

**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****Восемнадцатая сессия**

Женева, 25–27 ноября 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Подготовка пятого Совещания высокого уровня**по транспорту, окружающей среде и охране здоровья****Мобильность в период эпидемии и после нее
в краткосрочной и среднесрочной перспективе****Рекомендации по экологически чистому и благоприятному
для здоровья устойчивому транспорту*****Записка Целевой группы по разработке «Принципов
для экологически чистого и благоприятного для здоровья
устойчивого транспорта» под председательством Австрии***Резюме*

На внеочередном совещании Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (в онлайн-режиме, 22 апреля 2020 года) государства-члены договорились разработать принципы для экологически чистого и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта. Эти принципы разрабатывались с целью учесть опыт пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19), на основе которого (городской и пригородный) сектор пассажирского транспорта можно сделать более жизнестойким, эффективным, экологически чистым, благоприятным для здоровья и устойчивым. Эти принципы будут связаны с достижением целей в области устойчивого развития.

* Настоящий документ официально не редактировался ввиду позднего получения его проекта от автора.



Для разработки проекта принципов была создана целевая группа в составе представителей государств-членов, международных экспертов и исследователей. Целевая группа проводила свои заседания в онлайн-режиме ежемесячно, начиная с первого заседания 29 мая 2020 года.

Бюро Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (в онлайн-режиме, 29 июня 2020 года) рассмотрело работу целевой группы. Кроме того, оно просило секретариат представить проект принципов в качестве официального документа для восемнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ.

Настоящий документ был передан целевой группой секретариату. Он представляет собой проект, основанный на последних материалах, полученных после четвертого совещания целевой группы (в онлайн-режиме, 27 августа 2020 года).

I. Введение

A. Справочная информация

1. На совещании Бюро Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в апреле 2020 года государства-члены подробно обсудили ситуацию с COVID-19 и ее воздействие на транспортную среду в своих странах, а также необходимость принятия соответствующих мер. Участники постановили учредить Целевую группу ОПТОСОЗ по разработке «Рекомендаций по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту», с тем чтобы содействовать возвращению к новой норме, в основе устойчивых транспортных решений которой лежит обеспечение экологически чистого и благоприятного для здоровья будущего для всех.

2. Задача Целевой группы заключалась в обобщении «основных уроков», извлеченных из кризиса COVID-19, и вынесении ряда рекомендаций для оказания поддержки странам в переходе к экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту на основе разработки принципов, касающихся устойчивости и жизнестойкости, с учетом обратной связи и обмена опытом в связи с этим кризисом.

3. В состав Целевой группы вошли более 50 экспертов, представляющих национальные министерства, международные организации, городские власти, межправительственные и неправительственные организации, научные круги, включая отраслевых экспертов. Работу Целевой группы возглавлял Председатель Руководящего комитета ОПТОСОЗ г-н Роберт Талер (Австрия).

Участники Целевой группы провели восемь виртуальных ежемесячных заседаний, в ходе которых они, на основе согласованного круга ведения:

- a) обменялись опытом и передовой практикой в рамках национальных мероприятий по противодействию последствиям COVID-19;
- b) определили рамки, в которых будет функционировать Целевая группа;
- c) выработали общие взгляды на то, какими должны быть ключевые темы для обсуждения в целях подготовки рекомендаций;
- d) согласовали набор рекомендаций для заключительного документа.

В течение этого периода создавались небольшие редакционные группы для рассмотрения ключевых тем, имеющих основополагающее значение для разработки рекомендаций.

4. Первый проект рекомендаций обсуждался на заседании Руководящего комитета ОПТОСОЗ в ноябре 2020 года, и после дальнейших консультаций он был окончательно доработан в [INSERT]. [Рекомендации, указанные в выводах, были также включены в приложение к Венской декларации.]

5. В остальной части настоящей главы представлен обзор текущего положения в транспортном секторе с учетом ситуации, существовавшей до COVID-19, а также последствий для транспорта на этапе действия режима изоляции и повторного открытия. Кроме того, в последнем разделе этой главы излагается призыв к действиям на будущее в качестве основы для обсуждений в последующих главах. В главе 2 изложены основные темы, которые были определены в качестве ключевых областей для рекомендаций. В главе 3 изложены выводы и рекомендации для государств-членов на будущее.

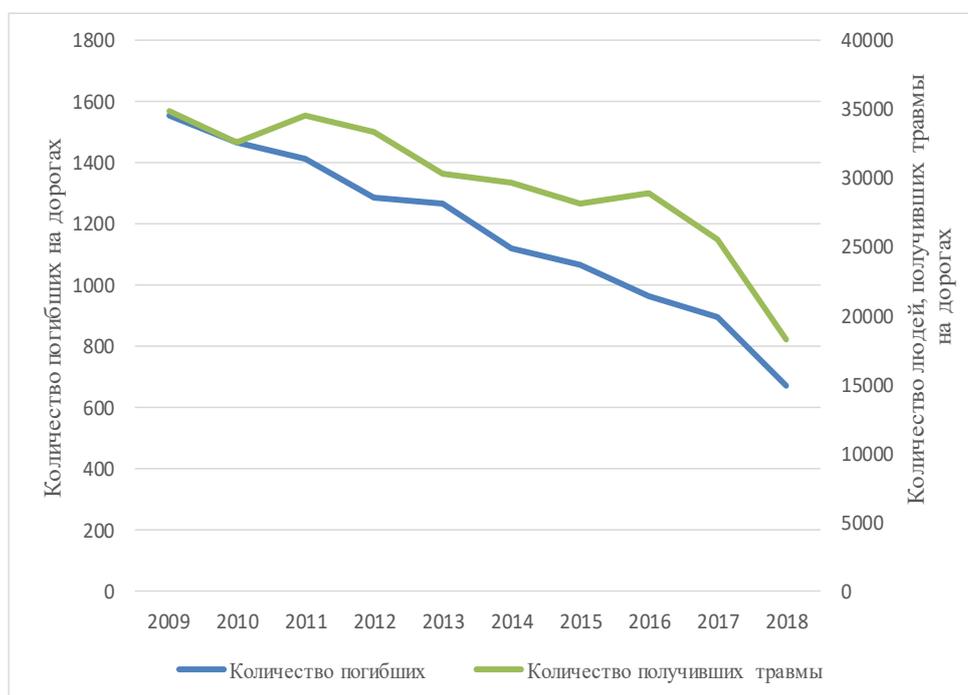
В. Текущее положение и перспективы

1. Транспортный сектор до 2020 года

6. Несмотря на то, что в последние годы были предприняты многочисленные шаги для повышения устойчивости внутреннего транспорта, во всем регионе основным видом транспорта остается автомобиль. По данным Евростата, в случае государств — членов ЕС-28 доля рынка пассажирских автоперевозок в общем объеме рынка пассажирских перевозках в 2018 году составила 83,3 процента, увеличившись с 82,5 процента в 2000 году. В сравнении с этим доля на рынке остальных видов пассажирского транспорта в 2018 году составила 8,0 процента против 7,1 процента в 2000 году, при этом доля автобусных перевозок за тот же период снизилась с 10,4 процента до 8,7 процента. Такой относительный показатель, как правило, оказывается ниже в том случае, если рассматриваются только данные по городам, однако в процентном отношении автомобильный транспорт, как правило, остается самым распространенным видом транспорта.

7. Положение в грузовом секторе несколько иное, при этом доля железных дорог во многих странах региона значительно выше, но в целом преобладание дорожного сектора сохраняется. Применительно к городам данная тенденция проявляется еще более ярко, поскольку лишь небольшая часть грузовых перевозок осуществляется с использованием видов транспорта помимо дорожного.

8. По данным ЕАОС, в 2017 году внутренний транспорт представлял собой крупнейший источник выбросов парниковых газов, на долю которого приходилось около 22 процентов всех выбросов в ЕС, при этом более двух третей из них — это выбросы в секторе автомобильного транспорта. В сочетании с этим дорожный сектор остается одним из крупнейших загрязнителей по другим выбросам, включая NO₂ и твердые частицы.



* *Примечание:* данные за 2018 год являются неполными.

Рис 1: Смертность и травматизм в расчете на 100 000 легковых автомобилей, регион ЕЭК ООН, 2009–2018 годы*.

Источник: Статистическая база данных ЕЭК ООН.

9. Помимо негативных последствий в виде недостаточного уровня безопасности дорожного движения во всем регионе, городское население страдает от недостаточной подвижности и физической активности в результате регулярного использования автомобиля и повышенной загруженности дорог. По данным ИНРИКС в десяти самых

густонаселенных городах Европы средняя скорость движения для «последней» мили колебалась от 12,9 км/ч в Палермо до 24 км/ч в Москве. Аналогичный рейтинг, составленный компанией «TomTom» за 2019 год, показывает, что уровень заторов в Европе по сравнению с 2018 годом снизился только в 30 из 239 перечисленных в списке городов.

Таблица 1

Средняя скорость на «последней» миле в десяти самых густонаселенных городах Европы

Место	Город	Средняя скорость на "последней" миле (км/ч)
1	Рим	17,7
2	Париж	16
3	Лондон	16
4	Санкт-Петербург	22,5
5	Дублин	16
6	Москва	24
7	Брюссель	14,5
8	Палермо	12,9
9	Лиссабон	16
10	Турин	14,5

10. По данным Европейского агентства по окружающей среде, загрязнение воздуха является одной из основных угроз здоровью в Европе, вызывая преждевременную смерть и заболевания. Одним из источников загрязнения является транспорт. И хотя в последние десятилетия в Европейском союзе наблюдается неуклонное снижение уровня загрязнения воздуха от эксплуатации транспортных средств (см. рис. 2), данная проблема по-прежнему вызывает озабоченность.

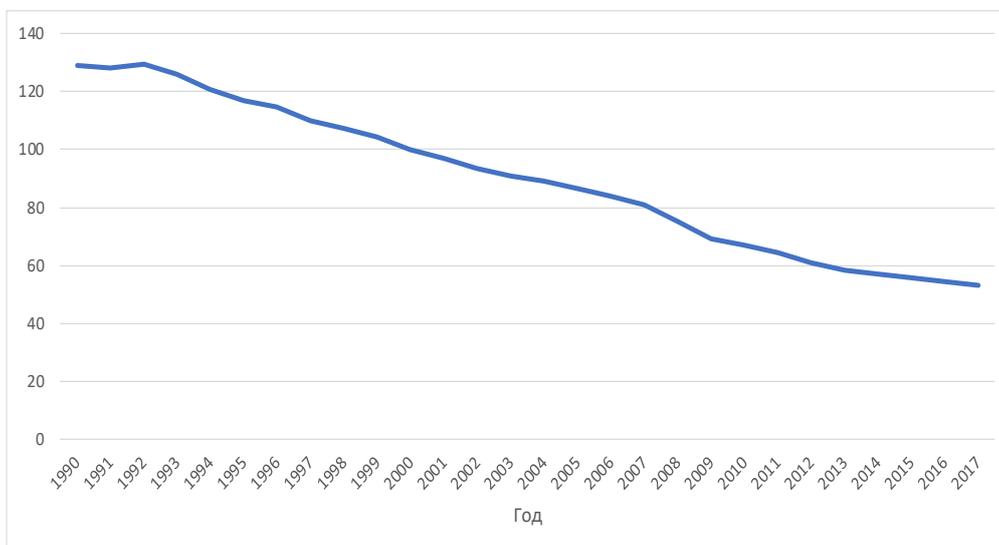


Рис. 2: Выбросы загрязняющих веществ в ходе перевозок (оксиды азота (NO_x), неметановые летучие органические соединения (НМЛОС) и крупнодисперсные твердые частицы (ТЧ₁₀)) в ЕС-28, 1990–2017 годы (индекс 2000=100).

Источник: Евростат.

11. Эти данные свидетельствуют о том, что транспортному сектору еще предстоит пройти долгий путь, чтобы добиться повышения своей устойчивости. ОПТОСОЗ занимается осуществлением ряда инициатив, направленных на повышение этой устойчивости, в частности с помощью ряда партнерств, в том числе партнерств в области велосипедного спорта, «ТРАНСДУНАЙ», по вопросам создания «зеленых» рабочих мест, экологического вождения, а также осуществления смежных видов деятельности, таких как управляемая мобильность персонала.

2. Воздействие COVID-19 на транспорт

12. Пандемия (COVID-19) вызвала решительные ответные действия в странах по всему миру, при этом многие города ввели режим полной изоляции. Введенные ограничения на передвижение людей непосредственно сказались на дорожном движении и использовании транспорта. Данные GPS и сведения об интенсивности движения показывают, что во многих обычно перегруженных городах уровень интенсивности движения снизился на 70–80 процентов, а в некоторых городах даже более чем на 95 процентов. Например, на Манхэттене, в Нью-Йорке, пробег транспортных средств снизился с 50 млн до менее чем 10 млн миль в течение недели после принятия ограничений в отношении школ, предприятий и мобильности (см. рис. 3).

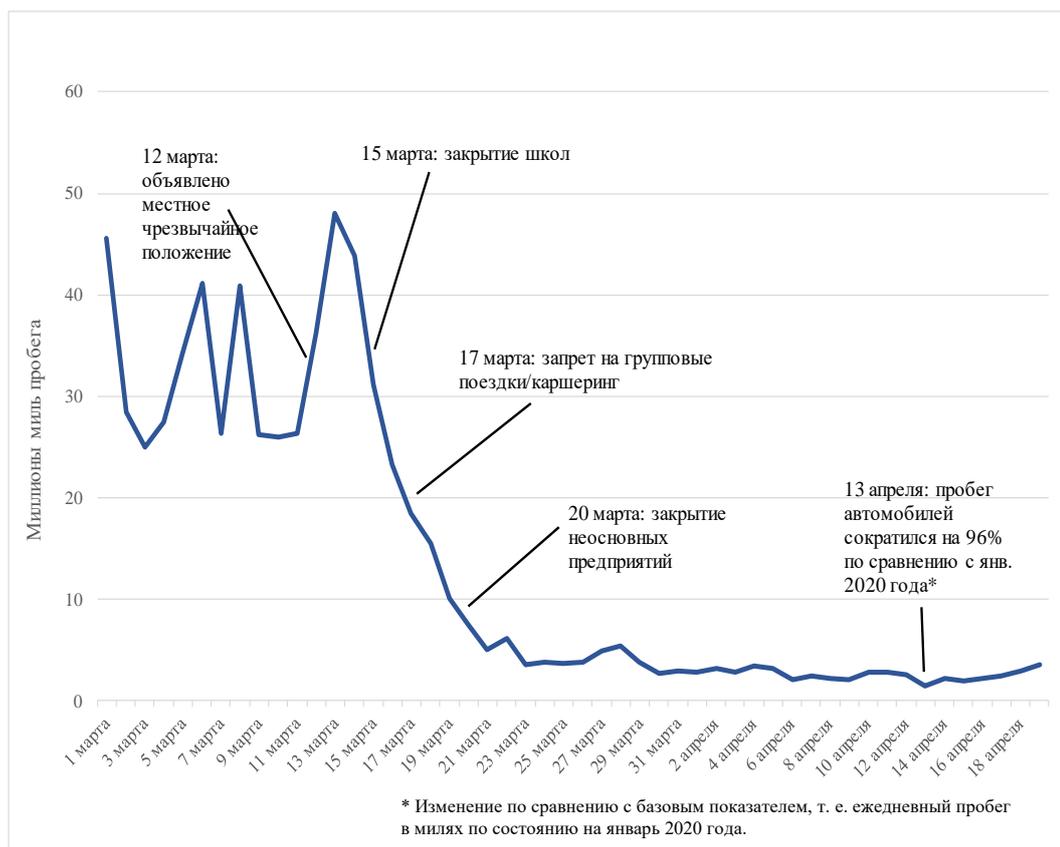


Рис. 3: Пробег транспортных средств в Нью-Йорке (Манхэттен), 1 марта — 19 апреля 2020 года.

Источник: Streetlight Data VMT Monitor.

13. От воздействия COVID-19 не оказался застрахован и рынок грузовых перевозок. По данным компании по отслеживанию грузовых перевозок «Sixfold» в связи с введением режима изоляции движение грузовых автомобилей сократилось более чем на 50 процентов в Испании, на 46 процентов во Франции и на 37 процентов в Италии. По оценкам компании «Transport Intelligence» в апреле 2020 года рынок грузовых автомобильных перевозок в Европе может сократиться на 17 процентов, а при самом оптимистичном сценарии — почти на 5 процентов.

14. Аналогичное воздействие было зарегистрировано и для общественного транспорта. Компания «Moovit», предоставляющая мобильность как услугу, отслеживает использование общественного транспорта в городах по всему миру. Ее индекс общественного транспорта показывает значительное снижение использования общественного транспорта по причине COVID-19 (см. рис. 4). Согласно данным, полученным по общественному транспорту Лондона, использование автобусного сообщения и метрополитена резко снизилось и составило соответственно только 15 и 5 процентов от предыдущего уровня (см. рис. 5).

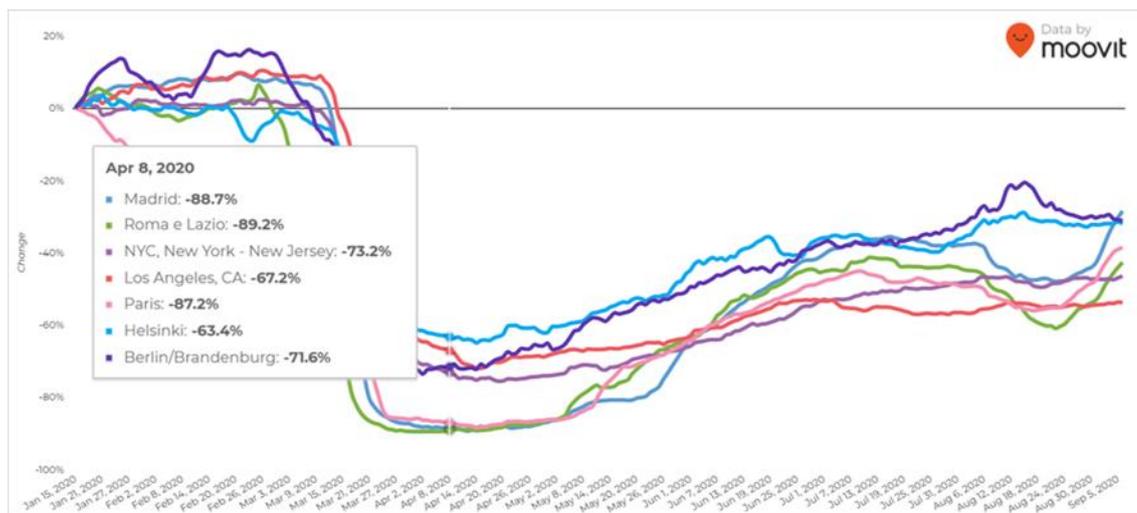


Рис. 4: Использование общественного транспорта в отдельных городах, 15 января — 5 сентября 2020 года.

Источник: «Moovit».

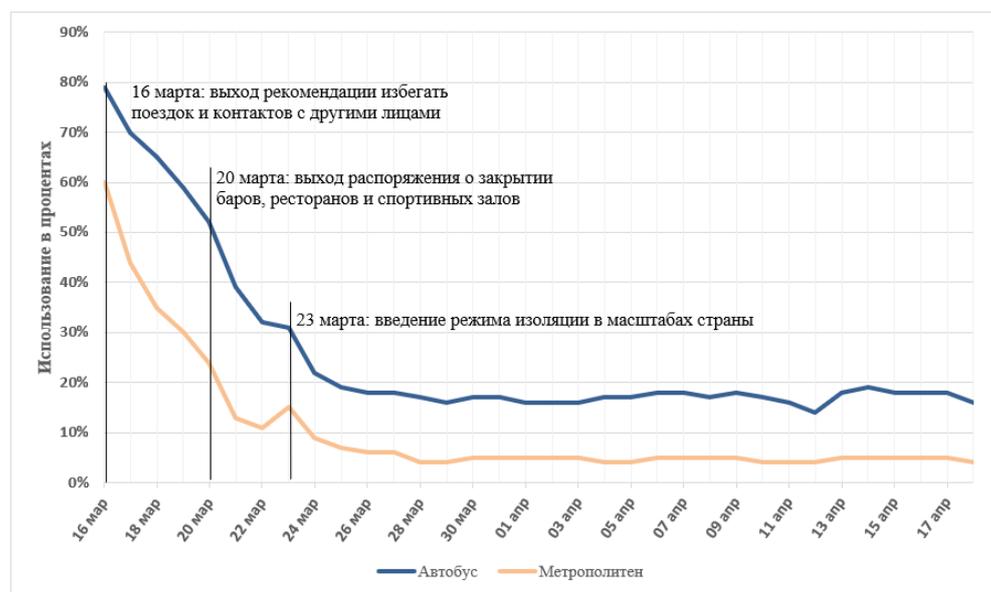


Рис. 5: Использование автобусного сообщения и метрополитена в Лондоне, 16 марта — 17 апреля 2020 года.

Источник: GOV.uk.

15. Исследования, посвященные воздействию COVID-19 на транспорт в Будапеште, показывают, что в период режима изоляции спрос на транспорт сократился вдвое, при этом спрос на общественный транспорт упал на 80 процентов. Существенный сдвиг произошел и в видах транспорта: использование легковых автомобилей повысилось с 43 до 65 процентов по сравнению с базовым уровнем 2018 года. Аналогичным образом, доля общественного транспорта сократилась с 43 до 18 процентов.

16. Во время пандемии многие люди старались избегать общественный транспорт, опасаясь заразиться COVID. Как показывает случай Будапешта, некоторые его пассажиры пересели на легковые автомобили, однако во многих областях наблюдается рост интереса к езде на велосипеде. Несколько городов положительно отреагировали на увеличение числа велосипедистов, улучшив инфраструктуру, хотя в некоторых случаях такие решения носили временный характер. Европейская федерация велосипедистов следит за мерами, принимаемыми властями для поощрения или

облегчения велосипедного движения в городах. На сегодняшний день заявлено более 2000 км новой инфраструктуры, из которых создано уже около 1000 км.

17. В одном из исследований, посвященном различным сценариям развития транспорта в Италии, оцениваются социальные издержки и выгоды различных вариантов политики. Если предположить, что никакие мероприятия в области политики проводиться не будут, то по наиболее оптимистичному сценарию после отмены режима изоляции распределение перевозок между легковыми автомобилями и общественным транспортом составит 50 на 50. Для этого случая социальные затраты, связанные с автомобилями, и затраты, обусловленные автомобильными пробками, оцениваются примерно в 11 млрд евро в год. В наихудшем варианте, если все пользователи общественного транспорта переседадут на автомобили, аналогичные затраты возрастут до 21 млрд евро. Причинами их возникновения станут увеличение заторов на дорогах, времени в пути и повышение риска дорожно-транспортных происшествий. В исследовании сравнивается сценарий «отсутствия мероприятия в области политики» с ситуацией, характеризующейся поощрением пешеходного и велосипедного движения. В последнем случае предполагается, что часть автомобильных поездок будет заменена ходьбой или ездой на велосипеде. При наилучшем сценарии, согласно которому общественный транспорт охватит 33 процента пользователей, а из оставшихся поездок 38 процентов будут приходиться на автомобили, 50 процентов — на обычные или электрические велосипеды и 12 процентов — на ходьбу, чистая выгода от этого, по оценкам исследователей, составит 20 млрд евро в год. Такая выгода обусловлена главным образом увеличением ожидаемой продолжительности жизни, повышением производительности и снижением затрат на здравоохранение. Авторы приходят к выводу, что существует прочная основа для инвестирования в пешеходное и велосипедное движение в городах и для их поощрения.

3. Загрязнение воздуха до эпидемии COVID

18. Данные показывают, что резкое сокращение перевозок во время действия режима изоляции положительно повлияло на качество воздуха, при этом во многих странах уровень NO_2 снизился. Менут и др. (2020 год) рассматривают положение в Соединенном Королевстве, Нидерландах, Германии, Испании, Франции и Италии и указывают на то, что воздействие мер по введению режима изоляции на концентрацию NO_2 составляет от 20 до 50 процентов. Чуть меньшее снижение отмечалось для $\text{PM}_{2,5}$, при этом уровень O_3 почти не изменился.

19. Действительно, из-за режима изоляции уровень NO_2 в некоторых европейских городах сократился вдвое (см. таблицу 2). Вместе с тем данные, собранные компанией «CREA», показывают, что после отмены соответствующих мер показатели загрязнения вернулись на прежний уровень. В тех городах, где уровень загрязнения снизился в наибольшей степени, также наблюдалось и его значительное последующее повышение. В заключение специалисты «CREA» делают вывод о том, что в таких городах проведение политики по сокращению выбросов на транспорте может привести к улучшению качества воздуха в наибольшей степени.

Таблица 2

Снижение уровня NO₂ в отдельных европейских городах в результате введения режима изоляции в связи с COVID-19

Город	Сокращение в %	Город	Сокращение в %
Бухарест	65	Лондон	33
Париж	60	Копенгаген	42
Лиссабон	44	Берн	37
Милан	47	Осло	34
Загреб	54	Мюнхен	22
Брюссель	49	Прага	29
Мадрид	49	Любляна	31
Варшава	35	Вена	23
Афины	32	Гамбург	20
Барселона	43	Будапешт	16
Хельсинки	47	Берлин	18

Источник: CREA.

С. Новое будущее транспорта — призыв к действиям

20. Транспорт и мобильность в том виде, в каком мы их знаем сегодня, не носят устойчивый характер. Дорожный транспорт является причиной ряда экологических, экономических, социальных и медицинских проблем. Кроме того, под влиянием глобального роста населения и благосостояния этот сектор будет продолжать расти. В некоторых частях региона начинают применяться решения, предусматривающие активную мобильность, однако во многих странах она все еще находится в зачаточном состоянии. Это делает преобразование транспорта и мобильности к лучшему основополагающим фактором для достижения лучшего будущего.

21. Несмотря на то, что пандемия COVID-19 нанесла с трудом поддающийся оценке ущерб экономике стран региона, она стала причиной возникновения некоторых краткосрочных преимуществ с точки зрения снижения уровня загрязнения воздуха и шумового загрязнения, а также уделения повышенного внимания поощрению и обеспечению активных решений в области мобильности. Кроме того, поскольку дорожное движение сократилось, произошло также снижение смертности на дорогах (хотя отнюдь не в пропорциональной степени). Вместе с тем верно и то, что людей поощряли вернуться к использованию своих автомобилей для поездок на работу и обратно, поскольку бытовало мнение, что общественный транспорт менее безопасен.

22. Такие позитивные и негативные результаты стимулировали принятие международным сообществом мер по содействию достижению целей в области устойчивого развития и выполнению Парижского соглашения по климату. Мы должны выйти за рамки обычной предпринимательской деятельности и работать вместе над созданием более чистой, благоприятной для здоровья и процветающей системы для удовлетворения потребностей в мобильности и грузовых перевозках, сосредоточившись на работе по достижению более устойчивого будущего для этого сектора, в котором доступность, эффективность, окружающая среда, безопасность и защищенность будут рассматриваться в качестве равноценных факторов. Эта новая реальность должна быть воспринята как правительствами, так и гражданами путем включения комплексных подходов в решения по планированию, понимания ключевой роли, которую новые технологии могут играть в обеспечении устойчивой мобильности, и стимулирования потребителя к тому, чтобы он делал выбор в пользу здорового образа жизни и охраны окружающей среды. Такой подход к экологизации нашего транспорта позволит разумным способом восстановить нашу экономику и создаст возможности для «зеленых» инвестиций, при сохранении того понимания, что легковой автомобиль по-прежнему будет играть ключевую, хотя и значительно меньшую, роль в транспортном балансе государств-членов.

23. Общеввропейский регион находится в авангарде разработки решений в области устойчивой мобильности, делая упор на охрану здоровья, окружающей среды и

достижение процветания. ОПТОСОЗ, во-первых, объединяет страны региона, во-вторых, сводит воедино три важных сектора экономики — транспорт, окружающую среду и охрану здоровья, и, в-третьих, предоставляет странам возможность обмениваться передовым опытом и разрабатывать новую политику, тем самым обеспечивая платформу для ускорения преобразования транспортного сектора и придания этому процессу необратимого характера. Рекомендации, разработанные Целевой группой, позволят государствам-членам принять решения в области устойчивого транспорта, которые будут реализованы в будущем.

24. С новой реальностью возникают новые возможности и варианты. Давайте, таким образом, решать эти проблемы сообща путем разработки общего набора рекомендаций, которые помогут справиться с нынешней ситуацией и выдержать испытание временем, с тем чтобы облегчить переход к более устойчивым транспортным средствам и мобильности.

25. Целевая группа признает, что этого будет нелегко добиться, поскольку темы и решения, которые будут определены в следующей главе, потребуют много времени, усилий и ресурсов для успешного осуществления. Однако верно и то, что некоторые из предлагаемых действий в области политики могут принести быстрый успех. Представленные ниже рекомендации следует рассматривать в качестве рамок действий, поскольку единого решения не существует, при этом для достижения успеха основополагающее значение будут иметь благое управление и терпение в сочетании с индивидуальными формулировками и подходами, а также участие секторов в целом.

II. Ключевые темы

A. Тема 1

1. Введение

26. В рамках темы 1 рассматриваются социальные, экономические и экологические соображения, говорится о росте значения разработки практических методов и анализируется их воздействие на мобильность и на общины, которые эти системы обслуживают, с уделением особого внимания общественному пространству. Принятая методология и сделанные выводы имеют практическую и конкретную направленность и, одновременно усиливая уже осуществляемые позитивные действия, ориентированы на то, чтобы избежать «автоматизма» существующих мер. Они разрабатывались как одновременно смелые и изобретательные шаги, с тем чтобы восстановить доверие к устойчивому транспорту, прежде всего к общественному транспорту. Везде, где это возможно, такая деятельность иллюстрируется примерами наилучшей практики с указанием случаев успешного решения этой проблемы.

2. Постановка проблемы и определение принципов

27. Что является стимулом для создания *экологически чистого и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта*? Название этой целевой группы явно подразумевает нечто большее, чем признание взаимосвязи между транспортом, окружающей средой и охраной здоровья, и указывает на то, что эффективность и действенность перевозок между транспортными узлами не может быть самоцелью, а должна быть «зеленой», благоприятной для здоровья и устойчивой по отношению к субъектам обслуживания. Иными словами, подразумевается более высокая цель обеспечения мобильности людей, с тем чтобы они могли получать доступ к товарам и услугам благоприятным для здоровья, эффективным, удобным и экологически чистым образом. Понимание правильности такого подхода уже существует определенное время. В разгар глобальной пандемии, окончания которой пока не видно, что произойдет, будем надеяться, когда будет найдена вакцина, эта цель становится императивом. Нигде этот императив не проявляется так четко, как в необходимости сбалансированного и хорошо продуманного распределения общественного пространства, в котором происходит повседневное взаимодействие людей.

28. Сегодня во всем мире признается, что физическая активность важна для физического и психического здоровья всех людей, в силу чего активное перемещение приобретает для всех чрезвычайно важное значение. Системы мобильности, обеспечивающие доступ к товарам и услугам, должны быть разработаны таким образом, чтобы поощрять *пешие, велосипедные и самокатные прогулки* с уделением особого внимания возможностям подключения в начале и в конце поездок и смены транспортных средств по маршруту, а также содействовать решению проблемы городских заторов, которые обходятся мировой экономике в несколько сотен миллиардов евро/долларов. Не менее важным является признание большинством стран того, что декарбонизация должна идти рука об руку с этим стремлением создать широкодоступные активные и экологически чистые системы передвижения.

29. В силу этого существует необходимость в смелом и творческом устремлении или видении транспорта во всем регионе ЕЭК ООН, которое в рамках общего контекста СПГ связывает вопросы декарбонизации, физической активности, экологического сознания и общественного здравоохранения.

30. Первым шагом на пути к достижению этой цели является осознание того, что все эти цели взаимосвязаны, и действия по их достижению должны носить комплексный характер. Элементы программы по декарбонизации, охране здоровья и мобильности более не могут восприниматься и рассматриваться по отдельности.

31. Как заметил Хиггс в своей недавней книге, *«если мы хотим построить город будущего, то для этого необходимо прежде всего представить его себе»*. Представление и обеспечение такой взаимосвязи и интеграции не может быть достигнуто только путем анализа и количественной оценки; для этого требуется разработка решений, которые ставят людей и их потребности в центр данного процесса. Это требует от нас не только понимания принципов инженерной разработки и физического проектирования элементов материальной культуры, но и освоения возможностей, предоставляемых в результате как *проектирования услуги (ориентированное на человека проектирование услуги — это деятельность по планированию и организации людей, инфраструктуры, коммуникаций и материальных компонентов услуги с целью повышения ее качества и взаимодействия между поставщиком услуги и его клиентами и качества их жизни)*, так и *универсального проектирования (проектирование и определение структуры среды таким образом, чтобы она была доступна, понята и использована в максимально возможной степени всеми людьми независимо от их возраста, физических размеров, пола, способностей или ограниченных возможностей)*. Распределение общественного пространства должно быть направлено на удовлетворение потребностей всех людей, желающих им воспользоваться.

32. Хорошими примерами являются [Транспортная стратегия мэра Лондона](#), принятая в 2018 году, которая строится на основе подхода «Здоровые улицы». В рамках подхода «Здоровые улицы» используются десять научно обоснованных показателей того, что делает улицы привлекательными местами. Работа в направлении этих показателей поможет создать более здоровый город для всех людей, с хорошими условиями жизни и с низким уровнем неравенства. Главная цель Транспортной стратегии мэра заключается в том, чтобы к 2041 году:

- a) 80 процентов перемещений совершались пешком, на велосипеде и общественном транспорте;
- b) все лондонцы активно перемещались два раза в день по десять минут;
- c) 70 процентов лондонцев проживали в радиусе 400 метров от общелондонской велосипедной сети.

33. Эта стратегия ставит общественное здравоохранение в центр процессов городского планирования, подчеркивая связь между свободным передвижением людей, пользой для окружающей среды и общественным здоровьем в рамках всех принимаемых мер.

34. Другим отличным примером градостроительства, ориентированного на людей, является план движения в Генте, принятый в апреле 2017 года. Конечной целью этого

плана является освобождение центра города от автомобильного движения при одновременном улучшении условий жизни горожан и гостей города и обеспечении гарантированной доступности для пешеходов, велосипедистов, автобусов и трамваев. С целью предотвратить неоправданный проезд автомобилей через центр города, в соответствии с Планом движения город делится на шесть секторов и одну обширную свободную от автомобилей/пешеходную зону. Желаящим переместиться из одного сектора в другой необходимо воспользоваться внутренним городским кольцом, что освобождает значительное пространство внутри секторов. Это пространство было передано под общественный транспорт, велосипедное и пешеходное движение. Благодаря Плану движения автомобили, которым необходимо въехать в центр города, например, при перевозке грузов, медицинских работников или пожилых людей, теперь могут быстрее доехать до места назначения. Одним из самых вдохновляющих аспектов проделанной в Генте работы является то, что новой инфраструктуры было построено немного. Вместо этого пространство было перепрофилировано и передано людям для пешеходного и велосипедного движения и передвижения на самокатах.

35. Только на основе этих процессов мы сможем должным образом достичь взаимосвязанного и интегрированного проектирования, к которому стремимся. Это видение должно быть подкреплено действиями, направленными на достижение поставленной цели. Помимо действий, крайне важно описать результаты, к которым мы стремимся, а также стимулирующие процессы и субъектов, способных предоставить такие услуги.

36. Нынешний кризис создает условия для того, чтобы добиться того, что так много городов хотели, но не имели возможности сделать ранее. Благодаря ориентированному на транспорт развитию могут быть сокращены потребности в моторизованном движении и длительность поездок. Районы, предназначенные для жилья, работы и проведения досуга должны стать более тесно связанными и обрести смешанный характер. В городах предпочтение должно отдаваться доступным, безопасным, «дышащим» пешеходным улицам на основе городского планирования с уделением особого внимания людям посредством тщательной координации землепользования и долгосрочного планирования мобильности с привлечением всех заинтересованных сторон с самого начала реализации проекта. В настоящее время перед директивными органами открываются прекрасные возможности для интеграции и укрепления этой политики.

3. Результаты

37. При всей важности действий необходимо добиться прогресса в виде хороших результатов. Важное значение будет иметь вертикальная интеграция ЦУР (в частности, ЦУР 11, задача 11.2) с политикой и практикой проектирования на уровне государств-членов, а также региональных и местных органов власти. Можно определить ряд желаемых результатов, при этом в качестве ключевых рекомендаций по каждому результату, имеющему отношение к этой теме, можно использовать соответствующие стимулирующие факторы.

Результат 3.1: Повышение доступности для всех, в том числе к «зеленым», «голубым» и тихим зонам

Стимулирующие факторы:

- a) более плотная застройка, объединяющая жилищное строительство, предприятия основного обслуживания (например, образование, здравоохранение, розничная торговля, досуг и т. д.) и предприятия, обеспечивающие занятость;
- b) расширение возможностей для подключения;
- c) обеспечение общего и скоординированного подхода к комплексному пространственному и транспортному планированию;
- d) обеспечение воздействия на транспорт и мобильность, а также оценка затрат и выгод в качестве предварительного условия любой широкомасштабной застройки;

e) проведение плановой оценки в городах путем картирования доступа к «зеленым», «голубым» и тихим зонам, объектам, обеспечивающим создание ВВП, и учреждениям здравоохранения для обоснования будущих решений в области планирования;

f) проектирование новых домов (например, социального жилья) с доступом к «зеленым» и «голубым» зонам в пределах пешей досягаемости;

g) создание зеленых коридоров, сочетающих преимущества экологических коридоров с возможностями активной мобильности (например, Брюссельский «зеленый» пояс).

Результат 3.2: удовлетворение потребностей уязвимых групп населения

Стимулирующие факторы:

a) снижение интенсивности движения в городах по всему миру представляет собой уникальную возможность для тактических и экономически эффективных инвестиций, таких как расширение тротуаров, создание выделенных автобусных полос для повышения надежности автобусного сообщения, с тем чтобы максимально сократить время в пути, и т. д.;

b) сбалансированное социальное развитие, стимулируемое экономическими, налоговыми и регулятивными стимулами (например, предоставление социального жилья);

c) обеспечение того, чтобы руководящие принципы и политические решения в области территориального планирования были в значительной степени ориентированы на удовлетворение потребностей уязвимых пользователей, в частности людей с ограниченной мобильностью.

Результат 3.3: определение устойчивой мобильности в качестве приоритетной задачи

Стимулирующие факторы:

a) для коротких поездок приоритет отдается активным поездкам, а для более длительных — общественному транспорту;

b) наличие удобных узлов связи для пересадки на общественный транспорт;

c) обеспечение защиты от атмосферных воздействий, а также хранение посылок/колясок/велосипедов и т. д. в безопасных и удобных узлах.

Результат 3.4: сведение к минимуму неблагоприятного воздействия автотранспорта на городские поселения

Стимулирующие факторы:

a) организация моторизованного движения прежде всего на отвечающих поставленным целям маршрутах (пример Гента);

b) отказ от использования моторизованных транспортных средств путем применения фискальных и физических мер и устранение объездных дорог, которыми пользуются водители в часы пик, с целью интернализации внешних затрат (примеры Гента и Барселоны);

c) содействие развитию городских логистических центров за пределами городских центров для консолидации поставок на «последней» миле;

d) результат: надежное финансирование активных поездок, предоставление услуг общественного транспорта и устойчивая городская логистика.

Стимулирующие факторы:

a) оценка добавленной стоимости земли.

Результат 3.5: информированная общественная поддержка процесса перехода

Стимулирующие факторы:

а) принятие государственными органами власти всесторонних усилий по выявлению проблем, вызывающих озабоченность общественности и имеющих отношение к будущему устойчивой мобильности;

б) создание информационных программ, направленных на демонстрацию того, как активные поездки и улучшение общественного транспорта в сочетании с соответствующими инициативами в области территориального планирования могут способствовать решению этих проблем;

в) осуществление непрерывной образовательно-информационной кампании, аналогичной той, которая направлена на сокращение масштабов курения.

Результат 3.6: достижение высоких показателей на местах

38. Важно понимать, что такие термины и инициативы, как «город коротких перемещений», «город 15 (или 20) минут» и «экосистема "последней" мили», по сути, предназначены для достижения аналогичных результатов с точки зрения социальной сферы, экономики, экологии, здравоохранения и транспорта: городское и транспортное планирование и проектирование, направленные на улучшение качества жизни людей и удовлетворение их потребностей путем предоставления доступа ко всему, что им необходимо, в радиусе 15 минут от их дома. Правительство (от государств-членов до местных органов власти), частный сектор и субъекты третьего сектора должны поощрять их к тому, чтобы они приняли такой подход на всех уровнях.

4. Комплексное планирование и проектирование: стимулирующие процессы и участники

Процессы 4.1

Партнерства 4.1.1:

создание партнерств с субъектами местной общины является важным инструментом обеспечения долгосрочных трансформационных изменений. Примеры будут включены позже.

Участие 4.1.2:

необходимо начать консультации на основе широкого участия со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, с тем чтобы заручиться значительной поддержкой со стороны различных членов общины.

Коммуникация 4.1.3:

«Самая большая проблема в общении — это иллюзия, что оно происходит» (Джордж Бернанд Шоу). Хотя связь между декарбонизацией, физической активностью, экологическим сознанием и общественным здравоохранением может показаться очевидной, весьма опасно исходить из того, что она является общеизвестной. В то время как первым шагом всегда должно быть создание физических инфраструктур, которые дают людям возможность сделать правильный выбор — например, хорошо развитая, безопасная сеть велосипедных дорожек; перехватывающие парковки; варианты для «последней» мили и т. д. — невероятные возможности лежат в широкомасштабном общении. Прекрасным примером интеграции видения, планирования инфраструктуры и коммуникаций является работа, проделанная в городе Департаментом транспорта Лондона.

Участники 4.1.4:

города: в регионе ЕЭК ООН насчитывается более 260 городов с населением 250 000 и более человек. Инновации часто осуществляются именно на этом уровне, например, в городском районе Сан-Франциско.

В. Тема 2**1. Введение**

39. Общественный транспорт был и остается основным средством обеспечения массовой мобильности в городах. Он представляет собой основополагающий инструмент обеспечения доступности для граждан рабочих мест, школ и объектов досуга. По данным МСОТ, только в Европейском союзе с использованием общественного транспорта ежегодно совершается 60 млрд пассажирских поездок. Это обеспечивает поступление в экономику 130–150 млрд евро в год, что эквивалентно 1,0–1,2 процента ВВП.

40. Центральная роль общественного транспорта в обеспечении доступности была определена в задаче 11.2 ЦУР, которая гласит: «К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц». Соответствующий показатель призван измерить «долю населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности». В данном случае главная цель заключается в том, чтобы «обеспечить доступ для всех к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам к 2030 году». И хотя этот показатель является в определенной степени неоднозначным, в основе его достижения несомненно лежит развитие общественного транспорта, что свидетельствует о важности этого сектора в улучшении качества жизни в городах. Для достижения этой цели необходимо, чтобы ключевые показатели были разработаны с учетом использования и графика движения общественного транспорта с конечной целью повышения удовлетворенности клиентов, а следовательно, и увеличения масштабов его использования.

41. Ситуация с COVID-19 не изменила этого, однако при этом возникло понимание необходимости внести некоторые важные изменения в то, как его использовать в дальнейшем. До COVID-19 испытывалась существенная нехватка инвестиций в решения на основе общественного транспорта во всем регионе. Ситуация с COVID только усугубила эту проблему. Хотя политика, направленная на совершенствование общественного транспорта, всегда находилась в центре деятельности ОПТОСОЗ (см., например, приоритетную цель 2), ситуация с COVID-19 выдвинула на передний план роль общественного транспорта в обеспечении безопасных и надежных транспортных условий.

2. Проблема в ее нынешнем виде

42. Для того, чтобы общественный транспорт выполнял свою важную функцию в общей системе транспорта, он должен удовлетворять потребности своих клиентов и пользователей, а это не всегда происходит во всем регионе ЕЭК. Кроме того, он должен быть безопасным и надежным для своих пользователей и работников, а также обеспечивать вероятные будущие потребности по мере роста спроса.

43. Однако общественный транспорт не существует в вакууме и должен быть частью интегрированной системы транспортного и пространственного планирования. Для обеспечения эффективности требуются значительные инвестиции, превышающие те, которые уже предоставляются в рамках действующих схем. Вместе с тем общественный транспорт должен оказаться в центре преобразования транспортных систем, а не просто следовать данному процессу, поскольку необходимо обеспечить

наличие достаточного количества общественного транспорта и его хорошую интеграцию между различными видами транспорта и в городской среде, прежде чем любой пользователь захочет отказаться от своего личного транспортного средства.

44. Слишком часто уровень инвестиций недостаточен для финансирования услуги, которая обеспечивает минимальное предложение для клиентов. Кроме того, иногда они не выделяются должным образом для удовлетворения этих потребностей.

45. Увеличение инвестиций в общественный транспорт может привести к получению ряда выгод для общества. Например, недавнее исследование на тему «Рабочие места в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта» показало, что удвоение инвестиций в общественный транспорт приведет к увеличению занятости во всех секторах региона ЕЭК на 2,9 млн рабочих мест, из которых 1,8 млн рабочих мест придется только на транспортный сектор этого региона. Предыдущее исследование, проведенное для МСОТ, показало, что удвоение доли рынка общественного транспорта приведет к тому, что число сотрудников, работающих в компаниях, эксплуатирующих общественный транспорт, удвоится, увеличившись с 7 до 14 млн человек, при этом производительность труда возрастет на 1 процент.

46. Однако проблема не только в низком уровне инвестиций. Конечной целью общественного транспорта является предоставление услуг, направленных на облегчение доступа к рабочим местам, школам и более широким возможностям. В силу этого важно также добиваться более целенаправленных инвестиций в общественный транспорт с упором на обеспечение доступности для всех. Одновременно с этим, данный вид транспорта должен быть доступен как для пользователей, так и для финансирующих субъектов.

47. Нынешняя пандемия высветила тот факт, что недостаточная сеть общественного транспорта приведет к тому, что пользователи снова перейдут на личный автомобильный транспорт. Она также показала, что существует опасность роста социального разделения и неравенства, поскольку группы населения, находящиеся в неблагоприятном положении и имеющие более низкий доход, имеют меньше возможностей, что ограничивает их выбор в отношении мобильности. Общественный транспорт обеспечивает возможность повышения социальной сплоченности, однако эта услуга должна быть доступной, общей и высококачественной, а также интегрированной в местную окружающую среду и в другие транспортные решения.

48. По данным МСОТ, в начале периода действия режима изоляции снижение доходов от продажи билетов на общественный транспорт составило до 90 процентов, в то время как операторы продолжали оказывать услуги в объеме 70–100 процентов, в результате чего в этой сфере в 2020 году будет недополучено, по оценкам, около 40 млрд евро. Во многих случаях местные органы власти, финансировавшие поездки без их оплаты, не смогли восполнить этот дефицит, поскольку финансовая поддержка со стороны центрального правительства в этот период носила ограниченный характер.

49. Кроме того, эпидемия COVID-19 сильно изменила поведение и привычки работающего населения, поскольку многие компании вместо деловых поездок стали применять такие методы, как организация разумной рабочей среды, использование ступенчатого графика работы и цифровых видеоконференций. Многие из этих изменений будут использованы и в дальнейшем, и поэтому общественному транспорту придется адаптироваться, с тем чтобы учесть их, например, путем предоставления более комфортабельных и надежных услуг и предложения дополнительных услуг, которые «выманят» клиентов из личного автомобиля обратно в автобус и поезд.

50. В этой связи во многих городах наблюдается вымирание городских центров, поскольку люди, ранее приезжавшие на работу, предпочитают работать из дома. По некоторым данным, в то время как в большинстве стран Европы 70–80 процентов приезжающих на работу людей возвращаются в городские центры, в Великобритании этот показатель составляет менее 40 процентов, а в Лондоне — менее 20 процентов.

Подсчитано, что на каждого работника, перешедшего на работу из дома, приходится один человек, который теряет работу в центре города.

3. Примеры положительных инвестиций в общественный транспорт

51. Примеры будут включены позже.

4. Рекомендация

52. Доступность для всех может быть гарантирована только при наличии общественного транспорта как основы интегрированной городской транспортной системы. Решения в области политики должны быть направлены на максимальное осуществление принципа «сокращение — переход — модернизация», в соответствии с которым общественному транспорту отводится центральное место в стратегиях восстановления, способствующих достижению ЦУР и приоритетных целей ОПТОСОЗ. Кроме того, инвестирование в развитие и улучшение общественного транспорта является одной из наилучших стратегий повышения безопасности дорожного движения. Последние сообщения, побуждающие людей избегать общественного транспорта из-за COVID-19, должны быть аннулированы также и по причинам в плане безопасности, в том числе в силу того, что на сегодняшний день имеется мало свидетельств передачи вируса на общественном транспорте, что свидетельствует о дополнительных усилиях, которые предпринимаются операторами и местными властями для снижения риска заражения во время пандемий. Города и страны должны вкладывать средства в обеспечение восстановления и устойчивости в целях проведения системных социально-экономических преобразований, в рамках которых общественный транспорт и активная мобильность играют ключевую роль в обеспечении более эффективной обратной связи.

53. Государствам-членам следует рассмотреть вопрос о том, как обеспечить максимальное использование и эффективность систем общественного транспорта в условиях окончания COVID-19, учитывая следующие факторы:

Эффективность:

а) Обеспечение надлежащего приоритета общественного транспорта в городской среде посредством выделенной или разделенной инфраструктуры, с тем чтобы сделать его более быстрым и надежным по сравнению с легковым автомобилем.

б) Обеспечение эффективного планирования решений в области общественного транспорта, принятых в качестве основы решений в области городского транспорта, с целью создания хорошо взаимосвязанной и интегрированной системы, охватывающей все виды транспорта (включая активные и общие решения в области мобильности), для содействия расширению пользования им и сокращению эксплуатации автомобилей.

Учет интересов пользователя при принятии решений:

а) Обеспечение того, чтобы доступные решения были найдены для всех слоев общества, тем самым добиваясь беспрепятственного доступа к общественному транспорту для всех общин с уделением особого внимания уязвимым пользователям и лицам с ограниченной мобильностью.

б) Обеспечение того, чтобы предлагаемые варианты были доступными, надежными и предусматривали решения «от двери до двери» для пользователей, особенно с учетом новых моделей перемещения после COVID-19. В данном случае необходим тщательный анализ изменения структуры спроса.

в) Содействие внедрению интегрированных решений по продаже билетов на всех видах общественного транспорта и, где это возможно, в совокупности с активными и общими мобильными решениями.

г) Четкое изложение преимуществ использования общественного транспорта, в том числе и в условиях, которые будут существовать после окончания COVID-19.

е) Обеспечение максимальной доступности, в том числе за счет предоставления пользователям точной, простой для понимания и актуальной информации в соответствии с рекомендациями по Теме 1 относительно коммуникации с заинтересованными сторонами.

Обеспечение гарантий соответствующего уровня инвестиций для создания безопасного общественного транспорта для пассажиров и трудящихся на основе следующих мер:

а) Укрепление общественного транспорта должно стать приоритетом для лиц, принимающих решения во всех странах. Государственные органы должны взять на себя ведущую роль в этом деле, обеспечивая координацию финансирования и планирования между местными, региональными и национальными органами власти, каждый из которых имеет четко определенные задачи.

б) Выявление альтернативных источников финансирования общественного транспорта, таких как «зеленые» облигации, таксономия устойчивого финансирования ЕС, государственно-частное партнерство и привлечение местных предприятий к инвестированию в общественный транспорт, с тем чтобы они могли извлечь выгоду из более широкого использования.

с) Обеспечение того, чтобы существующее финансирование общественного транспорта было направлено на повышение комфортности, надежности и частотности для поощрения дальнейшего переключения с одного вида транспорта на другой.

д) Переориентация инвестиционного финансирования на такие устойчивые решения в области транспорта, как общественный транспорт.

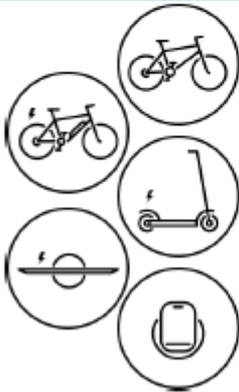
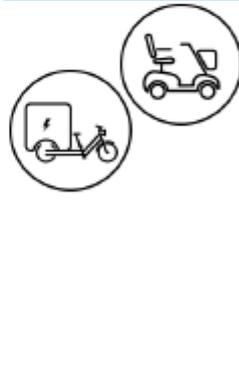
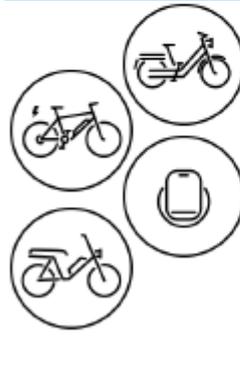
е) Обеспечение того, чтобы местные органы власти были уверены в финансировании общественного транспорта (возможно, путем создания защищенных от действий других субъектов схем финансирования).

С. Тема 3

1. Введение

54. На рынке можно найти различные типы электрических микромобильных средств, при этом типология таких различных транспортных средств была разработана МФТ в ее докладе «Безопасная микромобильность».

Figure 1. Proposed micromobility definition and classification

Type A	Type B	Type C	Type D
unpowered or powered up to 25 km/h (16 mph)		powered with top speed between 25-45 km/h (16-28 mph)	
<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)	<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)
			
			
			

55. Продажи электрических микромобильных средств за последние годы значительно выросли. Например, ежегодно в ЕС продается около 20 млн велосипедов и электровелосипедов. Общий объем продаж продолжает расти за счет увеличения продаж педальных электровелосипедов, которые выросли на 23 процента с 2018 по 2019 год, достигнув 3,4 млн единиц в 2019 году. Это составляет 17 процентов от общего объема продаж велосипедов в ЕС, а в некоторых странах, таких как Нидерланды и Бельгия, данный показатель доходит до 50 процентов. По оценкам КОНЕБИ, эта положительная тенденция в ближайшие годы сохранится, при этом продажи электровелосипедов в 2025 году превысят 6,5 млн единиц.

56. Пока еще не существует программных документов, касающихся внедрения электрических микромобильных средств, поскольку не существует комплексного подхода к регулированию их доступности, воздействия на окружающую среду, здоровье, инклюзивность, инфраструктуру и безопасность.

57. В недавнем исследовании компании «Бостон консалтинг групп» (БКГ) рассматривается вопрос о том, как будет формироваться городская мобильность под воздействием COVID-19. В исследовании рассматривались модели передвижения городских жителей в Европе, Китае и США. Во время действия режима изоляции сильно сократилось использование почти всех видов транспорта, при этом во всех трех регионах увеличилось только использование личных велосипедов, электрических самокатов и пешеходное движение. В США и Китае возросли масштабы велошеринга, так как некоторые операторы внедрили санитарно-гигиенические меры, а также снизили свои цены.

58. При анализе изменений в структуре используемых средств в рамках городской мобильности сразу же после отмены режима изоляции было высказано предположение, что люди будут чаще использовать свои собственные транспортные средства, будь то велосипед, самокат или автомобиль. В данном случае следует обеспечить, чтобы решения, касающиеся электрической микромобильности, поощрялись национальными и местными органами власти.

59. Использование электрических микромобильных средств позволяет людям проводить время на открытом воздухе, без труда избегая контакта с другими людьми. Кроме того, активные виды передвижения, такие как езда на велосипеде и пешие прогулки, также дают многочисленные преимущества в плане здоровья. В результате

этого в США наблюдается бум продаж велосипедов: объем продаж велосипедов, сопутствующего оборудования и услуг по ремонту в марте по сравнению с аналогичным периодом 2019 года почти удвоился. По оценкам британской организации сторонников велосипедного движения «British Cycling» («Велоспорт Великобритании»), COVID-19 может привести к тому, что около 14 млн британцев выберут велосипед вместо автомобиля, согласно Платформе действий по борьбе с COVID Всемирного экономического форума. Несмотря на меньшее количество людей, совершающих поездки в целом во время кризиса, в Великобритании наблюдается примерно 100-процентный рост числа поездок на велосипедах в будние дни. В выходные дни это увеличение составило около 200 процентов по сравнению с уровнем, существовавшим до COVID-19. Значительно возросло использование велосипедов в Шотландии. Так, в Эдинбурге в первые три недели апреля рост данного показателя в рабочие дни составил до 252 процентов, а в выходные дни — до 454 процентов. В Глазго велосипедное движение выросло на 74 процента.

60. Аналогичные тенденции в отношении велосипедов наблюдаются и в других европейских странах. В Париже, например, с марта до начала июня масштабы использования велосипедов увеличились на 40 процентов. Во Франции в целом в июне велосипедное движение выросло на 85 процентов по сравнению с периодом до введения режима изоляции (январь — март 2020 года). После введения режима изоляции немцы ездили на велосипеде в два раза чаще, чем до COVID-19. В какой-то момент немцы использовали свои велосипеды даже в четыре раза больше, чем обычно за то же время.

2. Проблема в ее нынешнем виде

61. Использование решений в плане электромобильности может быть описано на основе следующих соображений:

а) Доступность: наличие микромобильных решений играет важную роль в удовлетворении потребностей крупных городов в мобильности «последней мили» и расширяет зону охвата узлами общественного транспорта, сокращая время, необходимое для того, чтобы добраться до них из других районов города. Наличие и распределение шеринговых электромобилей имеет ключевое значение для обеспечения того, чтобы они эффективно дополняли сети общественного транспорта.

б) Воздействие на окружающую среду: по сравнению с автомобилями и традиционными бензиновыми скутерами электрические двухколесные самокаты выбрасывают меньше как CO₂, так и твердых частиц. Являясь частью экосистемы городской мобильности, эксплуатация электрических микромобильных средств способна сократить выбросы в окружающую среду на этапе конечного потребления. Это очень важно, так как треть выбросов парниковых газов в Европе и треть импортируемой энергии приходится на автомобильный транспорт. Европе настоятельно необходимо декарбонизировать транспортный сектор и добиться сокращения выбросов CO₂ к 2030 году. Вместе с тем, необходимо проводить оценки жизненного цикла (ОЖЦ) для того, чтобы выявить общие экологические издержки крупномасштабного внедрения решений в области электромобильности, как это было показано в ходе недавней работы на европейском и международном уровнях, а также для того, чтобы иметь возможность сравнить затраты и выгоды различных доступных решений в области электрической мобильности. Это поможет субъектам, занимающимся вопросами мобильности, понять, как внедрение электрической микромобильности в больших масштабах воздействует на ресурсы окружающей среды на ранних этапах.

с) Здоровье: люди во всем мире становятся все более малоподвижными, часто не достигая предлагаемого ВОЗ уровня физической активности. Поощрение использования некоторых решений в области электрической микромобильности, требующих физической активности, таких как электровелосипеды, особенно на «первой» и «последней» милях, могло бы внести важный вклад в повышение активности людей. Существует множество исследований, указывающих на положительное воздействие на здоровье велосипедистов, включая более долгую и здоровую жизнь, улучшение психического здоровья, сокращение числа смертельных

случаев, снижение количества серьезных и легких травм, что также подтверждается в отношении электровелосипедистов. Более того, если решения по обеспечению мобильности с использованием электрической микромобильности заменят автомобильные поездки, то это приведет к сокращению выбросов загрязняющих веществ и улучшению качества воздуха.

d) Инклюзивность и доступность: наряду с этим необходимо обеспечить, чтобы представленные варианты были экономически доступны для всех. Эксплуатация общих транспортных средств, легко арендуемых нерегулярными пользователями через приложения мобильных телефонов, освобождает пассажиров от бремени собственности и сопутствующих расходов, связанных с владением и обслуживанием, и делает более привлекательным пользование общественным транспортом в сочетании с общими транспортными средствами по сравнению с владением личным автомобилем. Электрическая микромобильность может быть идеальным решением для «последней» мили, на которой общественный транспорт недоступен, так как она обеспечивает быстрое и удобное перемещение для коротких поездок по городу. Большинство из этих шеринговых решений очень удобны, так как они часто основаны на приложениях, которые пользователь может загрузить на смартфон и с помощью которых он способен забронировать, оплатить и использовать легкий электромобиль. Переход от эксплуатации личного автомобиля к электромобильности в городских поездках на этапе «последней» мили может привести к уменьшению автомобильных заторов, улучшая тем самым местные дорожные условия.

e) Инфраструктура: внедрение высококачественной защищенной инфраструктуры для решений электрической микромобильности, таких как электровелосипеды и электросамокаты, которые могут внести важный вклад в повышение безопасности улиц и снижение перегруженности городских территорий, а также создание инфраструктуры зарядки, при оценке влияния решений электромобильности на городскую электросеть.

f) Безопасность: новые исследования указывают на различия во взглядах на безопасность решений в области микромобильности.

62. Следует отметить, что эти шесть проблем по-разному решаются в случае различных категорий электрических микромобильных средств.

Последствия нерассмотрения проблемы

Рассмотрение как темы 1, так и темы 2 указывает на необходимость обеспечения того, чтобы в рамках и планирования, и общественного транспорта учитывалась роль электромобильности и связанных с ней решений.

a) Если в рамках городского планирования не учитывать и не решать проблему доступности в связи с электрической мобильностью как неотъемлемой частью систем общественного транспорта, то возникнет риск низкого уровня использования и неравномерности распределения.

b) Если государственные органы не изучают в полном объеме экологические издержки решений на основе средств электромобильности, с тем чтобы лучше понять последствия их производства, обслуживания и утилизации, то непредвиденные последствия крупномасштабной микромобильности дадут больше экологических издержек, чем выгод.

c) Городам необходимо проектировать сети электромобильности, обращая внимание на динамику смены структуры транспортных средств: если те, кто сейчас ходят пешком/ездыт на велосипеде, перейдут на средства электромобильности, то автомобильное движение не уменьшится, а экономические и социальные выгоды окажутся ниже, чем ожидалось.

d) Решение проблем безопасности имеет решающее значение для предотвращения смертельных случаев и травматизма при сохранении позитивного общественного мнения. В противном случае рост числа ДТП и несчастных случаев со

смертельным исходом подрвет доверие и будет препятствовать повсеместному использованию решений в области электромобильности.

е) Однако для того, чтобы быть полезными городу и его жителям, шеринговые компании должны предлагать регулярное техническое обслуживание, а в случае необходимости, осуществлять перевозку своих транспортных средств, при этом власти не должны упускать из виду потребности людей, не имеющих доступа к смартфонам.

3. Примеры поощрения принятия решений на основе электромобильности

63. Примеры будут включены позже.

4. Рекомендация

64. С учетом той важной роли, которую электромобильность, вероятно, будет играть в будущем развитии транспортного сектора, предлагаются следующие ключевые рекомендации:

а) Провести оценку экологических последствий поддержки крупномасштабного внедрения решений в области электрической микромобильности как с точки зрения выбросов в окружающую среду на этапе конечного использования, для чего можно использовать такие инструменты, как «дорожные карты» городского транспорта, так и с точки зрения их стоимости на протяжении жизненного цикла. Кроме того, до внедрения шеринговых услуг необходимо оценить, будут ли пользователи в основном отказываться от активных видов транспорта и/или общественного транспорта или же от личных транспортных средств, с тем чтобы оценить потенциальное воздействие на выбросы, здоровье и перегруженность дорожного движения.

б) В увязке с рекомендациями по обеспечению доступности общественной информации, вынесенными по предыдущим темам, оказывать поддержку городам в создании совместимой инфраструктуры и улучшении информации по разным видам транспорта. Более совершенная инфраструктура (как цифровая, так и техническая) будет способствовать внедрению решений по совместному использованию ЛЭМ, например, велошеринговых систем. Кроме того, совершенствование инфраструктуры будет также способствовать интрамодальности в целом, что означает беспрепятственное использование различных видов транспорта, например, сочетание общественного транспорта с решениями на основе электрической микромобильности.

с) Содействовать долгосрочным инвестициям в инфраструктуру, которые делают использование электрических микромобильных средств более привлекательным и безопасным для пользователей.

д) Предусмотреть финансовые стимулы для приобретения и использования электрических микромобилей в том случае, если они приносят пользу окружающей среде и здоровью.

е) Обеспечить надлежащее сотрудничество и координацию между местными органами власти и компаниями по предоставлению услуг в виде совместного использования решений в области электрической микромобильности.

ф) Предусмотреть для электромобилей, и особенно легких электромобилей, представленных на рынке, высокие нормативные требования, обеспечивающие безопасность их эксплуатации и формирование хорошей репутации.

г) Изучить возможности государственно-частного сотрудничества в целях поощрения инвестиций в инфраструктуру и связанные с ней услуги.

D. Тема 4

1. Введение

65. Приоритетная цель 3 ОПТОСОЗ предусматривает необходимость «обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем», тем самым уже определяя важную роль управления мобильностью в создании экологически чистых и благоприятных для здоровья устойчивых транспортных систем. После включения в 2009 году этой цели в качестве одного из ключевых направлений деятельности ОПТОСОЗ в Амстердамскую декларацию и после создания таких инициатив, как Европейская платформа по вопросам управления мобильностью, роль стимулирования перехода от использования личных автомобилей к управлению мобильностью значительно возросла.

66. Привлекательность внедрения решений управляемой мобильности в городах и в промышленных зонах заключается в том, что зачастую они представляют собой недорогие решения, которые могут оказать значительное воздействие на снижение масштабов использования автомобилей в городской среде.

67. Решения, которые принимались на протяжении многих лет, касались прежде всего «первой» и «последней» миль, часто в отношении поездок дом/работа или дом/школа, однако они все больше и больше включают в себя опирающиеся на совместное использование решения в плане мобильности, экологичную логистику и решения по доставке, а также решения, связанные с крупными спортивными мероприятиями. Часто эти решения оказывались тесно интегрированы с местными вариантами общественного транспорта.

2. Проблема в ее нынешнем виде

68. Несмотря на то, что масштабы использования таких решений растут, во многих частях региона ЕЭК такая практика внедрена еще не была. В рамках этой темы ставится задача внедрения решений по управлению мобильностью для регулирования спроса на транспорт экологически чистым и благоприятным для здоровья способом с учетом интересов потребителей или с целью повышения осведомленности пользователей транспортных средств, содействия переходу на более экологичные виды транспорта и повышения эффективности транспортной системы.

69. Нынешняя ситуация с COVID-19 позволила выявить альтернативные решения управляемой мобильности, объединить решения, предусматривающие работу из дома, со ступенчатым графиком работы, а также расширить доставку товаров на дом и предоставление услуг на дому. Это также означало, что многие люди вновь стали использовать личные автомобили из-за опасений в отношении общественного транспорта.

70. В этой связи важно также рассмотреть роль грузоперевозок в городской среде. Исторически решения в области управляемой мобильности были ориентированы на пассажирские перевозки, при этом лишь небольшое число проектов касалось городских грузоперевозок. Однако интенсивность движения в значительной степени вызвана доставкой грузов в центр городов. Пандемия COVID-19 привела к определенной децентрализации этих грузоперевозок, которые переместились от городских центров к жилым районам, что потенциально способствовало сокращению заторов, но отнюдь не снижению общего объема выбросов. Напротив, в результате такого сдвига объем выбросов, связанных с доставкой, возможно, увеличился, поскольку местные товары, которые ранее могли приобретаться в нескольких минутах ходьбы от места работы или места жительства, теперь доставляются на дом.

71. Настало время ускорить реализацию таких инициатив, с тем чтобы воспользоваться реструктуризацией обязательств в отношении организации работы в свете ограничений, обусловленных COVID-19, а также потенциальной эволюцией порядка домашнего обучения. Важно также содействовать принятию таких инициатив, с тем чтобы те, кому необходимо вернуться к тому или иному виду передвижения,

имели в своем распоряжении средства, позволяющие сделать это на устойчивой основе.

72. Хотя многие из принятых решений носили местный характер, в некоторых случаях, например в Австрии, эти инициативы координировались на национальном уровне для обеспечения того, чтобы при реализации этих схем учитывались национальные приоритеты.

3. Примеры положительных решений по внедрению

73. Примеры будут включены позже.

4. Рекомендация

74. Активизировать использование решений в области управляемой мобильности для пассажирских и грузовых перевозок, опираясь на существующий опыт и координируя их реализацию на национальном и международном уровнях. Содействовать инновациям и инвестициям в сфере управляемой мобильности, а также адаптироваться к ситуации в период после COVID-19. Рассмотреть вопрос о поддержке внедрения по крайней мере одного решения в области управляемой мобильности во всех городах с населением более 100 000 жителей.

Е. Тема 5

75. Будет включена позже.

Ф. Тема 6

1. Введение

76. Обеспечение здорового образа жизни и повышение благосостояния людей всех возрастов имеет важнейшее значение для устойчивого развития. Благополучие и счастье наших обществ связаны со здоровьем, безопасностью, свободой и природной средой. Устойчивый транспорт, и в частности активная мобильность, могут сыграть ключевую роль в решении всех этих вопросов.

2. Проблема в ее нынешнем виде

77. К общим транспортным проблемам, связанным со здоровьем и окружающей средой, вызываемым автотранспортными средствами, относятся: выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и выбросы парниковых газов, шумность, поглощение земельных ресурсов, дорожные заторы, травматизм и ограниченные возможности для физической активности.

78. Активная мобильность в виде ходьбы и езды на велосипеде как наиболее здоровый и доступный вид передвижения может помочь смягчить все эти негативные последствия, особенно в городских районах. Регулярные пешие и велосипедные прогулки как средство передвижения:

- a) снижают риск гипертонии, ишемической болезни сердца, инсульта, сахарного диабета второго типа, рака груди и толстой кишки и депрессии;
- b) улучшают мышечную и кардиореспираторную выносливость, состояние костей и функциональное здоровье;
- c) имеют фундаментальное значение для энергетического баланса и контроля веса;
- d) повышают безопасность дорожного движения и качество воздуха;
- e) снижают заторы, шумность, энергопотребление и выбросы CO₂;
- f) снижают потребность в более дорогостоящей инфраструктуре для автомобилей;

g) повышают доступность и качество городской жизни;

h) обеспечивают социальное равенство и выигрыш с точки зрения гендерного равенства.

79. Во время кризиса, вызванного пандемией, роль езды на велосипеде и пешей прогулки является еще более важной, поскольку они стали жизнеспособными вариантами мобильности для важнейших поездок, одновременно поддерживая физическое дистанцирование и снижая нагрузку на общественный транспорт.

3. Как поддерживать активную мобильность

80. Меры по содействию активной мобильности можно разбить на следующие группы:

a) **Разделение обязанностей:** поддержка и поощрение активной мобильности требуют наличия четких обязанностей на всех уровнях управления. Ответственные органы должны иметь конкретный мандат, а также достаточное число сотрудников, обладающих высокой технической компетенцией для работы над вопросами, связанными с активной мобильностью. Требуется также межведомственное сотрудничество между ответственными секторами (транспорт, здравоохранение, окружающая среда, инфраструктура, образование, туризм, внутренняя политика и финансы).

Несмотря на технические, правовые и административные проблемы, необходимые для улучшения условий для велосипедистов и пешеходов, во время пандемии соответствующие меры были реализованы практически незамедлительно. Этот опыт показал, что органы власти в нужный момент могут проявлять отзывчивость и гибкость и что содействие активным поездкам не всегда требует трудоемких административных процессов. Властям следует внимательно изучить эту практику и выявить извлеченные уроки, которые облегчат установление соответствующих действий в аналогичных ситуациях, а также в ходе повседневной деятельности.

b) **Регулятивные вопросы:** дорожное движение и безопасность дорожного движения оказывают серьезное влияние на активную мобильность; они особенно важны, поскольку пешеходы и велосипедисты являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения и представляют все возрастные группы. Необходимо усовершенствовать нормативные положения, особенно те из них, которые, как представляется, «возлагают вину на жертву», а не «защищают уязвимых». Важными аспектами безопасности являются также ограничение скорости и право на первоочередной проезд, при определении которых следует отдавать приоритет пешеходам и велосипедистам.

c) **Инфраструктура:** плотная, взаимосвязанная, хорошо спроектированная, безопасная и комфортная инфраструктура для активной мобильности является важным фактором, определяющим выбор этого вида транспорта.

Однако в последние десятилетия в рамках стратегии транспортной политики в большинстве стран общеевропейского региона приоритет отдавался инвестициям, направленным на поощрение использования автотранспортных средств.

Непропорциональное распределение общественного пространства для активных видов транспорта по сравнению с автомобильным транспортом оказалось еще более проблематичным в период пандемического кризиса. В ответ на это многие города быстро перепланировали улицы, с тем чтобы обеспечить безопасные маршруты для пешеходов и велосипедистов. «Велосипедные полосы для беспрепятственного проезда» дают возможность совершать необходимые поездки в безопасном режиме. Такие действия в рамках «тактического урбанизма», как установка дорожных конусов, пластиковых тумб, строительных ограждений, помогают освободить место на улицах от автомобильных парковок и полос, организовав их для велосипедного и пешеходного движения.

Кроме того, заужение автомобильных дорог способно снизить скорость на этих участках, так как более широкие полосы движения непреднамеренно ускоряют движение и делают дороги более опасными для немоторизованных участников дорожного движения. С этим связан тот факт, что к пешеходам и велосипедистам необходимо относиться как к равным участникам дорожного движения в уличных условиях, при этом общественное пространство должно быть справедливо разделено между всеми участниками.

Инфраструктура для велосипедистов и пешеходов должна быть интегрирована в градостроительную политику и строительные нормы и правила (включая организацию безопасных велосипедных парковок, установку зарядных устройств, широких дверей, негабаритных лифтов). Такие меры должны быть лучше интегрированы с решениями в области общественного транспорта, так как большинство поездок на общественном транспорте включают, по крайней мере, два пешеходных участка.

d) **Экономические и налоговые меры:** большое значение имеют монетарные инструменты, которые стимулируют или ограничивают определенное поведение. Например, некоторые города и компании внедряют схемы управления парковками или субсидируют транспортные средства с нулевым содержанием вредных выбросов и системы велошеринга. В некоторых городах власти даже предусмотрели бесплатное пользование системами велошеринга для работников здравоохранения и другого основного персонала. В более долгосрочном плане необходимо будет предоставить тем людям, которые пользовались этими услугами во время пандемических кризисов, стимулы для приобретения обычных, электрических или грузовых велосипедов. Возможны и другие экономические стимулы, которые косвенно поощряли бы активную мобильность, напрямую препятствуя использованию автомобилей: например, соответствующая ценовая политика в отношении парковки или введение платы за перегруженность дорог.

e) **Образование и коммуникация:** отношения, привычки, предполагаемый контроль поведения, а также социальные и личные нормы оказывают влияние на намерение использовать определенные виды транспорта; таким образом, образовательные мероприятия, повышение осведомленности, кампании в средствах массовой информации и на уровне общин, связанные с преимуществами безопасного пешеходного и велосипедного движения, могут играть значительную роль в поощрении людей к переходу к активной мобильности.

Важно также ориентировать эту деятельность на конкретные группы пользователей, такие как нарушители скоростного режима, школьники, пожилые лица или переезжающие в город жители. Кроме того, родители могут влиять на поведение своих детей во время путешествий и формировать его: чем больше родители пользуются велосипедом, тем выше вероятность того, что их дети тоже будут ездить на велосипеде.

f) **Финансирование:** для достижения сдвига в распределении поездок в пользу активной мобильности крайне важно обеспечить адекватные инвестиции. Выделение достаточных бюджетных средств на развитие соответствующей инфраструктуры для обеспечения активной мобильности и ее поощрения должно стать неотъемлемой частью национальных планов развития. Во время вызванного пандемией кризиса некоторые местные, региональные и национальные правительства активно поддерживали это, выделяя новые/дополнительные средства для инвестиций в инфраструктуру или поощрения использования таких средств.

Обеспечение достаточного бюджета для развития велосипедной и пешеходной инфраструктуры гарантирует высокую отдачу от инвестиций. Применение таких инструментов политики, как HEAT, может помочь специалистам по городскому планированию, транспортным ведомствам и медицинским работникам оценить показатели снижения смертности в результате регулярных пеших или велосипедных прогулок. На его основе можно будет обосновать новые инвестиции в активную мобильность и количественно оценить ее экономическое значение.

4. Рекомендация

Для поддержки активной мобильности предлагаются следующие меры. Они должны осуществляться с учетом местных условий.

4.1 Краткосрочные меры (режим изоляции)

a) Адаптировать инфраструктуру, с тем чтобы облегчить использование велосипедных дорожек и одновременно обеспечить достаточное пространство для тротуаров.

b) Осуществить увязку инфраструктуры для преимущественного проезда с долгосрочными целями, сформулированными в соответствующих стратегических документах (стратегии развития велосипедного и пешеходного движения, стратегические планы развития сети для активной мобильности и т. д.).

c) Установить более жесткие ограничения скорости для обеспечения более безопасных, здоровых и пригодных для жизни условий.

d) Следить за использованием инфраструктуры и услуг. Видоизменять их в случае повышенного спроса, проблем, недостатков и т. д.

e) Предоставлять адекватную финансовую поддержку в интересах развития и использования активной мобильности.

4.2 Средне- и долгосрочные меры (после отмены режима изоляции и в последующий период)

a) Пересмотреть правила дорожного движения и практику в целях поощрения использования велосипедов. Обеспечить соблюдение этих правил.

b) Обеспечить, чтобы ответственность за политику в области пешеходного и велосипедного движения была возложена на конкретные органы власти на национальном и/или местном уровне.

c) Содействовать обмену ноу-хау между всеми заинтересованными сторонами, способствующими развитию велосипедного и пешеходного туризма, путем создания центров знаний, таких как велосипедные академии и т. д.

d) Предусмотреть места для парковки велосипедов и соответствующие объекты.

e) Поощрять обучение детей езде на велосипедах и привлекать внимание к преимуществам безопасной ходьбы и езды на велосипеде, в том числе путем разработки удобных для пользователя руководств и инструкций.

5. Заключение

81. Являясь краеугольным камнем эффективного транспортного и городского планирования, активная мобильность может внести большой вклад в создание жизнестойкого города, в котором будут жить здоровые и счастливые граждане. Она также может помочь в деле создания активно используемых общественных пространств для встреч людей и процветания местной экономики.

82. В интересах более устойчивого будущего, когда больше людей будет иметь возможность безопасно передвигаться на велосипеде и ходить пешком, необходимы не единичные меры, а их комплексное осуществление наряду с другими мерами для радикальной перестройки городского пространства.

G. Тема 7

1. Введение

83. Во многих документах четко указано, что плохие транспортные системы отрицательно сказываются на мобильности. Однако такие транспортные системы

вливают на отдельных лиц и группы лиц по-разному. Например, люди могут оказаться в неблагоприятном положении из-за систем общественного транспорта, которые не доставляют их к важным местам назначения, включая возможные места работы, объекты повседневных услуг и социального взаимодействия, позволяющие человеку в полной мере участвовать в жизни общества. Отсутствие надлежащих транспортных услуг несоразмерно сказывается на лицах, проживающих в некоторых районах, в частности в сельских районах, а также и в густонаселенных городских районах. В менее обеспеченных районах городов люди могут иметь ограниченный доступ к безопасному, чистому и надежному общественному транспорту, а также к безопасной среде для активной мобильности. В таких районах также может быть высокий уровень загрязнения воздуха и шума в результате дорожных заторов, а также больший риск травматизма в сетях дорог, что еще больше усугубляет социальное неравенство, связанное с мобильностью. Кроме того, уязвимые и обездоленные группы населения, такие как пожилые лица, молодежь и лица с ограниченной мобильностью, в большей степени подвержены неравенству.

84. Как показывают эти приведенные примеры, нынешние транспортные системы можно рассматривать как несправедливые и неинклюзивные системы, которые способствуют сохранению социального неравенства во многих отношениях. Это еще более выявила пандемия COVID-19, которая усугубила социальное неравенство в обществе и оказала непропорционально большое воздействие на мобильность представителей уязвимых и обездоленных групп населения. Например, режим изоляции, введенный странами, радикально изменил индивидуальные модели передвижения, и те лица, которые не имеют возможности работать из дома, также как и те лица, которые трудятся в менее безопасных условиях, оказались в большей степени подвержены воздействию вируса. Часто такими лицами становятся женщины, мигранты и/или представители расовых и этнических меньшинств, которые непропорционально широко представлены на основных предприятиях и в сфере обслуживания, например в медицинских учреждениях, на фабриках, на предприятиях, работающих с клиентами, и на общественном транспорте. В таких условиях они могут тесно взаимодействовать с общественностью или другими работниками в рабочее время. Кроме того, многие из этих людей должны использовать общественный транспорт, чтобы добраться до места работы, и могут не иметь личного автомобиля, в силу чего они подвергаются большему риску заражения.

85. Социально-экономическая устойчивость требует, чтобы такой переход к устойчивым видам транспорта носил справедливый характер, с тем чтобы трудящиеся и уязвимые и обездоленные группы населения не остались без внимания.

86. Восстановление транспортной системы таким образом, чтобы она охватывала все элементы устойчивости, но при этом учитывала необходимость справедливого преобразования, а также была справедливой и всеохватывающей, действительно является серьезной проблемой. Вместе с тем восстановление после пандемии COVID-19 дает возможность перейти к более чистым и здоровым транспортным системам, которые в большей степени учитывают потребности уязвимых и обездоленных групп населения.

2. Проблема в ее нынешнем виде

2.1 Восстановление транспортной системы

87. Особое внимание следует уделить общественному транспорту, в частности в связи с тем, что услуги общественного транспорта значительно сократились и пострадали из-за COVID-19 и опасений пассажиров, которые боятся пользоваться таким транспортом. Тем не менее, учитывая, что выбросы от автомобильного транспорта в значительной степени способствуют неравенству в отношении здоровья, зачастую уже и в без того неблагополучных районах, следует также уделять внимание основным маршрутам, заторам на дорогах и инфраструктуре, обеспечивающей безопасную ходьбу, езду на велосипедах и самокатах.

2.2 На справедливой и всеохватной основе, избегая при этом социального неравенства

88. Справедливый и всеохватывающий подход в контексте этой темы может повлечь за собой рассмотрение вопросов наличия, ценовой доступности, временных возможностей, адекватности и доступности для инвалидов.

2.3 Уязвимые группы и группы населения, находящиеся в неблагоприятном положении

89. Планирование и разработка транспортной политики и инфраструктуры должны осуществляться с уделением особого внимания i) лицам, относящимся к уязвимым группам, и ii) лицам, находящимся в неблагоприятном положении. Это могло бы включать решение вопроса о том, чтобы происходящее в настоящее время перепрофилирование дорожных полос и общественных тротуаров для целей активной мобильности и использования местными предприятиями не создавало трудности для людей с ограниченной мобильностью.

90. Пандемия COVID-19 выявила, что критерии отнесения отдельных лиц, которые считаются уязвимыми или находящимися в неблагоприятном положении, могут быть изменены, в силу чего эти определения должны быть достаточно гибкими, чтобы реагировать на изменения в том, что мы считаем уязвимостью и ограниченными возможностями.

2.4 Социальный аспект пандемий

91. Позитивные и негативные последствия реагирования на пандемию COVID-19 широко обсуждались в связи с транспортом. Вместе с тем социальное неравенство, связанное с COVID-19 и мобильностью, было задокументировано в меньшей степени. В этой связи восстановление транспортной системы может быть устойчивым, однако при этом оно способно усугубить социальное неравенство, если не будет учитывать потребности уязвимых и обездоленных групп населения.

2.5 Справедливый переход к экологически чистым и благоприятным для здоровья транспортным системам

92. При таком восстановлении необходимо учитывать возможности работников и занятости, например в плане передачи и развития навыков, при этом страны должны следить за соблюдением позитивных и негативных обязательств, связанных с основными трудовыми правами.

3. Примеры позитивного решения данной проблемы

93. Примеры будут включены позже.

4. Вызовы

94. Наиболее заметными вызовами являются следующие:

a) Вопросы управления, связанные с восстановлением транспорта на справедливой и всеобъемлющей основе. Это повлечет за собой принятие решения о том, кто будет отвечать за устранение социального неравенства в транспортных системах, например, какие департаменты на национальном и местном уровнях, возможно, лучше всего подходят для выполнения этой задачи. Гражданское общество может играть важную роль, хотя страны не должны стремиться оставить решение этих проблем исключительно ему.

b) В то время как транспортные системы должны быть направлены на устранение социального неравенства в мобильности, на его масштабы влияет множество социально-экономических факторов, в силу чего восстановления транспортных систем может оказаться недостаточно для решения этих проблем.

c) Отсутствие данных о социальном неравенстве в сфере транспортной мобильности, а также отсутствие возможностей для сбора данных такого рода.

5. Рекомендации

- a) Собирать данные для оценки уровня неравенства в сфере транспорта.
- b) Надлежащим образом планировать транспортные сети во избежание возникновения неблагополучных кварталов.
- c) Направлять в будущем инвестиции в транспорт прежде всего в неблагополучные районы и районы с низким уровнем транзитной доступности.
- d) Работать с инициативами на низовом и общинном уровнях на местах, с тем чтобы лучше понимать проблемы социального неравенства в общинах, страдающих от некачественного транспортного обслуживания.
- e) Проектировать общественный транспорт с учетом интересов уязвимых групп населения, принимая во внимание следующие соображения:
 - i) внедрение шрифта Брайля на остановках и станциях общественного транспорта;
 - ii) улучшение звуковой обратной связи на остановках и станциях общественного транспорта;
 - iii) обеспечение того, чтобы весь общественный транспорт и инфраструктура были доступны для лиц с ограниченной мобильностью;
 - iv) учет интересов лиц, затронутых цифровизацией общественного транспорта, и обеспечение более широкой поддержки пользователям, испытывающим трудности с освоением технологий.
