

**Европейская экономическая комиссия****Всемирная организация
здравоохранения****Европейское
региональное бюро**

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

**Руководящий комитет Общевропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья**

Двадцать вторая сессия

Женева, 28–30 октября 2024 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

**Осуществление Общевропейской 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 Специальной 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 общевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения согласованной концепции и организации дальнейшей работы Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Руководящий комитет на своей девятнадцатой сессии (Женева (в смешанном формате), 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. Руководящий комитет представил замечания к первому проекту стратегии на своей двадцать первой сессии (Женева, 23–25 октября 2023 года) и поручил секретариату подготовить пересмотренную стратегию на трех официальных языках Европейской экономической



комиссии Организации Объединенных Наций к следующей сессии Руководящего комитета и для публикации в 2025 году. Ожидается, что Руководящий комитет утвердит этот документ.

I. Введение

1. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) — единственная в своем роде межправительственная, межсекторальная, трехсторонняя общеευропейская политическая платформа для директивных органов и заинтересованных субъектов из стран общеευропейского 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 с целью принятия в 2023 году всеобъемлющую общеευропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения согласованной концепции 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. В Венской декларации признается, что регион сталкивается с многочисленными проблемами, касающимися транспорта, здравоохранения и окружающей среды, которые необходимо неотложно решать. Это осознание неотложности также признается в связи с необходимостью достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Новой программы развития городов и Парижского соглашения, а также для развития импульса, созданного в рамках ОПТОСОЗ.
4. 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 года³.
5. Стратегия опирается на уникальный подход ОПТОСОЗ, в рамках которого секторы транспорта, окружающей среды и охраны здоровья рассматриваются вместе.
6. С точки зрения географии эта стратегия охватывает общеευропейский 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.
7. Данная Стратегия рассчитана на периоды до 2030 года и с 2030 по 2050 год. В ней представлено подробное описание основных областей и действий на ближайшую перспективу, а также определены последующие мероприятия и прочие меры, которые будут реализованы после 2030 года.
8. Ситуация в общеευропейском регионе характеризуется различиями: экономика достигла разных уровней развития, а страны и города отличаются друг от друга размерами и географическими характеристиками. Кроме того, каждая страна имеет свою собственную культуру, институциональные структуры и приоритеты в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды. Хотя проблемы и приоритеты в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды являются различными в

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).

зависимости от страны, данная стратегия определяет области, представляющие интерес для региона, и предоставляет возможности для адаптации подходов к уникальным условиям каждой страны.

9. 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 и на каких транспортных средствах люди перемещаются, насколько такое перемещение приемлемо по цене и насколько такие поездки комфортны, удобны, надежны и безопасны.

10. 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.

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

11. В Венской декларации говорится, что регион продолжает сталкиваться с многочисленными проблемами, которые, наряду с несогласованностью 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 людей⁵. Ниже приводится обзор проблем в регионе на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

12. Транспорт играет критически важную роль в современном обществе и экономике. Он обеспечивает людям доступ к другим людям, работе и услугам. Он является структурным элементом экономики страны, поскольку обеспечивает доставку товаров. Транспорт способствует развитию торговли и туризма, создает рабочие места и связывает территорию на местном, национальном и международном уровнях. В то же время транспорт имеет негативные последствия, приводящие к социально-экономическому, экологическому ущербу и ущербу для здоровья, о чем говорится ниже.

13. 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 и ходьба до сих пор не считаются равноправными видами транспорта и мобильности. Насколько можно судить, в грузоперевозках прослеживается то же распределение, что и в передвижении людей, с преобладанием грузовых автомобилей. Кроме того, текущая оценка распределения перевозок по видам транспорта дает общую картину без учета потребностей различных групп населения.

14. Загрязнение воздуха является одним из ведущих факторов экологического риска для здоровья. По последним оценкам, почти 570 000 преждевременных смертей могут быть отнесены на счет загрязнения атмосферного воздуха в 53 странах общеевропейского региона, в то время как более 90 процентов населения

⁴ Данный раздел в значительной степени основан на публикации Miriam Gerlofs-Nijland and others (eds.), *Road Transport Facts and Figures: How Healthy and Environmentally Friendly Is Our Transport Today?* (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.](#)

подвергаются воздействию концентрации мелкодисперсного вещества (PM_{2,5}), превышающей нормативы ВОЗ по качеству воздуха⁶. Концентрация загрязняющих веществ в воздухе в неблагополучных городских районах обычно выше, чем в более благополучных. 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. Совершенствование технологий позволило сократить выбросы, однако все более тяжелые частные автомобили и растущие объемы пассажирских и грузовых перевозок привели к обратному эффекту. 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.

15. На долю дорожного транспорта приходится около четверти выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой. Повышение энергоэффективности автомобилей с лихвой перекрывается увеличением их размеров и веса, а также ростом суммарного пробега автомобилей, который, как ожидается, продолжит расти. В то же время на транспортной системе также отражаются последствия изменения климата, поскольку экстремальные погодные явления оказывают отрицательное воздействие на работу транспорта и транспортную инфраструктуру.

16. В настоящее время автомобильный транспорт является основным источником фонового шумового загрязнения в городских районах, снижающего качество жизни многих жителей региона. Многие люди в Европейском регионе ВОЗ страдают от вредных уровней шума, превышающих рекомендованные ВОЗ нормативы по ограничению шумового воздействия.

17. Мобильность, основанная на передвижении с помощью легкового автомобиля, способствует малоподвижному образу жизни и недостаточной физической активности, что приводит к повышению риска развития неинфекционных заболеваний и ожирения, в том числе у детей и молодежи. И это, несмотря на то, что продолжительность многих поездок на автомобиле, особенно в городских районах, подходит для активной мобильности, такой как езда на велосипеде и ходьба пешком (в том числе в сочетании с общественным транспортом). В Европе почти каждый четвертый взрослый и четыре из пяти подростков, посещающих школу, недостаточно активны⁷. Кроме того, в странах с высоким уровнем дохода люди из групп с низким уровнем дохода чаще страдают от недостаточной физической активности или ожирения. С другой стороны, физически активные люди, наоборот, характеризуются пониженным риском, а также лучше справляются с неинфекционными заболеваниями, благодаря чему снижается нагрузка на финансовую устойчивость национальных систем здравоохранения⁸. В некоторых странах езда на велосипеде и ходьба пешком включены в программы охраны здоровья, в том числе по борьбе с неинфекционными заболеваниями и ожирением. В целом, данные об уровне физической активности, связанной с активной мобильностью, особенно ходьбой, а также данные о выборе активной мобильности ограничены.

18. Мобильность также может предоставить людям возможности быть физически активными и, как следствие, улучшить физическое и психическое здоровье. Физическая активность подходит для разных групп населения, любой объем физической активности лучше, чем ее отсутствие, а больше — лучше; кроме того,

⁶ World Health Organization (WHO) Regional Office for Europe, *A Healthy Environment in the WHO European Region: Why It Matters and What Steps We Can Take to Improve Health*, document WHO/EURO:2023-7588-47355-69518 (Copenhagen, 2023).

⁷ Regina Guthold and others, "Global trends in insufficient physical activity among adolescents: a pooled analysis of 298 population-based surveys with 1.6 million participants", *Lancet Child Adolescent Health*, vol. 4, No. 1 (January 2020), pp. 23–35

⁸ 2018 Physical Activity Guidelines Advisory Committee, *2018 Physical Activity Guidelines Advisory Committee Scientific Report* (Washington D.C., United States Department of Health and Human Services, 2018).

укрепление мышц полезно для всех⁹. Множество фактов подтверждают, что активная мобильность — это способ физически активного и безуглеродного передвижения¹⁰. Имеются и задокументированы действенные и проверенные варианты развития активной мобильности, в том числе в документах, которые легли в основу настоящей стратегии¹¹.

19. 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. Снижение смертности в результате ДТП в регионе сопровождается ростом числа аварий с участием велосипедистов, пользователей электроскутеров и других средств микромобильности. Данные о рисках для уязвимых участников дорожного движения, таких как люди, практикующие активную мобильность, как правило, отсутствуют.

20. Отсутствие эффективных и последовательных политики и правил, регулирующих парковку, на национальном уровне приводит к чрезмерному использованию общественного пространства и непрерывающемуся использованию легковых автомобилей во многих городах. В городах и муниципалитетах часто отсутствует специальная (или раздельная) инфраструктура для общественного транспорта, велосипедистов и пешеходов, а также соответствующая политика, финансовые ресурсы и информационно-просветительские кампании, способствующие увеличению использования этих видов транспорта.

21. Транспорт оказывает неравномерное воздействие на разные географические 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 в 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 осуществляется в цифровом формате. Люди с инвалидностью отличаются особыми потребностями в вопросах передвижения.

22. Пробки на дорогах, 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 активной мобильности, которые сопряжены с гораздо меньшим размером внешних издержек.

⁹ Рекомендации по подходящему типу и объему регулярной физической активности для людей разного возраста и состояния здоровья, см. в WHO, *WHO Guidelines on Physical Activity and Sedentary Behaviour at a Glance* (Geneva, 2020).

¹⁰ WHO Regional Office for Europe, *Walking and Cycling: Latest Evidence to Support Policymaking and Practice* (Geneva, 2022).

¹¹ Общеввропейский генеральный план комплексного развития велосипедного движения ([ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1](#), приложение III) и *Toolbox of Action for Cycling Promotion Based on Best Available Experience from the Countries of the Pan-European Region* (Vienna, Austrian Federal Ministry of Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology, 2021).

23. 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 для использования в качестве велосипедных дорожек многие начали ходить пешком и ездить на велосипеде. Другие пользователи предпочитали пользоваться автомобилем, чтобы сохранить социальную дистанцию, в то время как на общественном транспорте, который воспринимался как небезопасный, уровень поездок упал; это повлияло на экономическую устойчивость услуг и привело к трудностям с возвращением пользователей.

24. 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 о способах передвижения и мобильности, в частности данных об активных способах передвижения и мобильности. 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, и их воздействия на здоровье и окружающую среду менее разработаны и не столь часто используются. Во многих случаях на национальном уровне не существует методики расчета внешних издержек, связанных с эксплуатацией автотранспорта.

25. Преобладание автомобиля в качестве средства передвижения вытекает из парадигмы транспортного планирования по принципу «предсказать и предоставить». В этой парадигме общественному транспорту отводится второстепенная роль. Парадигма «предсказать и предоставить» применяется до сих пор во многих местах, поскольку считается, что подход, сосредоточенный на дорожной инфраструктуре, оправдан в тех случаях, когда такая 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 способов передвижения. Зачастую парадигмы транспортного и территориального планирования не взаимосвязаны или не включают в себя оценку воздействия на социальную сферу, окружающую среду и здоровье, а также возможности участия общественности в принятии решений. Быстро растущий уровень урбанизации¹² и неэффективное городское планирование часто приводят к росту спроса на транспорт, увеличению количества и продолжительности поездок. Это, в свою очередь, приводит к увеличению объема дорожных перевозок и связанных с ними внешних издержек.

26. С точки зрения управления во многих странах национальные, региональные и местные органы власти не рассматривают транспорт, окружающую среду, охрану здоровья и городское планирование как взаимосвязанные вопросы. В ряде случаев это приводит к потере контроля над проблемами комплексного, междисциплинарного характера. В некоторых странах механизмы финансирования общественного транспорта и инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения не отличаются ни устойчивостью, ни надлежащим качеством. Не является

¹² «Ожидается, что к 2030 году более 80 процентов населения Европейского региона будет проживать в городах». См. WHO, “Urban and built environments”, 18 July 2023.

общепризнанным и тот факт, что интеграция транспортной политики с целями охраны здоровья и окружающей среды может принести и экономические выгоды.

III. Женевская общеевропейская стратегия в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья¹³

27. 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.

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

29. Министры обязались играть ведущую роль в преобразованиях в области транспорта и мобильности ради достижения своей концепции, вовлекая в этот процесс заинтересованных субъектов, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, общины, частный сектор и гражданское общество, особенно молодежь и детей.

30. Основываясь на обязательствах, принятых в Венской декларации, данная стратегия предусматривает следующие преобразования в области транспорта и мобильности в регионе:

a) с точки зрения распределения перевозок по видам транспорта увеличится доля общественного транспорта и активной мобильности, в том числе благодаря созданию устойчивой и связанной инфраструктуры. Езда на велосипеде и ходьба пешком будут рассматриваться в государствах-членах как равноправный вид транспорта. Будут определены устойчивые решения в области транспорта и мобильности, которые будут применяться к сельским и пригородным районам. Грузовой транспорт и грузоперевозки станут более устойчивыми;

b) технологический прогресс приведет к обновлению парков транспортных средств за счет использования силовых установок, альтернативных двигателям внутреннего сгорания, использования альтернативных видов топлива (газ, водород) и электрификации городского транспорта, а цифровизация транспортных услуг будет способствовать развитию совместной мобильности и транспортных средств с автоматизированной системой вождения;

c) загрязнение воздуха выбросами отработавших газов и выбросами, не относящимися к отработавшим газам, будет значительно снижено, как странами в целом, так и внутри стран, что позволит сократить различия между бедными и богатыми районами;

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

e) будет усовершенствован мониторинг шумового загрязнения, вызываемого автомобильным транспортом, и повышена эффективность его снижения, также с использованием рекомендуемых ВОЗ диапазонов воздействия. В городских и жилых районах будут приняты меры по снижению скорости движения;

f) общество, включая органы здравоохранения, получит положительный эффект от снижения нагрузки на системы здравоохранения, связанной с неинфекционными заболеваниями и ожирением, благодаря повышению уровня

¹³ Стратегия названа по месту, где она будет принята Руководящим комитетом.

активной мобильности. Физическая активность благодаря активной мобильности также положительно скажется на психическом здоровье. Инфраструктура для ходьбы пешком, а также места, где люди могут встречаться, позволят также расширить неформальные контакты, что повлияет на участие в общественной деятельности и, следовательно, на психическое здоровье. Данные о пешеходном и велосипедном движении и микромобильности будут регулярно собираться и предоставляться для информирования/оценки политики и принятия решений и инвестиций;

g) правила и политика в отношении автомобильных парковок в масштабе всего региона будут меняться, чтобы способствовать изменению распределения перевозок по видам транспорта и отражать его. Будет увеличено число зеленых зон, оснащенных специальной инфраструктурой для общественного транспорта, передвижения пешком и на велосипеде;

h) все страны региона будут стремиться к нулевому уровню смертности на дорогах. Данные о рисках для уязвимых участников дорожного движения, таких как дети и люди, практикующие активную мобильность, будут доступны для целей выработки политики;

i) при транспортном и городском планировании будет учитываться социальный аспект, наряду с аспектами окружающей среды и охраны здоровья. Гендерный фактор, потребности людей с инвалидностью и различных возрастных групп, в частности, будут учитываться при планировании и внедрении инноваций (например, цифровизации), а также при обеспечении доступности и безопасности, не оставляя никого без внимания;

j) внешние издержки дорожных перевозок для общества будут отражаться в ценах на перевозку;

k) сбор данных будет осуществляться последовательно, согласованно и эффективно по всему региону, а в официальной статистике будут учитываться автотранспорт и общественный транспорт, ходьба пешком и езда на велосипеде. Будут доступны достоверные и непротиворечивые данные о выбросах парниковых газов при перевозках, и они будут использоваться для выработки политики в государствах-членах;

l) парадигмы планирования будут скорректированы таким образом, чтобы одновременно поощрять и отражать изменение в распределении перевозок по видам транспорта и включить в него ходьбу пешком и езд на велосипеде, а также развитие общественного транспорта, а также учесть выгоды в плане социальной сферы, охраны окружающей среды и охраны здоровья. Будет применяться подход, основанный на принципе «сокращение–переход–модернизация (и создание условий)», а спрос на перевозки будет сконцентрирован в зависимости от близости к местам назначения, например, к услугам;

m) национальные, региональные и местные органы власти будут совместно решать проблемы транспорта, здравоохранения и окружающей среды, что приведет к разработке более последовательной и комплексной политики, а также более эффективным нормативно-правовой базе и бюджетным ассигнованиям;

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

31. Концепция этой стратегии может быть реализована путем работы в областях, на которых министры решили сосредоточиться в Венской декларации:

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

b) обеспечение экологически чистых, безопасных, малошумных перевозок с нулевым уровнем выбросов путем осуществления политики и мер по обеспечению 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.

32. Преобразования, о которых говорится в Венской декларации и в концепции данной стратегии, требуют действий на международном, национальном, субнациональном и местном уровнях. Отдельную платформу для решения этих вопросов на международном уровне обеспечивает ОПТОСОЗ, но для реализации этой концепции потребуются последовательные действия со стороны многих других механизмов¹⁴.

33. В разделе IV подробно рассматривается роль ОПТОСОЗ, а также возможные действия на национальном и субнациональном уровнях (см. раздел V). То, как механизмы ОПТОСОЗ могут стимулировать действия на национальном и субнациональном уровнях, показано на рисунке ниже.

Сочетание подходов к реализации концепции



¹⁴ Например, на седьмой Конференции министров по окружающей среде и охране здоровья (Будапешт, 5–7 июля 2023 года), проведенной в рамках Европейского процесса «Окружающая среда и здоровье» (ЕПОСЗ), государства — члены Европейского регионального бюро ВОЗ приняли Будапештскую декларацию, которая определяет приоритетность срочных и широкомасштабных действий по решению проблем здравоохранения, связанных, в частности, с изменением климата и загрязнением окружающей среды. Одним из элементов Декларации стало расширение тогдашнего Партнерства ОПТОСОЗ по активной мобильности до Партнерства ОПТОСОЗ/ЕПОСЗ по здоровой активной мобильности.

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

34. В этом разделе рассматривается ряд конкретных целей ОПТОСОЗ в рамках стратегии, направленных на поддержку ее реализации. В подразделе IV.В ниже цели сгруппированы в соответствии с областями, на которых сосредоточено внимание в Венской декларации (см. пункт 31). Каждая задача сопровождается несколькими целевыми показателями, для достижения которых, в свою очередь, предусмотрено одно или несколько действий, представляющих собой основу стратегии. Основные области, и цели, целевые показатели и действия Стратегии ОПТОСОЗ изложены в приложении I ниже в формате плана действий.

35. Для каждого целевого показателя установлена ориентировочная дата достижения — 2030 или 2050 год — и предлагается несколько действий с различными сроками осуществления. Приоритетность этих действий будет определяться Совещанием высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое воплотит их в пятилетние планы работы; 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. Планы работы должны быть подкреплены соответствующей мобилизацией ресурсов для их реализации, например через сеть партнерств.

36. При осуществлении этих действий государства-члены будут стремиться обсудить способы реализации стратегии и мобилизовать соответствующие ресурсы для содействия ее осуществлению, опираясь на обмен знаниями и передовым опытом каждого государства-члена и ключевую роль, которую партнерства играют в ОПТОСОЗ.

A. Мандат

37. На совещании в Вене министры также обязались разработать всеобъемлющую общевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, в интересах достижения согласованной концепции 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 синергию между деятельностью по линии ОПТОСОЗ и осуществлением Повестки дня 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 нашей концепции будущего, 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;

е) развивать действенный мониторинг путем повышения эффективности сбора национальных и международных данных в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья¹⁵.

38. Соответственно, в этом разделе показано, как можно ориентировать и использовать ОПТОСОЗ для поддержки реализации стратегии, концепции будущего министров, изложенной в Венской декларации, и обязательств, перечисленных в ней, например, в отношении подготовки к здоровой и активной мобильности в общеевропейском регионе, и в частности езды на велосипеде.

В. Цели Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

39. Ниже приведен список основных областей стратегии ОПТОСОЗ для Программы и государств-членов. Цели программы ОПТОСОЗ в рамках данной стратегии перечислены в каждой основной области:

Основная область 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:

- (1.a) интеграция транспортного и территориального планирования с учетом вопросов охраны здоровья и окружающей среды;
- (1.b) координация программ, обеспечивающих улучшение условий жизни;
- (1.c) поощрение расширения практики сбора данных для надлежащего учета активной мобильности;
- (1.d) создание или укрепление существующих национальных механизмов координации между секторами и уровнями;
- (1.e) поощрение включения компонента здоровья в оценку транспортных планов и проектов.

Основная область 2. Экологически чистые, безопасные, малозумные перевозки с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности:

- (2.a) поощрение политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности;
- (2.b) поощрение функционирования и наличия перевозок, доступных и приемлемых по цене для всех, чистых, безопасных, малозумных и с нулевым уровнем выбросов;
- (2.c) поддержка создания общеевропейской велосипедной сети.

Основная область 3. Социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту:

- (3.a) поддержка планирования и реализации инклюзивных транспортных сетей;
- (3.b) разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей:
 - (3.b.i) разных гендерных групп;
 - (3.b.ii) детей и молодежи;
 - (3.b.iii) пожилых людей;

¹⁵ ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, п. 3.

- (3.b.iv) людей с инвалидностью;
- (3.b.v) жителей сельских и пригородных районов;
- (3.b.vi) людей с низкими доходами.

Основная область 4. Ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие транспорта с той целью, чтобы стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики:

- (4.a) поощрение инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию, направленных на поддержку устойчивого транспорта и мобильности;
- (4.b) поощрение инвестиций в устойчивый транспорт с созданием рабочих мест.

Основная область 5. Оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности:

- (5.a) оказание поддержки органам государственного управления в обмене передовым опытом в области цифровизации услуг транспорта и мобильности;
- (5.b) поддержка цифровизации услуг транспорта и мобильности при обеспечении социальной, экологической и финансовой устойчивости.

Основная область 6. Внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем:

- (6.a) поддержка внедрения решений по управлению мобильностью и обмен передовым опытом;
- (6.b) поддержка создания удобных интермодальных пересадочных узлов и объектов инфраструктуры;
- (6.c) поддержка внедрения чистых, эффективных, здоровых и безопасных технологий для транспортных систем;
- (6.d) поддержка разработки национальных стратегий и программ по эвождению;
- (6.e) поддержка повышения экологичности транспортных средств и улучшения их характеристик с точки зрения безопасности для здоровья.

Основная область 7. 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:

- (7.a) продвижение различных видов городского общественного транспорта, в частности электрического;
- (7.b) поощрение велосипедного и пешеходного движения в городах и удвоение доли велосипедного движения;
- (7.c) поощрение планирования общественного транспорта и активных способов передвижения в координации с пространственным планированием;
- (7.d) поощрение комплексного мультимодального транспортного планирования, включающего общественный транспорт, передвижение пешком, на велосипеде и микромобильности;

- (7.e) повышение привлекательности и доли использования общественного транспорта: эффективный, качественный и безопасный общественный транспорт занимает центральное место в обеспечении мобильности;
- (7.f) внедрение планирования землепользования и инфраструктуры, содействующего развитию устойчивых видов транспорта и снижению неэффективных поездок;
- (7.g) поощрение создания надежной правовой базы в области микромобильности для поставщиков услуг и пользователей, эффективное обеспечение соблюдения стандартов, распространение контента, социальная интеграция и вопросы справедливости (приемлемость по цене и цифровое обнищание).

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

- (8.a) поощрение развития транспортных систем, устойчивых 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

40. Данная стратегия (см. раздел III) должна реализовываться с помощью комплекса действий и инициатив на субнациональном, национальном и международном уровнях. В данном разделе речь идет о действиях на национальном уровне, на котором могут быть рассмотрены разные подходы¹⁶ к решению различных стоящих перед странами задач и их приоритетов. Действия на национальном уровне должны в совокупности привести к достижению общих целей настоящей стратегии.

41. Возможны два подхода к реализации действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды на национальном уровне:

- a) комплексы 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, охраны здоровья и окружающей среды¹⁷ и другие соответствующие инструменты в этой области.

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

- a) действия, 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»)¹⁸; отведения центрального места в мобильности эффективному, высококачественному и безопасному общественному транспорту

¹⁶ Это отражает внутреннюю организацию стран и то, как они разрабатывают политику — на основе централизованного или децентрализованного подхода.

¹⁷ Руководство по подготовке см. в Christian Schweizer, Francesca Racioppi and Leda Nemer, *Developing National Action Plans on Transport, Health and Environment: A Step-by-step Manual for Policymakers and Planners* (Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2014).

¹⁸ Рекомендации по экологически чистому и благоприятному для здоровья устойчивому транспорту — «Более эффективное дальнейшее развитие», публикация ООН, ECE/AC.21/9.

(«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»);

с) меры по реализации Общеввропейского плана комплексного развития активной мобильности¹⁹ 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) шаги по реализации предстоящих планов комплексного развития, таких как планы по пешеходному движению и активной мобильности;

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

i) «Руководство по устойчивой городской мобильности и территориальному планированию: содействие активной мобильности»²⁰;

ii) «Управление мобильностью: руководство по международной передовой практике»²¹, 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»²², например путем поддержки национальных стратегий и программ по эковожждению;

f) выполнение на национальном уровне действий, предусмотренных в плане работы, определенном на Совещаниях высокого уровня, и других действий, намеченных в плане действий, приведенном в приложении к настоящему документу.

¹⁹ Общеввропейский план комплексного развития активной мобильности состоит из Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения, принятого в 2021 году, и Общеввропейского плана комплексного развития пешеходного движения, ожидающего утверждения.

²⁰ Издание Организации Объединенных Наций, ECE/TRANS/298.

²¹ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.20.П.Е.10.

²² Федеральное министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии (Вена, 2021 год).

Приложение

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

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
[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	[1.а] Интеграция транспортного и территориального планирования с учетом вопросов охраны здоровья и окружающей среды	Увеличение числа политических документов по пространственному и транспортному планированию с учетом вопросов охраны здоровья и окружающей среды (к 2030 году)	Соответствующие Партнерства и избранные рабочие совещания в формате эстафеты способствуют интеграции практики транспортного и территориального планирования с учетом вопросов охраны здоровья и окружающей среды, таких как НПДТОСОЗ (к 2030 году)	1
			Разработка и сопровождение учебного модуля на платформе электронного обучения Организации Объединенных Наций (или другой подходящей открытой платформе электронного обучения) для государственных служащих и практиков (к 2030 году)	2
			ОНУВ, разработанные в рамках Парижского соглашения, включают обязательства по активной мобильности (к 2030 году)	Поощрение включения активной мобильности в ОНУВ через работу соответствующих Партнерств (к 2030 году)

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			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
	[1.b] Координация программ, обеспечивающих улучшение условий жизни	Поощрение оценки национальных нормативных актов с тем, чтобы политика на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья могла разрабатываться на основе результатов такой оценки (к 2050 году)	Разработка механизма, аналогичного Программе обзоров результативности экологической деятельности, для консультирования по вопросам политики на стыке транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2050 году)	5
		Поощрение сбора данных и создания национальных и местных систем мониторинга и отчетности, способных отслеживать результаты скоординированной политики (к 2030 году)	Разработка стандартов мониторинга, включающих элементы транспорта, охраны здоровья и окружающей среды и увязанных с политикой по общим вопросам (к 2030 году)	6
			Разработка Статистическим центром ЕЭК механизма мониторинга с использованием данных, предоставляемых государствами — членами ОПТОСОЗ, и его размещение на сайте Статистического центра (к 2030 году)	7

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Сбор и публикация показателей устойчивой городской мобильности (или подходящего набора показателей, разработанного под эгидой Организации Объединенных Наций) и использование этих показателей для выработки рекомендаций по вопросам политики (к 2030 году)	Создание механизма для сбора показателей городской мобильности и центра наблюдения/хранилища для обеспечения их доступности (к 2030 году)	8
	[1.c] Поощрение расширения практики сбора данных для надлежащего учета активной мобильности	Достижение значительного усовершенствования сбора данных о велосипедном и пешеходном движении на общеевропейском уровне, в частности путем реформирования существующей 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)	Формирование согласованной статистики об активной мобильности и внедрение соответствующего национального счета статистики транспорта с надлежащим учетом перемещений пешком и на велосипеде (к 2050 году)	9
	[1.d] Создание или укрепление существующих национальных механизмов координации между секторами и уровнями	Поощрение создания механизмов 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 2030 году)	Публикация, демонстрирующая, как можно организовать и финансировать механизмы координации деятельности в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (включая НПДТОСОЗ) и территориального планирования на национальном и местном уровнях, для достижения каких целей и с какими конечными результатами (к 2030 году)	10

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
			Поощрение выпуска научно-практического журнала по вопросам политики и регулирования в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и территориального планирования, включая обсуждение административных решений для национальных координационных механизмов (к 2030 году)	11
		Поощрение коммуникации и поддержки между национальным и местным/муниципальным уровнем разработки политики и планирования/бюджетирования в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2030 году)	Публикация, демонстрирующая, как можно организовать и финансировать механизмы координации деятельности в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и деятельности местных органов власти, их целей и ожидаемых конечных результатов (к 2030 году)	12
		Оказание помощи в создании национальных механизмов поддержки и развития потенциала, особенно ориентированные на средние и малые населенные пункты (к 2030 году)	Включение в программу избранных рабочих совещаний в формате эстафеты элементов наращивания потенциала и демонстрации эффективных механизмов поддержки (к 2030 году)	13
			Разработка Академией ОПТОСОЗ программы обучения для национальных министерств и образовательных учреждений (по аналогии с инициативой по подготовке инструкторов) (к 2030 году)	14

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Публикация образовательных и обучающих программ для лиц, принимающих решения, и государственных служащих, направленные на обеспечение условий для их работы с учетом современных технологий и социальных условий и адаптации к меняющейся обстановке (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)	15
	[1.е] Поощрение включения компонента охраны здоровья в оценку транспортных планов и проектов	Публикация международных рекомендаций для оценки воздействия транспорта и мобильности на окружающую среду и здоровье (к 2050 году)	Публикация, содержащая примеры передовой практики и руководство по включению компонентов охраны здоровья в оценки транспорта, основанная на предыдущей работе ВОЗ и взаимосвязанная с соответствующими национальными и международными инициативами, такими как ПУГМ (к 2030 году)	16
			Принятие международных рекомендаций, основанных на ранее опубликованных руководствах по включению компонентов охраны здоровья в оценки транспорта и предыдущей работе ВОЗ (к 2030 году)	17
		Включение компонента охраны здоровья в национальные правила оценки транспортных проектов и планов (к 2050 году)	Партнерства оказывают поддержку государствам-членам в вопросах оптимального включения компонента охраны здоровья в национальные оценки транспорта таким образом, чтобы это соответствовало национальным правилам и было гармонизировано для всех государств (к 2030 году)	18

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
			Предоставление материалов по вопросам использования компонента охраны здоровья в рамках национальных оценок транспорта для совещаний высокого уровня и соответствующих рабочих совещаний в формате эстафеты, координируемых Академией ОПТОСОЗ или соответствующими Партнерствами (к 2050 году)	19
[2] Экологически чистые, безопасные, малозумные перевозки с нулевым уровнем выбросов благодаря осуществлению политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности	[2.a] Поощрение политики и мер по обеспечению здоровой, активной и более безопасной мобильности	Принятие решений на основе широкого участия и вовлечения 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 «лидеров» 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)	20
		Обеспечение в городах транспортной доступности 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 «лидерами» в качестве эталонных примеров (к 2050 году)	21
		Стимулирование включения грузоперевозок 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, создающих спрос на перевозки, в целях его сдерживания/управления им в городах, с целью обмена опытом (к 2030 году)	22

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[2.b] Поощрение функционирования и наличия перевозок, доступных и приемлемых по цене для всех, чистых, безопасных, малошумных и с нулевым уровнем выбросов	Разработка программы для продвижения чистого, безопасного, малошумного транспорта с нулевыми выбросами (к 2050 году)	Разработка эталонных испытательных циклов для всех видов транспорта, включая электровелосипеды (к 2050 году)	23
		Расширение программ обучения навыкам проектирования инфраструктуры для активной и интермодальной мобильности, доступных странам, регионам и населенным пунктам (к 2030 году)	Разработка курсов Академии ОПТОСОЗ (к 2030 году)	24
		Развитие центров знаний по активной мобильности (к 2030 году)	Инициирование создания центров знаний по активной мобильности при поддержке соответствующих Партнерств, аналогичных центрам знаний по велосмобильности, предусмотренным Общеввропейским планом комплексного развития велосипедного движения (к 2030 году)	25
		Повышение уровня безопасности и экологической экспертизы транспортных средств (к 2030 году)	Разработка курсов и материалов для самостоятельного обучения в рамках Академии ОПТОСОЗ (к 2030 году)	26
			Разработка руководства по проведению проверок безопасности и экологичности (к 2030 году)	27

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			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)	28
		Стимулирование обновления парка городского транспорта, в том числе общественного, за счет внедрения 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)	29
			Разработка руководства/публикация передовой практики в области выбора, финансирования и закупки новых двигателей (к 2050 году) (аналогичны действиям в разделе 6.с)	30
		Улучшение контроля качества топлива (к 2050 году)	Создание рабочей группы по контролю качества топлива (к 2030 году)	31

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			Создание международного хранилища статистических данных о качестве топлива на основе материалов государств-членов (к 2030 году)	32
			Разработка курсов и материалов по контролю качества топлива для самостоятельного обучения в рамках Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)	33
	[2.с] Поддержка создания общеевропейской велосипедной сети	Оказание поддержки Группе экспертов ЕЭК по модулю велосипедной инфраструктуры и сопровождение необходимых мероприятий по разработке и созданию общеевропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общеевропейского плана комплексного развития велосипедного движения (к 2030 году)	Представление Группой экспертов ЕЭК по модулю велосипедной инфраструктуры на предложения по общеевропейской велосипедной сети и ее техническим спецификациям (к 2030 году)	34
			Представление предложения по общеевропейской велосипедной сети для утверждения (к 2030 году)	35
[3] Социальная инклюзивность доступа к мобильности и транспорту	[3.а] Поддержка планирования и реализации инклюзивных транспортных сетей	Разработка коммуникационных и информационных мероприятий, направленных на планирование и ввод в эксплуатацию инклюзивной транспортной сети (к 2030 году)	Включение вопросов планирования и ввода в эксплуатацию инклюзивных транспортных сетей в программы избранных рабочих совещаний в формате эстафеты (к 2030 году)	36
		Публикация руководств или учебных материалов, направленных на увеличение объема собираемой в настоящее время информации о спросе и предложении на транспортные услуги для надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году)	Разработка руководств по сбору информации о спросе и предложении на транспортные услуги для надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году)	37

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			Разработка учебных материалов для платформы электронного обучения, а также скачиваемых материалов для использования в классе и для самообучения (к 2050 году) (аналогичны действиям в разделе 3.b.i)	38
		Разработка и публикация методов и инструментов для оценки уровня транспортного неравенства и транспортной бедности (к 2030 году)	Разработка передовой практики в области количественной оценки и понимания транспортного неравенства и транспортной бедности, а также использования этих показателей в планировании (к 2030 году)	39
			Разработка передовой практики в области схем, направленных на снижение транспортного неравенства и транспортной бедности (последующие мероприятия, к 2050 году)	40
	[3.b.i] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей различных гендерных групп	Стимулирование проектирования и эксплуатации транспортных систем с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	Разработка руководств по сбору информации о спросе и предложении на транспортные услуги для надлежащего учета различий между пользователями (к 2030 году)	41
			Разработка учебных материалов для платформы электронного обучения, а также скачиваемых материалов для использования в классе и для самообучения (последующие мероприятия, к 2050 году)	42

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[3.b.ii] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей детей и молодежи	Поощрение расширения практики сбора данных для учета мобильности детей и молодежи (к 2030 году)	Разработка базового обследования услуг и инфраструктуры мобильности, а также потребностей детей и молодежи в повседневной мобильности, в частности мобильности, связанной с образованием (к 2030 году)	43
		Стимулирование проектирования и эксплуатации транспортных систем с учетом потребностей детей и молодежи (к 2030 году) [целевой показатель будет достигнут также путем содействия достижению [целевого показателя, касающегося руководства по стратегиям управления мобильностью для детей и молодежи, подпункт б.а, строка 77]	Разработка мер по удовлетворению потребностей детей и молодежи в транспортных системах (к 2030 году)	44
			Содействие созданию непрерывных и безопасных сетей, учитывающих пункты отправления и назначения поездок детей и молодежи (к 2030 году)	45
			Поддержка создания безопасных маршрутов к школам и детским садам (к 2030 году)	46
			Содействие обмену знаниями и наращиванию потенциала в области потребностей детей и молодежи в мобильности, например путем проведения мероприятий и вебинаров (к 2030 году)	47

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
		Создание национальных платформ и программ по вовлечению молодежи в процесс принятия решений по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (к 2030 году)	Разработка общеевропейской стратегии мобильности с учетом интересов детей и молодежи, а затем общеевропейского плана комплексного развития с помощью соответствующих Партнерств по мере необходимости и в сотрудничестве с государствами-членами и представителями молодежи, а также молодежными организациями, включая показатели, руководства и контрольные перечни для содействия реализации мер по обеспечению мобильности с учетом интересов детей и молодежи (к 2030 году)	48
			Разработка руководств по управлению мобильностью в школах, обучению и образованию в области мобильности, например для директоров школ и учителей, а также для родителей (к 2030 году)	49
			Публикация, посвященная опыту и предложениям по привлечению молодежи к планированию застройки и транспортного обеспечения (последующие мероприятия, к 2050 году)	50
	[3.b.iii] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей пожилых людей	Стимулирование проектирования и эксплуатации транспортных систем с учетом потребностей всех пользователей (к 2030 году)	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)	51

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			Разработка публикации и рекомендаций по планированию в целях предотвращения социальной изоляции пожилых людей из-за проблем с транспортом и здоровьем (к 2030 году)	52
			Разработка технологически нейтральной модели регулирования в целях предотвращения социальной изоляции пожилых людей в связи с цифровизацией (последующие мероприятия, к 2050 году)	53
	[3.b.iv] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей людей с инвалидностью	Стимулирование проектирования и эксплуатации транспортных систем 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)	54
			Стимулирование разработки 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)	55

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[3.b.v] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей жителей сельских и пригородных районов	Обмен знаниями о способах усовершенствования устойчивых мобильности и транспорта в сельских районах (к 2050 году)	Разработка рекомендаций/передовой практики 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 соответствующих Партнерств, при наличии целесообразности) (к 2050 году)	56
	[3.b.vi] Разработка и внедрение транспортной политики, способствующей удовлетворению потребностей людей с низкими доходами	Обмен знаниями 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)	57
			Обсуждение вопросов равенства и социальной изоляции в связи с транспортными услугами на окраинах городов и мер по исправлению положения в рамках избранных рабочих совещаний в формате эстафеты (к 2050 году)	58

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
[4] Ориентирование инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию на устойчивое развитие транспорта с той целью, чтобы стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики	[4.a] Поощрение инвестиций, налоговых стимулов и инициатив по «зеленому» финансированию, направленных на поддержку устойчивого транспорта и мобильности	Оказание поддержки выделению достаточного финансирования для приоритетных усовершенствований в области общественного транспорта и активной мобильности (к 2030 году)	Разработка руководств, включая описание передовой практики в области использования «зеленых» облигаций, финансовых инициатив, государственно-частных партнерств и сборов за застройку земельных участков для финансирования общественного транспорта, интермодальных пересадочных узлов и инфраструктуры для активной мобильности, в сотрудничестве с Международным центром передового опыта в области государственно-частных партнерств ЕЭК (к 2030 году)	59
			Разработка платформы, способствующей удовлетворению потребностей населенных пунктов и предложению «зеленого» финансирования в области общественного транспорта и инфраструктуры для активной мобильности (к 2030 году)	60
		Оказание поддержки созданию общеевропейской 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)	Оказание поддержки созданию общеевропейской 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)	61

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[4.b] Поощрение инвестиций в устойчивый транспорт с созданием рабочих мест	Обновление статистики и публикаций, демонстрирующих 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)	62
			Создание серии регулярных публикаций со сводными статистическими данными о рабочих местах в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта (к 2030 году)	63
[5] Оптимальное использование преимуществ цифровизации услуг в сфере транспорта и мобильности	[5.a] Оказание поддержки органам государственного управления в обмене передовым опытом в области цифровизации услуг транспорта и мобильности	Обмен знаниями о том, как взаимодействовать с участниками процесса цифровизации (к 2030 году)	Руководства с подборкой примеров передовой практики, обеспечивающей взаимодействие органов государственной власти с участниками процесса цифровизации и обеспечения мобильности как услуги или продвижение устойчивой повседневной мобильности с помощью цифровых инструментов в рамках Партнерств, при наличии целесообразности (к 2030 году)	64
	[5.b] Поддержка цифровизации услуг транспорта и мобильности при обеспечении социальной, экологической и финансовой устойчивости	Обмен знаниями о цифровизации и мобильности как услугах, разработанных в качестве эффективных подходов к управлению мобильностью (к 2030 году)	Демонстрация управления мобильностью с помощью цифровых услуг в рамках рабочих совещаний в формате эстафеты (к 2030 году)	65

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Обмен знаниями 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)	66
		Стимулирование создания совместимых и удобных международных и национальных систем 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)	67
		Интеграция информации о поездках и об общественном транспорте 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)	68
		Обмен знаниями 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 избранных рабочих совещаний в формате эстафеты (к 2030 году)	69
			Подготовка публикации о передовой практике в области общественного транспорта, политики ценообразования, комплексной продажи билетов и социально устойчивой продажи билетов (к 2050 году)	70

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
		Поощрение внедрения усовершенствованных систем контроля скорости движения транспортных средств, включая электросамокаты, в городских районах (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)	71
		Поощрение внедрения цифровых услуг, способных снизить спрос на поездки, таких 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 поездки (к 2030 году)	72
[6] Внедрение устойчивого управления мобильностью и соответствующих услуг с использованием надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем	[6.a] Поддержка внедрения решений по управлению мобильностью и обмен передовым опытом	Разработка общеевропейской стратегии 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)	73

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Расширение сотрудничества и партнерств 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)	74
		Стимулирование внедрения 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)	75
		Обмен новыми примерами передовой практики 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)	76

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Разработка руководства по подготовке национальных стратегий управления мобильностью, направленных на обеспечение мобильности с учетом интересов детей и молодежи, 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)	77
	[6.b] Поддержка создания удобных интермодальных пересадочных узлов и объектов инфраструктуры	Обмен знаниями о концепции интермодального пересадочного узла для общественного транспорта (к 2030 году)	Публикация с примерами интеграции общественного транспорта как основного вида транспорта и активной мобильности с интермодальными пересадочными узлами и более простыми объектами (к 2030 году)	78
	[6.c] Поддержка внедрения чистых, эффективных, здоровых и безопасных технологий для транспортных систем	Поощрение закупок и финансирования экологически чистых технологий для общественного транспорта (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 2030 году)	79
			Разработка руководства/публикация передовой практики в области выбора, финансирования и закупки транспортных средств с новыми силовыми установками (к 2050 году)	80

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[6.d] Поддержка разработки национальных стратегий и программ по эковождению	Расширение рекомендаций по эковождению и мероприятий по его продвижению (к 2030 году)	Разработка рекомендаций по эковождению, в том числе для внедорожной мобильной техники (к 2030 году)	81
		Поддержка и проведение мероприятий, направленных на популяризацию и распространение эковождения (к 2030 году)	Рабочие совещания в формате эстафеты, в том числе инициативы по эковождению (также ориентированные на общественный транспорт) (к 2030 году)	82
			Предоставление Партнерством по эковождению информационных материалов для поддержки национальных кампаний по повышению осведомленности (к 2050 году)	83
			Техническое содействие со стороны Партнерства по эковождению в создании национальных центров/инициатив по подготовке мастеров-инструкторов по эковождению (по просьбе государств) (к 2030 году)	84
			Учреждение чемпионата по эковождению (к 2030 году)	85

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[6.е] Поддержка повышения экологичности парков транспортных средств и улучшения их характеристик с точки зрения безопасности для здоровья	Реализация программы по предотвращению передачи подержанных транспортных средств с наихудшими характеристиками в менее богатые страны (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)	86
			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)	87
		Реализация программы по улучшению характеристики парка общественного транспорта с точки зрения безопасности для окружающей среды и здоровья с изменением его состава (к 2050 году)	Разработка рекомендаций по минимальному уровню качества транспортных средств, используемых в качестве общественного транспорта (к 2030 году)	88
			Создание центра наблюдения для мониторинга передачи подержанных транспортных средств в менее богатые страны и последствий для окружающей среды и здоровья населения (к 2050 году)	89

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
[7] 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	[7.a] Продвижение различных видов городского общественного транспорта, в частности электрического	Обмен знаниями о новых способах финансирования активов и работы общественного транспорта (к 2030 году)	Создание платформы для обмена опытом в области финансирования автобусов и оборудования с электрическими и экологически чистыми двигателями (к 2030 году)	90
			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)	91

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			Создание платформы для обсуждения регулирования 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)	92
	[7.b] Поощрение велосипедного и пешеходного движения в городах и удвоение доли велосипедного движения	Повышение безопасности велосипедистов, пешеходов и пользователей средств микромобильности во всех странах региона и значительное снижение числа случаев смерти и серьезных травм среди этих категорий участников дорожного движения в регионе в целом (к 2030 году)	Создание рабочей группы по подготовке конвенции о велосипедной сети ЕЭК и разработке минимальных стандартных параметров (расширение полномочий Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры) (к 2030 году)	93
			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)	94

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Пропаганда положительного влияния активной мобильности на здоровье населения с целью увеличения доли активной мобильности среди разных средств передвижения (к 2030 году)	В качестве «лидера» 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)	95
		Оказание поддержки работе Партнерства ОПТОСОЗ по активной мобильности и увеличение количества 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)	96
		Поддержка реализации Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения в рамках соответствующих Партнерств (к 2050 году)	Реализация мероприятий, предусмотренных Общеввропейским планом велосипедного движения (в соответствии с графиком плана комплексного развития)	97
			Партнерство по активной мобильности формирует реестр национальных мероприятий по реализации Общеввропейского плана комплексного развития велосипедного движения (в соответствии с графиком плана комплексного развития)	98

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
		Создание общеевропейского экспертно-консультационного центра в области активной мобильности (к 2050 году)	Создание общеевропейского экспертно-консультационного центра в области активной мобильности, предусмотренного Общеевропейским планом комплексного развития велосипедного движения и следующими планами по развитию передвижения пешком и активной мобильности (в соответствии с графиком плана комплексного развития)	99
	[7.с] Поощрение планирования общественного транспорта и активных способов передвижения в координации с пространственным планированием	Поощрение создания 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)	Разработка программы обучения по активной мобильности и общественным пространствам в Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)	100
		Поощрение связности инфраструктуры и услуг общественного транспорта с пространствами и инфраструктурой для активной мобильности в городских и сельских районах (к 2050 году)	Разработка программы обучения по общественному транспорту и землепользованию в Академии ОПТОСОЗ (к 2050 году)	101
		Сеть ВОЗ «Здоровые города» информирует работников здравоохранения об общественном транспорте, интегрированном общественном транспорте и активной мобильности как о рычагах укрепления здоровья (к 2030 году)	Сотрудничество с Сетью ВОЗ «Здоровые города» с целью привлечения внимания к общественному транспорту и активной мобильности в городских Планах развития здравоохранения (к 2030 году)	102

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[7.d] Поощрение комплексного мультимодального транспортного планирования, включающего общественный транспорт, передвижение пешком, на велосипеде и микромобильности	В политику и планы интегрировано транспортное и территориальное планирование (к 2030 году)	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 в увязке с деятельностью соответствующих Партнерств (к 2030 году)	103
			Поощрение внедрения в национальную нормативно-правовую базу правил, учитывающих интересы велосипедистов, в увязке с деятельностью соответствующих Партнерств (к 2030 году)	104

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</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) в увязке с деятельностью соответствующих Партнерств (последующие мероприятия, к 2050 году)	105
		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)	Поощрение обмена передовым опытом для поддержки локаций, в которых предложение туристических услуг основано на активной мобильности и общественном транспорте, в увязке с деятельностью соответствующих Партнерств (к 2030 году)	106
	[7.е] Повышение привлекательности и доли использования общественного транспорта: эффективный, качественный и безопасный общественный транспорт занимает центральное место в обеспечении мобильности	Продвижение систем, в которых общественный транспорт занимает место основного средства обеспечения мобильности, а 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)	107

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
	[7.f] Внедрение планирования землепользования и инфраструктуры, содействующего развитию устойчивых видов транспорта и снижению неэффективных поездок	Стимулирование планирования, направленного на то, чтобы основные услуги в городских районах можно было получить в течение 15 минут с помощью активной мобильности или общественного транспорта (к 2050 году)	Создание рабочей группы по «15-минутным городам», активной мобильности и общественному транспорту для выявления передовой практики и обмена ею (к 2030 году)	108
			Создание Академией ОПТОСОЗ курсов по «15-минутным городам» и соответствующей поддержке общественного транспорта и активной мобильности и признание таких курсов в составе программы додипломного и последипломного обучения (к 2050 году)	109
	[7.g] Поощрение создания надежной правовой базы в области микромобильности для поставщиков услуг и пользователей, эффективное обеспечение соблюдения стандартов, распространение контента, социальная интеграция и вопросы справедливости (приемлемость по цене и цифровое обнищание)	Поощрение разработки и внедрения стандартов безопасности микромобильности и 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)	110
[8] Транспортные системы, устойчивые к изменению климата, пандемиям и другим бедствиям	[8.a] Поощрение развития транспортных систем, устойчивых к рискам для здоровья и изменению климата, с помощью комплексного и интегрированного подхода, ориентированного на людей и их потребности	Обмен знаниями и передовой практикой в области мер по обеспечению доступности в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения (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)	111

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
			Публикация руководства по разработке мер реагирования для обеспечения доступности в чрезвычайных ситуациях в области здравоохранения на трансграничном, национальном и местном уровнях (к 2050 году)	112
		Обмен знаниями и передовой практикой 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)	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 передовой практикой 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)	113

<i>Основные области</i>	<i>Цели</i>	<i>Целевые показатели</i>	<i>Действия</i>	<i>Строка</i>
			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)	114
			Содействие разработке трансграничных, национальных и местных планов с подробным описанием мер реагирования, обеспечивающих достаточную доступность критически важных объектов в случае экстремальных погодных явлений и приемлемые условия для перевозки людей и грузов, несмотря на последствия изменения климата (к 2030 году)	115

Основные области	Цели	Целевые показатели	Действия	Строка
			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 Средиземноморской конференции по повышению осведомленности об адаптации транспортной инфраструктуры к изменению климата и разработке эффективной программы вмешательства (Марсель, Франция, 15–16 мая 2023 года) и в сотрудничестве с Группой экспертов ЕЭК по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (к 2030 году)	116

Сокращения: СПМ — сокращение–переход–модернизация; ЕПУМ — Европейская платформа по управлению мобильностью; ForFITS — инструмент «В интересах систем внутреннего транспорта будущего»; МФУ — международное финансовое учреждение; ОНУВ — определяемые на национальном уровне вклады; НПДТОСОЗ — национальный план действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья; ПУГМ — план устойчивой городской мобильности.