

**Европейская экономическая  
комиссия****Европейское региональное бюро  
Всемирной организации  
здравоохранения**

Совещание высокого уровня  
по транспорту, окружающей среде  
и охране здоровья

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

Восемнадцатая сессия

Женева, 25–27 ноября 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Подготовка пятого Совещания высокого уровня  
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:  
проект декларации и приложения к ней**

**Проект декларации пятого Совещания высокого уровня  
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья****Записка Бюро***Резюме*

На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) было принято решение провести пятое Совещание высокого уровня в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) не позднее 2020 года и поддержано предложение правительства Австрии организовать это мероприятие (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, пункт 49). Как ожидается в настоящее время, из-за пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19) пятое Совещание высокого уровня состоится в Вене в 2021 году.

Предполагается, что на пятом Совещании высокого уровня будет рассмотрен вопрос о принятии Венской декларации. На своей шестнадцатой сессии (Женева, 12–14 декабря 2018 года) Руководящий комитет рассмотрел первый проект этой декларации, а на своей семнадцатой сессии (Женева, 21–23 октября 2019 года) — пересмотрел данный документ, оставив лишь небольшое число областей, которые еще предстояло согласовать. Руководящий комитет просил завершить работу над Декларацией заблаговременно до начала совещания высокого уровня, с тем чтобы обеспечить наличие ее окончательного варианта на трех официальных языках Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК).



В настоящем варианте отражены изменения, внесенные Руководящим комитетом на его семнадцатой сессии и на подготовительном совещании, состоявшемся в онлайн-режиме 30 июня 2020 года. Кроме того, подготовительное совещание постановило, что Принципы для экологичного и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта, разрабатываемые в рамках ОПТОСОЗ, должны стать частью текста Декларации, а одностраничное резюме принципов — включено в приложение к ней. Кроме того, в Декларации должны быть рассмотрены последствия пандемии COVID-19 и «новой нормы».

Ожидается, что Руководящий комитет решит все остающиеся проблемы с текстом проекта Декларации и примет решение о его распространении среди государств-членов до начала Совещания высокого уровня.

## **Венская декларация: переход к экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и инклюзивным мобильности и транспорту в интересах обеспечения счастья и процветания для всех**

*Мы, министры и главы делегаций государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в Европейском регионе ВОЗ, созывающие пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в Вене с ... по ... 2021 года,*

### **Преамбула**

*подтверждая* нашу приверженность Парижской декларации 2014 года «Город в движении: в первую очередь — люди!» и совместной работе, направленной на осуществление Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в целях обеспечения устойчивого, [жизнестойкого,]<sup>1</sup> доступного и инклюзивного, безопасного и благоприятного для здоровья, «зеленого» и экологически чистого транспорта и мобильности,

*опираясь на* динамизм, достигнутый в рамках ОПТОСОЗ, признавая при этом настоятельную необходимость активизации действий для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Новой программы развития городов и Парижского соглашения,

*признавая*, что общеевропейский регион переживает переломный момент в вопросах транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, который характеризуется неустойчивыми моделями поведения в области транспорта и мобильности, несогласованной политикой и отсутствием межсекторальной координации, и сталкивается с серьезными проблемами, которые необходимо безотлагательно решать с помощью комплексных стратегий и изменения моделей поведения и которые включают:

a) загрязнение атмосферного воздуха, которое в Европейском регионе ВОЗ ежегодно является причиной преждевременной смерти около полумиллиона человека,

b) шум от дорожного движения, который ежегодно приводит к потере миллионов лет здоровой жизни: например, только в государствах — членах Европейского союза потери составляют около 1,6 млн лет,

c) выбросы парниковых газов от транспорта, особенно от автомобильного, которые составляют значительную и растущую долю в общем объеме выбросов,

d) отсутствие физической активности, которое ежегодно является причиной смерти около 1 млн человек в Европейском регионе ВОЗ,

e) социально-экономические диспропорции, обусловленные низким доступом к мобильности,

f) неравенство в отношении здоровья окружающей среды, обусловленное прямым и косвенным воздействием транспортного сектора, особенно на детей,

g) травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий, который является основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире,

h) экономическую неэффективность, вызванную экстернализацией издержек, связанных со здоровьем, состоянием окружающей среды и перегруженностью дорог, в результате чего жители городов в странах с высоким доходом теряют из-за заторов почти 1000 долл. США в год,

<sup>1</sup> Предложено секретариатом в ходе подготовительного совещания в июне 2020 года.

i) разрастание городов, изъятие земельных ресурсов и сокращение биоразнообразия,]<sup>2</sup>

[*признавая также*, что пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) имеет последствия для транспорта и мобильности, включая повышение активной мобильности и сокращение использования общественного транспорта, что в результате неблагоприятного воздействия возникли вопросы в отношении жизнестойкости транспортных систем и сетей в условиях кризиса и что пакеты мер по восстановлению после пандемии должны обеспечить/ускорить переход к чистым, безопасным, здоровым и инклюзивным мобильности и транспорту,]<sup>3</sup>

*высоко оценивая* усилия государств-членов и других заинтересованных сторон по достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ, в частности через партнерства ОПТОСОЗ, путем проведения рабочих совещаний и симпозиумов в контексте «эстафеты», через деятельность Академии ОПТОСОЗ и посредством разработки стратегических и практических инструментов,

*приветствуя* итоги первой Глобальной конференции ВОЗ по проблеме загрязнения воздуха и охране здоровья 2018 года, Декларацию министров, принятую на этапе заседаний высокого уровня сессии Экономического и Социального Совета 2018 года, резолюции министров 2017 и 2019 годов, принятые в рамках Комитета по внутреннему транспорту, Оставскую декларацию шестой Конференции министров по окружающей среде и здравоохранению 2017 года и Батумскую декларацию восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» 2016 года, а также Грацкую декларацию 2018 года, принятую на неофициальном совещании министров Европейского союза по защите окружающей среды и транспорту, Декларацию Европейского союза 2015 года о велосипедном движении как безопасном для климата виде транспорта и соответствующие итоговые документы Международного транспортного форума,

*подчеркивая*, что для решения этих проблем необходимо активизировать наши усилия и срочно принять дополнительные меры на основе расширения сотрудничества и партнерства в общеевропейском регионе и комплексного, целостного, стратегического подхода, объединяющего силы секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и дополняемого согласованием межсекторальной политики,

*стремясь* укрепить ОПТОСОЗ в качестве общеевропейской политической платформы, ускорить преобразование транспорта и мобильности в направлении экологически чистых и благоприятных для здоровья мобильности и транспорта с чистым нулевым уровнем выбросов,

## **Наше видение**

1. *утверждаем* наше новое [и смелое] видение: «экологически чистые, безопасные, благоприятные для здоровья и инклюзивные мобильность и транспорт в интересах обеспечения счастья и процветания для всех»<sup>4</sup>;

2. *обязуемся* руководить преобразованиями в области транспорта и мобильности для достижения нашего видения, уделяя особое внимание:

а) социальной инклюзивности и справедливой доступности мобильности и транспорта;

---

<sup>2</sup> Будет пересмотрено с учетом исследований, проводимых небольшой группой, которая готовит набор «фактов и данных» по проблемам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

<sup>3</sup> Предложено секретариатом и обсуждено в ходе подготовительного совещания в июне 2020 года.

<sup>4</sup> На состоявшемся в июне 2020 года подготовительном совещании было принято решение о том, что Принципы для экологичного и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта следует включить в текст декларации, возможно, в первый пункт ее постановляющей части.

b) улучшению условий жизни в городах и регионах путем интеграции мер политики и целей в области окружающей среды и охраны здоровья в скоординированное транспортное и территориальное планирование;

c) внедрению экологически чистого, малошумного транспорта с нулевым уровнем выбросов путем осуществления политики и мер по обеспечению благоприятной для здоровья, активной и более безопасной мобильности;

d) направлению инвестиций, налоговых стимулов и инициатив в области «зеленого» финансирования на внедрение устойчивого транспорта в целях стимулирования создания рабочих мест и развития экономики;

e) внедрению устойчивого управления и услуг в сфере мобильности, использованию надлежащих технологий для создания экологически чистых, эффективных, благоприятных для здоровья и безопасных транспортных систем;

[f) поощрению решений по обеспечению устойчивой мобильности в городах, включая широкий спектр видов общественного электротранспорта в городах, а также велосипедное и пешеходное движение, и учету этих форм мобильности в сфере транспорта и территориально-пространственного планирования;]

вовлекая заинтересованные стороны, включая национальные, субнациональные и местные органы власти, общины, компании и гражданское общество, особенно молодежь и детей, в этот процесс перехода к «зеленым» и благоприятным для здоровья мобильности и транспорту;

### **Стратегия и действия для достижения нашего видения и осуществления преобразований**

3. *добиваемся* ускорения процесса преобразований, особенно в предстоящее десятилетие, и обязуемся разработать с целью принятия в 2022 году всеобъемлющую общеевропейскую стратегию в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая четкий план ее осуществления, для достижения согласованного видения и организации дальнейшей работы ОПТОСОЗ и использовать эту стратегию для:

a) активизации нашего участия в ОПТОСОЗ в качестве эффективного вклада в осуществление Парижского соглашения в целях ограничения глобального потепления, повышения устойчивости транспортной инфраструктуры и адаптации транспорта и мобильности к изменению климата;

b) дальнейшего согласования деятельности ОПТОСОЗ с Повесткой дня на период до 2030 года посредством изложенных ниже мероприятий, направленных на оказание государствам-членам помощи в достижении Целей в области устойчивого развития, в соответствии с публикацией *«Making THE (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme and the Sustainable Development Goals»* («Взаимосвязь между транспортом, окружающей средой и охраной здоровья: Общеевропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и Цели в области устойчивого развития»);

c) укрепления нашей приверженности национальным действиям и международному сотрудничеству в рамках программ, направленных на достижение нашего видения, в том числе путем объединения общественного транспорта, эффективных интермодальных связей и инфраструктуры в интересах активной мобильности для всех пользователей в целях сокращения неравенства;

d) учета особых потребностей детей, молодежи, пожилых лиц и инвалидов;

[4. *учреждаем* специальную рабочую группу для анализа различных правовых вариантов возможного правового инструмента в целях активизации деятельности в соответствии с нашим видением, определения сферы охвата такого инструмента, подготовки проекта возможного его содержания и представления предложения по нему на рассмотрение Руководящего комитета для возможного

принятия на шестом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;]<sup>5</sup>

5. *поддерживаем* разработку и осуществление программ управления мобильностью для городов, регионов, компаний, сферы туризма и учебных заведений, в которых сочетаются экологически чистые технологии, транспортные средства с нулевым уровнем выбросов, эффективное использование инфраструктуры и «зеленой» логистики для пассажирских и грузовых перевозок, а также расширение использования общественного транспорта, гибкие услуги по обеспечению мобильности на «первой» и «последней» милях, развитие активной мобильности и расширение совместного использования транспортных средств и мультимодальности на основе объединения усилий государственных и частных субъектов по предоставлению услуг в области мобильности;

6. *обязуемся* принимать меры к тому, чтобы деятельность ОПТОСОЗ способствовала улучшению условий жизни в наших городских, пригородных и сельских районах, делая их более благоприятными для здоровья, безопасными, лучше связанными между собой и доступными, исходя из принципа социальной справедливости и не оставляя никого без внимания;

7. *обязуемся также* обеспечить, чтобы в процессе территориально-пространственного планирования транспорт, окружающая среда и охрана здоровья рассматривались в комплексе для достижения согласованности мер политики, направленных на сокращение разрастания городов и повышение энергоэффективности и расширение доступа к общественному транспорту и активной мобильности;

8. *принимаем решение* создать на национальном уровне механизмы координации между секторами транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, включая субнациональные и местные органы власти и с участием других соответствующих заинтересованных сторон, в целях комплексного учета вопросов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в рамках соответствующих мер политики и территориально-пространственного планирования, с тем чтобы заполнить пробелы в услугах в области мобильности и снизить межсекторальные конфликты и компромиссы;

9. *соглашаемся* содействовать мобилизации финансовых ресурсов, включая ресурсы международных финансовых учреждений, инструментов «зеленого» финансирования и государственного и частного секторов, а также государственно-частных партнерств, с применением соответствующих социальных и экологических критериев, обеспечивая инвестиции в системы устойчивой мобильности и транспорта;

10. *принимаем решение* наладить тесное сотрудничество между ОПТОСОЗ и международными финансовыми учреждениями в целях разработки инструментов «зеленого» финансирования с упором на активную мобильность и обновление парка общественного транспорта;

11. *поощряем* разработку вариантов устойчивого использования низкоуглеродного топлива, увеличивая долю транспорта, работающего на возобновляемых источниках энергии, и обеспечиваем наличие на рынке только отвечающих высоким экологическим стандартам ископаемых видов топлива;

12. *призываем* государства — члены ЕЭК включить в правовые документы, входящие в сферу компетенции Комитета по внутреннему транспорту, положения о техническом осмотре экспортируемых подержанных транспортных средств, с тем чтобы уменьшить воздействие этих транспортных средств на окружающую среду и здоровье людей и повысить их безопасность;

13. *принимаем решение* ускорить и стимулировать разработку и внедрение транспортных средств с низким и нулевым уровнями выбросов, электромобилей и

---

<sup>5</sup> Пересмотренный текст, подготовленный по просьбе Руководящего комитета и обсужденный на подготовительном совещании в июне 2020 года.

соответствующей инфраструктуры на основе осуществления программ финансовой и иной поддержки;

14. *принимаем решение также* поощрять рост активной мобильности в качестве ключевого элемента преобразований;

[14 bis. *принимаем меры* по укреплению сбора национальных данных в области, объединяющей транспорт, окружающую среду и охрану здоровья;]<sup>6</sup>

## **Создание условий для благоприятной для здоровья и активной мобильности в общеевропейском регионе**

15. *признаем* велосипедное движение в качестве равноправного вида транспорта и то, что наряду с пешеходным движением оно способствует устойчивому образу жизни, улучшению состояния окружающей среды, укреплению здоровья и безопасности, социальной интеграции, экономическому процветанию, повышению качества жизни и счастьем наших граждан;

16. *принимаем меры* по переходу от моторизованной к активной мобильности, в частности с учетом большого числа коротких поездок в городских и пригородных районах, и обеспечиваем для велосипедного и пешеходного движения надлежащую инфраструктуру в целях сокращения числа происшествий с участием лиц, использующих моторизованные и немоторизованные средства, и пешеходов;

17. *обязуемся* достичь к 2030 году следующих целей:

a) значительно увеличить масштабы велосипедного и пешеходного движения в каждой стране и внести свой вклад в достижение общей цели удвоения велосипедного движения в регионе в целом;

b) расширить и усовершенствовать инфраструктуру велосипедного и пешеходного движения во всех странах региона;

c) разрабатывать и осуществлять национальную политику в области велосипедного движения, опирающуюся на национальные планы, стратегии и программы в области велосипедного движения [, включая установление национальных целевых показателей], во всех странах региона;

d) существенно повысить безопасность велосипедистов и пешеходов во всех странах региона и существенно сократить число смертельных случаев и серьезных травм в регионе в целом;

e) включить велосипедное и пешеходное движение в программы в области здравоохранения, в том числе в программы, направленные на борьбу с неинфекционными заболеваниями и ожирением;

f) включить вопросы велосипедного и пешеходного движения, в том числе вопросы велосипедной инфраструктуры, в процессы планирования землепользования и развития городской, региональной и транспортной инфраструктуры;

g) разработать национальные стратегии в области пешеходного движения и других форм активной мобильности в каждой стране региона;

18. *принимаем* Общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения, содержащийся в приложении III к настоящей Декларации и разработанный Партнерством ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения по просьбе четвертого Совещания высокого уровня, в качестве средства достижения этих целей в отношении велосипедного движения и содействуем выполнению содержащегося в нем комплекса рекомендаций, в частности касающихся совершенствования инфраструктуры и механизмов стимулирования для содействия развитию велосипедного движения и разработке общей методологии сбора данных для

<sup>6</sup> Как это обсуждалось на подготовительном совещании в июне 2020 года.

мониторинга прогресса, в соответствии с национальными планами, программами и другими стратегическими документами;

19. *поощряем* включение вопросов активной мобильности в соответствующие субнациональные и местные планы и программы;

20. *подчеркиваем* важность согласования знаков и сигналов в области велосипедного движения во всем регионе ЕЭК в целях повышения безопасности дорожного движения для велосипедистов и пешеходов, признаем права пешеходов и велосипедистов и, как следствие, призываем государства-члены, являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Конвенции о дорожном движении, предложить соответствующие поправки к этим конвенциям;

21. *подчеркиваем* важность адекватной безопасной инфраструктуры для активной мобильности и просим ЕЭК принять необходимые меры для разработки и создания трансъевропейской велосипедной сети на основе элементов и принципов Общеευропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения;

22. *принимаем решение* о разработке в рамках партнерств ОПТОСОЗ общеευропейского генерального плана активной мобильности, включая руководящие принципы и инструменты, путем интеграции пешеходного движения и других форм активной мобильности;

23. *поощряем* просветительскую деятельность и повышение осведомленности в плане активной мобильности, безопасности дорожного движения и связанных с этим социально-экономических выгод;

### **ОПТОСОЗ: содействие преобразованиям для достижения нашего видения**

24. *поддерживаем* ОПТОСОЗ как уникальную межправительственную, межсекторальную, трехстороннюю платформу для ускорения преобразований и одобряем практические результаты ее деятельности, представленные ниже;

25. *содействуем* осуществлению Рекомендаций по политике в области эковождения, изложенных в приложении IV к настоящей Декларации, и приветствуем Руководящие принципы ОПТОСОЗ в области эковождения и просим Партнерство по эковождению представлять Руководящему комитету информацию о достигнутом прогрессе и изучить возможность распространения принципов эковождения на электромобили и транспортные средства, работающие с использованием альтернативных видов топлива и двигателей, внедорожную подвижную технику, поезда, самолеты и суда;

26. *признаем* широкие возможности для создания «зеленых» рабочих мест за счет инвестиций в «зеленый» и благоприятный для здоровья транспорт, приветствуем выводы исследований по вопросу о «зеленых» рабочих местах в области велосипедного движения и «зеленых» и благоприятных для здоровья рабочих местах в области транспорта и просим соответствующее партнерство продолжать свои исследования в этой области и поддерживать разработку стратегий стимулирования создания «зеленых» рабочих мест;

27. *приветствуем* результаты работы Партнерства в интересах устойчивой мобильности «ТРАНСДУНАЙ» в Дунайском регионе и принимаем решение о создании Партнерства ОПТОСОЗ по устойчивой мобильности в сфере туризма в целях обмена передовым опытом и разработки руководящих принципов и инструментов для обеспечения «зеленой», благоприятной для здоровья и инклюзивной мобильности в сфере туризма и досуга с участием заинтересованных сторон сектора туризма;

28. *одобряем* выводы Руководства ОПТОСОЗ/ЕЭК ООН по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориально-пространственному планированию, приведенные в приложении V к настоящей Декларации, и рекомендуем активизировать работу соответствующего партнерства в целях



содействия координации и увязке устойчивого транспорта, территориально-пространственного планирования, охраны здоровья и защиты окружающей среды;

29. *приветствуем* достижения Академии ОПТОСОЗ; принимаем решение активизировать ее деятельность, содействовать взаимодействию между учеными, специалистами-практиками и директивными органами и развивать их потенциал в области транспорта, городского и территориально-пространственного планирования, охраны здоровья и защиты окружающей среды; предлагаем университетам и другим учебным заведениям внести свой вклад в деятельность Академии; рекомендуем введение курсов, посвященных комплексному изучению транспорта, окружающей среды и охраны здоровья; и просим Руководящий комитет разработать процедуру присуждения сертификата выпускникам Академии ОПТОСОЗ;

30. *принимаем решение* об укреплении и дальнейшем развитии партнерств в качестве платформ для сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами и обязуемся активно участвовать в их работе;

31. *приветствуем* и поддерживаем организацию в государствах-членах рабочих совещаний в контексте «эстафеты» по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в целях пропаганды ОПТОСОЗ, накопления передового опыта и обмена им, а также разработки рекомендаций по вопросам политики и поддерживаем осуществление итоговых рекомендаций этих рабочих совещаний и развитие сотрудничества между соответствующими секторами на национальном и местном уровнях;

32. *одобряем* Инструмент экономической оценки пользы для здоровья, касающийся пешеходного и велосипедного движения, и инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» в качестве моделей, направленных на оценку связанных с введением мер транспортной политики и инициатив воздействия на здоровье и будущих выбросов двуокиси углерода, и поощряем их применение в процессе принятия решений в области территориально-пространственного планирования и планирования транспортной инфраструктуры;

33. *просим* Руководящий комитет создать почетную награду ОПТОСОЗ за выдающиеся усилия, инициативы и достижения в области экологически чистых и благоприятных для здоровья мобильности и транспорта;

34. *просим также* ЕЭК и Европейское региональное бюро ВОЗ продолжать выполнять функции секретариата для ОПТОСОЗ и обязуемся и впредь оказывать им поддержку в этом отношении;

35. *принимаем* в целях осуществления настоящей Декларации план работы ОПТОСОЗ на период 2021–2026 годов, содержащийся в приложении VI к настоящей Декларации, обязуемся контролировать его осуществление на ежегодных сессиях Руководящего комитета и выделять необходимые финансовые ресурсы и/или ресурсы в натуральной форме, включая кадровую поддержку, в целях выполнения задач, определенных в настоящей Декларации, в том числе на основе системы добровольных взносов;

36. *просим* Руководящий комитет подготовить в сотрудничестве с секретариатом конкретные предложения по содействию мобилизации дополнительных средств из других источников в поддержку осуществления плана работы на период 2021–2026 годов;

37. *просим* Руководящий комитет разработать коммуникационную стратегию для распространения результатов работы ОПТОСОЗ в целях повышения осведомленности заинтересованных сторон и граждан;

38. *предлагаем* Руководящему комитету рассмотреть вопрос об организации совещания по среднесрочному обзору в связи с двадцатой годовщиной ОПТОСОЗ в 2022 году;

39. *принимаем решение* созвать в 2025 году шестое Совещание высокого уровня для обзора прогресса в осуществлении плана работы ОПТОСОЗ, представления соответствующих докладов и планирования будущей деятельности и

предлагаем правительствам выразить заинтересованность в организации у себя этого Совещания и направлять соответствующие заявки на рассмотрение Руководящему комитету;

40. *выражаем признательность* правительству Австрии за проведение у себя в стране этого совещания и благодарим его и народ Австрии за оказанное гостеприимство.

## Приложение I

### **Проблемы, возможности и видение**

[Текст будет включен в соответствии с изменениями в тексте Декларации и с учетом исследований, касающихся проблем.]

**Наше видение — это экологически чистые, безопасные, благоприятные для здоровья и инклюзивные мобильность и транспорт в интересах обеспечения счастья и процветания для всех.**

## Приложение II

### **Принципы для экологичного и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта**

[Текст будет добавлен в соответствии с решением подготовительного совещания в июне 2020 года, согласно которому в приложение к Декларации следует включить одностраничное резюме Принципов для экологичного и благоприятного для здоровья устойчивого транспорта.]

## **Приложение III**

### **Общеввропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения**

[Текст будет добавлен после сессии.]

## Приложение IV

### Рекомендации по политике в области эковождения

1. Эковождение способствует достижению следующих важных целей: повышение безопасности дорожного движения, снижение стресса от вождения и повышение удобства для водителей, более равномерный транспортный поток и уменьшение заторов, сокращение расхода топлива и эксплуатационных расходов и снижение выбросов углекислого газа и рисков для здоровья. Эковождение является высокорентабельной мерой, способствующей повышению энергоэффективности, экологичности и безопасности мобильности и транспорта. Одно из преимуществ эковождения заключается в том, что его можно практиковать на добровольной основе и оно может быть применено любым водителем без какого-либо нового оборудования или устройств.

2. Наиболее важные рекомендации по эковождению представлены в Руководящих принципах ОПТОСОЗ в области эковождения, которые были подготовлены в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению. Эковождение должно внедряться повсеместно в качестве «умного» и экономичного стиля вождения среди всех водителей, в отношении всех транспортных средств и в любых дорожных условиях.

3. С этой целью на основе Руководящих принципов ОПТОСОЗ в области эковождения предлагается разработать национальные инициативы по эковождению. В этой связи рекомендуется предпринять следующие 10 основных практических шагов:

а) в соответствии с Руководящими принципами ОПТОСОЗ в области эковождения в государствах-членах должны быть созданы платформы национальных экспертов и учреждений в области эковождения. На основе таких платформ следует разработать национальные стандарты и пособия в области эковождения и схемы сертификации для инструкторов по эковождению, а также инициативы в области эковождения;

б) в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению должно осуществляться повышение квалификации инструкторов по вождению в целях формирования компетенций для выполнения функций старших инструкторов по эковождению и инструкторов по эковождению, которые будут обладать экспертными знаниями в области навыков вождения и обучения вождению, а также инновационных автомобильных технологий. Для обмена знаниями и их накопления следует организовывать пилотные семинары с операторами автопарков при содействии экспертов по эковождению из числа членов Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению, которые, в случае необходимости, будут использоваться для повышения квалификации опытных инструкторов по вождению до уровня старших инструкторов по эковождению;

в) в соответствии с подходом, предусматривающим подготовку инструкторов, в рамках платформы экспертов по эковождению и старших инструкторов по эковождению следует создать курсы, с тем чтобы ознакомить достаточное число инструкторов по эковождению со стандартами и содержанием таких курсов. Подобные семинары должны включать теоретические и практические занятия, проведение экзамена и, при необходимости, сертификацию инструкторов по эковождению;

г) кроме того, следует разработать схемы сертификации для повышения уровня школ вождения до школ эковождения. Такие школы эковождения должны выступать в качестве «мультипликаторов» эковождения и устойчивой мобильности, например путем подготовки квалифицированного персонала с навыками эковождения и формирования низкоэмиссионного автопарка и уделения особого внимания альтернативным видам вождения и устойчивой мобильности в процессе обучения водителей;

е) эковожждение должно быть интегрировано в законодательную базу обучения вождению и экзаменационных испытаний для водителей-учеников. Кроме того, следует внести поправки в процедуры обучения и экзаменационных испытаний для будущих водителей, с тем чтобы включить в них навыки управления электромобилями и транспортными средствами, использующими альтернативные виды топлива и двигатели, наравне с обычными транспортными средствами;

ф) учебные курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться опытными и квалифицированными инструкторами по эковожждению и должны включать в себя навыки вождения по дорогам общего пользования и использования устройств контроля, позволяющих отслеживать расход топлива в режиме реального времени. Курсы по эковожждению для имеющих водительские права водителей должны проводиться по двум направлениям: обучение имеющих водительские права водителей в целом и обучение профессиональных водителей легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей. Результаты проведения учебных курсов следует оценивать и контролировать, в частности в том, что касается расхода топлива, выбросов углекислого газа и эксплуатационных расходов, с тем чтобы мотивировать большее число целевых групп к применению эковожждения;

г) внедрение инициатив в области эковожждения должно также подкрепляться кампаниями по повышению осведомленности и включением эковожждения в требования к профессиональной квалификации водителей грузовых автомобилей и автобусов. Они также могли бы быть нацелены на опытных водителей, не прошедших обучение эковожждению с момента получения водительских прав;

h) особое внимание следует уделять эковожждению электромобилей как наилучшему способу увеличения их запаса хода. Обучение навыкам вождения электромобилей должно включать обучение навыкам эковожждения, и в частности использованию рекуперации, а также эффективной подзарядке;

i) для обеспечения устойчивости инициатив в области эковожждения, оно должно стать частью мер политики и стратегий;

ж) вопросы эковожждения должны быть включены в национальные и международные схемы финансирования для облегчения создания программ в области эковожждения, обмена ноу-хау и опытом и дальнейшего развития методов эковожждения и подготовки в этой области. В будущем особое внимание следует уделять вождению электромобилей и альтернативных транспортных средств, секторам грузовых и автобусных перевозок, а также охвату других категорий транспортных средств, таких как железнодорожный транспорт, тракторы и строительная техника. С этой целью следует активизировать дальнейшее сотрудничество между государствами-членами в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по эковожждению.

## Приложение V

### **Выводы и рекомендации Руководства по устойчивой городской мобильности и устойчивому территориально-пространственному планированию**

#### **Выводы**

1. Комплексный подход к городскому транспорту может более эффективно содействовать достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития до 2030 года и Парижского соглашения.
2. Повышение жизнестойкости транспортных систем требует принятия и реализации всеобъемлющего и комплексного подхода, основанного на четко определенных целях и мерах в сферах транспорта, экономической политики и политики городского развития и социальной сплоченности. В центре внимания такого комплексного подхода находятся люди и их потребности. Исключительно важную роль играет интеграция транспорта и планирования землепользования. Комплексный подход может предотвратить разрастание городов и способствовать инклюзивной экологической плотности.
3. В основу интеграции транспорта и городского планирования, а также управления спросом должны лечь принципы «сокращение — переход — модернизация»:
  - a) развитие компактных, густонаселенных и ориентированных на общественный транспорт городских районов в сочетании с поощрением смешанного землепользования снижает необходимость в поездках («сокращение»);
  - b) развитие общественного транспорта и городских районов с активной мобилизацией поддерживает переход на более чистые и благоприятные для здоровья виды транспорта («переход»);
  - c) развитие и адаптация новых технологий в городах способствует совершенствованию городской транспортной системы («модернизация»).
4. С учетом того, что общественный транспорт является ключевым элементом «города со здоровой средой», улучшение общественного транспорта должно стать приоритетом в городской стратегии, и для этого должны быть выделены достаточные финансовые ресурсы.
5. Достижение более устойчивого развития транспорта предполагает: a) замену загрязняющего воздух автобусного парка; b) поощрение электромобильности; c) развитие современного трамвайного сообщения и интермодальных узлов; d) разработку соответствующей политики управления земельными ресурсами.
6. Активная мобильность является ключевым элементом города со здоровой средой. Поддержку пешеходного и велосипедного движения следует обеспечивать не только в центрах городов, но и в гораздо больших масштабах, в сочетании с другими видами транспорта, особенно общественными. В городах следует создавать удобные интермодальные узлы и предоставлять услуги, способствующие пешеходному и велосипедному движению. В рамках таких инициатив, как Европейская сеть «Здоровые города» Всемирной организации здравоохранения, необходимо уделять больше внимания транспорту и мобильности как ключевым факторам.
7. Развитие высококачественного общественного транспорта и инфраструктуры, поддерживающей активную мобильность, является хорошей практикой, позволяющей сделать города более пригодными для жизни, а также обеспечить доступ к рынкам и одновременно способствовать повышению благосостояния.



8. В городах появляется новое поколение интеллектуальных транспортных систем, которые пользуются финансовыми и технологическими возможностями, предоставляемыми цифровизацией.

## Рекомендации

9. Городские транспортные системы становятся все более сложными. Наряду с существованием государственных и частных, коллективных и индивидуальных систем мобильности возникновение совместной мобильности и, в последнее время, автономной мобильности заставляет задуматься об организации общественного пространства в городах и о необходимости повышения транспарентности процессов принятия решений.

10. Лицам, ответственным за принятие решений, необходимо развивать новые навыки и подходы, извлекать максимальную пользу из нынешней технологической и социальной ситуации и работать на основе партнерств в целях осуществления всеобъемлющей межсекторальной политики в области мобильности.

11. Наряду с перевозками пассажиров в рамках комплексного подхода следует уделять внимание грузовым перевозкам, с тем чтобы товары могли поступать на рынки без ущерба для пригодности городских районов для жизни.

12. Внедрение комплексного подхода требует развития необходимых навыков у специалистов по городскому планированию и планированию мобильности, а также у специалистов-практиков. Таким лицам необходимо признать риски, связанные с новыми технологиями, к которым относятся общая мобильность и автоматизация, при этом данная способность должна быть усилена с помощью обучения и сотрудничества с академическими кругами.

13. Разработка эффективной политики в областях городской мобильности и территориально-пространственного планирования требует процессов принятия решений на основе широкого участия с привлечением множества заинтересованных сторон, начиная от муниципальных властей, специалистов по территориально-пространственному планированию, поставщиков жилья и транспорта, органов здравоохранения и общественных лидеров и заканчивая городским населением и лицами, приезжающими в город на работу в качестве основных бенефициаров жилищной и транспортной инфраструктуры города.

14. В настоящем Руководстве рассматривается одна из наиболее актуальных проблем нашего времени — как способствовать созданию устойчивых и гармоничных городов со здоровой средой.

15. Если власти городов воспользуются настоящим руководством для формирования своего видения и «дорожной карты» в интересах перехода к устойчивому будущему, то можно будет считать, что авторы Руководства достигли своей цели.

## Приложение VI

### План работы на период 2021–2026 годов

[Текст будет добавлен после сессии.]

---