



**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**

Двадцать первая сессия

Женева, 23–25 октября 2023 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Осуществление Общеввропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:
стратегии в области транспорта, окружающей среды
и охраны здоровья**

**Проект стратегии в области транспорта, окружающей
среды и охраны здоровья**

**Представлен Австрией и Мальтой в качестве сопредседателей
Рабочей группы по стратегии и возможным правовым документам**

Резюме

На пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена (в гибридном формате), 17 и 18 мая 2021 года) государства-члены решили разработать с целью принятия в 2023 году всеобъемлющую общеввропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения согласованного видения и организации дальнейшей работы Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Руководящий комитет на своей девятнадцатой сессии (Женева, 27 и 28 октября 2021 года) учредил Специальную рабочую группу по стратегии и возможным правовым документам.

На своей двадцатой сессии (Женева, 17–19 октября 2022 года) Руководящий комитет по предложению Рабочей группы решил изменить сроки разработки стратегии и постановил представить перспективный проект стратегии осенью 2023 года и завершить работу над стратегией к осени 2024 года.



Предполагается, что Руководящий комитет предоставит при поддержке консультанта отзывы и комментарии по первому проекту стратегии, представленному Рабочей группой, и даст рекомендации Рабочей группе по окончательной доработке стратегии с целью ее принятия Руководящим комитетом в 2024 году.

I. Введение

1. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) — единственная в своем роде межправительственная, межсекторальная, трехсторонняя общеввропейская политическая платформа для директивных органов и заинтересованных субъектов из стран общеввропейского региона, целью которой является ускорение перехода к экологичным, безопасным и благоприятным для здоровья мобильности и транспорту с чистым нулевым уровнем выбросов.
2. На пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена (в гибридном формате), 17 и 18 мая 2021 года) государства-члены решили разработать всеобъемлющую общеввропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения согласованного видения и организации дальнейшей работы ОПТОСОЗ¹. Руководящий комитет на своей девятнадцатой сессии (Женева, 27 и 28 октября 2021 года) учредил Специальную рабочую группу по стратегии и возможным правовым документам².
3. На своей двадцатой сессии (Женева, 17–19 октября 2022 года) Руководящий комитет по предложению Рабочей группы решил изменить сроки разработки стратегии и постановил представить перспективный проект стратегии осенью 2023 года и завершить работу над стратегией к осени 2024 года (см. перечень решений и намеченных действий с четвертого по седьмое совещание Рабочей группы в Приложении II)³.
4. Стратегия опирается на уникальный подход ОПТОСОЗ, в рамках которого секторы транспорта, окружающей среды и охраны здоровья рассматриваются вместе.
5. С точки зрения географии эта стратегия охватывает общеввропейский регион, в который входят страны Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Европейского региона Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Стратегия ориентирована на наземный транспорт в городских, пригородных и сельских районах.
6. Данная Стратегия рассчитана на периоды до 2030 года и с 2030 по 2050 год. В ней представлено подробное описание целей и действий на ближайшую перспективу, а также определены последующие мероприятия и прочие меры, которые будут реализованы после 2030 года.
7. Общеввропейский регион имеет неоднородный характер: различаются уровни экономического развития стран, размеры и географические характеристики стран и городов, культурные особенности и институциональные структуры стран.
8. В данном документе транспорт и мобильность рассматриваются вместе ввиду их тесной взаимосвязи. Под транспортом понимается главным образом его предложение (например, услуги общественного транспорта, пешеходные и велосипедные дорожки, дороги и парковки для автотранспорта и велосипедов), а под мобильностью — результат взаимодействия между предложением и спросом на транспорт; т. е. почему, как, когда, как часто, на каких транспортных средствах люди перемещаются, насколько такое перемещение приемлемо по цене и насколько эти поездки комфортны, несложны, надежны и безопасны.
9. Доступность означает легкость доступа к пункту назначения с учетом близости к пункту отправления, наличия инфраструктуры и разных видов транспорта, а также приемлемости по цене, безопасности, надежности и комфортности транспорта.

¹ ECE/AC.21/2021/2–EUCHP2018924/4.3.2, п. 30.

² ECE/AC.21/SC/2021/2–EUCHP2018924/4.1/2, пп. 23–25.

³ ECE/AC.21/SC/2022/2–EUCHP2219536/1.1/2, п. 24 b).

II. История вопроса и вызовы: текущее положение дел, проблемы и возможности на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в общеевропейском регионе⁴

10. В Венской декларации⁵ говорится, что регион продолжает сталкиваться с многочисленными проблемами, которые, наряду с рассогласованностью в разработке политики и отсутствием межсекторальной координации, необходимо решать в срочном порядке с использованием целостного подхода, предусматривающего проведение комплексной политики и внесение изменений в поведение людей. Ниже приводится обзор проблем в регионе на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

11. В распределении перевозок по видам транспорта во многих странах преобладает передвижение на легковом автомобиле, а общественный транспорт, передвижение на велосипеде или пешком и микромобильность играют меньшую роль. Жители сельских районов пользуются легковыми автомобилями больше, чем жители городов. Во многих странах региона велосипед до сих пор не считается равноправным видом транспорта и мобильности. Насколько можно судить, в грузоперевозках прослеживается то же распределение, что и в передвижении людей, с преобладанием грузовых автомобилей. Кроме того, существующая оценка распределения перевозок по видам транспорта не дает полной картины, поскольку в ней не учитываются, например, виды транспорта, которые используются для передвижения детей в возрасте до шести лет.

12. Загрязнение воздуха является одним из основных экологических факторов, приводящих к заболеваниям. Дорожный транспорт, особенно мобильность с использованием легковых автомобилей, вносит свой вклад в загрязнение воздуха выхлопными газами и не относящимися к выхлопным газам выбросами. Последний вид выбросов также производится и экологически чистыми двигателями. Концентрация загрязняющих веществ в воздухе, как правило, превышает установленные ВОЗ предельно допустимые уровни, что происходит в основном в городских районах, причем в неблагополучных районах города она выше, чем в более благополучных. Совершенствование технологий позволило снизить объем выбросов, однако частные автомобили становятся все крупнее, а объемы пассажирских перевозок и грузоперевозок растут. Объем выбросов больше в странах ЕЭК с меньшим валовым внутренним продуктом (ВВП) на душу населения и большей долей старых автомобилей на дорогах. Во многих странах до сих пор отсутствуют требования к качеству топлива и технического осмотра автомобилей на предмет оценки воздействия на окружающую среду.

13. На долю автомобильного транспорта приходится около четверти выбросов парниковых газов (ПГ), связанных с энергетикой. Последствия роста суммарного пробега автомобилей, который, как ожидается, продолжится, перевешивают эффект от повышения их энергоэффективности. На транспортной системе также отражаются последствия изменения климата, поскольку экстремальные погодные явления оказывают отрицательное воздействие на работу транспорта и транспортную инфраструктуру.

14. В настоящее время автомобильный транспорт является основным источником фонового шумового загрязнения, снижающего качество жизни многих жителей региона. Оценка количества людей, подверженных воздействию опасных уровней

⁴ Данный раздел в значительной степени основан на публикации M. Gerlofs-Nijland and others, *Road transport facts and figures: How healthy and environmentally friendly is our transport today?* (М. Герлофс-Нейланд и др., *Автомобильный транспорт: факты и цифры. Насколько безопасен современный транспорт для здоровья людей и окружающей среды?*) (Bilthoven, National Institute for Public Health and the Environment of the Netherlands, 2021).

⁵ ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, будет приложена к окончательному варианту Стратегии.

шума, может быть только приблизительной, поскольку данные об уровне шума, производимого дорожным движением, по шкале уровней воздействия, рекомендуемой ВОЗ, не отличаются полнотой и не всегда доступны.

15. Мобильность, основанная на передвижении с помощью легкового автомобиля, способствует распространению малоподвижного образа жизни, что приводит к повышению риска развития неинфекционных заболеваний и ожирения, в том числе у детей и молодежи. Эта тенденция наблюдается несмотря на то, что расстояния, для которых часто используется легковой автомобиль, особенно в городах, можно проехать на велосипеде. В странах с более высоким уровнем дохода люди с низким уровнем физической активности или страдающие ожирением чаще встречаются в группах населения, в которых уровень дохода ниже. Физически активные люди, наоборот, лучше справляются с неинфекционными заболеваниями, благодаря чему снижается нагрузка на финансовую устойчивость национальных систем здравоохранения. Объем данных об уровне физической активности, обусловленной активными способами передвижения, особенно ходьбой, ограничен.

16. Страны региона различаются по показателям смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, при этом средние уровни смертности в странах с низким и средним уровнем дохода более чем в два раза превышают аналогичные показатели в странах с высоким уровнем дохода. Кроме того, показатели смертности для групп населения, сформированных по уровню дохода, возрасту и полу, также различаются. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти людей в возрасте 5–29 лет. На фоне снижения общего показателя смертности в дорожно-транспортных происшествиях в регионе за последнее время увеличилось число ДТП с участием велосипедистов. Данные о рисках для уязвимых участников дорожного движения, таких как люди, практикующие активную мобильность, как правило, отсутствуют.

17. Отсутствие во многих городах эффективных и последовательных политики и правил, регулирующих стоянки автомобилей, приводит к чрезмерному использованию общественного пространства и непрекращающемуся использованию легковых автомобилей. В городах и других населенных пунктах зачастую отсутствует выделенная (или отдельная) инфраструктура для общественного транспорта, велосипедистов и пешеходов.

18. Транспорт оказывает неравномерное воздействие на разные районы и социально-экономические группы. Люди с низкими доходами, как правило, проживают в районах с менее качественной транспортной инфраструктурой, включая тротуары, и передвигаются в худших условиях. Такая ситуация приводит к ограничению доступа к услугам (в том числе образовательным и медицинским), рабочим местам и социальному взаимодействию, а также к ограничению возможностей заниматься физической активностью во рамках ежедневного пути на работу и обратно. Различия в потребностях в транспорте и мобильности определяются в основном гендером и возрастом. Женщины ходят пешком и пользуются общественным транспортом чаще, чем мужчины, а стоящие перед ними и мужчинами вопросы безопасности различаются. Молодежь все больше интересуется активной мобильностью и альтернативами легковому автомобилю, в том числе общественным транспортом. Пожилые люди могут подвергаться риску социальной изоляции, поскольку доступ к услугам все чаще цифровизирован. Люди с инвалидностью отличаются особыми потребностями в вопросах передвижения.

19. Пробки на дорогах, расход топлива, загрязнение окружающей среды, выбросы парниковых газов, шум и аварии представляют собой внешние издержки, налагаемые дорожным транспортом на общество и не отражаемые в ценах на перевозку. Однако размер таких издержек определен и достаточен для оправдания усилий, направленных на развитие общественного транспорта и активных способов передвижения, которые сопряжены с гораздо меньшим размером внешних издержек.

20. Пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) повлияла на количество перемещений и способы перемещения людей. Необходимость работать и учиться, не выходя из дома, повлияла на модели мобильности, и благодаря временному

перепрофилированию автомобильных дорог в велосипедные дорожки многие начали ходить пешком и ездить на велосипеде. Другие люди из соображений поддержания социальной дистанции отдавали предпочтение легковым автомобилям, тогда как количество пассажиров на общественном транспорте, который воспринимался как небезопасный, снизилось, что сказалось на экономической устойчивости этих услуг и привело к последующим трудностям с возвращением пассажиров к использованию общественного транспорта.

21. Постоянно возникает проблема с отсутствием или ограниченным качеством данных. Доступность данных различается в разных странах региона. В некоторых государствах — членах ЕЭК:

а) одним из наиболее серьезных препятствий для выработки обоснованной политики является отсутствие официальной статистики по транспорту. Это мешает провести объективную оценку воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье людей;

б) данные о выбросах парниковых газов, производимых транспортными средствами, объединяются с данными о выбросах из стационарных источников, связанных со сжиганием топлива;

в) методологии для оценки выбросов, производимых транспортными средствами, менее проработаны и используются реже.

22. Преобладание среди средств передвижения легковых автомобилей вытекает из парадигмы транспортного планирования по принципу «предсказать и предоставить», которая во многих местах применяется до сих пор, поскольку считается, что подход, ориентированный на дорожную инфраструктуру, оправдан в тех случаях, когда дорожная инфраструктура еще требует развития. В этой парадигме общественному транспорту отводится второстепенная роль. В одних современных парадигмах планирования предусматривается повышение транспортной доступности при одновременном ограничении негативных последствий. В других основное внимание уделяется мультимодальной транспортной доступности и обеспечению качественных альтернатив легковому автомобилю за счет сочетания общественного транспорта и активных средств передвижения. В парадигме транспортного планирования зачастую отсутствует оценка воздействия на социальную сферу, окружающую среду и здоровье населения или связь с городским планированием.

23. С точки зрения управления во многих странах национальные, региональные и местные органы власти работают изолированно друг от друга и не рассматривают транспорт, окружающую среду и охрану здоровья как взаимосвязанные вопросы. В ряде случаев это приводит к потере контроля над проблемами комплексного, междисциплинарного характера.

24. В некоторых странах механизмы финансирования общественного транспорта и организации пешеходного и велосипедного движения не отличаются ни устойчивостью, ни надлежащим качеством.

III. Женевская общеевропейская стратегия в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья

25. Транспортный сектор имеет огромное значение для устойчивого развития, охраны здоровья, повышения качества окружающей среды и обеспечения ее удобства для жизни. Совместная работа секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья может внести значительный вклад в улучшение жизни людей, сообществ и обществ, развитие экологичного транспорта и формирование здоровых и жизнеспособных сообществ и экономик.

26. Принимая на Пятом совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья Венскую декларацию, министры также утвердили видение «экологически чистых, безопасных, благоприятных для здоровья и инклюзивных мобильности и транспорта для счастья и процветания всех».

27. Министры также обязались играть ведущую роль в преобразованиях в области транспорта и мобильности ради достижения своего видения, вовлекая в этот трансформационный процесс перехода к экологичным и благоприятным для здоровья мобильности и транспорту заинтересованных субъектов, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, общины, компании и гражданское общество, особенно молодежь и детей.

28. Они решили сосредоточиться на следующих общих целях:

a) улучшение условий жизни в городах и районах за счет комплексного учета экологических и здравоохранительных политики и целей при скоординированном транспортно-территориальном планировании;

b) внедрение экологически чистого, безопасного, малозумного транспорта и транспортных средств с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению, соответствующих политики и действий в интересах здоровой, активной и более безопасной мобильности;

c) социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту;

d) ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие транспорта с той целью, чтобы стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики;

e) оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности;

f) внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем;

g) поощрение решений, направленных на внедрение устойчивой мобильности в городах, с охватом широкого спектра видов общественного электротранспорта в них, а также велосипедного и пешеходного движения и учет этих форм мобильности при транспортно-территориальном планировании;

h) обеспечение устойчивости транспортных систем к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям.

29. В видении данной стратегии предусмотрены следующие преобразования в области транспорта и мобильности в регионе:

a) с точки зрения распределения перевозок по видам транспорта увеличится доля активной мобильности и общественного транспорта, в том числе благодаря созданию устойчивой и связанной инфраструктуры. Велосипеды будут рассматриваться в государствах-членах как равноправный вид транспорта. Будут определены устойчивые решения в области транспорта и мобильности для сельских и пригородных районов. Грузовой транспорт и грузоперевозки станут более устойчивыми;

b) загрязнение воздуха выбросами отработавших газов и выбросами, не относящимися к отработавшим газам, будет резко снижено, равномерно по странам и внутри стран, что позволит сократить различия между бедными и богатыми районами;

c) выбросы парниковых газов от автомобильного транспорта резко сократятся, а инфраструктура транспорта и мобильности станет устойчивой к изменению климата;

d) будет усовершенствован мониторинг шумового загрязнения, вызываемого автомобильным транспортом, и повышена эффективность его снижения, также с использованием рекомендуемых ВОЗ диапазонов воздействия. Для городских районов могут быть установлены более низкие ограничения скорости;

e) благодаря развитию активной мобильности органы здравоохранения получат положительный эффект от снижения нагрузки на системы здравоохранения, связанной с неинфекционными заболеваниями и ожирением. Данные о перемещениях пешком и на велосипеде станут более доступными для разработки политики и принятия решений;

f) в регионе будет достигнут нулевой уровень смертности на дорогах. Данные о рисках для уязвимых участников дорожного движения, в том числе практикующих активную мобильность, будут доступны для целей выработки политики;

g) в соответствии с изменением распределения перевозок по видам транспорта изменятся правила и политика в регионе в отношении стоянок для автомобилей. Будет увеличена площадь озеленения, будет выделено пространство для общественного транспорта, передвижения пешком и на велосипеде;

h) при транспортном планировании и градостроительстве будет учитываться социальный аспект, наряду с аспектами окружающей среды и охраны здоровья. В частности, при планировании и внедрении инноваций (например, цифровизации) будут учитываться гендер, принадлежность к различным возрастным группам и наличие разных видов инвалидности, чтобы никто не остался без внимания;

i) внешние издержки, налагаемые на общество автомобильным транспортом, будут отражаться в ценах на перевозку;

j) сбор данных будет осуществляться последовательно, согласованно и эффективно по всему региону, а в официальной статистике будут учитываться автотранспорт и общественный транспорт, пешеходы и велосипедисты. Будут доступны достоверные и непротиворечивые данные о выбросах парниковых газов на транспорте, и они будут использоваться для выработки политики в государствах-членах;

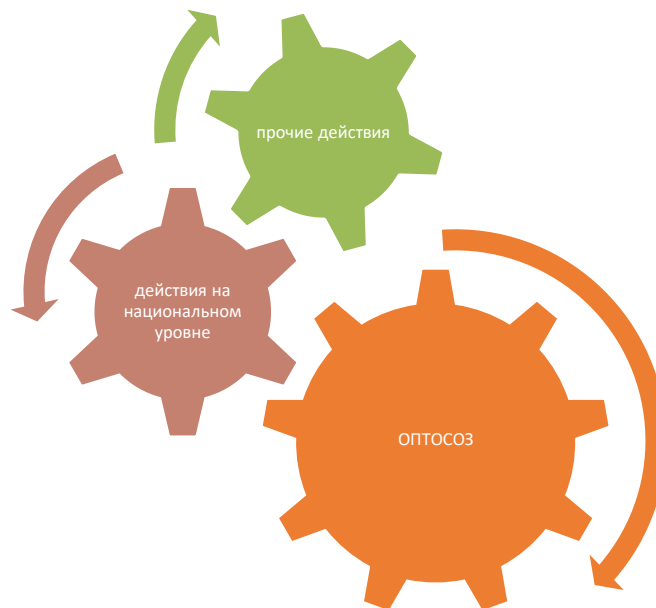
k) парадигмы планирования будут скорректированы таким образом, чтобы отразить изменение в распределении перевозок по видам транспорта и включить в него пешеходов, велосипедистов и развитие общественного транспорта, а также учесть преимущества в социальной сфере, в охране окружающей среды и охране здоровья. Будет применяться подход, основанный на принципе «сокращение — переход — модернизация (и создание условий)»;

l) вопросы, касающиеся национальных, региональных и местных органов власти, транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, будут решаться комплексно, что позволит усовершенствовать политику и нормативно-правовую базу;

m) государства-члены будут проводить политику, направленную на обеспечение устойчивого финансирования общественного транспорта и активной мобильности.

30. Для реализации этой трансформации требуется принятие мер на международном, национальном, субнациональном и местном уровнях. Отдельную платформу для решения этих вопросов на международном уровне обеспечивает ОПТОСОЗ, но для реализации этого видения потребуются последовательные действия со стороны многих других механизмов. В разделе IV ниже подробно рассматривается роль ОПТОСОЗ, а также возможные действия на национальном уровне (см. раздел V ниже). Сочетание подходов показано на рисунке ниже.

Сочетание подходов к реализации видения



IV. Роль Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

31. В данном разделе представлен мандат на увязку Стратегии с ОПТОСОЗ (подраздел IV.A ниже). В нем раскрывается набор задач ОПТОСОЗ в рамках данной Стратегии; задачи сгруппированы в соответствии с общими целями Стратегии, достижению которых они способствуют (подраздел IV.B ниже). Каждая задача сопровождается несколькими целевыми показателями, для достижения которых, в свою очередь, предусмотрено одно или несколько действий. Цели, задачи, целевые показатели и действия Стратегии ОПТОСОЗ представлены в приложении I ниже в формате плана действий.

32. Для каждого целевого показателя установлена ориентировочная дата достижения — 2030 или 2050 год — и предлагается несколько действий с различными сроками осуществления. Эти действия могут быть перенесены в пятилетние планы работы, принимаемые на каждом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья; действия со сроком осуществления до 2030 года необходимо включить в план работы, который будет принят на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

33. В дальнейшем этот раздел будет дополнен разделами, посвященными: i) показателям и мониторингу и ii) механизмам мобилизации ресурсов и осуществления. В частности, для каждого целевого показателя потребуются установить один или несколько показателей, причем предпочтительно использовать универсальные показатели осуществления целей в области устойчивого развития. Возможно также использование экологических и транспортных показателей ЕЭК, а также показателей Европейского союза и национальных показателей. Для минимизации нагрузки по подготовке отчетности рекомендуется предусмотреть некоторую степень гибкости.

34. В этом разделе определены ответственные за применение на практике механизмов мобилизации ресурсов и осуществления и за мониторинг реализации стратегии, а также ресурсы, за счет которых будут предприниматься такие действия, при наличии информации о ресурсах. Будет обеспечена связь с правовым документом, разрабатываемым параллельно со Стратегией, в том числе в части ответственных за действия, предоставление ресурсов и мониторинг.

A. Мандат

35. На совещании в Вене министры также обязались разработать с целью принятия в 2023 году всеобъемлющую общеевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, в интересах достижения согласованного видения и руководства дальнейшей работой по линии ОПТОСОЗ, а также использовать эту стратегию для того, чтобы:

a) укреплять приверженность дальнейшему развитию и осуществлению ОПТОСОЗ для обеспечения содействия за счет нее улучшению условий жизни в наших городских, пригородных, сельских и горных районах, делая их более здоровыми, безопасными, лучше взаимосвязанными и доступными, с ориентацией на то, чтобы в перспективе достичь социального равенства, не оставив никого без внимания;

b) продолжать развивать синергизм между деятельностью по линии ОПТОСОЗ и осуществлением Повестки дня [в области устойчивого развития] на период до 2030 года, Парижского соглашения и других соответствующих межправительственных процессов с помощью описанной ниже деятельности по оказанию государствам-членам помощи в достижении целей в области устойчивого развития и целевых показателей деятельности в области климата;

c) укреплять приверженность национальным действиям и международному сотрудничеству в области политики ради достижения нашего видения, в частности путем интеграции общественного транспорта, эффективных интермодальных связей и инфраструктуры, в интересах обеспечения активной мобильности для всех пользователей с целью сокращения неравенства;

d) обеспечивать учет особых потребностей детей, молодежи, пожилых людей и лиц с инвалидностью;

e) развивать действенный мониторинг путем повышения эффективности сбора национальных и международных данных в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья⁶.

36. Соответственно, в данном разделе рассматривается вопрос о возможных направлениях деятельности ОПТОСОЗ и использовании ее ресурсов для поддержки реализации Стратегии, видения министров, изложенного в Венской декларации, и обязательств, зафиксированных в ней, например в отношении «создания условий для здоровой и активной мобильности», в частности с использованием велосипедов, в целях «создания условий для здоровой и активной мобильности в общеевропейском регионе».

B. Задачи Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в рамках данной Стратегии

37. Задачи ОПТОСОЗ в рамках настоящей Стратегии представлены ниже в разбивке по общим целям Стратегии, достижению которых они способствуют.

1. Улучшение условий жизни в городах и регионах благодаря интеграции мер политики и целей в области окружающей среды и охраны здоровья в согласованное транспортно-территориальное планирование

a) политика в области окружающей среды и охраны здоровья, скоординированная и интегрированная с транспортным и территориальным планированием;

b) скоординированная политика, обеспечивающая улучшение условий жизни;

⁶ ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, п. 3.

- c) создание национальных механизмов координации между секторами и уровнями;
 - d) включение аспекта здравоохранения в оценку транспортных планов и проектов.
- 2. Экологически чистый, безопасный, малотумный транспорт с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности**
- a) политика и меры по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности;
 - b) использование чистого, безопасного, малотумного транспорта с нулевым уровнем выбросов.
- 3. Социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту**
- a) планирование инклюзивных транспортных систем;
 - b) в том числе транспортная политика, способствующая удовлетворению потребностей разных гендерных групп, детей и молодежи, пожилых людей и людей с инвалидностью, жителей сельских и пригородных районов, а также обеспечению инклюзивных мобильности и транспорта для людей с низким уровнем доходов.
- 4. Направление инвестиций, налоговых стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования на переход к устойчивому транспорту в целях стимулирования создания рабочих мест и развития экономики**
- a) наличие инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию, направленных на поддержку устойчивого транспорта;
 - b) демонстрация того, что инвестиции в устойчивый транспорт стимулируют создание новых рабочих мест и развитие экономики.
- 5. Оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности**
- a) оказание поддержки органам государственного управления при взаимодействии с участниками процесса цифровизации;
 - b) поддержка цифровизации услуг транспорта и мобильности при обеспечении социальной, экологической и финансовой устойчивости.
- 6. Внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем**
- a) увеличение количества внедренных решений для управления мобильностью;
 - b) создание удобных интермодальных пересадочных узлов и объектов инфраструктуры;
 - c) уделение большего внимания транспорту и мобильности как ключевым факторам развития сети «Здоровые города» ВОЗ;
 - d) поддержка внедрения чистых, эффективных, здоровых и безопасных технологий для транспортных систем;
 - e) поддержка разработки национальных стратегий и программ по эковождению;
 - f) повышение экологичности транспортных средств и улучшение их характеристик с точки зрения безопасности для здоровья.

7. Поощрение решений, направленных на внедрение устойчивой мобильности в городах, в том числе с охватом широкого спектра видов городского общественного электротранспорта, а также велосипедного и пешеходного движения, и учет этих форм мобильности при транспортно-территориальном планировании

- a) продвижение различных видов городского общественного транспорта, в частности электрического;
- b) содействие развитию велосипедного и пешеходного движения в городах и удвоение доли велосипедного движения;
- c) развитие безопасной и взаимосвязанной инфраструктуры для пешеходов, велосипедистов и микромобильности;
- d) содействие планированию общественного транспорта и активных способов передвижения в координации с пространственным планированием;
- e) содействие комплексному мультимодальному транспортному планированию, включающему общественный транспорт, передвижение пешком, на велосипеде или на колясках;
- f) повышение привлекательности и доли использования общественного транспорта: эффективный, качественный и безопасный общественный транспорт занимает центральное место в обеспечении мобильности;
- g) планирование землепользования и инфраструктуры, содействующее развитию устойчивых видов транспорта и снижению потребности в перемещении;
- h) правовая определенность для поставщиков услуг и пользователей в отношении микромобильности, эффективное обеспечение соблюдения стандартов безопасности, распространение контента, социальная инклюзия и вопросы справедливости (с учетом вопросов приемлемости по цене и цифрового обнищания).

8. Транспортные системы, устойчивые к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям

Обеспечить устойчивость транспортных систем к рискам для здоровья и изменению климата с помощью комплексного и интегрированного подхода, ориентированного на людей и их потребности.

V. Сценарии действий на национальном уровне

38. Стратегия (см. раздел III выше) должна быть реализована посредством мероприятий на национальном и международном уровнях. В данном разделе речь идет о действиях на национальном уровне, на котором могут быть рассмотрены разные подходы к решению различных стоящих перед странами задач.

39. Возможны два высокоэффективных подхода:

- a) комплексы национальных мероприятий, возможно, подготовленные на национальном уровне и представленные в качестве обязательств на Сессии высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;
- b) национальные планы действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья⁷.

⁷ См. руководство по подготовке в публикации авторов Christian Schweizer, Francesca Racioppi и Leda Nemer, *Разработка национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды: пошаговое пособие для лиц, формирующих политику и осуществляющих планирование* (Копенгаген, Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения, 2016 год).

40. Эти подходы могут быть рассмотрены Руководящим комитетом с целью возможного принятия дальнейших решений на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. В рамках любого из этих подходов могут быть предусмотрены следующие действия:

a) действия, непосредственно опирающиеся на обязательства, принятые на международном уровне, в частности на Венскую декларацию;

b) реализация на национальном уровне Рекомендаций ОПТОСОЗ по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту в части: внедрения устойчивых решений в области городского и транспортного планирования («Сокращение»); отведения центрального места в мобильности эффективному, высококачественному и безопасному общественному транспорту («Переход» и «Модернизация»); использования преимуществ микромобильности («Переход» и «Модернизация»); внедрения эффективного управления мобильностью («Переход»); внедрения инноваций с целью сделать транспорт экологичным и благоприятным для здоровья («Модернизация»); поощрения активной мобильности («Переход»); при условии, что никто не должен быть обойден вниманием («Модернизация»);

c) меры по реализации Общеευропейского плана комплексного развития велосипедного движения и его рекомендаций на национальном уровне, таких как разработка и претворение в жизнь национальной велосипедной и пешеходной политики с опорой на национальные велосипедные и пешеходные планы, стратегии и программы, предусматривающие установление соответствующих национальных целевых показателей

d) применение других руководств ОПТОСОЗ, к которым в настоящее время относятся:

i) *Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности*⁸;

ii) *Управление мобильностью: руководство по международной передовой практике*⁹, например путем разработки национальных и, при необходимости, региональных и городских стратегий по содействию управлению мобильностью, а также путем создания программ по управлению мобильностью для поддержки городов, регионов, компаний, туризма и школ;

iii) *Руководство для национальных инициатив по эковожждению: Партнерство ОПТОСОЗ по эковожждению (Guidelines for National Eco-driving Initiatives: THE PEP Partnership on Eco-driving*¹⁰, например путем поддержки национальных стратегий и программ по эковожждению;

e) выполнение на национальном уровне действий, предусмотренных в плане работы, определенном на Совещаниях высокого уровня, и других действий, намеченных в плане действий, приведенном в Приложении I ниже.

⁸ Издание Организации Объединенных Наций, ECE/TRANS/298.

⁹ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.20.П.Е.10.

¹⁰ Федеральное министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии (Вена, 2021 год).

Приложение I

План действий для Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (цели, задачи, целевые показатели и действия)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
1	Улучшение условий жизни в городах и регионах путем интеграции мер политики и целей в области окружающей среды и охраны здоровья в согласованное транспортно-территориальное планирование	Имеется политика в области окружающей среды и охраны здоровья, скоординированная и интегрированная с транспортным и территориальным планированием	Увеличено количество НПДТОСОЗ (к 2030 году)	Создание механизма мониторинга географической зоны охвата НПДТОСОЗ (к 2030 году) Включение НПДТОСОЗ в программу выбранных эстафет (к 2030 году) Содействие основанию научно-практического журнала по применению НПДТОСОЗ (к 2030 году)
2			На платформе электронного обучения ООН имеется учебный модуль НПДТОСОЗ, а также скачиваемые материалы для использования в классе и для самообучения (к 2030 году)	Разработка и сопровождение учебного модуля на платформе электронного обучения ООН (или другой подходящей открытой платформе электронного обучения) для государственных служащих и практиков (к 2030 году)
3			ОНУВ включают обязательства в отношении активной мобильности (к 2030 году)	Подготовка публикации по вопросам включения активной мобильности в ОНУВ и ожидаемым конечным результатам с целью использования модели ForFITS для оценки будущих выбросов диоксида углерода, которая будет размещена на сайте, посвященном ОНУВ (к 2030 году)
4		Имеется скоординированная политика в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, обеспечивающая улучшение условий жизни	Оказывается содействие переоценке национально-правовой базы с целью создания условий для разработки политики на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с опорой на такую базу или с небольшими изменениями в	Разработка механизма, аналогичного Программе обзоров результативности экологической деятельности, для консультирования по вопросам политики на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2050 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
5			<p>существующей нормативно-правовой базе (к 2050 году)</p> <p>Сформирован общеевропейский механизм для отслеживания результатов применения скоординированной политики (на основе национальных и местных систем подготовки докладов по вопросу мониторинга) (к 2030 году)</p>	<p>Разработка стандартов мониторинга, включающих элементы транспорта, охраны здоровья и окружающей среды и увязанных с политикой по общим вопросам (к 2030 году)</p> <p>Разработка механизма мониторинга с использованием данных, предоставляемых государствами — членами ОПТОСОЗ, и его размещение на сайте Статистического центра ЕЭК (к 2030 году)</p>
6			<p>Обеспечены сбор и систематическое предоставление показателей устойчивой городской мобильности (или подходящего набора показателей, разработанного под эгидой ООН) и их использование для выработки рекомендаций в отношении политики (к 2030 году)</p>	<p>Создание механизма для сбора показателей городской мобильности и центра наблюдения/хранилища для обеспечения их доступности (к 2030 году)</p>
7		Созданы национальные механизмы координации между секторами и уровнями	<p>Созданы механизмы координации на национальном уровне между секторами транспорта, окружающей среды и охраны здоровья с охватом субнациональных и местных органов власти и вовлечением других соответствующих заинтересованных субъектов (к 2050 году)</p>	<p>Публикация с описанием способов организации и финансирования механизмов координации деятельности секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и местных органов власти, их целей и ожидаемых конечных результатов (к 2050 году)</p> <p>Учреждение научно-практического журнала по вопросам политики и регулирования в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая обсуждение административных решений для национальных координационных механизмов (к 2030 году)</p>

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
8			Обеспечены связь и поддержка между национальным и местным/ муниципальным уровнем разработки политики и планирования/ бюджетирования в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2050 году)	Публикация с описанием способов организации и финансирования механизмов координации деятельности секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и местных органов власти, их целей и ожидаемых конечных результатов (к 2050 году)
9			Созданы национальные механизмы поддержки и развития потенциала, особенно ориентированные на средние и малые населенные пункты (к 2030 году)	Включение в программу выбранных эстафет темы наращивания потенциала и демонстрации эффективных механизмов поддержки (к 2030 году) Разработка Академией ОПТОСОЗ программы обучения для национальных министерств и образовательных учреждений (по аналогии с инициативой по подготовке инструкторов) (к 2030 году)
10			Руководящий комитет ОПТОСОЗ учредил почетную награду ОПТОСОЗ (к 2050 году)	Организация комитета по наградам и разработка положения о наградах для признания образцовых примеров в создании национальных координационных механизмов в различных секторах и на разных уровнях. При учреждении почетной награды необходимо учитывать различия в обстоятельствах государств-членов и предусмотреть разные категории для награждения (к 2050 году)
11			Имеются образовательные и обучающие программы для лиц, принимающих решения, и государственных служащих, направленные на обеспечение условий для их работы с учетом современных технологий и социальных условий и последних событий в этой области (к 2030 году)	Публикация об уроках, извлеченных на основе анализа технологического и социального развития в секторах транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, и способах формирования политики на их основе (для служащих муниципальных и национальных органов власти) (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
12		Аспект здравоохранения включен в оценку транспортных планов и проектов	Разработаны и опубликованы международные рекомендации для оценки воздействия транспорта и мобильности на окружающую среду и здоровье (к 2050 году)	<p>Подготовка публикации, содержащей передовой опыт и рекомендации по включению аспекта здравоохранения в оценку транспорта, на основе предыдущей работы ВОЗ (к 2030 году)</p> <p>Внедрение международных рекомендаций, основанных на ранее опубликованных руководствах по включению аспекта здравоохранения в оценки транспорта (к 2050 году)</p>
13			Разработана программа поддержки для включения аспекта здравоохранения в национальную нормативно-правовую базу для оценки деятельности транспортного сектора (к 2050 году)	<p>Создание рабочей группы или расширение сферы ответственности Партнерства по инструментам экономической оценки пользы для здоровья (HEAT) для оказания поддержки государствам-членам в вопросах оптимального внедрения аспекта здравоохранения в национальную оценку транспорта, таким образом, чтобы она соответствовала местным нормативно-правовым требованиям и была гармонизирована для всех государств (к 2030 году)</p> <p>Разработка программы поддержки для включения аспекта здравоохранения в национальную оценку транспорта с соблюдением единой международной основы (см. руководящие принципы и международные рекомендации выше) (к 2050 году)</p> <p>Организация ежегодной/проходящей два раза в год конференции для обмена опытом по вопросам здравоохранения в национальной оценке транспорта под эгидой Академии ОПТОСОЗ или Партнерства HEAT (к 2050 году)</p> <p>Серия публикаций, основанных на материалах и результатах программы поддержки (к 2050 году)</p>

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
14			Рекомендации в отношении политики по включению аспекта здравоохранения в национальную нормативно-правовую базу для оценки деятельности транспортного сектора доводятся до сведения соответствующих заинтересованных сторон (к 2030 году)	Обсуждение вопроса о включении аспекта здравоохранения в национальную оценку транспорта в программе эстафеты (может быть использовано для начала серии конференций) (к 2030 году)
15	Экологически чистый, безопасный, малошумный транспорт с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности	Политика и меры по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности	Оказывается содействие принятию решений на основе широкого участия и вовлечению в этот процесс широкого круга заинтересованных сторон, начиная от муниципальных органов власти, органов территориального планирования, застройщиков жилья и транспортных операторов, органов здравоохранения и местных общественных деятелей и заканчивая городским населением и жителями пригородов, регулярно приезжающими в город на работу (к 2050 году)	Назначение «чемпиона» для продвижения идеи комплексных решений в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и донесения основных идей до конференций, университетов и регулирующих органов (к 2050 году)
16			Обеспечена транспортная доступность людей, основных услуг и товаров при помощи удобного, безопасного и здорового общественного транспорта, пешком и на велосипеде (к 2050 году)	Создание онлайн-энциклопедии или разработка серии публикаций о передовой практике, используемой также вышеупомянутыми «чемпионами» в качестве эталонных примеров (к 2050 году)
17			Грузоперевозки включены в комплексный подход к транспорту, окружающей среде и охране здоровья, чтобы доставлять товары на рынки сбыта без ущерба для условий жизни в городах (к 2030 году)	Создание рабочей группы для обмена опытом по управлению городской логистикой и ее регулированию, а также по углублению понимания факторов, влияющих на спрос на транспорт, в целях его сдерживания/управления им в городах (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
18		Чистый, безопасный, малозумный транспорт и транспортные средства с нулевым уровнем выбросов	Имеется программа для продвижения чистого, безопасного, малозумного транспорта с нулевыми выбросами (к 2050 году)	Разработка эталонных испытательных циклов для всех видов транспорта, включая электровелосипеды (к 2050 году)
19			Увеличена доступная странам, регионам и населенным пунктам база навыков по проектированию инфраструктуры для активной и интермодальной мобильности, (к 2030 году)	Разработка курсов Академии ОПТОСОЗ (к 2030 году)
20			Созданы и начали работу центры знаний по активной мобильности (к 2030 году)	Налаживание координации центров знаний по активной мобильности, аналогичных центрам знаний по велосипедной мобильности, предусмотренных Планом комплексного развития велосипедного движения (к 2030 году)
21			Создан центр знаний по сертификации ЭСУ на транспорте (к 2030 году)	Разработка программы обучения по сертификации ЭСУ и транспорту (к 2030 году) Получение широкого признания сертификации ЭСУ ОПТОСОЗ (к 2030 году)
22			Имеется программа поддержки повышения уровня безопасности и экологической экспертизы транспортных средств (к 2030 году)	Разработка курсов и материалов для самостоятельного обучения в рамках Академии ОПТОСОЗ (к 2030 году) Разработка руководства по проведению проверок безопасности и экологичности (к 2030 году) Подготовка соглашения об унификации национальных процедур технического осмотра в части экологических характеристик дорожных транспортных средств и недопущение поступления на рынок [импортируемых] подержанных транспортных средств с неработающими системами последующей обработки отработавших газов (к 2050 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
23			Имеется механизм стимулирования для обновления парка городского транспорта, в том числе общественного, за счет добавления электромобилей и автономных транспортных средств (к 2050 году)	Создание рабочей группы с участием МФУ для поддержки муниципальных и сельских органов управления общественным транспортом в части финансирования транспортных средств и услуг, в первую очередь с использованием инструментов «зеленого» финансирования (к 2050 году) Разработка руководства/публикация передовой практики в области выбора, финансирования и закупки новых двигателей (к 2050 году) (те же действия, что и для целевого показателя № 51 ниже)
24			Разработана программа поддержки для совершенствования контроля качества топлива (к 2050 году)	Создание рабочей группы по контролю качества топлива (к 2030 году) Создание международного хранилища статистических данных о качестве топлива на основе вкладов государств-членов (к 2030 году) Разработка курсов и материалов для самостоятельного обучения по контролю качества топлива в рамках Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)
25	Мобильность и транспорт, доступные и инклюзивные для всех	Транспортные сети планируются на основе принципа инклюзивности для всех	Разработаны коммуникационные и информационные мероприятия, направленные на планирование и ввод в эксплуатацию инклюзивной транспортной сети (к 2030 году)	Включение вопросов планирования и ввода в эксплуатацию инклюзивных транспортных сетей в программы выбранных эстафет (к 2030 году)
26			Разработаны и опубликованы руководства или учебные материалы, направленные на увеличение объема собираемой в настоящее время информации о спросе и предложении на транспортные услуги для	Разработка руководств по сбору информации о спросе и предложении на транспортные услуги для надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году) Разработка учебных материалов для платформы электронного обучения, а также скачиваемых

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
			надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году)	материалов для использования в классе и для самообучения (к 2050 году) (те же действия, что и для целевого показателя № 28 ниже)
27			Разработаны и опубликованы методы и инструменты оценки уровня транспортного неравенства и транспортной бедности (к 2030 году)	Накопление передового опыта в области количественной оценки и понимания транспортного неравенства и транспортной бедности, а также использования этих показателей в планировании (к 2030 году) Накопление передового опыта в отношении схем, направленных на снижение транспортного неравенства и транспортной бедности (последующие мероприятия, к 2050 году)
28		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности, обусловленные гендерными характеристиками	Транспортные системы проектируются и эксплуатируются с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	Разработка руководств по сбору информации о спросе на транспорт и предложении транспорта для надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году) Разработка учебных материалов для платформы электронного обучения, а также скачиваемых материалов для использования в классе и для самообучения (к 2050 году)
29		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности детей и молодежи	Транспортные системы проектируются и эксплуатируются с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	Мероприятие и публикация по сбору информации о повседневных потребностях детей и молодежи в транспортных услугах и активной мобильности и о способах их удовлетворения на практике, например, с помощью универсального дизайна (к 2030 году)
30			Созданы национальные платформы и программы по вовлечению молодежи в процесс принятия решений по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2030 году)	Разработка Общеввропейского комплексного плана по мобильности с учетом интересов детей и молодежи, в сотрудничестве с представителями государств — членами ОПТОСОЗ, а также молодежи и молодежных организаций, включая показатели,

Строка	Цели	Задачи	Целевые показатели	Действия
31		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности пожилых людей	Транспортные системы проектируются и эксплуатируются с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	<p>инструментарий и контрольные перечни для содействия реализации мер по обеспечению мобильности с учетом интересов детей и молодежи (к 2030 году)</p> <p>Разработка руководств по обучению и образованию в области мобильности для педагогов (к 2030 году)</p> <p>Публикация, посвященная опыту и предложениям по привлечению молодежи к планированию застройки и транспортного обеспечения (последующие мероприятия, к 2050 году)</p> <p>Сбор информации о проблемах, с которыми ежедневно сталкиваются пожилые люди при пользовании транспортными услугами и получении доступа к медицинским услугам (в том числе в связи с цифровизацией услуг) (к 2030 году)</p> <p>Разработка публикации и рекомендаций по планированию в целях предотвращения социальной изоляции пожилых людей из-за проблем с транспортом и здоровьем (к 2030 году)</p> <p>Разработка технологически нейтральной модели регулирования в целях предотвращения социальной изоляции пожилых людей в связи с цифровизацией (последующие мероприятия, к 2050 году)</p>
32		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности людей с инвалидностью	Транспортные системы проектируются и эксплуатируются с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	Сбор информации о проблемах, с которыми ежедневно сталкиваются люди с ограниченной мобильностью и люди с инвалидностью при пользовании транспортными услугами в городах и при использовании общественных пространств (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
33		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности в сельских и пригородных районах	Имеются и применяются знания о способах усовершенствования устойчивых мобильности и транспорта в сельских районах (к 2050 году)	Содействие установке гармонизированных правил в отношении доступа в общественный транспорт людей, передвигающихся на инвалидной коляске (по аналогии с тем, как это сделано на железнодорожном транспорте) (к 2030 году) Разработка рекомендаций/передового опыта по организации общественного транспорта и интермодальных транспортных услуг в районах с низкой плотностью населения, с акцентом на использование велосипедов и электровелосипедов, как для повседневных поездок, так и в туристических целях (в увязке с деятельностью Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма) (к 2050 году)
34		В транспортной политике учитываются различные потребности и модели мобильности людей с низким уровнем доходов	Имеются и применяются знания о способах развития устойчивой мобильности и транспортных услуг на окраинах городов и для групп населения с низкими доходами (к 2050 году)	Разработка методов количественной оценки воздействия транспортных услуг на окраинах городов на ситуацию в области равенства и социальной изоляции для целей планирования (к 2030 году) Обсуждение вопросов равенства и социальной изоляции в связи с транспортными услугами на окраинах городов и мер по исправлению положения в рамках выбранных эстафет (к 2050 году)
35	Направление инвестиций, налоговых стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования на переход к устойчивому транспорту в целях стимулирования создания рабочих мест и развития экономики	Имеются инвестиции, налоговые стимулы и инициативы по «зеленому» финансированию, направленные на поддержку устойчивого транспорта	Модернизация общественного транспорта и активной мобильности определена в качестве приоритетного направления, выделено финансирование на эти цели (к 2030 году)	Разработка руководств с описанием передового опыта в области использования «зеленых» облигаций, государственно-частных партнерств и сборов за застройку земельных участков для финансирования общественного транспорта, интермодальных пересадочных узлов и инфраструктуры для активной мобильности в сотрудничестве с Центром передового опыта в области государственно-частных партнерств ЕЭК (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				Разработка платформы, способствующей удовлетворению потребностей населенных пунктов и предложению «зеленого» финансирования в области общественного транспорта и инфраструктуры для активной мобильности (к 2030 году)
36		Продолжается демонстрация того, что инвестиции в устойчивый транспорт стимулируют создание новых рабочих мест и развитие экономики	Обновлены статистика и публикации, демонстрирующие связь между инвестициями в устойчивый транспорт и созданием рабочих мест (к 2030 году)	Создание обсерватории по «зеленым» рабочим местам и изменениям на транспорте в рамках Партнерства по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта и формирование соответствующей стандартной статистики (к 2030 году) Создание серии регулярных публикаций со сводными статистическими данными о рабочих местах в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта (к 2030 году)
37	Преимущества цифровизации транспортных услуг и услуг мобильности используются для создания устойчивого транспорта	Оказывается поддержка органам государственной власти при взаимодействии с участниками процесса цифровизации	Имеются знания о том, как взаимодействовать с участниками процесса цифровизации (к 2030 году)	Разработка платформы для поддержки органов государственной власти во взаимодействии с участниками процесса цифровизации и обеспечения мобильности как услуги или для принятия на себя роли агрегатора мобильности как услуги с акцентом на продвижение устойчивой повседневной мобильности с помощью цифровых инструментов (в рамках деятельности Партнерства по активной мобильности и Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма) (к 2030 году)
38		Обеспечена социальная, экологическая и финансовая устойчивость в процессах поддержки цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности	Цифровизация и концепция «Мобильность как услуга» используются в качестве эффективных подходов к управлению мобильностью (к 2030 году)	Демонстрация управления мобильностью с помощью цифровых услуг в рамках эстафеты (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
39			Имеются знания о повышении экологической устойчивости в процессе цифровизации транспорта и мобильности (к 2050 году)	Подготовка публикации о способах использования цифровизации транспорта для продвижения благоприятных для здоровья и экологически устойчивых видов транспорта (к 2050 году)
40			Имеются совместимые и удобные международные и национальные системы бронирования билетов на общественный транспорт, включая системы бронирования для каршеринга и велошеринга и системы информирования о поездках (к 2050 году)	Создание рабочей группы по совместимости систем информации и систем бронирования в сотрудничестве с международными организациями по разработке стандартов (к 2050 году)
41			Информация о поездках и об общественном транспорте включена в системы бронирования и резервирования, а также в маркетинг туристических услуг (к 2030 году)	Организация мероприятий, демонстрирующих включение информационных систем и систем бронирования, в рамках деятельности Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма (к 2030 году)
42			Имеются знания о цифровизации для мониторинга систем и управления системами, включая вопросы правоприменения, использование систем продажи билетов и управления доходами, которые способствуют обеспечению равенства в доступе к транспорту (к 2050 году)	Обсуждение практики комплексной продажи билетов на общественный транспорт в рамках выбранных эстафет (к 2030 году) Подготовка публикации о передовом опыте в области общественного транспорта, политики ценообразования, комплексной продажи билетов и социально устойчивой продажи билетов (к 2050 году)
43			В городах внедрены усовершенствованные системы контроля скорости движения транспортных средств, включая электросамокаты (к 2030 году)	Создание рабочей группы по системам контроля скорости в сотрудничестве с Всемирным форумом ЕЭК для согласования правил в области транспортных средств (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
44			Внедрены цифровые услуги, способные снизить спрос на транспорт, такие как удаленная работа и цифровые порталы для получения государственных услуг (к 2030 году)	Подготовка публикации о влиянии внедрения цифровых услуг, таких как удаленная работа и цифровые порталы, на спрос на транспорт (к 2030 году)
45	Внедрены устойчивое управление мобильностью и соответствующие услуги с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем	Увеличено количество внедренных решений по управлению мобильностью	Разработана общеевропейская стратегия для развития управления мобильностью в рамках Партнерств ОПТОСОЗ и в сотрудничестве с ЕПУМ (к 2050 году)	Разработка общеевропейского Комплексного плана по развитию управления мобильностью в сотрудничестве с ЕПУМ с акцентом на возникающие проблемы и возможности (цифровизация и мобильность как услуга, ограниченная доступность общественного транспорта или безопасных велосипедных и пешеходных маршрутов), аналогичного Плану комплексного развития велосипедного движения (к 2050 году)
46			Расширены сотрудничество и партнерства в области управления мобильностью в рамках ОПТОСОЗ, в том числе за счет сотрудничества с профильными организациями, например ЕПУМ (к 2050 году)	Создание, в сотрудничестве с ЕПУМ или в дополнение к нему, центра знаний по управлению мобильностью, на который будет возложена задача по реализации Комплексного плана по развитию управления мобильностью для всех стран региона и для всех ситуаций (таким образом, его круг полномочий будет шире, чем у ЕПУМ) (к 2050 году)
47			Оказывается содействие внедрению обязательных планов управления мобильностью в рамках новых проектов застройки (к 2050 году)	Оказание поддержки государствам-членам во внедрении обязательных планов управления мобильностью в рамках новых проектов застройки (к 2050 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
48			Имеется и демонстрируется обновленный передовой опыт в области управления мобильностью (к 2030 году)	Выпуск нового издания публикации ЕЭК/ОПТОСОЗ по практике управления мобильностью с акцентом на возникающие трудности и возможности (цифровизация и мобильность как услуга, ограниченная доступность общественного транспорта или безопасных велосипедных и пешеходных маршрутов) (к 2030 году)
			Руководство по подготовке национальных стратегий управления мобильностью, направленных на обеспечение мобильности с учетом интересов детей и молодежи, разработанное в координации с другими государствами-членами в рамках ОПТОСОЗ (к 2050 году)	Учет потребностей детей и молодежи, например, в школах, детских садах и молодежных организациях, в разделе «Управление мобильностью» Комплексного плана по обеспечению мобильности с учетом интересов детей и молодежи (к 2050 году)
49	Созданы удобные для пользователей интермодальные пересадочные узлы и объекты инфраструктуры		Имеются знания о концепции интермодального пересадочного узла для общественного транспорта (к 2030 году)	Учреждение премии за лучшие примеры интермодальных пересадочных узлов и организации мобильности с учетом различных сценариев в городской, пригородной и сельской среде, а также в разных условиях в странах с разным уровнем обеспеченности услугами и инфраструктурой (к 2030 году) Публикация с примерами интеграции общественного транспорта как основного вида транспорта и активной мобильности с интермодальными пересадочными узлами и более простыми объектами (последующие мероприятия, к 2050 году)
50	Больше внимания уделяется транспорту и мобильности как ключевым факторам развития сети ВОЗ «Здоровые города»		Сеть ВОЗ «Здоровые города» выполняет функцию информирования работников здравоохранения об общественном транспорте, интегрированном общественном	Сотрудничество с ВОЗ с целью привлечения внимания к общественному транспорту и активной мобильности в городских Планах развития здравоохранения (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
51		Оказывается поддержка внедрению чистых, эффективных, здоровых и безопасных технологий для транспортных систем	Осуществляется продвижение и надлежащее финансирование экологически чистых технологий для общественного транспорта (к 2050 году)	<p>транспорте и активной мобильности как о рычагах укрепления здоровья (к 2030 году)</p> <p>Создание рабочей группы с участием МФУ для поддержки муниципальных и сельских органов управления общественным транспортом в части финансирования транспортных средств и услуг, в первую очередь с использованием инструментов «зеленого» финансирования (к 2030 году)</p> <p>Разработка руководства/публикации по передовой практике в области выбора, финансирования и закупки новых двигателей (к 2050 году)</p>
52		Оказывается поддержка разработке национальных стратегий и программ по эковожждению	Доработаны рекомендации по эковожждению и мероприятия по его продвижению (к 2030 году)	Разработка рекомендаций по эковожждению, в том числе для внедорожной мобильной техники (к 2030 году)
53			Оказывается поддержка и проводятся мероприятия по продвижению и распространению эковожждения (к 2030 году)	<p>Эстафеты, в том числе инициативы по эковожждению (также направленные на общественный транспорт) (к 2030 году)</p> <p>Предоставление Партнерством по эковожждению информационных материалов для поддержки национальных кампаний по повышению осведомленности (к 2050 году)</p> <p>Техническое содействие со стороны Партнерства по эковожждению в создании национальных центров/инициатив по подготовке мастеров-инструкторов по эковожждению (по просьбе государств) (к 2030 году)</p> <p>Учреждение чемпионата по эковожждению (к 2030 году)</p>

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
54		Улучшены характеристики автопарков с точки зрения безопасности для окружающей среды и здоровья	Реализована программа по предотвращению передачи подержанных транспортных средств с наихудшими характеристиками в менее богатые страны (к 2050 году)	Создание центра наблюдения для мониторинга передачи подержанных транспортных средств в менее богатые страны и последствий для окружающей среды и здоровья населения (так же, как для общественного транспорта) (к 2050 году) Создание платформы для обсуждения правил эксплуатации подержанных транспортных средств, охраны здоровья, экологической и социальной устойчивости и справедливости, а также программы для предотвращения передачи подержанных транспортных средств с наихудшими характеристиками в менее богатые страны (так же, как для общественного транспорта) (к 2030 году)
55	Поощрение решений, направленных на внедрение устойчивой мобильности в городах, в том числе с охватом широкого спектра видов городского общественного электротранспорта, а также велосипедного и пешеходного движения, и надлежащий учет этих форм мобильности при транспортно-территориальном планировании	Поощряется использование различных видов городского общественного транспорта, в особенности электрического	Имеется и опубликована усовершенствованная информация о новых способах финансирования активов и работы общественного транспорта (к 2030 году)	Разработка руководства для органов государственной власти с шаблонами договоров о выполнении работ и описанием новых ролей и участников процесса предоставления транспортных услуг или транспортных средств (к 2050 году) Создание платформы для обмена опытом в области финансирования автобусов и оборудования с электрическими и экологически чистыми двигателями (к 2030 году)
56		Повышена экологичность транспортных средств и улучшены их характеристики с точки зрения безопасности для здоровья	Улучшены характеристики парка общественного транспорта с точки зрения безопасности для окружающей среды и здоровья за счет изменения его состава (к 2050 году)	Разработка рекомендаций по минимальному уровню качества транспортных средств, используемых в качестве общественного транспорта (к 2030 году) Создание центра наблюдения для мониторинга передачи подержанных транспортных средств в

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				<p>менее богатые страны и последствий для окружающей среды и здоровья населения (так же, как для частных транспортных средств) (к 2050 году)</p> <p>Создание платформы для обсуждения правил эксплуатации подержанных транспортных средств, охраны здоровья, экологической и социальной устойчивости и справедливости, а также программы для предотвращения передачи подержанных транспортных средств с наихудшими характеристиками в менее богатые страны (так же, как для частных транспортных средств) (к 2030 году)</p>
57		Оказывается содействие развитию велосипедного и пешеходного движения в городах и удвоение доли велосипедного движения	Повышена безопасность велосипедистов, пешеходов и пользователей средств микромобильности во всех странах региона и значительно снижено число случаев смерти и серьезных травм среди этих категорий участников дорожного движения в регионе в целом (к 2030 году)	<p>Разработка предложения для конвенции по велосипедной сети ЕЭК. Такая конвенция будет включать в себя эталонные велосипедные маршруты и положения о минимальных стандартных параметрах для таких маршрутов (к 2030 году)</p> <p>Создание рабочей группы по подготовке конвенции о велосипедной сети ЕЭК и разработке минимальных стандартных параметров (расширение полномочий группы экспертов, отвечающих за модуль «Велосипедная инфраструктура») (к 2030 году)</p>
58			Ведется пропаганда положительного влияния активной мобильности на здоровье населения с целью увеличения доли активной мобильности среди разных средств передвижения (к 2030 году)	В качестве «чемпиона» ОПТОСОЗ будет выступать бывший чемпион спортивных соревнований, в его задачи будет входить продвижение преимуществ активной мобильности для здоровья, государственной политики по развитию активной мобильности и повышению безопасности инфраструктуры для активной мобильности (к 2030 году)

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
59		Оказывается содействие планированию общественного транспорта и активных способов передвижения в координации с пространственным планированием	<p>Поощряется создание пространств и инфраструктуры для активной мобильности в городах и в сельских районах в соответствии с Планом комплексного развития активной мобильности и в увязке с инфраструктурой и услугами общественного транспорта (к 2050 году)</p> <p>Обеспечена увязка пространств и инфраструктуры для активной мобильности в городах и в сельских районах с инфраструктурой и услугами общественного транспорта (к 2050 году)</p>	<p>Разработка программы обучения по активной мобильности и общественным пространствам в Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)</p> <p>Разработка программы обучения по общественному транспорту и землепользованию в Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)</p>
60			Оказывается поддержка прозрачному планированию и регулированию городского пространства, способного вместить в себя традиционный транспорт, совместную мобильность и автономную мобильность (к 2050 году)	Создание рабочей группы по использованию городского общественного пространства в связи с транспортным обеспечением (к 2050 году)
61		Оказывается содействие комплексному мультимодальному транспортному планированию, включающему общественный транспорт, передвижение пешком, на велосипеде и на колясках	В политику и планы интегрировано транспортное и территориальное планирование (к 2030 году)	<p>Продвижение национальной политики в области велосипедного движения, которая в каждом отдельном случае сопровождается национальным планом развития велосипедного движения и поддерживается национальным центром компетенций в области велосипедного движения, и их взаимосвязи с общественным транспортом и указаниями по использованию общих пространств (к 2030 году)</p> <p>Содействие внесению в национальные нормативные базы правил, учитывающих интересы велосипедистов (к 2030 году)</p>

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				Продвижение национальной политики в области пешеходного движения, которая в каждом отдельном случае сопровождается национальным планом развития пешеходного движения и указаниями по использованию общих пространств, и содействие снижению скорости движения транспортных средств на городских дорогах (стандартное ограничение скорости до 30 км/ч, ограничение на уровне более высокой скорости — в виде исключения) (последующие мероприятия, к 2050 году)
62			Предложение туристических услуг основывается на передвижении пешком или на велосипеде, а также использовании общественного транспорта и более не зависит от доступности легковых автомобилей (к 2030 году)	Разработка премии ОПТОСОЗ в области устойчивого туризма для продвижения и поддержки локаций, в которых предложение туристических услуг основано на активной мобильности и общественном транспорте (к 2030 году)
63		Повышена привлекательность и доля использования общественного транспорта: эффективный, качественный и безопасный общественный транспорт занимает центральное место в обеспечении мобильности	Продвигаются системы, в которых общественный транспорт занимает место основного средства обеспечения мобильности: другие услуги и инфраструктура проектируются для оказания поддержки общественному транспорту (к 2030 году)	Рабочая группа по содействию внедрению в национальное/федеральное законодательство/ нормативные акты системы СПМ и интегрированного транспорта на основе общественного транспорта (к 2030 году)
64		Планирование землепользования и инфраструктуры содействует развитию устойчивых видов транспорта и снижению потребности в перемещении	Ключевые услуги в городах находятся на расстоянии, которое можно преодолеть максимум за 15 минут с помощью средств активной мобильности или на общественном транспорте (к 2050 году)	Создание рабочей группы по «15-минутным городам», активной мобильности и общественному транспорту для выявления передового опыта и обмена им (к 2030 году) Создание Академией ОПТОСОЗ курсов по «15-минутным городам» и соответствующей поддержке общественного транспорта и активной мобильности и признание таких

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				курсов в составе программы додипломного и последипломного обучения (к 2050 году) Учреждение премии для признания лучших образцов «15-минутных городов»; городских районов, при застройке которых обеспечена надлежащая поддержка общественного транспорта и активной мобильности; мероприятий по коррекции структуры городских районов, где ранее не оказывалась надлежащая поддержка общественному транспорту и использованию активной мобильности (к 2050 году)
65		Имеется правовая определенность в отношении микромобильности для поставщиков услуг и пользователей, эффективное обеспечение соблюдения стандартов безопасности, понимание социальной инклюзии и вопросов справедливости (с учетом вопросов приемлемости по цене и цифрового обнищания)	Введены стандарты безопасности в области микромобильности, обеспечивается их соблюдение, и достигнуто понимание социальных последствий микромобильности (к 2030 году)	Создание рабочей группы по микромобильности для проработки вопросов регулирования, безопасности и справедливости с целью более глубокого понимания распространения микромобильности и обмена данными и опытом (к 2030 году)
66	Транспортные системы, устойчивые к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям	Обеспечена устойчивость транспортных систем к рискам для здоровья и изменению климата с помощью комплексного и интегрированного подхода, ориентированного на людей и их потребности	Выработаны знания и передовой опыт в отношении мер по обеспечению доступа в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения и осуществляется обмен знаниями и передовым опытом в этой области (к 2050 году)	Создание рабочей группы по мерам реагирования для обеспечения доступности в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения на трансграничном, национальном и местном уровнях (к 2030 году) Публикация руководства по разработке мер реагирования для обеспечения доступности в чрезвычайных ситуациях в области

Строка	Цели	Задачи	Целевые показатели	Действия
67			<p>Накоплены знания и активизирован обмен передовым опытом в области мер по обеспечению доступности критически важных объектов в случае экстремальных погодных явлений и приемлемых условий для перевозки людей и грузов, несмотря на последствия изменения климата, на трансграничном, национальном и местном уровнях (к 2030 году)</p>	<p>здравоохранения на трансграничном, национальном и местном уровнях (к 2050 году)</p> <p>Публикация руководства по имеющимся трансграничным, национальным и местным планам с подробным описанием мер реагирования для обеспечения достаточной доступности в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения (к 2050 году)</p> <p>Опора на Группу экспертов ЕЭК по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним в процессе развития международного сотрудничества и обмена информацией (включая климатические прогнозы и карты рисков) и передовым опытом в области использования климатических прогнозов, оценок воздействия (например, исследования уязвимости), обновления технических стандартов и методологий, оценки социально-экономических издержек в связи с адаптацией и обеспечением устойчивости транспортной инфраструктуры и услуг к потрясениям (к 2030 году)</p> <p>Создание онлайн-хранилища карт рисков для транспортной инфраструктуры в связи с экстремальными погодными явлениями в сотрудничестве с Группой экспертов ЕЭК по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним, работающей над климатическими прогнозами (к 2030 году)</p> <p>Содействие разработке трансграничных, национальных и местных планов с подробным описанием мер реагирования, обеспечивающих достаточную доступность критически важных</p>

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				<p>объектов в случае экстремальных погодных явлений и приемлемые условия для перевозки людей и грузов, несмотря на последствия изменения климата (к 2030 году)</p> <p>Создание серии конференций для осуществления информационно-просветительской деятельности и обмена опытом и передовой практикой в области мер реагирования для обеспечения доступности в случае наступления последствий изменения климата после конференции во Франции в мае 2023 года и в сотрудничестве с Группой экспертов ЕЭК по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (к 2030 году)</p>
68	Приняты основные меры для обеспечения здоровой и активной мобильности в общеевропейском регионе	Реализован Общеевропейский план комплексного развития велосипедного движения и расширено участие в Партнерстве по активной мобильности	Оказывается поддержка работе Партнерства ОПТОСОЗ по активной мобильности и увеличено количество его участников в регионе (к 2030 году)	Организация мероприятий по продвижению Партнерства по активной мобильности среди стран региона, еще не участвующих в нем (к 2050 году)
69			В рамках Партнерства по активной мобильности поддерживается реализация Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (к 2050 году)	<p>Реализация мероприятий, предусмотренных Общеевропейским планом комплексного развития велосипедного движения (к 2050 году)</p> <p>Партнерство по активной мобильности формирует реестр национальных мероприятий по реализации Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (до 2050 года)</p>
70			Создан общеевропейский экспертно-консультационный центр в области активной мобильности (к 2050 году)	Создание общеевропейского экспертно-консультационного центра в области активной мобильности, предусмотренного Общеевропейским планом комплексного

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
				развития велосипедного движения и следующими планами по развитию передвижения пешком и активной мобильности (к 2050 году)
71	Создана трансевропейская велосипедная сеть	Оказывается поддержка вновь созданной экспертной группе ЕЭК по модулю велосипедной инфраструктуры, а также необходимым мероприятиям по разработке и созданию трансевропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (к 2030 году)		Вновь созданная экспертная группа ЕЭК по модулю велосипедной инфраструктуры представила на согласование трансевропейскую велосипедную сеть и ее технические характеристики (к 2030 году) Трансевропейская велосипедная сеть представлена на согласование утверждение (к 2030 году)
72	На активную мобильность выделяется необходимое финансирование	Поддерживается создание общевропейской программы финансирования на цели развития инфраструктуры для активной мобильности и наращивания потенциала, а также налаживание устойчивого сотрудничества с МФУ по этому направлению (к 2050 году)		Поддерживается общевропейская программа финансирования на цели развития инфраструктуры для активной мобильности и наращивания потенциала, а также налаживание устойчивого сотрудничества с МФУ по этому направлению (к 2050 году)
73		Оказывается поддержка мероприятиям, направленным на активную мобильность, на национальном и местном уровнях, например, путем облегчения доступа к международному и региональному финансированию		
74	Сбор данных расширен для надлежащего учета активной мобильности	Значительно усовершенствован сбор данных о велосипедном и пешеходном движении на общевропейском уровне, в частности, путем реформирования существующей		Создание рабочей группы по статистике в области активной мобильности для подготовки и внедрения соответствующего национального учета статистических данных по транспорту с

<i>Строка</i>	<i>Цели</i>	<i>Задачи</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>
			статистики по распределению перевозок по видам транспорта и по транспортным услугам с учетом всех передвижений пешком и на велосипеде, в том числе до парковки, велопарковки и общественного транспорта и обратно (к 2050 году)	надлежащим учетом перемещений пешком и на велосипеде (к 2050 году)

Сокращения: СПМ — сокращение — переход — модернизация; ЕПУМ — Европейская платформа по управлению мобильностью; ЭСУ — политика в области экологических, социальных и управленческих вопросов; ForFITS — инструмент «В интересах систем внутреннего транспорта будущего»; HEAT — инструмент экономической оценки пользы для здоровья; МФУ — международное финансовое учреждение; ОНУВ — определяемые на национальном уровне вклады; НПДТОСОЗ — национальный план действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

Приложение II

Решения и намеченные действия с четвертого по седьмое совещание Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым документам

1. В данном приложении представлены решения и намеченные действия, утвержденные на совещаниях Специальной рабочей группы по стратегии и возможным правовым документам, состоявшихся после двадцатой сессии Руководящего комитета (Женева, 17–19 октября 2022 года).

A. Четвертое совещание (онлайн, 1 декабря 2022 года)

2. Рабочая группа решила,
 - a) что в камеральной работе консультантов:
 - i) необходимо рассмотреть директивные документы и мероприятия других органов, руководствуясь Венской декларацией;
 - ii) следует учитывать подкатегории Венской декларации (т. е. велосипедное движение, инклюзивную мобильность, управление мобильностью);
 - b) Партнерства должны участвовать в разработке Стратегии;
 - c) и определила объем камеральной работы.
3. Рабочая группа приняла решение о создании фокус-групп для проведения консультаций по конкретным вопросам. Для участия в них нужно пригласить членов Руководящего комитета и заинтересованные стороны. Планируется создать фокус-группы по следующим вопросам:
 - a) комплексное транспортное планирование и планирование землепользования;
 - b) общественный транспорт, управление мобильностью и «зеленая» мобильность;
 - c) инклюзивная, здоровая и доступная мобильность.

B. Пятое совещание (онлайн, 3 февраля 2023 года)

4. Группа приняла следующие решения:
 - a) выпустить результаты анализа существующей ситуации в формате неофициального документа, как и планировалось изначально, и не включать их в состав Стратегии;
 - b) предоставить членам Группы предварительный проект Стратегии к началу апреля;
 - c) упомянуть в Стратегии принцип «сокращение — переход — модернизация»;
 - d) включить также следующие элементы:
 - i) мониторинг прогресса и доступность данных;
 - ii) мобильность как услуга;
 - iii) продвижение активной мобильности и общественного транспорта;
 - iv) устойчивость к потрясениям;

- v) влияние шума и выбросов, производимых транспортными средствами;
- vi) инклюзивная мобильность и транспорт;
- e) в Стратегию должны быть включены действия, подлежащие осуществлению, целевые показатели и задачи.

5. Партнерства, с которыми проводились консультации по поводу их видения Стратегии, предоставили следующие замечания:

- a) для продвижения региональных мероприятий с учетом местных потребностей может применяться субрегиональный подход;
- b) переход от легковых автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к электромобилям не устранил проблемы, связанные с загрязнением окружающей среды из источников, не имеющих отношения к выбросам, и с пробками. Активная мобильность должна занимать более заметное место в повестке дня;
- c) важно признать пользу от работы над вопросами транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в совокупности. Такой подход следует продвигать на национальном уровне;
- d) в процессе жилищного строительства необходимо предусматривать транспортную связанность, особенно в сельских районах, где доступ к общественному транспорту ограничен;
- e) с точки зрения управления, персоналу на местном уровне может потребоваться обучение для реализации комплексной политики в сфере транспорта и мобильности и доступ к финансовым средствам для ее осуществления;
- f) необходимо обеспечить предотвращение неравенства между различными группами населения.

6. Рабочая группа согласовала план Стратегии.

C. Шестое совещание (Вена и онлайн, 27 апреля 2023 года)

7. Консультант представил структуру и возможное содержание первого проекта Стратегии. Он представил таблицы с информацией о целях, задачах, целевых показателях и механизмах мониторинга.

8. Рабочая группа решила, что

- a) названия, предложенные консультантом, отражают предыдущие обсуждения;
- b) необходимо соблюдать баланс в размере разных частей (или разделов) Стратегии;
- c) 2030 и 2050 годы являются надлежащими сроками;
- d) структура Стратегии должна отражать сложный комплекс проблем, связанных с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья, а также более широкий контекст и вопросы в регионе ЕЭК;
- e) при реализации Стратегии необходимо сосредоточиться на том, какие действия может предпринять программа ОПТОСОЗ и в чем она может обеспечить дополнительные преимущества;
- f) необходимо учитывать и решать вопросы, связанные с различными уровнями компетенции (международным, национальным и местным);
- g) не все задачи могут быть выполнены всеми странами и с одинаковыми темпами. В Стратегии должен быть обеспечен баланс между разными приоритетами государств-членов. Выбор мероприятий может осуществляться местными и национальными органами власти в зависимости от их потребностей;

h) в плане действий должны быть определены действия и мероприятия, включая примеры из передовой практики. Учитывая стратегический характер документа, количество примеров следует ограничить;

i) Стратегия должна оставаться на уровне политики. Показатели могут выполнять роль факторов, способствующих осуществлению действий;

j) подтверждая необходимость укрепления международного сотрудничества, ОПТОСОЗ может сыграть ключевую роль в повышении осведомленности на общеевропейском уровне, например, о причинах, по которым декарбонизация имеет решающее значение.

9. Рабочая группа также рассмотрела способы увеличения числа государств-членов, участвующих в работе над Стратегией, чтобы учесть разнообразие проблем, стоящих перед регионом.

10. Группа запланировала следующее совещание для обсуждения второго проекта Стратегии на начало июня. При необходимости она рассмотрит третий проект Стратегии в формате обмена электронными сообщениями.

D. Седьмое совещание (онлайн, 2 июня 2023 года)

11. Секретариат сделал доклад об обсуждении проекта Стратегии на совещании Бюро. Бюро приняло следующие решения:

a) наряду с решением проблем на период до 2050 года в Стратегии должны учитываться и возникающие проблемы;

b) следует обеспечить связь между Стратегией и предлагаемым возможным правовым документом.

12. Группа приняла следующие решения:

a) при составлении перечня показателей в Стратегии следует учитывать те показатели, которые уже используются для проведения отчетности, чтобы избежать дублирования для государств-членов;

b) могут также использоваться показатели осуществления целей в области устойчивого развития;

c) Стратегия может состоять из двух частей. В таком случае в первую часть будет включено описание проблемы в регионе и ее причины; определение задач, основных направлений деятельности и мероприятий, нацеленных на решение проблемы. Во вторую часть будет включено описание роли ОПТОСОЗ в осуществлении Стратегии;

d) в Стратегии должны подчеркиваться риски, связанные с бездействием, и возможности, возникающие в результате действий;

e) роль ОПТОСОЗ заключается как в деятельности на международном уровне, так и в оказании поддержки на местном уровне;

f) Стратегия должна быть конкретной, но достаточно гибкой, чтобы ее можно было адаптировать к различающимся обстоятельствам государств-членов;

g) содержание плана действий, предложенное консультантом, признано отвечающим требованиям и готовым к использованию в пятилетнем плане работы.

13. Группа согласилась с небольшим изменением структуры, отражающим замечания, высказанные на настоящий момент.

14. Консультант и секретариат скорректируют структуру второго проекта Стратегии и в начале следующей недели направят его членам Рабочей группы и Партнерств для получения замечаний к 16 июня.

15. Планируется распространить третий проект к первой неделе июля.

16. В отношении возможных правовых документов Рабочая группа приняла следующие решения:

а) круг вопросов, связанных с транспортом, окружающей средой и охраной здоровья, достаточно широк, и предпочтительно определить предмет возможного правового документа до найма консультанта (консультантов);

б) секретариат также представлял обзор правовых документов на совещании Руководящего комитета в 2021 году¹. Этот документ с обновлениями может быть представлен в качестве неофициального документа на совещании Руководящего комитета в 2023 году;

в) можно выбрать одного или двух консультантов, обладающих знаниями и опытом одновременно и в технической, и в юридической сферах. Члены Группы изучат возможность привлечения средств из своих ресурсов для финансирования такой работы;

г) секретариат подготовит проект круга ведения с описанием задач для консультанта (консультантов), требуемого опыта и объемов финансирования;

д) члены Рабочей группы и Партнерств направят до 16 июня список тем, которые следует рассмотреть в возможном правовом документе, для включения в проект круга ведения.

¹ Обзор возможных вариантов правовых инструментов (неофициальный документ № 2).
URL: <https://unece.org/info/THE-PEP/events/376654>.