



**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**

Одиннадцатая сессия

Женева, 27 и 28 ноября 2013 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Подготовка четвертого Совещания высокого
уровня по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья (14–16 апреля 2014 года)**

**Парижская декларация: Город в движении:
в первую очередь люди!**

**Записка секретариата Общеввропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья**

Резюме

В настоящем документе отражены и сведены воедино результаты обсуждений и решения, которые касаются девиза и элементов Парижской декларации и являются итогом работы девятнадцатого и двадцатого совещаний расширенного Бюро ОПТОСОЗ, проведенных соответственно 4 и 5 апреля 2013 года в Париже и 11 и 12 июля 2013 года в Копенгагене. Парижскую декларацию планируется принять путем аккламации на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (4СВУ), которое состоится в Париже 14–16 апреля 2014 года.

Подобно Амстердамской декларации, принятой на третьем Совещании высокого уровня, состоявшемся в Амстердаме 22 и 23 января 2009 года, Парижская декларация станет главным итоговым документом Совещания. Она подведет итоги осуществлению ОПТОСОЗ со времени ее принятия в 2002 году и,

в частности, со времени проведения третьего Совещания высокого уровня в 2009 году, а также обеспечит обновленную концепцию и мандат для действий вплоть до следующего Совещания высокого уровня, проведение которого в предварительном порядке запланировано на 2019 год.

Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть элементы и формулировки нынешнего проекта декларации и при необходимости предложить изменения, поправки и исключения.

Проект декларации до его принятия на 4СВУ в Париже можно было бы усовершенствовать, особенно с учетом рабочего плана (2014–2019 годы), на следующих совещаниях Бюро ОПТОСОЗ:

- расширенном Бюро (двадцать первой сессии): 29 ноября 2013 года (Женева);
- расширенном Бюро (двадцать второй сессии): 30 и 31 января 2014 года (Цюрих);
- расширенном Бюро (двадцать третьей сессии): 14 апреля 2014 года (Париж) – при необходимости.

I. Преамбула

1.¹ Мы, министры и представители государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейского региона Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), принимающие участие в работе четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, Париж, 14–16 апреля 2014 года,

2. Подчеркивая выводы и обязательства, принятые на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция "Рио+20"), состоявшейся в июне 2012 года, в частности:

а) "...важность эффективного передвижения людей и товаров и доступа к экологически рациональным, безопасным и доступным в плане цен видам транспорта в качестве одного из факторов повышения уровня социальной справедливости, улучшения здоровья людей, обеспечения устойчивости городов, налаживания связей между городскими и сельскими районами и повышения производительности в сельских районах" и

б) "...необходимость содействия применению комплексного подхода к выработке на национальном, региональном и местном уровнях политики в отношении транспортных услуг и систем в целях содействия устойчивому развитию"²,

3. Одобрив подход, заключающийся в достижении наивысшего уровня здоровья и благополучия для всех благодаря действиям правительства, всех соответствующих секторов и общества и принятый ВОЗ в ее европейской политике в интересах здоровья и благополучия ("Здоровье-2020"),

4. Сознвая постоянные проблемы, которые транспорт [и мобильность]³ создает для здоровья и окружающей среды, особенно в городских районах и пригородах, в результате выбросов загрязнителей воздуха и шума, а также дорожно-транспортных происшествий с участием таких уязвимых пользователей дороги, как пешеходы и велосипедисты,

5. Признавая значительное положительное воздействие, которое оказывают на здоровье и окружающую среду такие активные виды передвижения, как ходьба пешком и езда на велосипеде, которые характеризуются нулевым уровнем выбросов, способствуют уменьшению заторов, обусловленных эксплуатацией частных автомобилей, и решению проблем, связанных с [недостаточной двигательной активностью в результате] сидячим образом жизни, а также позволяют бороться с ожирением и распространением неинфекционных заболеваний (НИЗ),

6. Отмечая все более убедительные научные доказательства в пользу предполагаемого увеличения частотности экстремальных погодных явлений в результате глобального потепления и необходимость решения в транспортном секторе проблем адаптации к изменению климата, обеспечения готовности к стихийным бедствиям, повышения жизнеспособности городов и общин и в то

¹ В окончательном варианте декларации пункты преамбулы не будут пронумерованы.

² "Будущее, которого мы хотим", итоговый документ Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию ("Рио+20"), 20–22 июня 2012 года, пункты 132–133.

³ Бюро предложило включить термин "транспорт" или "мобильность" в некоторых местах, где это еще не было сделано.

же время стремясь к снижению выбросов парниковых газов на транспорте для смягчения последствий изменения климата,

7. *Подчеркивая* необходимость для местных и муниципальных органов власти руководствоваться концепцией обеспечения пригодности городов для жилья, включая тенденцию к созданию более густонаселенных и компактных городов с районами, характеризующимися использованием земли, а также важное значение формирования концепции города будущего, предусматривающей [социальные,] демографические [и экологические] изменения, [и стимулирующей] благоприятные для окружающей среды и здоровья режимы работы и схемы жизнеобеспечения,

8. *Признавая*, что изменения в области демографии, а также в условиях работы и обучения требуют новых подходов [к мобильности] для гибкого реагирования на изменяющиеся потребности в обеспечении доступа к услугам, товарам и бытовым удобствам,

9. *Подчеркивая* первостепенную роль, отводящуюся экологически чистым, эффективным, приемлемым по ценам, доступным [, благодаря использованию согласованных знаков и сигналов,] и безопасным, в частности для таких уязвимых групп населения, как престарелые, дети, обездоленные и лица с ограниченной мобильностью, системам общественного транспорта [а также важное значение взаимодействия различных видов общественного транспорта (автобусы, поезда, метро, паромы) и их связи с пешеходной и велосипедной инфраструктурой] для обеспечения "бесперебойных" перевозок [внутри городов и] между городами, удовлетворяющих потребности в обеспечении доступа и мобильности для всех⁴,

10. *Памятуя* о роли, которую играют организации гражданского общества, в том числе по делам молодежи [, здравоохранения и окружающей среды], а также научно-исследовательские и профессиональные сообщества в деле пропаганды и переориентации предпочтений и поведения граждан в контексте транспорта и мобильности,

11. *Учитывая* увеличение в регионе числа городов, которые уже успешно изменили свои стратегии развития транспорта и землепользования для повышения качественного уровня своей пространственной структуры, включая содействие переходу от эксплуатации личных автомобилей к ходьбе пешком и езде на велосипеде в сочетании с использованием общественного транспорта,

12. *Находясь под глубоким впечатлением* от возможностей достижения прогресса в результате исследований, нововведений и технологических разработок, которые позволяют, в частности, повысить доступность электромобильности и обеспечить ее более широкое распространение, а также в результате использования таких подходов, как эковождение,

13. *Понимая*, что транспортное планирование не может осуществляться лишь путем развития транспортной инфраструктуры, а должно быть тесно интегрировано с землепользованием и пространственным планированием,

14. *Сознавая* важную роль, которую могут играть национальные стратегии стимулирования нововведений и действий на субнациональном и местном уровнях,

⁴ Бюро предложило в соответствующих случаях включить в декларацию термин "взаимодействие".

15. *Признавая* значительные различия в устойчивом для охраны здоровья и окружающей среды прогрессе, достигнутом в области транспорта [и мобильности]⁵ в странах и городских агломерациях региона,

[16. *Признавая*, что вопрос о рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья [, направленной на содействие интеграции стратегий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в целях обеспечения устойчивой городской и пригородной мобильности и жизнедеятельности, благоприятной для окружающей среды и здоровья человека,]⁶ остается нерешенным и что Руководящему комитету ОПТОСОЗ следует провести его дальнейшее изучение [, в частности, приступив к переговорам по отдельным элементам такой конвенции,] с учетом достигнутого прогресса в деле осуществления рабочего плана ОПТОСОЗ и в свете появляющихся новых обстоятельств⁷,]

II. Обобщение достигнутого

Амстердамская декларация: Звенья одной цепи – Пути развития транспорта в интересах здоровья, окружающей среды и благосостояния

17. *Подтверждаем* нашу приверженность Общеευропейской программе по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) как уникальной трехсторонней платформе и модели для межсекторальной стратегической координации политики и международного сотрудничества и обмена оптимальной практикой, которые позволяют правительствам и другим заинтересованным сторонам разрабатывать и осуществлять стратегии устойчивого развития транспорта с упором на его воздействие на окружающую среду и здоровье;

18. *Приветствуем* конкретные результаты, достигнутые за период после 2002 года в контексте ОПТОСОЗ, служащей наглядным примером "общего-сударственного подхода", отстаиваемого ВОЗ в ее европейской политике в интересах здоровья и благополучия ("Здоровье-2020");

19. *Приветствуем*, в частности, успешное осуществление Амстердамской декларации и ее рабочего плана на 2009–2014 годы, которое привело:

- к принятию национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (НПДТОСОЗ), основанных на национальных инициативах и стратегиях активизации институциональных процессов, направленных на достижение приоритетных целей ОПТОСОЗ;
- к проведению в рамках всего региона (Амстердам, Прага, Скопье, Батуми, Киев, Москва, Алматы, Париж) эстафет ОПТОСОЗ, содействующих повышению уровня информированности о мерах политики в области ус-

⁵ Бюро предложило включить термин "транспорт" или "мобильность" в некоторых местах, где это еще не было сделано.

⁶ В тексте, заключенном в квадратные скобки, охарактеризована общая концепция возможной рамочной конвенции и содержится формулировка, позаимствованная из Амстердамской декларации и новой приоритетной цели 5.

⁷ В качестве альтернативы этот пункт можно было бы включить в раздел V декларации.

тойчивого развития городского транспорта, благоприятного для окружающей среды и здоровья человека;

- к установлению партнерства ОПТОСОЗ между заинтересованными странами, которое способствовало продвижению инициативы ОПТОСОЗ по эковождению и сыграло важную роль в разработке Инструмента экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от пешеходного и велосипедного движения;

20. *Поддерживаем* выводы, содержащиеся в распространенных сегодня четырех (4) публикациях ОПТОСОЗ, в которых отражена информация о недавних мероприятиях ОПТОСОЗ и указаны элементы будущей деятельности в рамках ОПТОСОЗ или других компетентных органов, а именно:

- в Руководстве по разработке национальных планов действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (НПДТОСОЗ);
- в документе "От Амстердама до Парижа и далее: обзор политики ОПТОСОЗ и оптимальная практика эстафеты ОПТОСОЗ";
- в исследовании по знакам и сигналам для активной мобильности;
- в документе "Благоприятные для окружающей среды и здоровья рабочие места на транспорте";

21. *Высоко оцениваем* активное участие директивных органов и экспертов от стран Юго-Восточной Европы, Центральной Азии, Кавказа и Северной Америки в деятельности ОПТОСОЗ, в частности в многочисленных мероприятиях по наращиванию потенциала, организуемых и поддерживаемых этими странами, а также помощь, оказываемую членами Бюро ОПТОСОЗ;

22. *Выражаем благодарность* за щедрую внебюджетную помощь и помощь натурой, предоставляемую ОПТОСОЗ некоторыми странами – членами ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа, а также за секретариатскую поддержку со стороны ЕЭК ООН (Отдела транспорта и Отдела окружающей среды) и ВОЗ/Европа;

III. Определение концепции ОПТОСОЗ

Проживание в местах, где для всех обеспечен безопасный для окружающей среды и здоровья транспорт и создана процветающая система устойчивого жизнеобеспечения

23. *Принимаем решение* продолжать в рамках ОПТОСОЗ работу, направленную на обеспечение безопасных, эффективных и благоприятных для окружающей среды и здоровья транспорта и мобильности⁸, с тем чтобы обратить вспять неблагоприятные тенденции и внести вклад в выполнение глобальных обязательств;

24. *Подтверждаем* следующие общеевропейские приоритетные цели ОПТОСОЗ, изложенные в Амстердамской декларации [, принятой на третьем Совещании высокого уровня в 2009 году]:

⁸ Бюро предложило включить термин "транспорт" или "мобильность" в некоторых местах, где это еще не было сделано.

- приоритетная цель 1:** **содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья,**
- направляя ресурсы в следующие области: транспортная инфраструктура, способствующая безопасности, экологической устойчивости и здоровью, а также обладающая максимальным потенциалом для создания рабочих мест (включая железнодорожный и легкорельсовый городской транспорт); экологически чистый и эффективный общественный транспорт с удобной системой интермодальных связей; меры обеспечения безопасности дорожного движения; инфраструктура для физически активных и экологически безопасных форм передвижения;
- приоритетная цель 2:** **обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем**
- путем осуществления деятельности по следующим направлениям: содействие разработке схем управления мобильностью для предприятий и организаций, школ, в сфере отдыха и развлечений, в местных сообществах и городах; повышение уровня информированности о различных вариантах обеспечения мобильности путем улучшения координации между процессами территориального и транспортного планирования;
- приоритетная цель 3:** **снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума**
- путем оказания содействия следующим процессам: рост доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, а также рост использования топлива на основе возобновляемых источников энергии; сдвиг в сторону экологически чистых видов передвижения, применение электродвигателей, популяризация эко-вождения;
- приоритетная цель 4:** **содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта**
- путем планирования и модернизации городских зон и населенных пунктов в целях обеспечения более благоприятных условий для безопасного и физически активного передвижения, включая развитие инфраструктуры для ходьбы пешком и езды на велосипеде, а также обеспечение эффективным и доступным общественным транспортом с особым вниманием к нуждам уязвимых групп населения, в ча-

стности [престарелых,] детей [, неимущих] и лиц с ограниченной мобильностью⁹.

25. *Принимаем* следующую новую приоритетную цель, направленную на увеличение пропускной способности транспортных систем для содействия большей устойчивости и готовности наших общин к демографическим [, социальным] и экологическим изменениям:

приоритетную цель 5: интегрировать стратегии городского и пространственного планирования с целями в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды

путем адаптирования городской среды [и транспортных систем] для подготовки их к демографическим, социальным и экологическим изменениям [, в частности, с учетом предполагаемого увеличения частотности экстремальных погодных явлений], а также на основе разработки рамочной программы городского и пространственного планирования, содействующей благоприятной для окружающей среды и здоровья человека городской и пригородной мобильности, а также устойчивому жизнеобеспечению с признанием важного значения связей между жилищным и административным строительством, районированием и энергоэффективностью;

IV. Реализация концепции ОПТОСОЗ

Подходы и механизмы, позволяющие предпринимать соответствующие действия

26. *Обязуемся* применять концепцию ОПТОСОЗ и достичь приоритетных целей ОПТОСОЗ путем более активного использования существующих трех (3) механизмов реализации, принятых в Амстердаме, в качестве средства выполнения рабочего плана ОПТОСОЗ на 2014–2019 годы (см. приложение)¹⁰ [, который будет подготовлен и принят Руководящим комитетом ОПТОСОЗ], а именно:

⁹ В предлагаемом тексте цель 4 приведена в соответствие с пунктом 9 преамбулы.

¹⁰ Рабочий план ОПТОСОЗ можно было бы включить в декларацию в качестве приложения. В этом случае до проведения 4СВУ следовало бы определить ряд проектов [действий] для утверждения министрами, а также ведущими странами и/или организациями. Такой подход мог бы придать необходимый импульс эффективному осуществлению. В качестве альтернативного варианта рабочий план ОПТОСОЗ можно было бы подготовить как отдельный документ, который мог бы принять Руководящий комитет ОПТОСОЗ или его [расширенное] Бюро сразу же после проведения 4СВУ 16 апреля 2014 года в Париже или на будущих сессиях, в зависимости от конкретного случая.

- **национальные планы действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (НПДТОСОЗ)**

национальные и субнациональные механизмы осуществления, основанные на согласованной на международном уровне модели достижения приоритетных целей ОПТОСОЗ с учетом различных социально-экономических ситуаций;

- **эстафета ОПТОСОЗ**

ряд национальных/региональных рабочих совещаний по конкретным проектам для повышения осведомленности и обмена оптимальной практикой среди местных органов власти и международных экспертов, по завершении которых должен быть составлен компендиум примеров оптимальной практики, отражающих различные социально-экономические условия;

- **партнерство ОПТОСОЗ**

объединение усилий заинтересованных экспертов и директивных органов для разработки конкретных проектов, способствующих реализации концепции ОПТОСОЗ;

27. *Обязуемся* внедрить [два (2) новых механизма осуществления] в качестве средства, способствующего практическому применению новых научных знаний в контексте стратегий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, а также укреплять связи и взаимодействие между ОПТОСОЗ и соответствующими глобальными и региональными процессами:

- **[информационная сеть ОПТОСОЗ**

Информационная сеть ОПТОСОЗ представляет собой междисциплинарную платформу, увязывающую науку с политикой и стимулирующую взаимодополняемость усилий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в контексте научно-исследовательской перспективы. Она дополняет деятельность Информационного центра ОПТОСОЗ, внося в нее собственный вклад, и обеспечивает платформу для сбора и представления специальных знаний и работы экспертов в различных областях городской и пригородной мобильности¹¹;

- **пропаганда политической деятельности в контексте ОПТОСОЗ**

инструментарий пропаганды политической деятельности ОПТОСОЗ увязывает мероприятия, проводящиеся в рамках ОПТОСОЗ, с такими другими мероприятиями Организации Объединенных Наций, как "Рио+20", "Здоровье-2020" и процесс ОСЕ, а также с соответствующей деятельностью других международных и региональных организаций, включая международные финансовые организации, неправительственные организации и гражданское общество; [он может также быть распространен на другие регионы, заинтересованные в деятельности ОПТОСОЗ;]

¹¹ Информационный центр ОПТОСОЗ служит веб-порталом, открывающим удобный доступ к политической, правовой и научной информации, а также к примерам оптимальной практики на английском, русском и французском языках в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с упором на конкретные потребности стран Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии.

28. *Обязуемся* оказывать государственную поддержку действиям, принимаемым на субнациональном и местном уровнях, путем разработки рамочных концепций реализации, а также установления новых и более прочных партнерских связей с городами, организациями гражданского общества, молодежными организациями и научным сообществом;

V. Институциональные рамки ОПТОСОЗ

Продолжение реализации ОПТОСОЗ

29. *Подтверждаем* круг ведения Руководящего комитета ОПТОСОЗ, утвержденный на второй сессии Совещания высокого уровня 5 июля 2002 года¹², и правила процедуры Руководящего комитета ОПТОСОЗ и его Бюро, утвержденные Комитетом на его первой сессии 11 апреля 2013 года¹³;

30. *Соглашаемся* систематически отслеживать на годовых сессиях Руководящего комитета ход выполнения рабочего плана ОПТОСОЗ (2014–2019 годы);

31. *Просим* ЕЭК ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ и впредь выполнять функции секретариата для ОПТОСОЗ и обязуемся и впредь оказывать им поддержку в этом отношении;

[32. *Признаем*, что вопрос о рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, направленной на поддержку интеграции стратегий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в целях стимулирования устойчивой и благоприятной для окружающей среды и здоровья городской и пригородной мобильности, а также жизнеобеспечения¹⁴, остается нерешенным и что Руководящему комитету ОПТОСОЗ следует рассмотреть вопрос о проведении дальнейших исследований, в том числе в рамках соответствующих переговоров, по элементам такой конвенции в свете прогресса в осуществлении рабочего плана ОПТОСОЗ и в свете появляющихся новых обстоятельств;]¹⁵

33. *Принимаем решение* созвать не позднее 2019 года пятое Совещание высокого уровня для обзора и оценки достигнутых результатов в осуществлении рабочего плана ОПТОСОЗ для обновления или изменения приоритетных целей ОПТОСОЗ и для составления плана последующих действий;

¹² ECE/AC.21/202/6-EUR/02/5040828/6, пункты 7 b) и 15 b), и ECE/AC.21/2002/5-EUR/02/5040828/5, приложение 3.

¹³ ECE/AC.21/2003/6-EUR/03/5040828/6, приложение 1.

¹⁴ Новый предлагаемый текст [в квадратных скобках] нацелен на изложение общей концепции возможной рамочной конвенции и включает формулировку, содержащуюся в Амстердамской декларации и в новой приоритетной цели 5.

¹⁵ В качестве альтернативы этот пункт можно было бы включить в преамбулу декларации.

VI. Ресурсы

Совместная ответственность за проекты [мероприятия] в контексте ОПТОСОЗ и их поддержка

34. *Принимаем обязательство* выделять необходимые финансовые ресурсы и/или оказывать помощь натурой для выполнения рабочего плана ОПТОСОЗ (2014–2019 годы) с задействованием механизмов его осуществления путем использования системы добровольных взносов, что даст гарантию осуществления запланированных мероприятий;

[35. Руководящему комитету ОПТОСОЗ в сотрудничестве с секретариатом ОПТОСОЗ следует подготовить соответствующие предложения.]

Приложение

Рабочий план ОПТОСОЗ (2014–2019 годы)

в поддержку национальных действий и международного сотрудничества¹⁶

Концепция ОПТОСОЗ и приоритетные цели ОПТОСОЗ будут осуществляться с помощью следующих проектов [мероприятий], которые будут дорабатываться, совершенствоваться и контролироваться ведущими странами, ведущими организациями и Руководящим комитетом ОПТОСОЗ.

Роль ведущих стран и организаций состоит в том, чтобы содействовать – при помощи секретариата ОПТОСОЗ – реализации проектов [мероприятий] и выступать в качестве координаторов и докладчиков. Ведущие страны и организации не несут ответственности за реализацию проекта или за обеспечение адекватного финансирования.

Ведущие страны и организации будут ежегодно или через соответствующие промежутки времени отчитываться перед Руководящим комитетом ОПТОСОЗ о достигнутом прогрессе и возникших трудностях на основе стандартной процедуры, которая должна быть согласована с Комитетом.

Рабочий план ОПТОСОЗ (2014–2019 годы) будет осуществляться в тесном сотрудничестве с национальными и международными правительственными и неправительственными заинтересованными сторонами, включая такие местные и муниципальные органы власти, научно-исследовательские организации и научные круги, как Совместный транспортный научно-исследовательский центр Международного транспортного форума (МТФ)¹⁷.

¹⁶ Рабочий план ОПТОСОЗ можно было бы включить в декларацию в качестве приложения. В этом случае до проведения 4СВУ следовало бы определить ряд проектов [действий] для утверждения министрами, а также ведущими странами и/или организациями. Такой подход мог бы придать необходимый импульс эффективному осуществлению. В качестве альтернативного варианта рабочий план ОПТОСОЗ можно было бы подготовить как отдельный документ, который мог бы принять Руководящий комитет ОПТОСОЗ или его [расширенное] Бюро сразу же после проведения 4СВУ 16 апреля 2014 года в Париже или на будущих сессиях, в зависимости от конкретного случая.

¹⁷ Бюро (11 и 12 июля 2013 года) решило включить ссылку на Совместный транспортный научно-исследовательский центр Международного транспортного форума.

Приоритетная цель 1 ОПТОСОЗ: содействовать устойчивому экономическому развитию и стимулировать создание новых рабочих мест на основе капиталовложений, нацеленных на обеспечение благоприятного для окружающей среды и здоровья транспорта

Проект 1.1: Методика расчета в контексте создания благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте (пример)

Цель: Разработка международной стандартной методики расчета числа рабочих мест, созданных благодаря осуществлению безопасных для окружающей среды и здоровья капиталовложений

Ведущая страна/организация: ВОЗ/Европа и ЕЭК ООН

Механизм осуществления: партнерство ОПТОСОЗ и информационная сеть ОПТОСОЗ

Планируемый срок реализации: 2014–2017 годы

Проект 1.2: (должен быть определен до, во время или после 4СВУ)

Цель: ...

Ведущая страна/организация: ...

Механизм осуществления: ...

Планируемый срок реализации: ...

Приоритетная цель 2 ОПТОСОЗ: обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем

Проект 2.1: (должен быть определен до, во время или после 4СВУ)

Цель: ...

Ведущая страна/организация: ...

Механизм осуществления: ...

Планируемый срок реализации: ...

Приоритетная цель 3 ОПТОСОЗ: снизить выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума

Проект 3.1: (должен быть определен до, во время или после 4СВУ)

Цель: ...
Ведущая страна/организация: ...
Механизм осуществления: ...
Планируемый срок реализации: ...

Приоритетная цель 4 ОПТОСОЗ: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта

Проект 4.1: (должен быть определен до, во время или после 4СВУ)

Цель: ...
Ведущая страна/организация: ...
Механизм осуществления: ...
Планируемый срок реализации: ...

Приоритетная цель 5 ОПТОСОЗ: интегрировать стратегии городского и пространственного планирования с целями в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья

Проект 5.1: (должен быть определен до, во время или после 4СВУ)

Цель: ...
Ведущая страна/организация: ...
Механизм осуществления: ...
Планируемый срок реализации: ...
