



**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**

**Пятнадцатая сессия**

Женева, 6–8 ноября 2017 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

**Симпозиум ОПТОЗОС 2017 года**

**Симпозиум ОПТОЗОС 2017 года: обеспечение  
экологически устойчивой мобильности и содействие  
развитию более эффективных транспортных систем:  
инновации и согласование политики в качестве  
факторов, способствующих созданию экологически  
чистого и благоприятного для здоровья транспорта**

**Концептуальная записка, подготовленная секретариатом**

*Резюме*

На своей седьмой сессии (Женева, 22–23 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 для ОПТОСОЗ (ECE/AC.21/SC/2009/7-EUR/09/5088363/7, пункт 8). В этой связи Комитет решил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения или симпозиумы 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 должны соответствовать приоритетным целям ОПТОСОЗ, принятым на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Амстердам, 2009 год) и посвящаться одной цели каждый год. В результате принятия на четвертом Совещании высокого уровня Париж-



ской декларации (Париж, 2014 год) была добавлена еще одна цель – Цель 5 («Интегрировать цели в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования»). После завершения четвертого Совещания высокого уровня расширенное Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ подтвердило свое намерение продолжить практику проведения симпозиумов ОПТОСОЗ, в результате чего Комитет на своей четырнадцатой сессии поручил Бюро выбрать тему симпозиума 2017 года, напомнив, что при этом можно также учитывать и темы других соответствующих мероприятий (ECE/AC.21/SC/2014/6–EUDCE1408105/1.6/SC12/6). На своем двадцать восьмом совещании Бюро подтвердило, что новый формат проведения симпозиума с приглашением лишь одного основного докладчика и меньшим числом выступающих является более предпочтительным по сравнению с форматами предыдущих лет. Руководящий комитет решил, что тема симпозиума 2017 года будет посвящена Цели 2 («Обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем»).

Симпозиум ОПТОСОЗ 2017 года состоится 6 ноября 2017 года во Дворце Наций в Женеве (Швейцария) и откроется в 15 ч. 00 м. Настоящая концептуальная записка была подготовлена секретариатом и содержит справочную информацию по вопросам, которые будут рассматриваться на этом симпозиуме, и предлагаемое содержание его работы.

## **I. Вводная информация по рассматриваемым вопросам**

### **A. Тенденции в области транспорта, влияющие на здоровье людей и окружающую среду**

1. После принятия Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка дня–2030) городская мобильность была признана в качестве одного из основных элементов новой рамочной программы устойчивого развития на период после 2015 года. В частности, Цель 11 в области устойчивого развития, посвященная «Устойчивым городам и населенным пунктам», предусматривает следующее: *«Предоставить всем к 2030 году доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасность дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц»*. Ключевые проблемы в условиях нарастания обеспокоенности по поводу устойчивости заключаются в повышении потребностей в мобильности и доступности для всех, включая детей и пожилых лиц, прежде всего в городах.

2. Управление системой устойчивой мобильности и развитие более эффективных транспортных систем – один из ключевых компонентов решения этих проблем. Инновации на транспорте приводят к коренным переменам в области мобильности, меняя все, что связано с тем, как люди передвигаются, выбирают свои варианты, общаются и платят за оказываемые услуги. Во многих случаях эти коренные изменения уже происходят, позволяя кардинально повысить эффективность городских транспортных систем и в то же время пересмотреть потенциальный вклад системы управления мобильностью в интересах устойчивого развития и открыть новые горизонты в сфере оказания услуг. Вместе с тем будущий успех зависит от комплексных транспортных стратегий в силу того факта, что передовые технологии варьируются в широких пределах – от повышения уровня автоматизации в области автомобилестроения до создания систем электромобильности – и что переход на электротягу и оцифровку предполагает

необходимость повышения уровня сотрудничества между такими секторами, как транспорт и телекоммуникации.

3. Повышение темпов успешного внедрения стратегических и технических инноваций в объекты инфраструктуры, транспортные средства и концепцию управления мобильностью придаст системе мобильности более безопасный и экологически чистый характер.

4. Более широкое использование эффективных транспортных систем – ключевой элемент этих усилий, например посредством внедрения в практику информационно-коммуникационной технологии и интеллектуальных транспортных систем и повышения качества систем общественного транспорта. Решения в виде интеллектуальных транспортных систем могут явиться важным средством укрепления системы интермодальности, обеспечивая соответствующую платформу на стыке с другими видами передвижения, в том числе на велосипеде и пешком.

5. В то же время управление системой мобильности с учетом разнообразных потребностей различных групп пользователей может подтолкнуть процесс преобразований. Развертывание передовых информационных систем управления мобильностью на базе информационно-коммуникационных технологий может облегчить положение с заторами дорожного движения в городах и в то же время снизить уровень загрязнения и оказать позитивное воздействие на здоровье людей. Информационные технологии позволяют создать платформы, которые в свою очередь создают благоприятные условия для применения новаторских видов практики, начиная с совместного использования автомобилей и велосипедов и заканчивая сквозной системой маятникового сообщения. Устойчивые виды корпоративной практики и схемы мобильности, стимулирующие выбор сотрудниками компаний экологически чистых и благоприятных для здоровья видов передвижения, могут оказать соответствующее измеримое воздействие на спрос в области мобильности.

6. Из вышесказанного явствует, что повышение эффективности системы транспорта и управления устойчивой мобильностью может помочь в деле обеспечения более чистых транспортных систем, которые позволяют укрепить здоровье и благосостояние сообществ и отдельных людей во всем мире. Что касается воздействия, то в этом плане экологическая устойчивость резко повышается за счет снижения уровня выбросов вредных загрязнителей и парниковых газов (ПГ), особенно с учетом того факта, что во многих городах мира основным источником загрязнения воздуха является именно транспорт.

7. Эти преимущества существенны и в качестве таковых находятся в центре внимания рамочной программы ОПТОСОЗ. В настоящее время есть множество стратегий и мер, которые могли бы внести свою лепту в достижение приоритетной Цели 2 ОПТОСОЗ. В качестве одного из компонентов повышения эффективности транспортной системы могут служить потенциальные инвестиционные меры, которые включают использование системы государственного финансирования общественного и немоторизованного транспорта. Существенное воздействие на мобильность в части спроса может оказать использование таких экономических инструментов, как налоги, сборы и реформа системы субсидирования.

8. Одним из неотъемлемых видов транспортных систем и управления мобильностью, наравне с другими видами частного и общественного транспорта, является передвижение пешком или на велосипеде. Кроме того, передвижение пешком и на велосипеде содействует поддержанию индивидуальной физической формы и здоровья населения в целом за счет повышения уровня физической активности и снижения вредного шумового воздействия и выбросов загрязнителей воздушной среды.

9. В рамках ОПТОСОЗ разработаны и/или применяются средства и методы поощрения устойчивой системы транспорта. Например, разработанные Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) инструменты экономической

оценки пользы для здоровья от ходьбы пешком и езды на велосипеде и пошаговое руководство по разработке национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья способствуют обеспечению активной мобильности и подчеркивают экономические преимущества, обусловленные укреплением состояния здоровья. Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), разработанный Отделом устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), позволяет оценивать транспортную работу, потребление энергии и выбросы CO<sub>2</sub> в целом ряде возможных директивных контекстов. Кроме того, в следующие годы ОПТОСОЗ будет сосредоточена на укреплении потенциала по линии недавно созданной Академии ОПТОСОЗ и на разработке общеевропейского генерального плана по велосипедному движению в рамках партнерства по стимулированию велосипедного движения.

## **II. Организация Симпозиума ОПТОСОЗ 2017 года**

### **A. Предлагаемое содержание и формат симпозиума**

10. Симпозиум состоится в рамках пятнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ (Женева, 6–8 ноября 2017 года). Он будет проведен в штаб-квартире ЕЭК ООН в Женеве 6 ноября 2017 года с 15 ч. 00 м. до 18 ч. 00 м. с обеспечением синхронного перевода (на английский, русский и французский языки). Он начнется с выступления основного докладчика, после чего состоится тематическое обсуждение, в начале которого будут заслушаны краткие выступления пяти–шести экспертов, после чего последует дискуссионный форум под руководством ведущего.

11. Секретариат представит резюме итогов обсуждений Руководящему комитету на следующий день 7 ноября в ходе рассмотрения первого пункта предварительной повестки дня. Комитету будет предложено рассмотреть итоги симпозиума и вопрос о возможных последующих действиях в контексте ОПТОСОЗ и ее будущей программы работы. Подробная программа работы симпозиума ОПТОСОЗ 2017 года с указанием докладчиков и выступающих будет подготовлена в октябре 2017 года.

12. На симпозиуме 2017 года состоится подробное обсуждение вопроса о том, каким образом совершенствование системы устойчивой мобильности и повышение эффективности транспортной системы может способствовать улучшению состояния окружающей среды и здоровья человека с учетом приоритетной Цели 2 ОПТОСОЗ.

13. В этой связи предлагается, чтобы на симпозиуме особое внимание было уделено следующей теме: «Технологии и программы повышения эффективности и управления системами мобильности и транспорта, благоприятными для окружающей среды и здоровья человека».

14. Проводимый под таким названием симпозиум 2017 года будет посвящен проблемам и успехам на пути обеспечения устойчивой городской мобильности и укрепления здоровья людей. Участники симпозиума определяют комплексные программы в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, которые обеспечат экономически и физически доступную мобильность для всех групп общества, используя – в дополнение к соответствующей инфраструктуре и/или вместо нее – интеллектуальные транспортные системы, информационно-коммуникационные технологии и системы грамотного управления и стимулирования. Проблемы, которые будут озвучены на симпозиуме ОПТОСОЗ выступающими и в ходе интерактивных обсуждений, могут включать следующее:

а) Как мы можем разумно организовать маятниковые поездки? Как мы можем организовать успешные перевозки для маятниковых пассажиров? Каковы хорошие примеры и наиболее оптимальные виды практики?

b) Каким образом новые технологии способствуют развитию устойчивого транспорта в городах?

c) Некоторые города и некоторые страны являются первопроходцами в деле поощрения новых технологий. Насколько, по вашему мнению, высок риск возникновения технологического разрыва и проблем эксплуатационной совместимости, если это будет продолжаться в условиях отсутствия соответствующего механизма, согласованного на международном уровне? Что вы ждете в этом плане от ОПТОСОЗ?

d) Каковы тенденции в Европейском регионе ЕЭК ООН-ВОЗ в сфере управления спросом на мобильность, который способствует реализации устойчивой транспортной системы, сокращению выбросов загрязнителей воздуха, ПГ и шумового загрязнения применительно к сектору транспорта?

e) Насколько эффективна политика в области управления мобильностью, повышения эффективности и решения проблемы воздействия загрязнения воздуха в результате работы транспорта? Что можно сделать для того, чтобы повысить эффективность этой политики? Каковы финансовые стимулы и насколько они эффективны?

f) Директивные органы и новаторы в технических областях живут в двух разных мирах, для которых характерны разные темпы и разные графики работы, и, тем не менее, они должны работать сообща, для того чтобы ускорить внедрение инноваций в практику. Каковы примеры наиболее оптимальных видов практики, позволяющих решить эту проблему? Каковы должны быть, по вашему мнению, столь необходимые программные и институциональные коррективы и каким наиболее эффективным образом могла бы помочь в этом ОПТОСОЗ?

g) Решения в виде интеллектуальных транспортных систем могут повысить уровень интермодальности как в плане мобильности пассажиров, так и в плане грузовых перевозок за счет создания соответствующей платформы на стыке с другими видами транспорта. Каким образом данные и информация могут помочь отдельным лицам и компаниям проверить на себе концепцию сквозной интермодальности?

h) В то же время новые технологии оказывают соответствующее воздействие и на общество. Например, они могут способствовать созданию или ликвидации рабочих мест или же могут привести к возникновению необходимости в иной базовой подготовке применительно к существующим видам работы. Есть ли какой-либо практический опыт, который позволяет решать проблемы, связанные с социальным воздействием новых технологий? Каковы примеры наиболее оптимальных видов практики, позволяющих решить эту проблему?

i) Каковы приоритеты ОПТОСОЗ в сфере поощрения и стимулирования инвестиций и аналитической/программной работы?

j) Что могут сделать правительства, муниципальные органы, деловые круги и гражданское общество?

---