



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят первая сессия**

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:****Общеввропейская программа по транспорту,  
окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)****Общеввропейская программа по транспорту,  
окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)****Записка секретариата**

1. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) представляет собой межправительственные стратегические рамки, которые были созданы в 2002 году. В качестве ее секретариата выступают Отдел по вопросам окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), а также Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения. ОПТОСОЗ направлена на создание устойчивых транспортных моделей для здоровья человека и окружающей среды в общеввропейском регионе посредством осуществления комплексной стратегии.

2. 56 государств – членов ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ совместно с гражданским обществом и международными организациями уделяют особое внимание следующим приоритетным областям общеввропейского уровня, в которых дополнительная работа международного сообщества является наиболее необходимой и может дать наибольшую отдачу:

- интеграция аспектов окружающей среды и охраны здоровья в транспортные стратегии и решения;
- переориентация транспортного спроса на те виды транспорта, которые в большей степени отвечают требованиям устойчивой мобильности;
- проблемы городского транспорта.

3. К пяти приоритетным целям ОПТОСОЗ относятся:

- Цель 1: содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию благоприятного для здоровья транспорта.
- Цель 2: обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем.



- Цель 3: снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума.
- Цель 4: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта.
- Цель 5: интегрировать цели в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования.

## I. Деятельность Руководящего комитета

4. Руководящий комитет ОПТОСОЗ провел свою шестнадцатую сессию с 12 по 14 декабря 2018 года под председательством г-на Роберта Галера, представляющего сектор окружающей среды. На тридцать третьем совещании Бюро 10 и 11 июля 2018 года председательствовал г-н Вадим Донченко. Руководящий комитет сосредоточил свое внимание на пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (22–24 октября 2018 года, Вена) (обсуждается ниже).

5. Сессия Руководящего комитета началась с симпозиума по Цели 3 ОПТОСОЗ, озаглавленного: «Достижение многочисленных выгод за счет активной мобильности: сокращение выбросов и шума, улучшение состояния окружающей среды и здоровья человека».

## II. «Эстафета» ОПТОСОЗ 2018 года

6. С 2008 года ОПТОСОЗ провела «эстафеты» в ряде городов общеевропейского региона. Эти «эстафеты» были направлены на повышение осведомленности о поощрении устойчивых транспортных решений для городской среды.

7. Четырнадцатая «эстафета» ОПТОСОЗ состоялась в Санкт-Петербурге, Российская Федерация, 23 октября 2018 года и была приурочена к XVII Общероссийскому форуму «Стратегическое планирование в регионах и городах России». Мероприятие в Санкт-Петербурге проводилось по теме: «Государственная политика в области внедрения инновационных экологических и благоприятных для здоровья технических и технологических решений в автомобильном и городском пассажирском транспорте». Конференция, в которой участвовало более 80 экспертов правительств стран, входящих и не входящих в ЕЭК ООН, а также международных организаций, способствовала повышению профессиональной компетентности лиц, принимающих решения, и руководителей в областях мобильности и транспорта, управления движением и городского планирования. Основная цель состояла в том, чтобы повысить эффективность систем городского транспорта в целях достижения устойчивой мобильности в городах, обеспечения экологичной и здоровой окружающей среды, улучшения качества жизни городского населения путем осуществления транспортных стратегий и решений, способствующих внедрению инновационных «экологических и благоприятных для здоровья» технических и технологических решений.

8. Более 70 участников присутствовали на 15-й «эстафете» ОПТОСОЗ в Римини, Италия, которая была посвящена теме: «Активная мобильность: обеспечение перехода к «зеленой» и здоровой среде городского транспорта». Более 70 участников, представляющих национальные и международные заинтересованные стороны, а также международные организации, обсудили значение и развитие активной мобильности в городах всего региона и то, как лучше всего интегрировать активную мобильность в стратегии городского планирования. Это стало первым мероприятием такого рода в Италии, и участники рекомендовали продолжить проведение таких мероприятий в стране.

### **III. Публикации и исследования**

9. В рамках подготовки к проведению пятого Совещания высокого уровня была завершена или завершалась работа над рядом публикаций.

#### **A. Общеευропейский план комплексного развития велосипедного движения**

10. Проект общеευропейского плана комплексного развития велосипедного движения был разработан в целях пропаганды велосипедного движения в качестве фактора, способствующего обеспечению устойчивых источников средств к существованию, улучшению состояния окружающей среды, улучшению здоровья и повышению уровня безопасности, усилению социальной интеграции и экономическому процветанию. Он разрабатывался в рамках сотрудничества между ОПТОСОЗ, возглавляемой Австрией, и Францией на протяжении 4-х лет, при активном участии 25 государств-членов и многих других заинтересованных сторон.

11. Этот план комплексного развития содержит рекомендации, основанные на фактических данных и передовой практике в регионе, а также предлагает каталог мер, из которого города и страны могут выбрать необходимые решения, исходя из своих потребностей и с учетом своей административной системы, географических условий и стратегических целей.

12. Проект комплексного плана развития велосипедного движения свидетельствует о том, что он способствует устойчивому экономическому развитию и увеличению занятости путем:

- создания более 400 000 рабочих мест и увеличения объема розничных продаж велосипедов до 3,5 млрд евро;
- превращения велосипедного движения в один из ключевых элементов устойчивой мобильности;
- снижения заторов, что может дать косвенные экономические выгоды в размере 4,9 млрд евро;
- сокращения объема выбросов и потребления энергии, в том числе за счет уменьшения выбросов парниковых газов на 8 млн т CO<sub>2</sub> (экономия в размере 1,1 млрд евро в год), снижения уровня загрязнения воздуха и шума (экономия до 0,8 млрд евро в год), сокращения расходов на топливо на 2,6 млрд евро в год;
- обеспечения более здорового и более безопасного общества посредством снижения показателей отсутствия на рабочем месте, что даст косвенные экономические выгоды в размере до 7 млрд евро в год.

13. По оценкам проекта комплексного плана, выгоды от развития велосипедного движения в масштабах региона могут составить свыше 130 млрд евро в год.

#### **B. Руководство по передовой практике и тематическим исследованиям в области устойчивого транспорта и городского планирования**

14. На своей пятнадцатой сессии (Женева, 6–8 ноября 2017 года) Руководящий комитет ОПТОСОЗ предложил разработать руководство по текущей практике и решениям в области устойчивого транспорта и городского планирования, которое должно быть представлено и, возможно, принято на пятом Совещании высокого уровня в Вене осенью 2019 года. Началось осуществление этого проекта, который финансирует Российская Федерация. В ходе своей восьмидесятой сессии в Женеве 20–23 февраля 2018 года (ECE/TRANS/274, пункт 33) Комитет по внутреннему транспорту поручил своей Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта

(WP.5) как аналитическому органу Отдела устойчивого транспорта провести это исследование в сотрудничестве с ОПТОСОЗ.

15. Более конкретно, данный проект преследует следующие цели: а) поддержка разработки стратегий, нацеленных на интеграцию транспортного и городского развития и землепользования, с учетом вопросов окружающей среды, охраны здоровья и качества жизни; б) повышение осведомленности лиц, ответственных за принятие решений на национальном уровне, об актуальности и преимуществах поддержки национальных стратегий, стимулирующих принятие на местах мер в целях интеграции транспортного и городского планирования, а также предоставление им вдохновляющих примеров из практики; с) повышение осведомленности на международном уровне о важности увязки стратегий устойчивого развития транспорта с городским планированием в качестве средства достижения многочисленных целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

16. 4 сентября 2018 года в Женеве в рамках WP.5 было проведено рабочее совещание на тему: «Интеграция транспортного и городского развития, в том числе по вопросам окружающей среды, здоровья и качества жизни». Это рабочее совещание было организовано для того, чтобы государства-члены могли совместно проанализировать этот вопрос, а также обсудить и высказать предложения о том, как лучше подготовить вышеупомянутую публикацию и собрать максимально возможное количество тематических исследований и примеров передовой практики. Для сбора соответствующей информации на скоординированной основе был распространен вопросник на английском, русском и французском языках. Ответы на вопросник было предложено представить соответствующим органам, в том числе министерствам (транспорта, инфраструктуры, здравоохранения, окружающей среды, городского развития) и центральным и местным органам власти, университетам, а также мэрам крупных городов или губернаторам регионов.

### **С. Рабочие места в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта: переход к «зеленой» экономике**

17. Партнерство по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта (ПРЭЗТ), созданное в поддержку Цели 1 ОПТОСОЗ, направлено на стимулирование дискуссии и формирование общего понимания в том, что касается рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, анализ потенциала повышения экологичности «старых» рабочих мест и создания «новых зеленых» рабочих мест на транспорте и в сфере обеспечения мобильности, а также оценку их количественного и качественного воздействия на окружающую среду, здоровье, транспорт и экономику. С момента его создания было проведено два исследования:

- Рабочие места в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта: создание основы для партнерства, включая определения того, что понимать под экологически чистыми и благоприятными для здоровья рабочими местами (в том числе: поддержка активных поездок, поощрение поведенческих изменений, сокращение масштабов использования автомобилей, улучшение общественного транспорта, управление мобильностью, сокращение спроса на поездки, технические усилия по сокращению выбросов, инициативы в области грузовых перевозок и туризма). В данном исследовании также был проведен предварительный анализ потенциальных рабочих мест, которые могут быть созданы в этом секторе.
- Велосипедное движение и «зеленые» рабочие места: в этом втором исследовании была подробно рассмотрена конкретная область «зеленых» рабочих мест – велосипедное движение. Было установлено, что, если 56 крупных городов в общеевропейском регионе по показателю доли велосипедного движения в транспорте достигнут уровня Копенгагена, может быть создано до 435 000 дополнительных рабочих мест.

18. В настоящее время ведется работа по подготовке третьего исследования совместно с МОТ под названием «Рабочие места в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта: переход к «зеленой» экономике», в котором дается оценка «зеленых рабочих мест» с упором на электрификацию частного транспорта и дальнейшее переключение на общественный транспорт. По каждой из этих областей был разработан набор сценариев с целью рассмотреть вероятные будущие последствия, например, как повлияет на занятость в автомобилестроении переход от двигателя внутреннего сгорания к батареям. Это исследование должно быть завершено до начала лета 2019 года для принятия на пятом Совещании высокого уровня ОПТОСОЗ.

#### **IV. Декларация министров в поддержку пятого Совещания высокого уровня ОПТОСОЗ**

19. Как упоминалось выше, деятельность в 2018 году (и в 2017 году) была сосредоточена на подготовке пятого Совещания высокого уровня. Одним из основных результатов этого совещания станет декларация министров о развитии устойчивого транспорта. В настоящее время эта декларация находится на рассмотрении редакционной группы, и ее проект будет вскоре распространен для представления замечаний среди государств-членов.

20. Комитет, **возможно, пожелает призвать** государства-члены внести активный вклад в проведение пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и принять в нем участие.