году в Вене. Ожидается, что на этом совещании будет рассмотрен вопрос о принятии Венской декларации.



На своей шестнадцатой сессии (Женева, 12–14 декабря 2018 года) Руководящий комитет рассмотрел первый проект этой декларации, подготовленный специальной редакционной группой, учрежденной Бюро (ECE/AC.21/SC/2018/2–EUPCR1814179/2.1/SC16/2, пункты 67–69). Комитет поручил редакционной группе подготовить пересмотренный вариант декларации, с тем чтобы Бюро расширенного состава могло завершить работу над ее проектом. В настоящем документе представлен итоговый пересмотренный проект.

## Венская декларация

*Мы, министры и главы делегаций государств – членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в Европейском регионе ВОЗ, созывающие пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в Вене с ... по ... 2020 года,*

### Преамбула

*подтверждая* нашу приверженность Парижской декларации 2014 года «Город в движении: в первую очередь – люди!» и совместной работе, направленной на осуществление Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в целях обеспечения устойчивого, доступного и инклюзивного, безопасного и благоприятного для здоровья, «зеленого» и экологически чистого транспорта и мобильности,

*опираясь* на динамизм, достигнутый в рамках ОПТОСОЗ, признавая при этом настоятельную необходимость активизации действий для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Новой программы развития городов и Парижского соглашения,

*признавая*, что общеевропейский регион переживает переломный момент в вопросах транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, который характеризуется неустойчивыми моделями поведения в области транспорта и мобильности, несогласованной политикой и отсутствием межсекторальной координации, и сталкивается с серьезными проблемами, которые необходимо безотлагательно решать с помощью комплексных стратегий и изменения моделей поведения и которые включают:

- a) загрязнение атмосферного воздуха, которое в Европейском регионе ВОЗ ежегодно является причиной преждевременной смерти около полумиллиона человека,
- b) шум от дорожного движения, который ежегодно приводит к потере миллионов лет здоровой жизни: например, только в государствах – членах Европейского союза потери составляют около 1,6 млн лет,
- c) выбросы парниковых газов на внутреннем транспорте, которые составляют значительную и растущую долю в общем объеме выбросов,
- d) отсутствие физической активности, которое ежегодно является причиной смерти около 1 млн человек в Европейском регионе ВОЗ,
- e) социально-экономические диспропорции и изоляцию, обусловленные низким качеством транспортных услуг,
- f) травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий, который является основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире,
- g) экономическую неэффективность, вызванную экстернализацией издержек, связанных со здоровьем, состоянием окружающей среды и перегруженностью дорог, в результате чего жители городов в странах с высоким доходом теряют из-за заторов почти 1 000 долл. США в год,
- h) изъятие земельных ресурсов и сокращение биоразнообразия,

*высоко оценивая* усилия государств-членов и других заинтересованных сторон по достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ, в частности через партнерства ОПТОСОЗ, путем проведения рабочих совещаний и симпозиумов в контексте «эстафеты», через деятельность Академии ОПТОСОЗ и посредством разработки стратегических и практических инструментов,

*приветствуя* итоги первой Глобальной конференции ВОЗ по проблеме загрязнения воздуха и охране здоровья 2018 года, Декларацию министров, принятую

на этапе заседаний высокого уровня сессии Экономического и Социального Совета 2018 года, резолюции министров 2017 и 2019 годов, принятые в рамках Комитета по внутреннему транспорту, Оставскую декларацию шестой Конференции министров по окружающей среде и здравоохранению 2017 года и Батумскую декларацию восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» 2016 года, а также Грацкую декларацию 2018 года, принятую на неофициальном совещании министров Европейского союза по защите окружающей среды и транспорту, Декларацию Европейского союза 2015 года о велосипедном движении как безопасном для климата виде транспорта и соответствующие итоговые документы Международного транспортного форума,

*подчеркивая*, что для решения этих проблем необходимо активизировать наши усилия и срочно принять дополнительные меры на основе расширения сотрудничества и партнерства в общеевропейском регионе и комплексного, целостного, стратегического подхода, объединяющего силы секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и дополняемого согласованием межсекторальной политики,

*стремясь* укрепить ОПТОСОЗ в качестве общеевропейской политической платформы, ускорить преобразование транспорта и мобильности в направлении экологически чистых и благоприятных для здоровья мобильности и транспорта с чистым нулевым уровнем выбросов,

## **Наша стратегическая цель**

1. *утверждаем* нашу новую стратегическую цель: «экологически чистые, безопасные, благоприятные для здоровья и инклюзивные мобильность и транспорт в интересах обеспечения счастья и процветания для всех»;

2. *обязуемся* руководить преобразованиями в области транспорта и мобильности для достижения нашей стратегической цели, уделяя особое внимание:

a) социальной инклюзивности и справедливой доступности мобильности и транспорта;

b) улучшению условий жизни в городах и регионах [путем интеграции мер политики и целей в области окружающей среды и охраны здоровья в скоординированное транспортное и территориальное планирование];

c) внедрению экологически чистого и малозумного транспорта с чистым нулевым уровнем выбросов путем осуществления мер политики и действий в целях обеспечения благоприятной для здоровья, активной и более безопасной мобильности;

d) направлению инвестиций, налоговых стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования на внедрение устойчивого транспорта в целях стимулирования создания рабочих мест и развития экономики;

e) внедрению устойчивого управления и услуг в сфере мобильности, использованию надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем;

вовлекая заинтересованные стороны, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, общины, компании и гражданское общество, особенно молодежь и детей, в этот процесс перехода к «зеленым» и благоприятным для здоровья мобильности и транспорту;

## **Стратегия и действия для достижения нашей стратегической цели и осуществления преобразований**

3. *добиваемся* ускорения процесса преобразований, особенно в предстоящее десятилетие, и обязуемся разработать с целью принятия в 2022 году всеобъемлющую общеевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения

согласованной стратегической цели и организации дальнейшей работы ОПТОСОЗ и использовать эту стратегию для:

a) активизации нашего участия в ОПТОСОЗ в качестве эффективного вклада в осуществление Парижского соглашения в целях ограничения глобального потепления, повышения устойчивости транспортной инфраструктуры и адаптации транспорта и мобильности к изменению климата;

b) дальнейшей увязки деятельности ОПТОСОЗ с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года посредством изложенных ниже мероприятий, направленных на оказание помощи государствам-членам в достижении Целей в области устойчивого развития, в соответствии с публикацией «Making THE (Transport, Health and Environment) Link» («Взаимосвязь между транспортом, окружающей средой и охраной здоровья»);

c) укрепления нашей приверженности национальным действиям и международному сотрудничеству в рамках программ, направленных на достижение нашей стратегической цели, в том числе путем объединения общественного транспорта, эффективных интермодальных связей и инфраструктуры в интересах активной мобильности для всех пользователей в целях сокращения неравенства;

d) учета особых потребностей детей, молодежи, пожилых людей и инвалидов;

4. *просим* Руководящий комитет изучить различные правовые варианты и подготовить предложения по возможному правовому инструменту, направленному на активизацию деятельности в соответствии с нашей стратегической целью, для рассмотрения на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;

5. *поддерживаем* разработку и осуществление программ управления мобильностью для городов, регионов, компаний, сферы туризма и учебных заведений, в которых сочетаются экологически чистые технологии, транспортные средства с нулевым уровнем выбросов, эффективное использование инфраструктуры и «зеленой» логистики для пассажирских и грузовых перевозок, а также расширение использования общественного транспорта, гибкие услуги по обеспечению мобильности на «первой» и «последней» милях, развитие активной мобильности и расширение совместного использования транспортных средств и мультимодальности на основе объединения усилий государственных и частных субъектов по предоставлению услуг в области мобильности;

6. *обязуемся* принимать меры к тому, чтобы деятельность ОПТОСОЗ способствовала улучшению условий жизни в наших городских, пригородных и сельских районах, делая их более благоприятными для здоровья, безопасными, лучше связанными между собой и доступными, исходя из принципа социальной справедливости и не оставляя никого без внимания;

7. *обязуемся также* обеспечить, чтобы в процессе территориального планирования транспорт, окружающая среда и охрана здоровья рассматривались в комплексе для достижения согласованности мер политики, направленных на сокращение разрастания городов и повышение энергоэффективности и расширение доступа к общественному транспорту и активной мобильности;

8. *принимаем решение* создать на национальном уровне механизмы координации между секторами транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая субнациональные и местные органы власти и с участием других соответствующих заинтересованных сторон, в целях комплексного учета вопросов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в рамках соответствующих мер политики и территориального планирования, с тем чтобы заполнить пробелы в услугах в области мобильности и снизить межсекторальные конфликты и компромиссы;

9. *соглашаемся* содействовать мобилизации финансовых ресурсов, включая ресурсы международных финансовых учреждений, инструментов «зеленого» финансирования и государственного и частного секторов, а также государственно-

частных партнерств, с применением соответствующих социальных и экологических критериев, обеспечивая инвестиции в системы устойчивой мобильности и транспорта;

10. *принимаем решение* наладить тесное сотрудничество между ОПТОСОЗ и международными финансовыми учреждениями в целях разработки инструментов «зеленого» финансирования с упором на активную мобильность и обновление парка общественного транспорта;

11. *поощряем* разработку вариантов устойчивого использования низкоуглеродного топлива, увеличивая долю транспорта, работающего на возобновляемых источниках энергии, и обеспечиваем наличие на рынке только отвечающих высоким экологическим стандартам ископаемых видов топлива;

12. *призываем* государства – члены ЕЭК включить в правовые документы, входящие в сферу компетенции Комитета по внутреннему транспорту, положения о техническом осмотре экспортируемых подержанных транспортных средств, с тем чтобы уменьшить воздействие этих транспортных средств на окружающую среду и здоровье людей и повысить их безопасность;

13. *принимаем решение* ускорить и стимулировать разработку и внедрение транспортных средств с низким и нулевым уровнями выбросов, электромобилей и соответствующей инфраструктуры на основе осуществления программ финансовой и иной поддержки;

14. *принимаем решение также* поощрять рост активной мобильности в качестве ключевого элемента преобразований;

### **Создание условий для благоприятной для здоровья и активной мобильности в общеевропейском регионе**

15. *признаем* велосипедное движение в качестве равноправного вида транспорта и то, что наряду с пешеходным движением оно способствует устойчивому образу жизни, улучшению состояния окружающей среды, укреплению здоровья и безопасности, социальной интеграции, экономическому процветанию, повышению качества жизни и счастьем наших граждан;

16. *принимаем меры* по переходу от моторизованной к активной мобильности, в частности с учетом большого числа коротких поездок в городских и пригородных районах, и обеспечиваем для велосипедного и пешеходного движения надлежащую инфраструктуру в целях сокращения числа происшествий с участием лиц, использующих моторизованные и немоторизованные средства, и пешеходов;

17. *обязуемся* достичь к 2030 году следующих целей:

а) [установить национальные целевые показатели, с тем чтобы] значительно увеличить пользование велосипедами и пешеходное движение в каждой стране [для содействия достижению общей цели удвоения [велосипедного движения] [числа километров, преодолеваемых на велосипеде] [велосипедной инфраструктуры] [числа велосипедистов] в регионе в целом];

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

с) разрабатывать и осуществлять национальную политику в области велосипедного движения, опирающуюся на национальные планы, стратегии и программы в области велосипедного движения, во всех странах региона;

д) существенно повысить безопасность велосипедистов и пешеходов во всех странах региона и существенно сократить число смертельных случаев и серьезных травм [велосипедистов на километр, преодолеваемый на велосипеде] в регионе в целом;

е) включить велосипедное и пешеходное движение в программы в области здравоохранения, в том числе в программы, направленные на борьбу с инфекционными заболеваниями и ожирением;

ф) включить вопросы велосипедного и пешеходного движения, в том числе вопросы велосипедной инфраструктуры, в процессы планирования землепользования и развития городской, региональной и транспортной инфраструктуры;

г) разработать национальные стратегии в области пешеходного движения и других форм активной мобильности в каждой стране региона;

18. *принимаем* Общеввропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения, содержащийся в приложении II к настоящей Декларации и разработанный Партнерством ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения по просьбе четвертого Совещания высокого уровня, в качестве средства достижения этих целей в отношении велосипедного движения и содействуем выполнению содержащегося в нем комплекса рекомендаций, в частности касающихся совершенствования инфраструктуры и механизмов стимулирования для содействия развитию велосипедного движения и сбора данных для мониторинга прогресса, в соответствии с национальными планами, программами и другими стратегическими документами;

19. *поощряем* включение вопросов активной мобильности в соответствующие субнациональные и местные планы и программы;

20. *подчеркиваем* важность согласования знаков и сигналов в области велосипедного движения во всем регионе ЕЭК в целях повышения безопасности дорожного движения для велосипедистов и пешеходов, признаем права пешеходов и велосипедистов и, как следствие, призываем государства-члены, являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Конвенции о дорожном движении, предложить соответствующие поправки к этим конвенциям;

21. *подчеркиваем* важность адекватной безопасной инфраструктуры для активной мобильности и просим ЕЭК принять необходимые меры для разработки и создания трансъвропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общеввропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения;

22. *принимаем решение* о разработке в рамках партнерств ОПТОСОЗ общеввропейского генерального плана активной мобильности, включая руководящие принципы и инструменты, путем интеграции пешеходного движения и других форм активной мобильности;

23. *поощряем* просветительскую деятельность и повышение осведомленности в плане активной мобильности, безопасности дорожного движения и связанных с этим социально-экономических выгод;

### **ОПТОСОЗ: содействие преобразованиям для достижения нашей стратегической цели**

24. *поддерживаем* ОПТОСОЗ как уникальную межправительственную, межсекторальную, трехстороннюю платформу для ускорения преобразований и одобряем практические результаты ее деятельности, представленные ниже;

25. *содействуем* осуществлению Рекомендаций по политике в области эковождения, изложенных в приложении III к настоящей Декларации, и приветствуем Руководящие принципы ОПТОСОЗ в области эковождения и просим Партнерство по эковождению представлять Руководящему комитету информацию о достигнутом прогрессе и изучить возможность распространения принципов эковождения на электромобили и транспортные средства, работающие с использованием альтернативных видов топлива и двигателей, внедорожную подвижную технику, поезда, самолеты и суда;

26. *признаем* широкие возможности для создания «зеленых» рабочих мест за счет инвестиций в «зеленый» и благоприятный для здоровья транспорт, приветствуем выводы исследований по вопросу о «зеленых» рабочих местах в области велосипедного движения и «зеленых» и благоприятных для здоровья рабочих местах в области транспорта и просим соответствующее партнерство продолжать свои исследования в этой области и поддерживать разработку стратегий стимулирования создания «зеленых» рабочих мест;

27. *приветствуем* результаты работы Партнерства в интересах устойчивой мобильности «ТРАНСДУНАЙ» в Дунайском регионе и принимаем решение о создании Партнерства ОПТОСОЗ по устойчивой мобильности в сфере туризма в целях обмена передовым опытом и разработки руководящих принципов и инструментов для обеспечения «зеленой», благоприятной для здоровья и инклюзивной мобильности в сфере туризма и досуга с участием заинтересованных сторон сектора туризма;

28. *одобряем* выводы Справочника ОПТОСОЗ/ЕЭК ООН по устойчивому транспорту и городскому планированию, приведенные в приложении IV к настоящей Декларации, и рекомендуем активизировать работу соответствующего партнерства в целях содействия координации и увязке устойчивого транспорта, территориального планирования, охраны здоровья и защиты окружающей среды;

29. *приветствуем* достижения Академии ОПТОСОЗ; принимаем решение активизировать ее деятельность, содействовать взаимодействию между учеными, специалистами-практиками и директивными органами и развивать их потенциал в области транспорта, городского и территориального планирования, охраны здоровья и защиты окружающей среды; предлагаем университетам и другим учебным заведениям внести свой вклад в деятельность Академии; рекомендуем введение курсов, посвященных комплексному изучению транспорта, окружающей среды и охраны здоровья; и просим Руководящий комитет разработать процедуру присуждения сертификата выпускникам Академии ОПТОСОЗ;

30. *принимаем решение* об укреплении и дальнейшем развитии партнерств в качестве платформ для сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами и обязуемся активно участвовать в их работе;

31. *приветствуем* и поддерживаем организацию в государствах-членах рабочих совещаний в контексте «эстафеты» по вопросам транспорта, охраны здоровья и защиты окружающей среды в целях пропаганды ОПТОСОЗ, накопления передового опыта и обмена им, а также разработки рекомендаций по вопросам политики и поддерживаем осуществление итоговых рекомендаций этих рабочих совещаний и развитие сотрудничества между соответствующими секторами на национальном и местном уровнях;

32. *одобряем* Инструмент экономической оценки пользы для здоровья (HEAT), касающийся пешеходного и велосипедного движения, и инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) в качестве моделей, направленных на оценку связанных с введением мер транспортной политики и инициатив воздействия на здоровье и будущих выбросов двуокиси углерода, и поощряем их применение в процессе принятия решений в области территориального планирования и планирования транспортной инфраструктуры;

33. *просим* Руководящий комитет создать почетную награду ОПТОСОЗ за выдающиеся усилия, инициативы и достижения в области экологически чистых и благоприятных для здоровья мобильности и транспорта;

34. *просим также* ЕЭК и Европейское региональное бюро ВОЗ продолжать выполнять функции секретариата для ОПТОСОЗ и обязуемся и впредь оказывать им поддержку в этом отношении;

35. *принимаем* в целях осуществления настоящей Декларации план работы ОПТОСОЗ на период 2020–2025 годов, содержащийся в приложении V к настоящей Декларации, обязуемся контролировать его осуществление на ежегодных сессиях Руководящего комитета и выделять необходимые финансовые ресурсы и/или ресурсы в натуральной форме, включая кадровую поддержку, в целях выполнения задач,



определенных в настоящей Декларации, в том числе на основе системы добровольных взносов;

36. *просим* Руководящий комитет подготовить в сотрудничестве с секретариатом конкретные предложения по содействию мобилизации дополнительных средств из других источников в поддержку осуществления плана работы на период 2020–2025 годов;

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

38. *предлагаем* Руководящему комитету рассмотреть вопрос об организации совещания по среднесрочному обзору в связи с двадцатой годовщиной ОПТОСОЗ в 2022 году;

39. *принимаем решение* созвать в 2025 году шестое Совещание высокого уровня для обзора прогресса в осуществлении плана работы ОПТОСОЗ, представления соответствующих докладов и планирования будущей деятельности и предлагаем правительствам выразить заинтересованность в организации у себя этого Совещания и направлять соответствующие заявки на рассмотрение Руководящему комитету;

40. *выражаем* признательность правительству Австрии за проведение у себя в стране этого совещания и благодарим его и народ Австрии за оказанное гостеприимство.

## Приложения

### Приложение I

#### Проблемы, возможности и стратегическая цель<sup>1</sup>

Транспорт стимулирует социально-экономическое развитие, создавая условия для торговли, туризма и экономического роста и обеспечивая доступ к рабочим местам, рынкам, услугам и образованию, а также способствуя взаимодействию между людьми. Для достижения нами в будущем устойчивых моделей развития важнейшее значение имеет устойчивый, экологически чистый, безопасный, экономичный, доступный и недорогой транспорт.

Транспорт является одним из основных источников загрязнения воздуха и шума, а также парниковых газов, которые приводят к изменению климата. Во всем мире 9 из 10 человек дышат воздухом, содержащим такой уровень загрязнителей, который превышает рекомендуемые Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) показатели качества воздуха. Согласно оценкам, в Европейском регионе ВОЗ загрязнение атмосферного воздуха является причиной преждевременной смерти около полумиллиона человек в год. Только в странах Западной Европы в результате транспортного шума ежегодно теряется не менее 1,6 млн лет здоровой жизни. К 2030 году выбросы диоксида углерода от транспорта могут составить 40% от общемирового объема выбросов.

Зависимость от автомобилей, неэффективное использование городского пространства и недостаточная безопасность велосипедистов и пешеходов являются причинами низкого уровня физической активности, которая, согласно оценкам, в Европейском регионе ВОЗ ежегодно приводит к смерти около 1 млн человек. Регулярное пользование велосипедом и ходьба с частотой, сопоставимой с показателями Глобальных рекомендаций ВОЗ по физической активности для здоровья, сокращает смертность от всех причин примерно на 10%. Дорожно-транспортный травматизм является основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет, а связанные с ним потери составляют около 3% валового внутреннего продукта стран мира. Примерно каждый четвертый погибший на дорогах – это пешеход или велосипедист.

Зачастую территориальное планирование в недостаточной степени увязано и согласовано с транспортным планированием. Это приводит к увеличению спроса на транспорт и, если общественный транспорт надлежащего качества отсутствует, к росту зависимости от личных автомобилей. Плохо продуманная транспортная инфраструктура ведет к фрагментации и разрушению жилой среды, деградации природных и городских ландшафтов и наносит ущерб природному и культурному наследию и зданиям. Такая транспортная инфраструктура может также быть уязвимой к изменению климата и стихийным бедствиям. Ошибки в городском планировании приводят к разрастанию городов, что, в свою очередь, порождает «гипермобильность» и приводит к перегруженности дорог, высоким уровням выбросов и ухудшению положения в области безопасности.

Низкое качество услуг общественного транспорта, особенно в пригородных и сельских районах, усиливает социально-экономическое неравенство и изоляцию и подталкивает к использованию автомобилей. Развитие услуг в области мобильности и транспортной инфраструктуры без участия местных органов власти, а также тех сторон, которые затронуты этими процессами или должны быть их бенефициарами, приводит к плохим результатам.

Эффективное планирование инвестиций в благоприятные для окружающей среды и здоровья человека мобильность и транспортную инфраструктуру могут

---

<sup>1</sup> Будут пересмотрены в соответствии с изменениями в тексте Декларации и с учетом исследований, касающихся проблем.

обеспечить экономическое процветание и качественные рабочие места, например, в области проектирования, создания, эксплуатации, технического обслуживания и утилизации транспортных средств всех типов, в сфере железнодорожного и легкого железнодорожного транспорта, экологически чистого и экономичного общественного транспорта, эффективных интермодальных связей, мер безопасности в области автомобильного транспорта и услуг для активной мобильности.

Начало XXI века ознаменовалось рядом технологических прорывов, которые меняют транспорт и мобильность и могут способствовать устойчивому развитию. Новые технологии и подходы включают цифровизацию, искусственный интеллект, автономные транспортные средства, электромобили, управление мобильностью, гибкое и совместное использование транспортных средств, мобильность как услугу и интегрированные системы мультимодального общественного транспорта.

**Наша стратегическая цель – это экологически чистые, безопасные, благоприятные для здоровья и инклюзивные мобильность и транспорт в интересах обеспечения счастья и процветания для всех.**

## Приложение II

### **Общеввропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения**

[Текст будет добавлен после сессии.]

## Приложение III

### Рекомендации по политике в области эковожждения

1. Эковожждение способствует достижению следующих важных целей: повышение безопасности дорожного движения, снижение стресса от вождения и повышение удобства для водителей, более равномерный транспортный поток и уменьшение заторов, сокращение расхода топлива и эксплуатационных расходов и снижение выбросов углекислого газа и рисков для здоровья. Эковожждение является высокорентабельной мерой, способствующей повышению энергоэффективности, экологичности и безопасности мобильности и транспорта. Одно из преимуществ эковожждения заключается в том, что его можно практиковать на добровольной основе и что оно может быть применено любым водителем без какого-либо нового оборудования или устройств.

2. Наиболее важные рекомендации по эковожждению представлены в Руководящих принципах ОПТОСОЗ в области эковожждения, которые были подготовлены в рамках Партнерства ОПТОЗ по эковожждению. Эковожждение должно внедряться повсеместно в качестве «умного» и экономичного стиля вождения среди всех водителей, в отношении всех транспортных средств и в любых дорожных условиях.

3. С этой целью на основе Руководящих принципов ОПТОСОЗ в области эковожждения предлагается разработать национальные инициативы по эковожждению. В этой связи рекомендуется предпринять следующие 10 основных практических шагов:

a) в соответствии с Руководящими принципами ОПТОСОЗ в области эковожждения в государствах-членах должны быть созданы платформы национальных экспертов и учреждений в области эковожждения. На основе таких платформ следует разработать национальные стандарты и пособия в области эковожждения и схемы сертификации для инструкторов по эковожждению, а также инициативы в области эковожждения;

b) в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковожждению должно осуществляться повышение квалификации инструкторов по вождению в целях формирования компетенций для выполнения функций старших инструкторов по эковожждению и инструкторов по эковожждению, которые будут обладать экспертными знаниями в области навыков вождения и обучения вождению, а также инновационных автомобильных технологий. Для обмена знаниями и их накопления следует организовывать пилотные семинары с операторами автопарков при содействии экспертов по эковожждению из числа членов Партнерства ОПТОСОЗ по эковожждению, которые, в случае необходимости, будут использоваться для повышения квалификации опытных инструкторов по вождению до уровня старших инструкторов по эковожждению;

c) в соответствии с подходом, предусматривающим подготовку инструкторов, в рамках платформы экспертов по эковожждению и старших инструкторов по эковожждению следует создать курсы для подготовки достаточного числа инструкторов по эковожждению, уделяя особое внимание стандартам и содержанию курсов по эковожждению. Такие семинары должны включать теоретические и практические занятия, проведение экзамена и, при необходимости, сертификацию инструкторов по эковожждению;

d) кроме того, следует разработать схемы сертификации для повышения уровня школ вождения до школ эковожждения. Такие школы эковожждения должны выступать в качестве «мультипликаторов» эковожждения и устойчивой мобильности, например путем подготовки квалифицированного персонала с навыками эковожждения и формирования низкоэмиссионного автопарка и уделения особого внимания альтернативным видам вождения и устойчивой мобильности в процессе обучения водителей;

e) эковожждение должно быть интегрировано в законодательную базу обучения вождению и экзаменационных испытаний для водителей-учеников. Кроме того, следует внести поправки в процедуры обучения и экзаменационных испытаний для будущих водителей, с тем чтобы включить в них навыки управления электромобилями и транспортными средствами, использующими альтернативные виды топлива и двигатели, наравне с обычными транспортными средствами;

f) учебные курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться опытными и квалифицированными инструкторами по эковожждению и должны включать в себя навыки вождения по дорогам общего пользования и использования устройств контроля, позволяющих отслеживать расход топлива в режиме реального времени. Курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться по двум направлениям: обучение имеющих водительские права водителей в целом и обучение профессиональных водителей легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей. Результаты проведения учебных курсов следует оценивать и контролировать, в частности в том, что касается расхода топлива, выбросов углекислого газа и эксплуатационных расходов, с тем чтобы мотивировать большее число целевых групп к применению эковожждения;

g) внедрение инициатив в области эковожждения должно также подкрепляться кампаниями по повышению осведомленности и включением эковожждения в требования к профессиональной квалификации водителей грузовых автомобилей и автобусов. Они также могут быть нацелены на опытных водителей, не прошедших обучение эковожждению с момента получения водительских прав;

h) особое внимание следует уделять эковожждению электромобилей как наилучшему способу увеличения их запаса хода. Обучение навыкам вождения электромобилей должно включать обучение навыкам эковожждения и, в частности, использованию рекуперации, а также эффективной подзарядке;

i) для обеспечения устойчивости инициатив в области эковожждения, оно должно стать частью мер политики и стратегий;

j) вопросы эковожждения должны быть включены в национальные и международные схемы финансирования для облегчения создания программ в области эковожждения, обмена ноу-хау и опытом и дальнейшего развития методов эковожждения и подготовки в этой области. В будущем особое внимание следует уделять вождению электромобилей и альтернативных транспортных средств, секторам грузовых и автобусных перевозок, а также охвату других категорий транспортных средств, таких как железнодорожный транспорт, тракторы и строительная техника. С этой целью следует активизировать дальнейшее сотрудничество между государствами-членами в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковожждению.

## Приложение IV

### **Выводы и рекомендации Справочника по устойчивому транспорту и городскому планированию**

[Текст будет добавлен позднее.]

## Приложение V

### План работы на период 2020–2025 годов

[Текст будет добавлен после сессии.]

---