



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**

Восьмая сессия

Женева, 8–10 декабря 2010 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

Осуществление Амстердамской декларации

"Эстафета" ОПТОСОЗ

Доклад рабочего совещания по стратегиям устойчивого и здорового транспорта в Юго-Восточной Европе

Резюме

Рабочее совещание на тему: Стратегии устойчивого и здорового городского транспорта – "Работаем вместе для достижения практических результатов" состоялось в Скопье, бывшая югославская Республика Македония, 7 и 8 июня 2010 года; рабочее совещание было организовано в сотрудничестве с Министерством транспорта и коммуникаций, Министерством здравоохранения и Министерством охраны окружающей среды и городского планирования бывшей югославской Республики Македония и при финансовой поддержке правительств Австрии и Швейцарии.

Рабочее совещание стало вторым подобным мероприятием, проведенным в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), находящейся в совместном ведении Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа). "Эстафета" является одним из трех механизмов реализации

ОПТОСОЗ, инициированных по итогам третьего Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, состоявшегося в январе 2009 года в Амстердаме. "Эстафета" предполагает передачу "эстафетной палочки" от представителя одной принимающей страны к другому, символизируя распространение информации и обмен передовой практикой в области содействия развитию устойчивого городского транспорта. Она служит платформой для обмена знаниями и эффективным каналом передачи информации с целью повысить осведомленность и стимулировать учет аспектов охраны окружающей среды и здравоохранения транспортными директивными и планирующими органами в транспортной политике и планировании, в частности в городских населенных пунктах.

Рабочее совещание определило согласованные действия для директивных органов, рекомендовав участникам на международном, национальном, региональном и местном уровнях сотрудничать в целях:

- улучшения институциональной координации и кооперации для обеспечения интегрированного стратегического подхода с охватом трех секторов;
- создания на национальном уровне благоприятных политических, правовых и регулятивных рамок для поддержки устойчивой мобильности;
- обеспечения всеобъемлющей ценовой и фискальной структуры, способствующей формированию поведения на основе устойчивой мобильности;
- рационализации системы финансирования и инвестирования в городскую мобильность;
- содействия эффективному участию общественности, развитию партнерских отношений и коммуникационных стратегий в поддержку устойчивого транспорта;
- совершенствования системы сбора данных, мониторинга и исследовательской деятельности; и
- использования и содействия развитию международных рамок, обеспечиваемых ОПТОСОЗ.

Дополнительную информацию, документацию и презентации по теме рабочего совещания в Скопье см. на сайте:
http://www.unecce.org/thepep/en/workplan/urban/skopje%20workshop_docs.htm.

I. Введение

1. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (январь 2009 года, Амстердам) бывшая югославская Республика Македония изъявила готовность организовать у себя рабочее совещание по стратегиям устойчивого и здорового городского транспорта в Юго-Восточной Европе. Руководящий комитет приветствовал это предложение как часть "эстафеты" ОПТОСОЗ, инициированной в качестве одного из механизмов реализации ОПТОСОЗ и направленной на обмен опытом и распространение передовой практики в области устойчивого городского транспорта (ECE/AC.21/SC/2009/4–EUR/09/5088363/4).

2. Цель рабочего совещания состояла в том, чтобы стимулировать директивные органы, занимающиеся вопросами транспорта, здравоохранения и ох-

раны окружающей среды, к разработке стратегий и мер в поддержку реализации политики устойчивого и здорового городского транспорта. На нем были сформулированы рекомендации для директивных и планирующих органов с уделением особого внимания способам интеграции стратегий, охватывающих все три сектора, при разработке и осуществлении политики устойчивого городского транспорта в сотрудничестве с местными органами власти, гражданским обществом и отраслью. Это рабочее совещание также предоставило возможность для обмена передовой практикой и идеями, что тем самым способствовало наращиванию потенциала национальных и местных властей в деле развития устойчивых систем городского транспорта в Юго-Восточной Европе.

3. Настоящий доклад был подготовлен секретариатом по консультации с принимающей страной. В нем обобщены ключевые вопросы, обсуждавшиеся на рабочем совещании, а также основные выводы и рекомендации для директивных органов. Руководящему комитету предлагается рассмотреть результаты этого рабочего совещания и определить дальнейшие мероприятия по поощрению устойчивого городского движения, которые он, возможно, пожелает провести и поддержать (путем выделения финансовых средств и/или оказания помощи в натуральном виде) в Юго-Восточной Европе, а также в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии.

II. Участники и основные итоги

4. В рабочем совещании участвовали более 50 представителей из секторов транспорта, окружающей среды и здравоохранения, включая специалистов по планированию землепользования из национальных и местных органов власти бывшей югославской Республики Македония и восьми других государств – членов ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа. На рабочем совещании были также представлены организации гражданского общества и другие заинтересованные стороны. Работой совещания руководили г-жа К. фон Швайнихен, г-н М. Пезу (ЕЭК ООН), г-н Р. Талер (Австрия), г-н М. Кочубовский (бывшая югославская Республика Македония) и г-н Ф. Андре (Бельгия).

5. С приветственными речами перед участниками выступили г-н З. Стояновский, государственный секретарь Министерства здравоохранения, г-жа С. Лептикова, заместитель Министра охраны окружающей среды и городского планирования, г-н З. Давидовский, Министерство транспорта, г-жа М. Кисман, руководитель Отделения ВОЗ в этой стране.

6. На рабочем совещании были рассмотрены некоторые из важнейших проблем в области устойчивого городского транспорта в Юго-Восточной Европе, где стремительное развитие индивидуального автотранспорта и рост городов ассоциируется с увеличением перегруженности, отсутствием адекватного городского планирования, высокими уровнями шума, низким качеством воздуха и многочисленными дорожно-транспортными происшествиями по причине высокой скорости. Кроме того, участники обсудили также необходимые условия для эффективной интеграции политики с охватом трех секторов. В этом контексте в качестве полезного справочного инструмента для создания эффективных институциональных механизмов, способствующих интеграции политики, упоминалось "Руководство по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимосвязки транспортных, здравоохранительных и экологических аспектов" ОПТОСОЗ. На основе проведенного в Скопье обзора моделей передвижения участники проанализировали вопрос о том, каким образом

предпочтения и представления граждан о возможностях передвижения могут использоваться в качестве ориентира при разработке политики и планировании устойчивого городского транспорта. Этот обзор позволил сделать полезные выводы о предпочтениях пользователей общественного транспорта в разбивке по возрасту, полу и профессиональной деятельности, а также продемонстрировал, каким образом эти предпочтения и повседневные модели мобильности могут использоваться при формировании решений в области политики, направленных на создание условий для развития более устойчивого и здорового городского транспорта.

7. Участники ознакомились с успешными примерами и опытом в сфере управляемой мобильности в городских населенных пунктах в Австрии, Чешской Республике и Германии. Примеры этих стран показали, что при активном задействовании местных органов власти и общественности некоторые принципиальные решения, связанные с немоторизованными способами передвижения и общественным транспортом, могут получить широкую поддержку со стороны городского населения и в то же время создать более благоприятные условия для мобильности и снизить перегруженность и уровень загрязнения. Участники изучили существующие и разрабатываемые системы взимания платы за проезд и методологии, которые могут облегчить оценку воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду в городских населенных пунктах.

8. Рабочее совещание достигло консенсуса по согласованным действиям, которые могут быть рекомендованы директивным органам в Юго-Восточной Европе, а также в других субрегионах ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа, где необходимо принять политические меры для создания благоприятных условий в целях интеграции политики развития более устойчивого и здорового городского транспорта. Участники приветствовали эту уникальную возможность, для того чтобы встретиться с представителями из других секторов, стран и международных организаций и обменяться знаниями и опытом. Перечень выступавших и ссылки на их презентации см. на вебсайте ОПТОСОЗ (http://www.unece.org/thepep/en/workplan/urban/skopje%20workshop_docs.htm).

III. Программа рабочего совещания

9. На рабочем совещании были рассмотрены следующие темы:

а) Заседание I. Вызовы в Юго-Восточной Европе: устойчивый городской транспорт как ключевой компонент оживления экономики:

- i) сложившаяся ситуация и проблемы на городском транспорте в Ереване;
- ii) проекты в сфере организации движения и транспорта в Скопье;
- iii) оценка влияния шума и негативного воздействия на здоровье в Скопье;
- iv) опробование инновационных стратегий для чистого городского транспорта в исторических европейских городах: "СИБИТАС ПЛЮС – РЕНЕССАНС".

б) Заседание II. Совместная работа в целях эффективной интеграции политики:

- i) интеграция политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды;
 - ii) благоприятные институциональные условия для координированной политики, извлеченные уроки и предварительные выводы;
 - iii) местные инициативы в области устойчивого и здорового транспорта: глобальный обзор нидерландских инициатив;
 - iv) интеграция общественного транспорта в общую транспортную систему: пример большого Цюриха;
 - v) "экологические консультации": интеграция политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды во Франции.
- c) Заседание III. Использование предпочтений и представлений граждан как ориентира при выработке политики и планировании устойчивого развития городов: восходящий подход:
- i) представление результатов обследования городского транспорта в Скопье.
- d) Заседание IV. Успешные примеры и опыт в сфере управляемой мобильности в отдельных городских населенных пунктах:
- i) зона с низким уровнем выбросов (Umweltzone) в Берлине;
 - ii) инициатива по активизации деятельности в области климата в Австрии;
 - iii) город Скопье: формирование политики в сфере велосипедного движения;
 - iv) немоторизованные модели передвижения в Праге.
- e) Заседание V. Инструменты и методы для оценки воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду:
- i) австрийский генеральный план развития велосипедного движения и оценки выгод: применение инструмента экономической оценки пользы для здоровья от езды на велосипеде (ИЭОПЗ) ОПТОСОЗ;
 - ii) экономическая оценка воздействия транспорта на здоровье;
 - iii) воздействие инфраструктуры на здоровье;
 - iv) инструменты и методы оценки влияния городского транспорта на здоровье и окружающую среду во Франции.
- f) Заседание VI. Выводы и рекомендации:
- i) согласованные действия, которые рекомендуется предпринять директивным органам, местным органам власти и гражданскому обществу в целях интеграции политики в поддержку стратегии экологически безопасного и здорового городского транспорта и улучшения положения в сфере городской мобильности.

IV. Выводы

10. В завершение рабочего совещания был принят комплекс согласованных действий, которые рекомендуется предпринять директивным органам, местным органам власти и гражданскому обществу в целях интеграции политики в поддержку стратегии экологически безопасного чистого и здорового городского транспорта и улучшения положения в сфере городской мобильности (приложение). В этой программе согласованных действий подчеркивалось несколько важных аспектов, которые директивным органам необходимо учитывать при координации стратегии, в частности в области транспорта, и для реализации которых требуется сотрудничество с гражданским обществом, с тем чтобы создать условия, способствующие интеграции секторальной политики и формированию более устойчивых систем городского транспорта и обеспечивающие при этом более здоровые и экологически чистые условия проживания в городских районах.

11. Было рекомендовано провести дополнительные мероприятия по наращиванию потенциала, и странам – донорам ОПТОСОЗ было предложено рассмотреть возможность оказания дальнейшего содействия в распространении наилучшей практики применения комплексных стратегических подходов в регионе ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа с помощью целевых механизмов, включая Партнерство ОПТОСОЗ и "эстафету" ОПТОСОЗ, направленных на пропаганду устойчивой и здоровой городской среды и обмен информацией об уроках, извлеченных в ходе реализации ОПТОСОЗ.

Приложение

Рабочее совещание по стратегиям устойчивого и здорового транспорта в Юго-Восточной Европе (7–8 июня 2010 года, Скопье)

На рабочем совещании были выявлены проблемы и потребности, связанные с политикой в области устойчивого транспорта в регионе Юго-Восточной Европы (ЮВЕ).

- Во всех странах ЮВЕ отмечаются стремительное увеличение масштабов использования индивидуального автотранспорта и рост городов.
- Главные проблемы связаны с повышением перегруженности, высокой скоростью, отсутствием адекватного городского планирования, быстрым разрастанием пригородных зон, низким качеством воздуха, высокими уровнями шума и большим числом дорожно-транспортных происшествий в городских районах.
- Все это – наряду с низким качеством услуг общественного транспорта и недостаточными инвестициями для модернизации системы общественного транспорта – приводит к серьезным проблемам в сфере городской мобильности.
- Необходимо сократить использование легковых автомобилей и сделать их экологически более чистыми, а также повысить устойчивость общественного транспорта (например, активнее задействовать электромобили), с тем чтобы обеспечить жизнеспособную альтернативу индивидуальному автотранспорту.
- Следует поощрять велосипедное движение как одну из альтернатив, в основе которой лежит принцип немоторизованного движения.
- Большинство городов в регионе ЮВЕ по-прежнему сталкиваются со значительными, а порой и фундаментальными проблемами управления, связанными с отсутствием надлежащей законодательной основы, например национальных стратегических рамок, способствующих применению комплексных стратегий, учитывающих аспекты транспорта, здравоохранения и окружающей среды, а также средств для их дальнейшего совершенствования.
- Необходимо продолжать наращивание усилий и принимать меры для содействия осуществлению принципов устойчивой мобильности. Во многих крупных городах отсутствует продуманная стратегия дальнейшего развития и совершенствования транспорта, интегрированного в стратегию городского планирования, которая должна способствовать созданию более здоровой окружающей среды и отвечать принципам устойчивой мобильности.
- В некоторых городах ЮВЕ положение в сфере общественного транспорта улучшилось и были приняты эффективные меры, например внедрены системы платной парковки и осуществлены инвестиции в новые низкопольные трамваи, системы легкого рельсового транспорта и более чистые транспортные средства общего пользования. В некоторых городах нача-

лась подготовка планов развития транспорта, учитывающих возможности улучшения окружающей среды и здоровья. Такие виды деятельности следует активизировать, систематизировать и использовать в качестве примера в других городах, поскольку они имеют ключевое значение для решения проблем мобильности в регионе ЮВЕ.

Рабочее совещание рекомендует заинтересованным сторонам на международном, национальном, региональном и местном уровнях сотрудничать с целью:

Создать благоприятную основу для национальной политики

- Разработать рамки национальной политики в области устойчивого городского транспорта, способствующей достижению национальных, региональных и местных целей рационального землепользования, развития транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды и оказывающей благоприятное влияние на эти сферы. Основа национальной политики должна быть "внутренне согласована" в рамках транспортного сектора, т.е. обеспечивать интеграцию стратегий транспортного инвестирования, управления движением и управления спросом, и "внешне согласована", т.е. обеспечивать интеграцию транспортной политики с другими секторами, такими как охрана окружающей среды, здравоохранение, землепользование и финансирование. С этой целью странам рекомендуется разрабатывать и осуществлять Национальные планы действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (НПДТОСОЗ), как это предусмотрено в Амстердамской декларации.
- Определить связи между местными стратегиями развития городского движения и землепользования и национальными стратегиями в области транспорта и планирования, с тем чтобы обеспечить взаимоподдерживаемость и принятие решений на соответствующем уровне.

Обеспечить благоприятную правовую и регулятивную основу

- Разработать – в рамках открытого для участия и транспарентного процесса – правовую и регулятивную основу, служащую ориентиром для действий правительств на всех уровнях. Эта основа имеет крайне важное значение для эффективного использования территории, землепользования, планирования инфраструктуры и устойчивого развития городского транспорта, учитывающего аспекты здравоохранения и окружающей среды. В частности, речь идет о критериях привлечения частного сектора к работе по обеспечению услуг общественного транспорта в целях эффективной реализации устойчивых стратегий городской мобильности. Критерии участия частного сектора следует четко определить, в том числе на основе правил конкуренции и закупок, а также обязательств по обслуживанию и надлежащему качеству. Следует регулировать механизмы государственно-частного партнерства при предоставлении услуг общественного транспорта для обеспечения справедливых выгод для обоих партнеров.
- Обеспечить, чтобы в нормативных положениях и правилах, регулирующих работу общественного транспорта, были четко прописаны взаимодополняющие задачи государственного и частного секторов по предоставлению услуг, выделению инфраструктуры и финансированию. Следует проанализировать механизмы финансирования общественного транспор-

та для достижения максимальной эффективности его работы. Обязательства по обслуживанию транспортом общего пользования должны включать контроль качества услуг и сети, использование сниженных тарифов и других скидок, что отвечает целям социальной политики.

- Обеспечить, чтобы на правовом и регулятивном уровне оказывалась поддержка мер по поощрению пешеходного и велосипедного движения в городских районах, а также инструментов управления транспортным спросом и мобильностью, таких как программы работодателей по регулированию мобильности, схемы совместного использования легковых автомобилей, эконовождение и телеработа. В качестве ориентира можно принять комплекс согласованных действий для директивных органов, отраслей и гражданского общества, которая была рекомендована Рабочим совещанием ОПТОСОЗ по безопасному и полезному для здоровья пешеходному и велосипедному движению в городских населенных пунктах (сентябрь 2009 года, Пругонице).
- Полностью интегрировать целевые показатели по качеству воздуха, парниковым газам, шуму и другие показатели здравоохранения и окружающей среды в политику развития транспорта и землепользования; принять технические стандарты на транспортные средства и топливо и проводить тщательный мониторинг их применения на общественном и индивидуальном транспорте. В качестве ориентира могут использоваться технические стандарты ЕЭК ООН, касающиеся транспортных средств и их периодического осмотра.
- Обеспечить выделение большего городского пространства для использования гражданами, а не только легковыми автомобилями. Это позволяет снизить уровень шума и загрязнения, а также повысить безопасность (в том числе благодаря снижению скорости) и качество жизни. Для достижения этого следует проводить кампании по повышению осведомленности, которые являются важным компонентом соответствующих комплексных стратегий.

Обеспечить всеобъемлющую ценовую и фискальную структуру

- Обеспечить, чтобы ценовая и фискальная структура служила правильным ориентиром для содействия развитию устойчивого городского транспорта с охватом всех секторов. Несоответствия в фискальной политике разных секторов могут создавать проблемы реализации, особенно при интеграции аспектов транспорта и планирования землепользования. "Интерференция" политики может привести к тому, что лица, принимающие решение, особенно индивидуальные пользователи, будут получать ошибочную информацию о возможностях передвижения в городах и вокруг них. Например, национальная политика в сфере жилья и недвижимости может повлиять на процесс принятия решений о выборе местожительства, которые вступают в противоречие со стратегиями снижения перегруженности и сдерживания разрастания городов.

Рационализировать механизмы инвестирования в городскую мобильность

- Прямые поступления от реализации мер в области ценообразования, инвестиций и других видов финансирования должны носить целевой характер, что расширило бы возможности для осуществления политики. Неправильно ориентированные финансовые потоки могут помешать приме-

нению стратегий, направленных на повышение устойчивости в сфере городской мобильности. Поступления от реализации инициатив в сфере ценообразования (например, взимание платы за пользование дорогами или перегруженность, штрафы за неправильную парковку и т.д.) следует выделять на цели улучшения показателей работы транспортной системы с точки зрения охраны окружающей среды и здоровья. Использование поступлений, полученных в результате принятия ценовых мер, на местном и региональном уровнях могут усилить политическую поддержку "непопулярных" инициатив в сфере ценообразования и облегчить их реализацию.

- Выделять финансовые средства (инвестиции и прочее) для обеспечения максимальной энергоэффективности и максимальных выгод от функционирования системы городского транспорта с точки зрения охраны окружающей среды и здоровья. Решения по финансированию должны отвечать целям в области охраны окружающей среды и здоровья. Решения по инфраструктурному инвестированию должны полностью учитывать эти цели и задачи по управлению мобильностью.
- Сопоставлять национальные программы инвестирования и финансирования в столичных городах с потребностями в финансировании во второстепенных и третьестепенных городах. Чрезмерная концентрация национальных государственных ресурсов в столичных городах может стать причиной неэффективного использования средств и упущенных возможностей (что, вероятно, еще важнее) для содействия реальному улучшению состояния транспортных систем в других ключевых городских районах.
- Необходимо создать национальные механизмы устойчивого финансирования для поддержки инвестиций в транспортные системы, благоприятные для окружающей среды и здоровья. Мы обращаемся к международным финансовым учреждениям с призывом ввести программы поддержки проектов устойчивого городского транспорта.
- Существенное значение для формирования транспортной системы, благоприятной для окружающей среды и здоровья, имеют инвестиции. Необходимо убедить инвесторов, вкладывающих средства в сектор общественного транспорта, в финансовых выгодах и доходности таких капиталовложений, чтобы они инвестировали не только в дорожную инфраструктуру.

Улучшить институциональную координацию и сотрудничество для обеспечения необходимой интеграции

- Координировать национальные стратегические подходы к проблемам здравоохранения, окружающей среды, транспорта и землепользования в городских районах (НПДТОСОЗ).
- Крайне важное значение для достижения целей устойчивого развития имеют вертикальное сотрудничество между органами управления на всех уровнях и горизонтальное сотрудничество по всем секторам. Для обеспечения интеграции целей политики и стратегий необходима горизонтальная координация действий всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами транспорта, здравоохранения и окружающей среды, на всех уровнях управления. Это имеет ключевое значение для национальных

правительств, поскольку на секторальный уровень не должны поступать противоречивые сигналы в отношении приоритетов устойчивого развития. Вертикальная координация действий на всех уровнях управления обеспечивает эффективное информирование региональных и местных органов власти о национальных целях устойчивого развития и их реализации.

- Национальным правительствам следует создать институциональные рамки и стимулы, с тем чтобы городские власти учитывали цель сокращения выбросов в своих местных решениях в области транспорта. Приоритеты и цели, определенные на местном и региональном уровнях, также могут доводиться до сведения вышестоящих структур для обеспечения того, чтобы в национальных стратегиях адекватно учитывались приоритеты на более низких уровнях. Участие всех заинтересованных сторон в разработке планов городской мобильности, будь то структуры частного сектора, застройщики или природоохранные группы, приобретает все более важное значение при разработке и осуществлении политики в области устойчивой мобильности.
- Для достижения поставленных целей ответственность должна быть соизмерима с имеющимися ресурсами. Когда ответственность за принятие решений по вопросам развития городского транспорта передается от национального правительства на региональный и местный уровни, соответствующая ответственность за источники финансирования должна быть транспарентной и также делегироваться, с тем чтобы местные и региональные правительства могли взять на себя полную ответственность и отчитываться за реализацию решений в области устойчивой мобильности.
- Развивать и содействовать внедрению согласованных интегрированных рамок территориального планирования на национальном уровне, а также механизмов финансирования и инвестирования в региональный и местный транспорт и градостроительные мероприятия, обеспечивая при этом адекватную гибкость для применения инновационных подходов на местах.
- Учитывать цели в области охраны окружающей среды и здоровья, а также приоритеты землепользования при выделении фондов национальных правительств для местного уровня.

Поощрять эффективное участие общественности, развитие партнерства и налаживание связей

- Если используется подход "сверху вниз", необходимо на ранней стадии привлекать общественность и все заинтересованные стороны к процессу стратегического планирования и обеспечивать их активное участие в ходе всей реализации и мониторинга. Важно также предусмотреть некоторые реальные стимулы на стадии осуществления в виде финансовых средств, различных поощрений и других форм признания усилий, предпринимаемых соответствующими заинтересованными сторонами.
- Проводить регулярные и систематические опросы пользователей по проблемам городского транспорта, особенно системы общественного транспорта, для выявления критических элементов и разработки корректирующих мер и шагов, которые могут улучшить эффективность и функ-

ционирование общественного транспорта, а также положение в сфере мобильности в городских районах.

- Налаживать партнерские отношения между всеми тремя секторами для создания устойчивой транспортной системы. Успешное осуществление стратегий устойчивого развития городского транспорта требует принятия мер не только со стороны правительств. Для внесения необходимых изменений в транспортные модели и поведение ключевую роль играет своевременное и постоянное участие этих значимых заинтересованных сторон в решении проблем, связанных с функционированием транспортной системы.
- Признать роль организаций гражданского общества в обмене опытом, планировании и стимулировании просветительской деятельности с участием общественности, а также информационно-пропагандистской работы в общинах.
- Информировать пользователей транспортной системы и налаживать с ними связь. Прежде чем произойдут какие-либо изменения в поведении, пользователи должны осознать цели политики и доверять им. Для того чтобы заручиться поддержкой общественности в отношении политики управления спросом, особо важное значение имеют эффективные средства коммуникации и кампании по повышению осведомленности.

Совершенствовать сбор данных, мониторинг и исследовательскую деятельность

- Эмпирической основой для рационального процесса выработки политики служат достоверные и надежные данные. Более того, они позволяют получить представление о тенденциях развития городского движения и обуславливающих их факторах, что необходимо для определения оптимального сочетания политических мер в целях решения выявленных проблем. Во многих случаях национальные правительства не имеют прямого доступа к данным о развитии городов. В результате этого трудно проводить потенциально полезный сравнительный анализ.
- Совершенствовать процедуры сбора данных, особенно о городском движении, выбросах и воздействии транспорта на здоровье. Общие данные необходимы также для составления планов территориально-пространственного развития, охватывающих все виды деятельности, происходящей на данной территории. Национальные правительства могут сами предпринимать инициативы или поддерживать проводимые мероприятия по повышению согласованности процесса сбора данных. Поскольку зачастую сбор данных в городах осуществляется по-разному и часто методы сбора различаются даже в пределах города, было бы полезно разработать единую методологию сбора данных на национальном уровне, которая могла бы использоваться для таких обследований.
- Использовать данные и сведения об Информационном центре ОПТОСОЗ, функционирующем на базе Интернета, и способствовать его расширению путем обмена эффективной и неэффективной практикой, а также результатами соответствующих исследований и обзоров.
- Проводить постоянный мониторинг различных видов деятельности в городах и их связи с целями в области охраны окружающей среды и здоровья. Доводить результаты этого мониторинга до сведения избранных

должностных лиц и общественности для повышения транспарентности при принятии решений и обеспечения подотчетности.

- Организовывать и финансировать исследования, разработку и опробование потенциальных решений по стимулированию устойчивых моделей городского движения и землепользования. Поощрять обмен оптимальной практикой между заинтересованными сторонами на местном, национальном и международном уровнях. Стимулировать дальнейшее применение альтернативных источников энергии для транспортных средств.

Использовать международную основу, обеспечиваемую ОПТОСОЗ, и содействовать ее развитию

- Продолжать использование ОПТОСОЗ и ее механизмов реализации, таких как Партнерство ОПТОСОЗ и "эстафета" ОПТОСОЗ, в качестве платформы для международного сотрудничества в деле создания устойчивого и здорового городского транспорта.
- Применять принципы и механизмы, содержащиеся в Руководстве ОПТОСОЗ по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимоувязки транспортных, здравоохранительных и экологических аспектов; использовать серию рабочих совещаний ОПТОСОЗ для организации дополнительных субрегиональных рабочих совещаний, ориентированных на решение конкретных проблем в этих субрегионах.
- Передать "эстафетную палочку" ОПТОСОЗ другой принимающей стране и продолжить "эстафету", которая началась в Амстердаме в январе 2009 года, затем прошла в Праге (сентябрь 2009 года), Скопье (июнь 2010 года) и Батуми (сентябрь 2010 года). "Эстафета" ОПТОСОЗ будет реально способствовать достижению четырех приоритетных целей и обеспечит взаимосвязь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды с охватом всех европейских стран, позволив обменяться передовым опытом и способствуя реализации стратегий развития устойчивого и здорового городского транспорта, а также созданию более чистых и экологически благоприятных условий жизни в городах.
- Использовать возможности ОПТОСОЗ, в частности инструментарий ОПТОСОЗ и инструмент экономической оценки пользы для здоровья от езды на велосипеде (ИЭОПЗ), и стимулировать их применение на национальном, региональном и местном уровне.