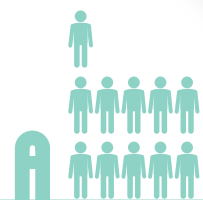




Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро



206



От Амстердама до Парижа и далее:

Общеввропейская программа по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья
(ОПТОСОЗ) 2009–2020

29



206, 203, 290
56, 18,

+5 -1



290

ОПТОСОЗ Общеввропейская программа
по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья

ОБЪЕДИНЕННЫЕ
НАЦИИ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОММУНИКАЦИЯ



Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро

Реферат

В настоящем докладе описан прогресс, достигнутый в реализации Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) за 12 лет, истекших с момента ее старта в 2002 г. Осуществляемая под совместным руководством Европейской экономической комиссии ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ, программа ОПТОСОЗ активно помогает учитывать влияния транспорта и мобильности на окружающую среду и здоровье людей при формировании политики в области транспорта и в процессе городского территориального планирования. Благодаря наличию активной сети научно-академических учреждений и государств-членов ЕЭК ООН и ВОЗ, программа ОПТОСОЗ вовлекает на равноправной основе все три сектора в процесс обмена опытом наилучшей практики по обеспечению устойчивого и здорового транспорта и мобильности, особенно в городских зонах. В докладе подчеркнут ряд достижений за период между принятием Амстердамской декларации в 2009 г. на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде и Четвертым совещанием высокого уровня, проводимым в Париже (Франция) в 2014 г. Амстердамская декларация внесла значительный вклад в поддержку развития благоприятных для окружающей среды и здоровья условий жизни в городах, главным образом посредством механизмов Партнерств ОПТОСОЗ и Эстафеты ОПТОСОЗ, которые широко освещены в настоящей публикации.

Ключевые слова

ENVIRONMENT AND PUBLIC HEALTH

ENVIRONMENTAL HEALTH

NATIONAL HEALTH POLICY

POLICY MAKING

TRANSPORTATION



Всемирная организация
здравоохранения

Европейское региональное бюро

От Амстердама до Парижа и далее:

**Общеввропейская программа по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья
(ОПТОСОЗ) 2009–2020**



MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications

Европейское региональное бюро ВОЗ

UN City, Marmorvej 51

DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-режиме на сайте Регионального бюро: <http://www.euro.who.int/pubrequest?language=Russian>.

© Всемирная организация здравоохранения, 2014 г.

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью.

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правильности. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.

Дизайн: Lars Møller

Перевод: ТАИС

Верстка русского перевода: Vitali Shkaruba

СОДЕРЖАНИЕ

Благодарности.....	iv
Резюме.....	v
Предисловие.....	vii
Реализация Амстердамской декларации 2009 года.....	1
Оценка стратегических действий.....	1
Секторы ОПТОСОЗ: транспорт, окружающая среда и охрана здоровья.....	1
Достижение Амстердамских целей.....	2
Реализация ОПТОСОЗ.....	13
Трудности, возникшие при реализации ОПТОСОЗ.....	16
Факторы содействия реализации ОПТОСОЗ.....	17
Итоги стратегических вмешательств ОПТОСОЗ.....	18
Серия семинаров Эстафеты ОПТОСОЗ, 2009–2013 гг.....	20
Актуальные проблемы.....	20
Рекомендации и возможности.....	23
Достигнутый прогресс.....	26
Партнерства ОПТОСОЗ: 2013 г. и последующий период.....	33
Цель.....	33
Имеющийся опыт.....	33
Обзор.....	35
Анализ и перспективы.....	45
Библиография.....	46

Благодарности

Основные авторы доклада: Martin Magold, руководитель секции устойчивого транспорта, Европейская экономическая комиссия ООН; Phillipe Maler, Генеральный инспектор, Министерство экологии, устойчивого развития и энергетики; Francesca Racioppi, старший советник по политике и программам, Европейское региональное бюро ВОЗ; Nathalie Roebbel, консультант; Christian Schweizer, технический специалист, Европейское региональное бюро ВОЗ; Manuela Schwarz, интерн, Европейское региональное бюро ВОЗ; Robert Thaler, Руководитель отдела по вопросам транспорта, мобильности, состояния населенных пунктов и шума, Федеральное министерство сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и управления водными ресурсами, Австрия; Brinda Wachs, ответственный сотрудник по вопросам экологии, Европейская экономическая комиссия ООН.

Секретариат Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) выражает благодарность авторам, а также координаторам ОПТОСОЗ, бывшим принимающим сторонам серии семинаров Эстафеты ОПТОСОЗ и участникам Партнерств ОПТОСОЗ за внесенный ими ценный вклад в подготовку публикации.

Издание данной публикации осуществлено при щедрой поддержке со стороны Австрии, Франции и Швейцарии.



Штатив для парковки велосипедов в Киеве (июнь 2011 г.)

Резюме

За 12 лет, прошедшие с момента ввода в действие Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), условия городской среды претерпели изменения, соответствующие сдвигам в образе жизни и работы людей, росту взаимосвязей благодаря развитию технологий, но также и повышению рисков для экосистем, качества воздуха и соматического и психического здоровья граждан. Малоактивный образ жизни, обусловленный использованием индивидуального автотранспорта и сниженными возможностями для физической активности, провоцирует рост неинфекционной патологии, в частности сердечно-сосудистых и респираторных заболеваний. С другой стороны, чрезмерно напряженный темп городской жизни и стресс, вызываемый дисбалансом между работой и отдыхом, может приводить к нарушениям здоровья, чувству отчужденности и одиночества. Транспорт и мобильность – ключевой компонент городской жизни, имеющий значение и для работы, и для отдыха. Ходьба и велосипед – это также средство поддержания физического и психического благополучия.

Города должны адаптироваться к современным социальным и демографическим изменениям, обусловленным старением населения и иммиграцией, а также к экологическим сдвигам в связи с прогнозируемым ростом экстремальных погодных явлений. Адаптация города XXI века охватывает не только транспортные системы и инфраструктуру, но и жилищный сектор, зонирование и территориальное

планирование, зеленые зоны и природные заповедники, а также предоставление услуг общественного транспорта, доступных для всех, включая малообеспеченные слои населения, людей с ограниченными двигательными возможностями, детей и пожилых. Долгосрочное концептуальное видение ОПТОСОЗ-2020 определено Руководящим комитетом Программы как «Благоприятные для окружающей среды и здоровья человека мобильность и транспорт для системы устойчивого жизнеобеспечения для всех» (1).

Являясь уникальной стратегической платформой, программа ОПТОСОЗ стремится находить ответы на самый главный вопрос: как обеспечить оптимальные механизмы передвижения в пределах городов для работы, отдыха, социального общения и физической активности. Осуществляемая под совместным руководством со стороны Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ, программа ОПТОСОЗ посредством целенаправленных усилий вносит значительный вклад в достижение четырех Амстердамских целей, поставленных в 2009 г. (2).

В докладе приведен сводный обзор осуществления ОПТОСОЗ и достижения целей Амстердамской декларации, в частности описаны примеры успешного применения двух механизмов: серии семинаров Эстафеты ОПТОСОЗ по обмену опытом организации устойчивой и здоровой мобильности в различных странах ЕЭК – Европейского региона ВОЗ, а также Партнерств ОПТОСОЗ по разработке проектов и

установлению разносторонних рабочих связей между заинтересованными сторонами в интересах достижения целей ОПТОСОЗ.

Конечная цель и Эстафеты, и Партнерств – всемерное содействие интегрированному стратегическому подходу, при котором секторы транспорта, здравоохранения и окружающей среды работают вместе на равноправной основе для обеспечения экологичных и здоровых условий транспорта и мобильности. Это требует вертикальной и горизонтальной интеграции для эффективного претворения национальной и региональной политики в реальные действия на местном и муниципальном уровнях.

В первой части доклада приведены примеры успешной практики из различных стран ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ, почерпнутые из ответов на ежегодный вопросник. В них отражен ход реализации ОПТОСОЗ на национальном, региональном и муниципальном уровнях и проанализированы сильные стороны и возникшие трудности. Вторая часть – это отчет о серии семинаров Эстафеты ОПТОСОЗ с особым вниманием к прогрессу в принимающих странах и соседних регионах, достигнутому по итогам проведенных технических учебных семинаров. В третьей части освещена деятельность в рамках Партнерств ОПТОСОЗ.

Доклад содержит множество наглядных примеров активного продвижения подхода ОПТОСОЗ и значимых результатов в достижении Амстердамских целей 2009

года. Ожидается, что предстоящий период (2014–2020 гг.) будет ознаменован аналогичными усилиями, в зависимости от приверженности государств-членов поддержке рабочего плана ОПТОСОЗ в контексте реализации положений Парижской декларации (1). Настоящий доклад – это документированный отчет о деятельности ОПТОСОЗ в течение истекших 12 лет, который послужит мощным импульсом для такой же активной работы на предстоящие годы.



Проф. Yoshitsugu Hayashi пробует электровелосипед во время семинара ОПТОСОЗ в Москве (июнь 2012 г.)

Предисловие

Начиная с 2002 г. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) предоставляет уникальную стратегическую платформу для государств-членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейского региона ВОЗ, осуществляющих совместную работу по решению вопросов транспорта в применении к окружающей среде и здоровью. Благодаря ОПТОСОЗ руководящие органы стран не только углубили свое понимание проблем, связанных с воздействием транспорта на здоровье и окружающую среду, но также смогли воспользоваться преимуществами экологичной и здоровой мобильности и соответствующей транспортной политики в целях достижения наивысшего уровня здоровья и благополучия для всех людей.

ОПТОСОЗ – это также один из наиболее конкретных и долгосрочных результатов ряда межправительственных процессов в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, осуществляемых под эгидой Европейского регионального бюро ВОЗ и ЕЭК ООН. В основу подготовительной работы, приведшей к созданию ОПТОСОЗ, легли Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, принятая в 1999 г. на Третьей министерской конференции по окружающей среде и охране здоровья, и Программа ЕЭК ООН по совместным действиям в области транспорта и окружающей среды, принятая в 1997 г. на Конференции по транспорту и окружающей среде.

Вне всякого сомнения, ОПТОСОЗ была и остается новаторским процессом, направленным на всемерное содействие интегрированному стратегическому подходу, при котором секторы транспорта, здравоохранения и окружающей среды работают вместе на равноправной основе для обеспечения экологических и здоровых форм транспорта и мобильности. ОПТОСОЗ – это также отличное и эффективное средство, позволяющее государствам-членам выполнять соответствующие обязательства, взятые на других площадках, в частности в рамках Европейского процесса ВОЗ «Окружающая среда и здоровье», политики Здоровье-2020 и процесса ЕЭК ООН «Окружающая среда для Европы».

Четвертое совещание высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде (Париж, Франция, 14–16 апреля 2014 г.) становится важной вехой в истории ОПТОСОЗ и возможностью для обсуждения достижений и возникающих трудностей в ее реализации, а также для формулирования новой повестки дня и направлений работы на предстоящие годы.

Доклад *От Амстердама до Парижа и далее: ОПТОСОЗ 2009–2020* иллюстрирует активный настрой государств-членов на совместную работу под эгидой ОПТОСОЗ в сотрудничестве между различными секторами во имя выполнения поставленных национальных и международных задач, учебы друг у друга посредством серии семинаров и объединения усилий для преодоления общих трудностей и внедрения новых

идей путем развития и упрочения партнерств. Мы надеемся, что множество примеров из практики общеевропейского региона, которые сведены вместе в данной публикации, послужат вдохновляющим стимулом для дальнейших действий и обновления приверженности государств-членов делу реализации концептуального видения ОПТОСОЗ «Благоприятные для окружающей среды и здоровья человека мобильность и транспорт для системы устойчивого жизнеобеспечения для всех».

Sven Alkalaj
Исполнительный
секретарь
ЕЭК ООН

Zsuzsanna Jakab
Директор Европейского
регионального бюро
ВОЗ

Реализация Амстердамской декларации 2009 года

Оценка стратегических действий

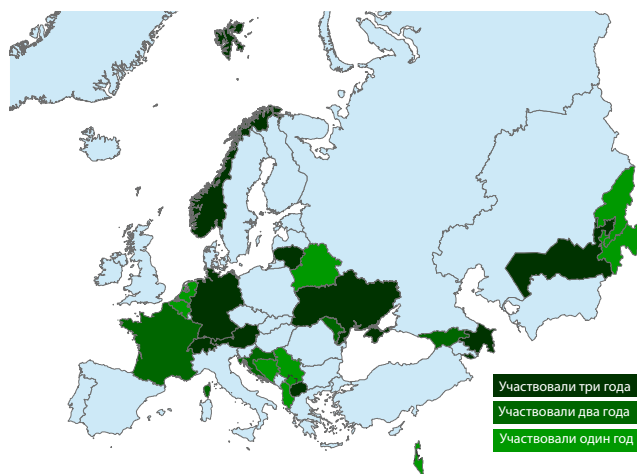
По итогам Третьего совещания высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, прошедшего в январе 2009 г., Руководящий комитет ОПТОСОЗ и его бюро подчеркнули важность мониторинга реализации программы ОПТОСОЗ и прогресса, достигнутого государствами-членами в выполнении четырех приоритетных целей, сформулированных в Амстердамской декларации.

В настоящем разделе охарактеризовано состояние дел с осуществлением программы ОПТОСОЗ и достижением целей Амстердамской декларации в странах, описаны основные события, возникшие трудности и благоприятствующие факторы. В нем также предложены рекомендации по дальнейшему укреплению процесса. Представлены элементы, позволяющие адаптировать рабочую программу ОПТОСОЗ в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов и приведены примеры наилучшей практики из различных стран ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ.

Нижеизложенные выводы основаны на сведениях, полученных из 24 государств-членов в ответ на вопросник, разработанный Секретариатом ОПТОСОЗ в целях сбора качественной информации по самооценке осуществления ОПТОСОЗ и достижения целей Амстердамской декларации в странах. Вопросник был заполнен силами координаторов ОПТОСОЗ в 2011 г., а затем вновь в 2012 г. и в 2013 г. Страны-респонденты представляют весь Европейский регион ВОЗ – ЕЭК ООН и показаны на рисунке 1.¹

¹ Страны-респонденты: Австрия, Азербайджан, Албания, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Грузия, Израиль,

Рисунок 1. Страны, представившие ответы на вопросник ОПТОСОЗ по достижению целей Амстердамской декларации в 2011, 2012 и 2013 гг.



Секторы ОПТОСОЗ: транспорт, окружающая среда и охрана здоровья

Достижение целей ОПТОСОЗ требует активного участия национальных секторов транспорта, здравоохранения и окружающей среды. Основной канал коммуникации, который служит связующим звеном в процессе разработки необходимых стратегий, вмешательств и направлений политики на национальном уровне, – это координаторы ОПТОСОЗ.

Кыргызстан, Литва, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Республика Молдова, Сербия, Таджикистан, Украина, Франция, Хорватия, Швейцария и Узбекистан.

Поэтому секторальное распределение координаторов ОПТОСОЗ можно использовать в качестве показателя межсекторального сотрудничества. В пределах Европейского региона ВОЗ – ЕЭК ООН ведущими секторами по представлению достижений ОПТОСОЗ являются сектор окружающей среды и, в меньшей степени, сектор здравоохранения. Транспортный сектор в ответах на вопросник фигурирует реже, хотя в течение последних нескольких лет наблюдаются некоторые сдвиги. Лишь половина стран-респондентов имеют координаторов по каждому из трех секторов. Назначение дополнительных координаторов в некоторых странах-респондентах в течение периода 2011–2013 гг. свидетельствует о повышении усилий для создания устойчивых, институционализированных, межсекторальных рабочих механизмов.

Достижение Амстердамских целей

В данном разделе рассмотрены результаты, полученные в течение последних пяти лет в плане достижения четырех приоритетных целей за период после принятия в 2009 г. Амстердамской декларации. Во вставках 1–13 приведены примеры успешной практики, представленные государствами-членами.

Приоритетная цель 1 – Содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья

Преобладающая часть стран, представивших сведения, прилагают усилия к достижению цели 1 Амстердамской декларации ОПТОСОЗ, для того чтобы внести вклад в устойчивое экономическое развитие

и создание рабочих мест. Основные инвестиции, которые содействуют инфраструктуре, благоприятной для окружающей среды, поступают в сферу строительства и реконструкции железнодорожных и легкорельсовых линий. Основная задача – развитие интермодальных перевозок и рельсовых подъездных путей и обеспечение стимулов для перехода от автомобильного транспорта к рельсовому, включая повышение числа рабочих мест в железнодорожном транспорте. В соответствующих случаях в качестве альтернативной транспортной модели изучаются возможности водных перевозок. В то время как инвестиции в железнодорожное и трамвайное сообщение получают существенную поддержку в Западной Европе, страны Центральной Азии в большей степени сочетают инвестиции в рельсовый транспорт со строительством и реконструкцией автомагистралей и городских дорог в целях повышения их безопасности.

В качестве важного вклада в устойчивое экономическое развитие и создание новых рабочих мест рассматриваются инвестиции в экотуризм. Эти действия, однако, определены как общие стратегии устойчивого туризма и развития и не обязательно сосредоточены на развитии экологических и благоприятных для здоровья транспортных мер и возможностей.

Исключением является развитие инфраструктуры для велосипедного туризма, для спорта и отдыха, которое получает все более пристальное внимание со стороны стран-респондентов по всему европейскому региону ЕЭК ООН – ВОЗ.

Вставка 1. «Klima:aktiv mobil» – достижение Амстердамских целей путем реализации комплексной стратегии (Австрия)

«Klima:aktiv mobil» – это национальная программа Федерального министерства сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и управления водными ресурсами, направленная на стимулирование и поддержку компаний и транспортных хозяйств, городов и регионов, секторов туризма и отдыха, школ и молодежных групп в целях разработки и внедрения благоприятных для климата проектов мобильности, которые сокращают выбросы двуокиси углерода (CO₂). Центральным источником стимулирования – это финансовая программа «Klima:aktiv mobil», которая, в свою очередь, получает поддержку от Австрийского фонда по климату и энергетике. Программа «Klima:aktiv mobil» дважды была признана образцом лучшей европейской практики, удостоенной награды Европейского союза (ЕС) по государственному сектору.

В течение первого периода реализации программы «Klima:aktiv mobil» в 2007–2013 гг. удалось достичь впечатляющих результатов. Под эгидой программы реализовано свыше 4 900 транспортных проектов, которые привели к снижению выбросов CO₂ примерно на 570 000 тонн в год. В рамках программы финансирования «Klima:aktiv mobil» получили поддержку проекты по экомобильности в городах и компаниях, на эти цели было выделено 66,6 млн евро, при этом стимулировались дополнительные инвестиции в объеме около 495 млн евро, были созданы и сохранены 5 600 экологически чистых рабочих мест (см. рис. 2). Программа предоставила финансовую поддержку около 10 000 электрических транспортных средств для нужд компаний и

муниципалитетов. В период осуществления программы обеспечено софинансирование 130 инвестиционных проектов по развитию велосипедной инфраструктуры и были сертифицированы 1 100 инструкторов по эковожждению.

Портфель «Klima:aktiv mobil» включает консультативные программы, программу финансирования проектов климатически благоприятного передвижения для компаний и муниципалитетов, проведение кампаний по повышению осведомленности и развитию партнерств, а также проекты по обучению и сертификации по следующим темам:

- управление мобильностью для компаний, строительных фирм и транспортных операторов; для городов, муниципалитетов и регионов; для туризма, отдыха, молодежи, а также для детей, родителей и школ;
- эковожждение;
- велосипедная инфраструктура, прокат велосипедов и устройство велосипедных парковок, а также внедрение электровелосипедов;
- альтернативные транспортные средства и электромобильность.

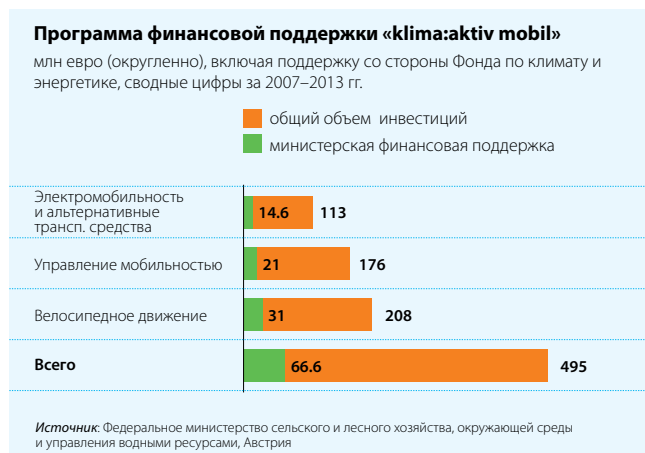
Путем продления программы «Klima:aktiv mobil» до 2020 года Федеральное министерство сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и управления водными ресурсами обеспечивает поддержку компаний и муниципалитетов в осуществлении

Вставка 1. Продолжение

климатически благоприятных проектов мобильности на долгосрочной основе. Программа вносит вклад в стратегии в масштабе Австрии и всего ЕС по сокращению выбросов CO₂, развитию возобновляемых источников энергии и повышению энергетической эффективности к 2020 году. Она является частью осуществления Австрийского акта по изменению климата 2011 года (Klimaschutzgesetz), австрийского Велосипедного мастер-плана, а также реализации

плана «Электромобильность в пределах и за пределами Австрии». «Klima:aktiv mobil» не только направлена на развитие синергизма между секторами окружающей среды, здравоохранения и транспорта, но также дает мощный импульс для развития экологически благоприятной экономики и «зеленых» рабочих мест. Программа направлена на обмен наилучшей практикой и развитие общеевропейского сотрудничества с такими структурами, как ОПТОСОЗ и Европейская платформа по управлению мобильностью (3–5).

Рисунок. 2. Программа финансовой поддержки «klima:aktiv mobil»



Приоритетная цель 2: обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем

Почти все страны-респонденты ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ предпринимают меры по развитию высококачественного комплексного общественного транспорта и сокращению

потребностей и объема легкового автомобильного движения. За период с 2011 г. достигнут заметный прогресс. Страны стараются сосредоточить внимание на двух подходах, используемых либо независимо, либо в сочетании: (1) усовершенствование общественного транспорта, включая улучшение информирования об автобусных расписаниях, новых маршрутах и ценах на билеты, организация инфраструктуры для облегчения пересадок с личных автомобилей на общественный транспорт по принципу «park and ride» (парковка и пересадка), а также использование альтернативных транспортных связей, таких как морские перевозки; (2) региональные и городские структуры планирования для сокращения дорожного движения и содействия велосипедной езде и пешему передвижению.

Все в большей степени, в особенности в странах Западной Европы, внедряются инициативы по повышению уровня информированности и организации работы на дому, а также финансовые стимулы для перехода от использования личных автомобилей к комплексному общественному транспорту.

Вставка 2. Швейцарская «политика трансферов» – укрепление комбинированных транспортных систем

Осуществляя свою «политику трансфера» (модального сдвига), Швейцария преследует цель защитить свой уязвимый альпийский регион от негативных влияний трансальпийских тяжелых грузоперевозок и защитить здоровье людей, живущих в этой густонаселенной стране. За период с 2000 по 2012 г. перевозки тяжелых грузов автомобильным транспортом сократились на 13,9%. Правительство Швейцарии поддерживает комбинированные (мультимодальные) транспортные системы путем предоставления финансовых субсидий и других стимулов. Средства выделяются операторам комбинированного транспорта в целях покрытия остающихся некомпенсированными расходов, что делает транспортную систему более конкурентоспособной. Помимо этого, выделяются гранты для неальпийского грузового транспорта, так же как и для легкорельсового грузового транспорта (6).

Важность развития устойчивого транспорта через интеграцию городских транспортных стратегий с планированием землепользования все в большей мере признается государствами-членами, хотя следует отметить, что в некоторых странах-респондентах из Центральной Азии механизмы улучшения координации между планированием землепользования и транспортом все еще находятся в дефиците. Повышающаяся важность городского планирования подкрепляется ростом представленности сектора городского планирования в национальных координационных органах ОПТОСОЗ.

Вставка 3. «Велотуризм – Франция»

«Велотуризм – Франция» – это группа местных органов, специалистов и компаний, поддерживаемых государством, которые стремятся укрепить экономическое развитие велосипедного туризма во Франции. В рамках этой инициативы осуществляется программа ряда дополнительных действий, таких как: разработка веб-сайта, который помогает населению планировать и организовывать велосипедный отпуск; внесение вклада в создание полной коллекции руководств по велосипедному туризму; содействие развитию велосипедного туризма во Франции путем проведения общественных мероприятий и общения с прессой; совершенствование служб снабжения, включая развитие национальной хартии Accueil Vélo («Велосипеды приветствуются»); поддержка мероприятий по унификации дорожных знаков (7).



Пленарное заседание на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде, Амстердам (январь 2009 г.)

Вставка 4. Мальта: План «Зеленый транспорт» – рациональная езда

Транспортное агентство Мальты вместе с Управлением Мальты по окружающей среде и планированию содействуют внедрению Плана «Зеленый» транспорт», по которому поездки организуются путем коллективного транспорта, совместного использования личных автомобилей и т. п., в целях сокращения негативного воздействия от применения личных автомобилей. В различных учреждениях, включая два высших учебных заведения – Колледж науки, искусства и техники Мальты и Университет Мальты – внедряются планы управления мобильностью. Ключевые меры включают предоставление населению, сотрудникам и студентам стимулов для использования общественного транспорта и других экологически устойчивых видов передвижений, улучшение транспортных соединений и пешеходных дорожек, удаление существующих зон парковки вокруг учреждений и общее содействие развитию средовых условий, свободных от автомобильного транспорта (8).

Во всех странах-респондентах ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ стратегии и программы по управлению устойчивой мобильностью и развитию эффективных транспортных систем нацелены на государственный сектор. Эти стратегии влекут за собой программы для местных сообществ. И лишь в некоторых случаях стратегии направлены на конкретные группы и условия среды, такие как отдых, школы и бизнес. Это свидетельствует о необходимости дальнейшего укрепления вертикальной интеграции, от национальной политики к действиям на местном уровне.

Вставка 5. Проект «Шилувим» – интеграция транспортных систем (Израиль)

Проект «Шилувим» («интеграция» на иврите) нацелен на улучшение интеграции между национальными и городскими автобусными и рельсовыми системами Израиля. Проект состоит из четырех компонентов, направленных на улучшение системы общественного транспорта Израиля: улучшение сопряженности между железнодорожными станциями и автобусными маршрутами; улучшение маркировок и информации, предлагаемой пассажирам на станциях; внедрение новой карточки для проезда на общественном транспорте, которая используется и в поезде, и на автобусе; применение таких же принципов и инструкций для новых железнодорожных станций, так чтобы каждая новая железнодорожная станция была интегрирована с системами автобусного сообщения и чтобы знаки и информация были четкими и понятными (9).



Диспетчерский центр в Московском метрополитене (июнь 2012 г.)

Вставка 6. «Поддержка устойчивого транспорта в Белграде» – интеграция землепользования и транспортного планирования (Сербия)

«Поддержка устойчивого транспорта в Белграде» – это проект, осуществленный в 2010–2014 гг. совместными усилиями Программы развития ООН в Сербии, Министерства окружающей среды, добывающей промышленности и территориального планирования Сербии, а также городской администрации Белграда (посредством Агентства по землеустройству и Секретариата по транспорту).

Целью проекта было значительное улучшение инфраструктуры управления транспортом и сокращение выбросов парниковых газов наряду с поддержкой экологически благоприятного развития в Белграде. Проектные мероприятия были сгруппированы по четырем основным категориям: интегрированное землепользование и планирование городского транспорта на столичном уровне; содействие велосипедной езде в качестве транспортной модальности; безопасный доступ к школам; наращивание институционально-кадрового потенциала (10).

Приоритетная цель 3: снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума

Во всех странах-респондентах имеются стратегии, программы и меры в поддержку перехода автопарков к использованию транспортных средств и топлива с нулевыми или низкими выбросами. Секторальные программы национального транспорта, нацеленные на сокращение выбросов парниковых газов:

Вставка 7. «Города будущего» – улучшение условий проживания в городах (Норвегия)

Норвежская национальная программа развития «Города будущего» (2008–2014), осуществляемая под руководством Министерства местного самоуправления и модернизации, – это программа сотрудничества между 13 наиболее крупными городами, государством и частным сектором в целях развития городских зон с минимальными возможными уровнями выбросов парниковых газов. Основные цели – снижение выбросов парниковых газов от дорожного транспорта и стационарных источников, сокращение потребления и отходов в городских зонах и развитие стратегий по проблеме изменения климата. Дополнительная цель – улучшение физической городской среды в отношении экологических циклов, безопасности, здоровья, субъективного качества жизни и развития частного сектора (11).

- обязательное соблюдение стандартов экономии топлива и выбросов CO₂ для дорожного транспорта; переход к низкоуглеродным видам ископаемого топлива, биотопливу, сжиженному природному газу и использование транспортных гибридных/электрических транспортных средств и других конструктивных модификаций;
- налоги на приобретение транспортных средств и их регистрацию и использование, налоги на моторное топливо; плата за использование автодорог и парковок, плата за компенсацию транспортных заторов и при въезде в определенные зоны;

- влияние на потребности в передвижении путем планирования и регулирования землепользования и инфраструктуры; приоритизация и инвестирование в общественный транспорт и немоторный транспорт, инфраструктуру и удобства.

Финансовые инициативы для приобретения или использования транспортных средств с низкими выбросами CO₂ все в большей мере используются государствами-членами, особенно в Западной Европе. В странах ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ осуществляются различные типы инициатив, как для использования частных автомобилей, так и для грузового транспорта: дотации на приобретение низкоэмиссионных, гибридных или электрических автомобилей и использование фильтров твердых частиц; тендеры на софинансирование компаний и мастерских при приобретении новых экологически благоприятных транспортных средств; плата за проезд грузового транспорта на автомагистралях в качестве инициативы для использования более экологически благоприятных грузовых автомобилей и перехода к использованию железнодорожного транспорта. Стратегии, направленные на изменение поведения, такие как обучение принципам эководения, также приобретают популярность по всему Европейскому региону ЕЭК ООН ВОЗ и становятся обязательными для определенных профессиональных групп в некоторых странах.

В конце отчетного периода почти все страны-респонденты предприняли меры в поддержку сокращения уровня шума в результате работы транспорта.

Вставка 8. «Из дома на работу» – бесплатный проезд к месту работы и домой на общественном транспорте (Бельгия)

В качестве одного из решений для сокращения интенсивности утреннего и вечернего автомобильного движения Федеральное правительство Бельгии предлагает работникам бесплатный проезд на поезде до работы и с работы домой. Это право предоставлено работникам федеральных органов и гражданским служащим. Компании, которые финансируют 80% расходов сотрудников на транспорт до Брюсселя с использованием бельгийских железнодорожных компаний STIB и SNCB, получают от правительства компенсацию оставшихся 20% расходов. Частные работодатели могут вступать в отдельные соглашения с SNCB, что позволяет правительству платить NMBS/SNCB прямым образом; работодателям нет необходимости компенсировать расходы сотрудников или добиваться от Правительства финансовой компенсации за расходы в связи с транспортом (12).

Имеется широкий набор инструментов, используемых странами: городское планирование, использование противозумовых барьеров, совершенствование конструкции транспортных средств (легковых автомобилей, поездов, самолетов), а также применения финансовых санкций, в особенности в отношении самолетов с высоким уровнем шума. Борьба с транспортным шумом часто осуществляется в рамках усилий по внедрению нормативов ЕС по оценке и управлению экологическим шумом, особенно в странах, готовящихся к вступлению в ЕС.

Вставка 9. Пилотные проекты по эковожждению – поддержка верного водительского выбора (Австрия и Хорватия)

Австрия приступила к реализации широкомасштабной национальной инициативы по экологически разумному вождению, охватывающей компании по эковожждению и курсы эковожждения для водителей легковых автомобилей, автобусов, грузовых автомобилей, локомотивов и сельскохозяйственных транспортных средств. В дополнение к этому разработаны схемы сертификации школ эковожждения и программ обучения по эковожждению для повышения квалификации инструкторов. Пересмотрено законодательство для включения вопросов эковожждения в подготовку новых водителей. До настоящего времени сертифицировано 1 100 преподавателей по эковожждению. Совместно с национальной компанией Постбус, которая обучила все 2 800 водителей автобусов, что позволило сэкономить свыше 2 млн литров дизеля в год, Австрия осуществила детальный практический проект по эковожждению на национальном уровне (3).

Другой пример – это пилотный проект по эковожждению, осуществленный в 2013 г. в Хорватии. Он был разработан частной компанией по продаже и обслуживанию автомобилей в сотрудничестве с Министерством охраны окружающей среды и природы, Министерством морских дел, транспорта и инфраструктуры и Фондом защиты окружающей среды и энергетической эффективности. Проект был нацелен на то, чтобы доказать преимущества, которые дают навыки эковожждения: повышение безопасности дорожного движения, более совершенные навыки вождения, сокращение потребления топлива и расходов на обслуживание транспортных средств, рост социальной ответственности, сокращение уровней стресса среди водителей, сокращение выбросов парниковых газов и загрязнителей воздуха, снижение уровней шума. Проект охватил 170 водителей из 18 компаний. Такие меры как экономия в потреблении топлива и сокращение выбросов, сокращение времени работы двигателя, вождение без резкого ускорения и торможения и без необоснованной работы двигателя на холостом ходу, сократили расходы на эксплуатацию транспортных средств и понизили уровень шума, а также позволили получить ряд других экологически и финансово полезных эффектов (13).



Урок эковожждения во время Международной конференции «klima:aktivmobil» в Вене (февраль 2014 г.)

Приоритетная цель 4: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта

Все страны-респонденты осуществляют стратегии и вмешательства, направленные на обеспечение здоровых и безопасных видов транспорта. Основные задачи проводимой политики – повышение безопасности дорожного движения, главным образом через соответствующие национальные планы и программы действий; создание контрольных и координационных органов по безопасности дорожного движения; реализация национальных информационных инициатив и кампаний по культуре дорожного движения; повышение безопасности транспортных средств и инфраструктуры; научные исследования по проблемам дорожного травматизма. Страны Центральной Азии подходят к вопросу о развитии здоровых видов транспорта в основном через национальные планы действий по гигиене окружающей среды. В настоящее время в некоторых из этих стран ведется работа по управлению источниками загрязнения воздуха и источниками шума, а также реализуются программы по повышению безопасности дорожного движения.

В рамках стратегий городского развития в нарастающей степени реализуются национальные программы развития пешеходного и велосипедного передвижения, включающие создание безбарьерной среды, обустройство велосипедных дорожек и объектов отдыха, внедрение подходов транспортной политики и политики здравоохранения (например, учет интересов здоровья во всех стратегиях и национальные планы действий по развитию физической активности).

Вставка 10. Программа безопасности дорожного движения – развитие обучения по вопросам безопасности (Литва)

За период с 2001 г. смертность на дорогах Литвы снизилась на 58% – третий лучший результат по сокращению смертности на дорогах среди стран ЕС. Эти результаты были достигнуты благодаря коллективным усилиям по внедрению более эффективного регулирования дорожного движения, мер просвещения участников движения и совершенствования инфраструктуры. В соответствии с Национальной программой развития безопасности дорожного движения на 2011–2017 гг. и межведомственным планом действий на 2012–2014 гг. обучение по вопросам безопасности было выдвинуто в качестве национального приоритета. Основные задачи программы – совершенствование навыков по обеспечению безопасности движения среди специалистов и инструкторов по вождению путем обучения; внедрение навыков безопасности дорожного движения начиная с раннего детства в дошкольных учреждениях; улучшение качества обучения вождению (например, эковождение) и просвещение населения по вопросам безопасности дорожного движения (15).

Почти все страны-респонденты ЕЭК-ООН – Европейского региона ВОЗ претворяют в жизнь транспортные стратегии и меры, направленные на уязвимые группы. Несмотря на то что уязвимые группы в большей мере охвачены стратегиями в Западной Европе и в странах, присоединяющихся к ЕС, государства Юго-Восточной Европы и некоторые страны Центральной Азии предпринимают все большие усилия по созданию здоровых и безопасных видов транспорта для особых целевых групп.

Вставка 11. Велосипедные мастер-планы – объединение усилий для развития велосипедного транспорта (Австрия и Германия)

Австрийский *Велосипедный мастер-план* нацелен на то, чтобы к 2015 г. удвоить число велосипедистов в Австрии (4). Предпринимаются конкретные меры, содействующие выполнению плана на национальном уровне, – это формирование национальной целевой группы по координации велосипедного транспорта, создание национальной схемы финансирования велосипедного движения для софинансирования инвестиций в велосипедную инфраструктуру и содействие развитию велосипедного транспорта в регионах, городах и компаниях. В рамках австрийской программы «klima:aktiv mobil» 130 велосипедных проектов по улучшению велосипедной инфраструктуры, логистики и информированности, включая расширение велосипедной инфраструктуры во всех девяти австрийских федеральных штатах и их основных городах, получили софинансирование в объеме 31 млн евро, что стимулировало инвестиции в развитие велосипедного передвижения общим объемом около 208 млн евро (2007–2013 гг.) (3,4).

Другой пример – это Германский национальный велосипедный план (NCP) 2020, который нацелен на рост модальной доли велосипедного транспорта в Германии (16). NCP не только призван задействовать органы управления (местные органы власти, федеральные земли, федеральное правительство), экономику и общество, но также обращен к индивидуальным гражданам в качестве активных пользователей дорог. Представляя NCP, федеральное правительство признает его важную роль в качестве катализатора и посредника в развитии велосипедного передвижения. В предшествующем NCP (2002–2012 гг.) было профинансировано свыше 100 инновационных проектов в рамках федеральной неинвестиционной программы поддержки велосипедной езды (17). NCP 2020 вступил в действие с января 2013 г. и нацелен, помимо содействия велосипедной езде, также на укрепление подхода экомобильности, который включает использование местного общественного транспорта, ходьбу и велосипедное передвижение.

Вставка 12. Велосипедные магистрали – борьба с транспортными заторами (Нидерланды)

Велосипедная магистраль – это отдельная инфраструктура исключительно для велосипедного движения, без пересечений и с хорошим асфальтным покрытием, что обеспечивает быстрый путь до работы или школы. Строительство велосипедных магистралей в Нидерландах продемонстрировало многообещающие результаты. После ввода в действие магистрали средняя дистанция, покрываемая велосипедистами, увеличилась с 7,5 до 10 км, и 5% жителей, ранее пользующихся автомобилями для поездок по данному маршруту, пересели на велосипеды. Основные факторы, способствующие использованию велосипедных магистралей, – это качественная конструкция дорожного покрытия (защита от ветра и т. д.) и хорошие условия для парковки на местах работы и в школах. Правительство Нидерландов инвестировало €25 млн евро в строительство дополнительных велосипедных магистралей по всей стране (18).

Вставка 13. «Пешеходный рай» в Бишкеке – содействие здоровому и безопасному образу жизни (Кыргызстан)

Состояние безопасности дорожного движения в Кыргызстане требует пристального внимания. Для решения этой проблемы организовано мероприятие, названное «Пешеходный рай» и направленное на повышение безопасности дорожного движения и содействие здоровому образу жизни. Второй ежегодный «Пешеходный рай» состоялся 22 сентября 2013 г. в Бишкеке. Лозунгом этого года было «Двигайся в ритме зеленого города!» Распространялись материалы по безопасности пешеходного движения, и проводились мероприятия по повышению информированности. НПО «Безопасность дорожного движения» в партнерстве с Бишкекским агентством по городскому развитию и другими организациями выступило за усиление законодательства по защите прав пешеходов (19).



© ВОЗ/Christian Schweizer

Делегаты от различных стран общеевропейского региона на 10-й сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ, Женева (ноябрь 2012 г.)

Вставка 14. Стратегические рамки для развития «зеленого» транспорта – польза межсекторального и международного сотрудничества (Грузия)

При поддержке Всемирного банка Министерство экономики и устойчивого развития и Министерство финансов Грузии подготовили проект политического документа – «Стратегические рамки для развития “зеленого” транспорта: проведение реформ и создание инфраструктуры для устойчивости». Цели стратегии – укрепление «зеленого» транспорта и снижение выбросов парниковых газов и местных загрязнителей в Грузии путем сокращения использования ископаемого топлива и повышения доверия к использованию традиционных источников энергии. Этот проект является результатом тесного сотрудничества между национальными секторами и международными организациями (20).

Стратегии, в частности, охватывают людей с ограниченными двигательными возможностями, предусматривая широкий круг мер, в том числе таких как стратегии городского развития, создание городской безбарьерной среды, адаптация транспортной инфраструктуры (автобусы, железнодорожные станции и т. д.) и создание транспортных средств для конкретных групп пользователей (для детей, лиц с ограниченными возможностями, пожилых и т. д.).

В различных странах ЕЭК-ООН – Европейского региона ВОЗ стратегии, направленные на детей, охватывают вопросы просвещения в области мобильности и профилактики несчастных случаев, а также меры безопасности дорожного движения (правила дорожного движения и др.).

Вставка 15. Велосипедная дорожка в Баку – достижение результатов с помощью неформальных сетей (Азербайджан)

Неформальная национальная рабочая группа, взаимодействующая с городскими органами власти, была создана в Азербайджане в 2012 г. для содействия осуществлению задач ОПТОСОЗ и достижению целей Амстердамской декларации. Рабочая группа занималась продвижением проекта устройства в Баку первой велосипедной трассы. Двухкилометровая дорожка была открыта в апреле 2012 г. Здесь также предлагаются прокат велосипедов и защитных шлемов, услуги электровелорикш и др. Проект, направленный на создание зон активного отдыха в центре Баку, представляет собой одну из первых попыток государства содействовать популяризации велосипедной езды в качестве досуга, а также альтернативного средства передвижения (21).

Реализация ОПТОСОЗ

Механизмы

В Амстердамской декларации государства-члены призвали разработать национальные планы действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (НПДТГОС). Процесс может осуществляться на основе использования существующих механизмов, планов и программ в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, либо с опорой на проводимую на национальном уровне работу во всех трех секторах. НПДТГОС приняты либо уже реализуются в половине стран-респондентов. В основном разработали и внедрили НПДТГОС страны, расположенные в западной части Европейского региона ЕЭК ООН – ВОЗ. Существует несколько путей разработки и осуществления НПДТГОС.

За единственным исключением, вмешательства, относящиеся к транспорту, включаются в существующие национальные планы действий в области гигиены окружающей среды (НПДГОС) или в планы действий в области транспорта, а не являются отдельными документами. ОПТОСОЗ воспринимается как полезный инструмент для разработки НПДТГОС, особенно в странах Западной Европы. Однако роль ОПТОСОЗ признается более важной на заключительном этапе процесса внедрения, а не на стадии разработки.

Для реализации ОПТОСОЗ важно участие формальных профессиональных сетей. Характер этих сетей может быть различным, и в одной стране может параллельно действовать несколько сетей.

Речь может идти о следующих разновидностях:

- правительственные координационные механизмы, преимущественно контролирующее межсекторальное взаимодействие на национальном и/или местном уровнях;
- специалисты, объединения и ассоциации в области гигиены окружающей среды;
- рабочие группы неправительственных организаций (НПО), проводящие мониторинг осуществления ОПТОСОЗ;
- другие сообщества, действующие в области транспорта, мобильности и охраны здоровья, например сеть ВОЗ «Здоровые города», национальные целевые группы и ассоциации по велосипедному движению.

Однако координационные сети, работающие под эгидой правительств и других организаций, представлены только в половине ответивших на вопросник стран и в большей степени в странах Западной Европы, где они получают более основательную финансовую и политическую поддержку.

Стратегическая и нормативно-правовая основа

В половине ответивших на вопросник стран, независимо от их географического положения, ОПТОСОЗ официально координируется правительственными органами или структурами. Большая часть национальных координирующих органов состоит из представителей секторов транспорта, охраны здоровья и окружающей среды. Представительство этих секторов в координирующих органах часто напрямую связано с числом координаторов ОПТОСОЗ, что подчеркивает важность назначения в каждой стране координаторов по каждому из трех секторов. В последнее время в состав координирующих органов чаще, чем прежде, входят представители организаций, занимающихся городским планированием. Важную роль играют также НПО, причем не только в странах Центральной Азии, но и в странах Западной Европы и Юго-Восточной Европы. Реже встречается представительство в координирующих органах секторов внутренних дел, финансов, сельского хозяйства, образования, а также научно-академической сферы.

Возможные типы стратегических документов:

- НПДГОС / планы действий «Окружающая среда и здоровье детей» (ОСЗД);
- планы устойчивого развития;

- политика в области изменения климата;
- планы и политика в области рационального природопользования на национальном и/или местном уровнях;
- транспортные стратегии и планы обеспечения транспортной безопасности;
- национальные планы развития городов;
- планы использования транспортных средств с электродвигателями и планы развития пешеходного и велосипедного движения;
- стратегии общественного здравоохранения.



Велосипедная экскурсия во время семинара ОПТОСОЗ «Пешее и велосипедное передвижение в безопасных и здоровых условиях в городской среде», Пругонице, Чешская Республика (сентябрь 2009 г.)

Планы и политика в области экологии, а также планы устойчивого развития представляются теми документами, которые в наибольшей степени отражают интеграцию политики в трех секторах. В национальных документах лишь менее половины государств-членов отражен рост осведомленности о необходимости усиливать и поощрять интеграцию политики в трех секторах, хотя этому вопросу уделяется все больше внимания. Документы, отражающие интеграционную политику, чаще всего разрабатываются в странах Западной и Юго-Восточной Европы и входят в состав планов действия с координационной функцией (ОСЗД, стратегии развития).

Трудности, возникшие при реализации ОПТОСОЗ

Ниже представлены некоторые проблемы, выявленные при внедрении ОПТОСОЗ.

Добровольная основа ОПТОСОЗ

ОПТОСОЗ не является юридически обязательным инструментом, и добровольный характер программы затрудняет ее осуществление. Соблюдение добровольных правил и соглашений считается не столь необходимым, особенно в странах, вступающих в ЕС, приоритетом в которых является выполнение юридически обязательных стандартов и норм ЕС.

Трудности в осуществлении межсекторальной работы

Ключевая проблема на национальном уровне – это отсутствие сотрудничества и связей между секторами, имеющими отношение к реализации ОПТОСОЗ. Нехватка координирующих органов, ограниченное число координационных центров и недостаточное привлечение специалистов создает серьезные барьеры на пути к достижению приоритетных целей Амстердамской декларации и ОПТОСОЗ.

Бюджетные ограничения

ЕЭК ООН и Европейский регион ВОЗ не предоставляют странам прямую финансовую поддержку для реализации ОПТОСОЗ, а на национальном уровне источники финансирования зачастую ограничены. Кроме того, экономический кризис еще больше усложнил ситуацию.



Бывший председатель ОПТОСОЗ Robert Thaler (Австрия) и координатор ОПТОСОЗ Jiri Bendl на демонстрации электровелосипеда во время семинара ОПТОСОЗ в Пругонице, Чешская Республика (сентябрь 2009 г.)

Структурные проблемы

Непостоянный состав персонала и административных структур, а также недостаток времени у сотрудников национальных организаций для участия в международных семинарах, конференциях и т. д. в значительной степени затрудняют осуществление целей ОПТОСОЗ и сохранение институциональной памяти национальными структурами.

Мониторинг и оценка

Отсутствуют четко определенные индикаторы для мониторинга реализации ОПТОСОЗ и представления отчетности. Цели ОПТОСОЗ являются долгосрочными, и прогресс в их достижении трудно оценить за короткие промежутки времени. Краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные целевые ориентиры могли бы помочь в оценке прогресса.

Факторы содействия реализации ОПТОСОЗ

В ответ на вышеупомянутые вызовы ниже представлены ключевые факторы и рекомендации для дальнейшего стимулирования процесса на национальном уровне и для обеспечения исполнителей компонентами, позволяющими в большей степени адаптировать рабочую программу ОПТОСОЗ к потребностям государств-членов.

Укрепление механизмов реализации

Создание на национальном уровне координирующего органа с определенным кругом полномочий, обязанностей и четкой информационной структурой – вот ключ к успеху ОПТОСОЗ. Все страны должны назначить координаторов по каждому и соответствующих секторов (транспорт, охрана здоровья, окружающая среда), чтобы гарантировать

проведение официальных консультаций и способствовать процессу сотрудничества. Рабочие группы, организованные по ключевым тематическим областям и приоритетным целям Амстердамской декларации, не только будут полезны при выполнении программы в целом, но и позволят снизить нагрузку на участвующих в этой работе национальных должностных лиц. ОПТОСОЗ может стимулировать эти процессы, обращаясь с запросами о (пере)назначении координаторов и координирующих органов.

Рамочные основы политики

Интеграция политики транспортного сектора и других секторов должна стать приоритетным направлением деятельности. Необходимо, чтобы в дальнейшем ОПТОСОЗ стимулировала и поддерживала создание НПДТГОС или адаптацию уже существующих национальных планов ОСЗД /НПДГОС.

Обмен информацией и наращивание потенциала

Семинары по наращиванию потенциала

Одним из самых успешных инструментов ОПТОСОЗ стали семинары по наращиванию потенциала, обмену передовым опытом и повышению осведомленности, в частности Эстафета ОПТОСОЗ – серия семинаров, стартовавшая в Амстердаме (Нидерланды).

Инструментарий ОПТОСОЗ

Государства-члены предложили и далее совершенствовать инструментарий ОПТОСОЗ (22), включающий надлежащую практику, краткую информацию по выбранным темам, соответствующие инструменты оценки, например инструментарий экономической оценки влияния пешей ходьбы и велосипедного передвижения на здоровье (HEAT) (23) и др.

Информационный центр ОПТОСОЗ

Общие цели информационного центра ОПТОСОЗ (24) должны состоять в направлении усилий на продвижение, распространение и обмен целенаправленной и исчерпывающей информацией и данными по всем аспектам взаимосвязей между транспортом, здоровьем и окружающей средой с использованием усовершенствованных информационных технологий. Особое внимание необходимо уделять потребностям национальных и местных органов.

Укрепление подотчетности трех секторов

Необходимо всемерно подчеркивать потенциальные преимущества (в сфере здоровья, создания рабочих мест и т. д.) активного перехода к более тесному взаимодействию между секторами. В связи с этим государства-члены предложили продвигать концепцию «за пределами мобильности», включающую определение общих для всех секторов индикаторов. Это позволяет обеспечить четкую оценку разработок в области транспорта с помощью критериев (индикаторов), применяемых в секторах охраны здоровья и окружающей среды.

Привлекать большее число соответствующих субъектов на различных уровнях проведения политики

Успех ОПТОСОЗ зависит от заинтересованности различных субъектов за пределами секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Государства-члены все больше осознают необходимость интеграции управления городским транспортом и политики планирования землепользования. Такой подход требует более активного вовлечения в программу сектора городского планирования. Городская

среда нуждается в подготовке к демографическим, социальным и экологическим изменениям. Для этого необходимо поддерживать в городах и пригородных зонах экологичные и благоприятные для здоровья мобильность и средства существования.

Предоставление странам прямой технической поддержки силами секретариата ОПТОСОЗ

Для достижения национальных приоритетных целей и решения стоящих задач странам требуется больше непосредственной поддержки. Государства-члены обращаются с просьбой о проведении дополнительных целенаправленных мероприятий, отражающих специфические страновые потребности.

Стратегии финансирования

Государства-члены полагают, что ОПТОСОЗ может помочь им в определении и разработке стратегий финансирования, в наращивании потенциала для выявления возможных механизмов финансирования (например, проектов ЕС) и в поиске и привлечении финансовых средств международных финансовых учреждений.

Коммуникация и повышение осведомленности

Необходимо, чтобы ОПТОСОЗ играла более заметную роль при проведении международных встреч/ мероприятий, связанных с работой транспортного сектора. Следует внедрять элементы коммуникационной стратегии ОПТОСОЗ (25).

Итоги стратегических вмешательств ОПТОСОЗ

В области реализации ОПТОСОЗ и достижения целей Амстердамской декларации в странах достигнуты значительные успехи. Межсекторальный характер

ОПТОСОЗ часто приводится в качестве успешного примера сотрудничества между секторами и на различных уровнях управления. На национальном уровне это нашло отражение в создании ряда межведомственных рабочих комитетов, реализации политики и стратегий, организации национальных и местных программ и семинаров по наращиванию потенциала.

Однако достигнутые успехи различаются в разных странах ЕЭК ООН – Европейского региона ВОЗ. Это является отражением неравных финансовых возможностей, степени политической поддержки и доступности инструментария. Остается проблемой формирование общего понимания основных компонентов устойчивого транспорта.



Поездка на старинном трамвае во время семинара ОПТОСОЗ «Сотрудничество для развития сбалансированного и здорового городского транспорта», Киев (июнь 2011 г.)

© ВОЗ/Christian Schweizer

Серия семинаров Эстафеты ОПТОСОЗ, 2009–2013 гг.

Старт серии семинаров «Эстафета ОПТОСОЗ» был дан на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде (Амстердам, Нидерланды, 22–23 января 2009 г.) в качестве одного из основных механизмов достижения Амстердамских целей. Эстафета представляет собой череду семинаров по наращиванию потенциала, призванную передавать «эстафетную палочку» наилучшей практики и полезных уроков от города к городу и от региона к региону. Цель семинаров – передача опыта и распространение в масштабе общеевропейского региона знаний об оптимальных путях содействия комплексному стратегическому подходу к развитию устойчивого и здорового городского транспорта и мобильности. За период с 2009 по 2013 г. под эгидой Эстафеты ОПТОСОЗ состоялось шесть семинаров:

1. Пешее и велосипедное движение в безопасных и здоровых условиях в городской среде – Пругонице, Чешская Республика, 24–25 сентября 2009 г.;
2. Стратегии развития экологически устойчивого и здорового городского транспорта, Скопье, бывшая югославская Республика Македония, 7–8 июня 2010 г.;
3. Пешее и велосипедное движение в безопасных и здоровых условиях в городской среде – Батуми, Грузия, 30 сентября – 1 октября 2010 г.;
4. Совместная работа по развитию устойчивого и здорового городского транспорта: семинар по наращиванию потенциала под эгидой ОПТОСОЗ – Киев, Украина, 8–9 июня 2011 г.;

5. Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности – Москва, Российская Федерация, 7–8 июня 2012 г.;
6. Зеленая и благоприятная для здоровья устойчивая мобильность в городах Центральной Азии – Алматы, Казахстан, 26–27 сентября 2013 г.

Актуальные проблемы

Шесть семинаров, состоявшихся за период с 2009 по 2013 г., проходили в весьма различных условиях, в контексте городов разного размера и при неодинаковых уровнях городского развития. Поэтому приоритетные вопросы и стратегический фокус нередко были различными.

В заключение каждого семинара составлялся перечень конкретных мер для принятия директивными органами. Формулировки этих мер различались по различным городам, однако ключевые проблемы везде в основном одни и те же. Ниже перечислены некоторые из этих важнейших проблем.

Воздействие транспорта на здоровье и окружающую среду: проблемы политики

Воздействие транспорта на здоровье людей и городскую среду носит как местный, так и глобальный характер (например, воздействие загрязнения воздуха на здоровье и воздействие выбросов парниковых газов на окружающую среду и их значение для изменения климата). Аналогичным образом сокращение пользования

индивидуальным автомобильным транспортом и развитие пешего и велосипедного передвижения оказывает благоприятное воздействие на здоровье за счет повышения уровня физической активности (сокращение неинфекционных заболеваний – сердечно-сосудистых, респираторных, ожирения), а также на окружающую среду (улучшение землепользования, укрепление и рост привлекательности городских зон за счет развития различных вариантов транспорта). Конечная цель – убедить заинтересованные стороны в том, что устойчивый городской транспорт способствует оздоровлению окружающей среды, а также помогает предотвращать несчастные случаи.

Устойчивая мобильность: комплексный стратегический подход

Решения по вопросам политики устойчивого городского транспорта принимаются на национальном, региональном и местном уровнях. В каждой стране действует своя система организации. При этом имеется значительный разброс в функциях различных органов, определяющих политику в области транспорта, здравоохранения и экологии. В этой связи требуется совершенствовать процессы сбора данных по городской мобильности, выбросам в окружающую среду и их воздействию на здоровье людей, в особенности для обеспечения сопоставимости данных, собираемых на различных уровнях. Для выявления критических точек и определения необходимых мер для улучшения городской мобильности следует регулярно проводить опросные исследования по различным аспектам городской мобильности, особенно по вопросам использования городского транспорта.

Чтобы улучшить координацию процессов принятия решений, необходимо уделять внимание обмену опытом наилучшей практики на всех уровнях (местном, национальном и международном). В этом ключе важную роль играет ОПТОСОЗ с ее инструментарием и механизмами партнерства, включая Эстафету в качестве платформы для международного сотрудничества в области устойчивой и благоприятной для здоровья городской мобильности.

Вовлечение всех заинтересованных сторон: вертикальная и горизонтальная интеграция

Вовлечение всех заинтересованных сторон предполагает их совместную слаженную и конструктивную работу. В этой деятельности должны участвовать национальные и местные органы власти, секторы транспорта и здравоохранения, органы городского планирования, структуры бизнеса и гражданское общество. Требуется как вертикальная интеграция (от верхнего уровня министерств до низовых структур и сообществ, организаций гражданского общества, которые играют важную роль в политике устойчивого развития, вовлечении общественности, обеспечении доступа к экологической информации и повышении уровня осведомленности), так и горизонтальная: координированный стратегический подход трех секторов – транспорта, здравоохранения и экологии – в идеале путем проведения совместных встреч.

Успешная реализация комплексной политики включает также следующие аспекты:

- учет и поддержка передовых инициатив граждан и НПО;

- постоянное и систематическое вовлечение всех заинтересованных сторон на ранних этапах процесса в целях воздействия на поведение в отношении мобильности и поддержки принципов экологичного потребления – неременное условие для успешного развития устойчивого городского транспорта.

Привлечение поддержки: повышение информированности и общественное участие

Для того чтобы изменить свое поведение в отношении мобильности, людям прежде всего необходимо воспринять и усвоить задачи проводимой политики. Поэтому для формирования общественной поддержки стратегическое значение имеет проведение кампаний коммуникации и повышения осведомленности, особенно по аспектам регулирования спроса, например с использованием различных подходов.

- Постоянная связь с местными и муниципальными органами, публикация результатов опросов и оценок проводимых стратегий в целях обеспечения прозрачности в принятии решений.
- Всемерное использование местных и национальных систем здравоохранения для освещения вопросов влияния на здоровья и полезных эффектов транспортной политики.
- Организация и проведение информационных кампаний для широких кругов населения по вопросам преимуществ безмоторных форм передвижения в качестве практичной, здоровой и безопасной альтернативы использованию автомобиля. Вовлечение родителей и детей путем организации демонстрационных мероприятий и ралли в целях повышения уровня

информированности и популяризации пешей ходьбы и велосипедной езды.

- Сотрудничество со СМИ в целях популяризации пешего и велосипедного передвижения посредством проведения общественных мероприятий, таких как ввод в действие новых пешеходных зон и велосипедных дорожек.

Освещение всех эффектов: местных и глобальных

Ожидаемые эффекты/воздействия стратегий устойчивого транспорта могут быть местными (снижение уровней загрязнения воздуха) и глобальными (сокращение выбросов парниковых газов) и относиться к людям (улучшение здоровья) и к территориям (землепользование).

Такие стратегии также вызывают непрямые эффекты, в частности заслуживающий внимания эффект так называемого «добродетельного цикла». При отсутствии надлежащих мер безопасности и соответствующей инфраструктуры стимулирование роста числа пешеходов и велосипедистов в городах может сопровождаться учащением несчастных случаев. Однако популяризация физически активных видов передвижения может также и сокращать травматизм за счет постепенного привыкания водителей автотранспорта к присутствию на дороге пешеходов и велосипедистов, которые в итоге должны стать равноправными участниками дорожного движения. Модальный сдвиг от использования личных автомобилей к общественному транспорту, ходьбе и велосипеду позволяет снизить стресс, связанный с вождением автомобиля, и улучшить здоровье за счет повышения уровня физической активности. Развитие различных вариантов транспорта и землепользования может повышать устойчивость городских зон к неблагоприятным внешним воздействиям.

Рекомендации и возможности

Инструменты ОПТОСОЗ: разработка технических решений

В целях улучшения показателей деятельности и эффективности транспортных систем в городских зонах семинары ОПТОСОЗ рекомендуют:

- составлять технические стандарты для личных автомобилей и общественного транспорта;
- разрабатывать недорогостоящие вмешательства по улучшению экологических характеристик эксплуатируемых городских автобусов;
- поддерживать технологические изменения, направленные на сокращение углеродного следа и повышение эффективности в использовании транспорта;
- содействовать внедрению инновационных транспортных технологий и решений, направленных на улучшение городской мобильности, таких как «разумные» транспортные системы, включая управление дорожным движением, мониторинг и сигнализацию;
- развивать техническое сотрудничество;
- внедрять использование электровелосипедов в качестве инновационного компонента стратегий развития велосипедного транспорта, повышать их популярность и доступность в целях привлечения новых, ранее не заинтересованных контингентов пользователей, а также популяризации велосипедной езды в холмистой местности.

Кроме того, в целях улучшения служб и снабжения в интересах устойчивой мобильности семинары рекомендовали правительствам и муниципалитетам:

- оборудовать велосипедные и пересадочные парковки – безопасные и хорошо освещенные для профилактики краж;
- создавать выделенные велосипедные полосы и инфраструктуру, приспособленную для быстрой велосипедной езды;
- внедрять устройства для считывания магнитных транспортных карт, чтобы упростить мультимодальное использование системы общественного транспорта;
- информировать через медийные каналы о наличии велосипедных трасс путем использования картографических технологий (географические информационные системы / системы глобальной навигации).

Коммуникация: информирование общества о преимуществах экологичного и здорового транспорта

Необходимо проводить информационные кампании в целях охвата всего населения и формирования системной всеобщей и интегрированной культуры велосипедного и пешеходного движения. В этой связи можно использовать общественные объекты – школы, муниципальные залы для собраний, учреждения – для проведения мероприятий по ознакомлению жителей с методами и моделями оценки воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду.

В рамках конкретных программ, таких как уроки эководжения, следует также проводить кампании по улучшению стиля вождения, энергосбережению и безопасности дорожного движения.

Наконец, что не менее важно, необходимо содействовать использованию на национальном, региональном и местном уровнях методических материалов, таких как HEAT и инструментарий ОПТОСОЗ.

Пособия и руководства ОПТОСОЗ

Семинары ОПТОСОЗ способствовали созданию ряда пособий и руководств, охватывающих широкий спектр вопросов. Среди них такие публикации, как пособие по разработке НПДТГОС, *Unlocking new opportunities: jobs in green and healthy transport* [Открытие новых возможностей: рабочие места в сфере экологичного и здорового транспорта], *A pocket guidebook of funding for sustainable transport through the EU* [Карманное пособие по источникам финансирования программ устойчивого транспорта в странах ЕС], а также буклет *Работая вместе в целях устойчивого и здорового транспорта (26–29)*.

Будущие пособия могут быть посвящены, например, вопросам безмоторной мобильности (за счет мускульной силы человека), с освещением принципов и подходов к подчеркиванию важности и реалистичности ходьбы и велосипедной езды как полноправных способов передвижения в городских условиях. В качестве иллюстрации можно привести следующие принципы, лежащие в основе создания инфраструктуры для пешеходного и велосипедного передвижения:

- безопасность – объективная и субъективно воспринимаемая – при любых погодных условиях, днем и ночью;

- доступность – с наличием непрерывной сети, соединенной с линиями общественного транспорта;
- удобство – для прямого и четко обозначенного доступа к жилым массивам, торговым зонам и рабочим местам;
- комфортабельность – для удовлетворения потребностей всех жителей, включая детей, пожилых и лиц с ограничением двигательных функций;
- привлекательность – чистота, низкая зашумленность и высокое качество инфраструктуры (включая велосипедные парковки).

Физически активная мобильность и планирование устойчивого землепользования

Национальные стратегии развития устойчивого городского транспорта должны опираться на поставленные задачи в сфере землепользования, охраны здоровья и окружающей среды. Эти стратегии должны быть последовательными в целом (инвестиции, дорожное движение и управление мобильностью) и согласованными с другими направлениями государственной политики, в частности по вопросам окружающей среды, здравоохранения, землепользования и финансов.

Поэтому для координации национальных стратегий по различным областям государства должны составлять планы НПДТГОС. Действия на местном уровне могут приводить к ощутимым результатам, заслуживающим учета в масштабах всей страны; они могут служить образцом наилучшей практики и примером для принятия аналогичных мер другими местными органами власти.

Оценка прогресса: эталоны и индикаторы

Стратегии городской мобильности опираются на достоверные и высококачественные эмпирические данные. Такие данные получить нелегко, и поэтому установление ориентиров и эталонов представляется сложной задачей. Надлежащая количественная оценка зависит от определения основных факторов, связанных с транспортом, которые влияют на качество жизни в городских зонах. Речь может идти о таких аспектах, как наличие рабочих мест, безопасность, городские удобства и службы. Эффективное осуществление стратегий городской мобильности требует интеграции с задачами в области охраны здоровья и окружающей среды.

Важно проводить оценочные исследования, поскольку при этом подчеркиваются поставленные стратегические задачи, такие как снижение уровней загрязнения воздуха и шума, повышение безопасности (путем ограничений скорости движения автотранспорта) и качества жизни. В ходе оценок можно, например, выяснять, обеспечивает ли транспортная инфраструктура достаточное пространство для безмоторного движения, или определять полезный эффект пешего и велосипедного передвижения для здоровья.

Укрепление стратегического руководства в поддержку экологичного и здорового транспорта

Для повышения эффективности совместной работы необходимо улучшать координацию и коммуникацию между различными организационными уровнями. Следует поддерживать развитие партнерств, способствующих синергизму между стратегиями в области здравоохранения, охраны окружающей среды и транспорта. Аналогичным образом необходимо поддерживать внедрение принципов и механизмов, направленных на интеграцию этих стратегий.

Схему стратегического руководства можно укреплять и распространять на все институциональные уровни. Правительства стран должны обеспечить институциональные рамки, позволяющие городам включать в свои транспортные стратегии целевые задачи по сокращению выбросов. Местные и региональные органы власти, со своей стороны, должны выносить свои озабоченности на национальный уровень в целях обеспечения надлежащей координации местной и национальной политики.

Техническое руководство следует осуществлять путем обмена практическим опытом, например по вопросам разработки последовательных методик сбора данных. Необходимо также поддерживать укрепление технического сотрудничества – совместных действий структур бизнеса, органов государственного управления, научно-исследовательских учреждений и поставщиков технологий.

Финансирование устойчивых систем городского транспорта: инвестиции и стимулы

Финансирование общественного транспорта вместо дорожной инфраструктуры требует наличия информации обо всех преимуществах такого предпочтения, включая экономическую выгоду. Для точных расчетов инвестиций необходимо принимать во внимание задачи охраны здоровья и окружающей среды, а также приоритеты землепользования в том случае, если государственные фонды выделяются в распоряжение местных органов власти. Инвестиции не следует концентрировать лишь в столичных городах, чтобы не упустить ключевые возможности в других важных городских территориях. В тех случаях, когда управление городским транспортом осуществляется силами местных органов власти, все финансовые вопросы должны решаться с соблюдением

принципа гласности. Это позволит местным органам на городском или региональном уровне эффективно развивать устойчивый транспорт и мобильность.

Создание систем устойчивого транспорта требует научных исследований и разработок, посвященных апробации новых решений в сфере транспортной политики и землепользования.

Ценовая и финансовая политика должны поддерживать устойчивый городской транспорт во всех областях. В частности, стратегии жилищного обеспечения и развития объектов недвижимости не должны способствовать транспортным заторам и необоснованному разрастанию городской застройки.

Ресурсы, генерируемые в рамках этих стратегий, следует направлять на цели политики защиты окружающей среды и укрепления здоровья. Доходы от налогообложения владельцев транспортных средств нужно распределять на уровне местных органов власти, что будет способствовать росту социальной приемлемости взимаемых налогов. Участие частного сектора посредством государственно-частных партнерств (ГЧП) должно стать источником здоровой конкуренции и определять рыночные правила, а также спектр и качество предоставляемых услуг. ГЧП в сфере общественного транспорта подлежат регулированию в целях поддержания баланса выгод между партнерами со взаимодополняющими функциями. Работодателям следует предоставлять стимулы для осуществления политики устойчивой городской мобильности, особенно в отношении составления корпоративных планов мобильности. Руководители



Передача эстафетной палочки ОПТОСОЗ от Пругонице к Скопье на семинаре ОПТОСОЗ «Стратегии устойчивого и здорового городского транспорта», Скопье (июнь 2010 г.)

частных и государственных учреждений и предприятий должны быть осведомлены о выгодах финансирования велосипедного передвижения путем предоставления экономических стимулов и создания объектов инфраструктуры, таких как велосипедные парковки и душевые для велосипедистов. Следует популяризировать городские и региональные системы коллективного пользования велосипедами, которые улучшают мобильность в центральных городских кварталах и могут быть привлекательными для схем финансирования ГЧП.

Достигнутый прогресс

Во вставках 16–20 показаны примеры достижений и уроков из опыта государств-членов, в которых проводились семинары Эстафеты ОПТОСОЗ.

Вставка 16. Батуми – три года спустя (Грузия)

В 2010 г. Грузия была принимающей стороной семинара Эстафеты ОПТОСОЗ «Безопасное пешеходное и велосипедное движение в городских зонах», который состоялся в Батуми – городе на Черноморском побережье. В Батуми имеется ряд производств, в частности в сфере судостроения, пищевой и легкой промышленности, однако городская экономика главным образом базируется на туризме. В семинаре приняли участие 65 представителей, в том числе от правительства, национальных и местных органов, частного сектора, научно-академических учреждений и НПО, а также международные эксперты более чем из 16 стран.

На момент проведения семинара городская инфраструктура находилась в процессе обновления. Рекомендации участников семинара и международных экспертов обеспечили поддержку этой работе.

В центре города было проведено массовое информационное мероприятие, посвященное популяризации велосипедного и пешеходного передвижения, а также состоялась экскурсия на объекты существующей инфраструктуры для ознакомления с пешеходным и велосипедным потенциалом города. В Батуми был организован первый в городе «пешеходный школьный автобус» – когда дети группой идут в школу пешком в сопровождении одного или нескольких взрослых.

Семинар повысил уровень информированности и дал следующие результаты: устройство пешеходных дорожек в ряде городов (Батуми, Кутаиси, Рустави, Кварели); развитие дорожной инфраструктуры, содействующей безопасному пешеходному и велосипедному движению; пересмотр законодательства с включением новых мер обеспечения безопасности дорожного движения; обновление парка общественного транспорта.



Детский рисунок, изображающий здоровую окружающую среду, Батуми, Грузия (октябрь 2010 г.)



«Пешеходный школьный автобус», организованный в рамках семинара ОПТОСОЗ «Пешее и велосипедное передвижение в безопасных и здоровых условиях в городской среде», Батуми, Грузия (октябрь 2010 г.)

Вставка 17. Улучшения после семинара 2010 г. в Скопье (бывшая югославская Республика Македония)

За период после семинара Эстафеты в 2010 г. «Стратегии устойчивого и здорового городского транспорта» в Скопье был достигнут ряд улучшений в области общественного транспорта и условий для пешеходного и велосипедного движения. В других городах и сельских районах бывшей югославской Республики Македония осуществляются аналогичные усилия, в частности по следующим направлениям:

- улучшение дорожек для безопасного велосипедного движения в зонах городской застройки;
- улучшение пешеходных дорожек для доступа к местам отдыха;
- строительство фуникулерных линий для улучшения доступности горных участков, особенно для детей и пожилых;
- модернизация городских бульваров для снижения плотности дорожного движения и сокращения уровня загрязнения воздуха;
- модернизация светофоров, включая обеспечение дистанционного управления и установку видеокамер, в целях сокращения частоты заторов на перекрестках и снижения уровня загрязнения воздуха;
- совершенствование общественного транспорта, в частности приобретение новых автобусов с повышенной комфортабельностью и более низким загрязнением воздуха (использующих современные экологичные двигатели), а также повышение уровня осведомленности населения о выгодах общественного транспорта.



Уличное представление во время семинара ОПТОСОЗ «Совместная работа по развитию устойчивого и здорового городского транспорта», Киев (июнь 2011 г.)



Активное медийное освещение семинара ОПТОСОЗ «Совместная работа по развитию устойчивого и здорового городского транспорта», Киев (июнь 2011 г.)

Вставка 18. Устойчивая мобильность в Киеве (Украина)

В Киеве, Украина, в июне 2011 г. был проведен семинар ОПТОСОЗ по развитию институционально-кадрового потенциала на тему «Сотрудничество для развития сбалансированного и здорового городского транспорта». Одним из наиболее важных достижений семинара стало укрепление сотрудничества между различными секторами. В течение прошедших двух лет должностные лица Министерства инфраструктуры и Министерства экологии и природных ресурсов вели совместную разработку стратегических документов, таких как *Implementation of the European neighbourhood policy in Ukraine* [Осуществление Европейской политики соседства в Украине] (30), а также участвовали в процессе общественной оценки по пересмотру национальной экологической политики.

Киевская городская государственная администрация (КГГА) в тесном сотрудничестве со структурами бизнеса и НПО, занимающимися вопросами устойчивой мобильности, предприняла дальнейшие меры по управлению дорожным движением в Киеве. В частности были открыты парковки возле станций метрополитена и введены в действие трамвайные линии. На пилотной стадии реализации находится проект внедрения электроавтобусов.

КГГА инициировала еще один пилотный проект в области устойчивой мобильности, заключив партнерство с компанией БиоАвто, производящей электрические транспортные средства для различных типов служб, например для такси. Силами КГГА ведется подготовка инфраструктуры для электротранспорта, которая должна включить открытие в Киеве 20 станций быстрой зарядки аккумуляторов и обеспечить использование около 200 электромобилей в системе общественного транспорта.

Развиваются сообщества велосипедистов и велосипедная инфраструктура, начиная с таких городов, как Львов и Киев. Проекты осуществляются при поддержке со стороны Германского объединения по техническому сотрудничеству (GIZ) и городских администраций. Растет популярность таких мероприятий, как Европейская неделя мобильности и конкурс на лучшего «велоработодателя» (за создание наилучших условий для сотрудников, пользующихся велосипедом). Велосипедное сообщество Киева участвует в этих проектах и активно выступает за развитие велосипедной инфраструктуры в городе.

Вставка 19. Прогресс, достигнутый в Москве, – работа по итогам семинара ОПТОСОЗ 2012 г. (Российская Федерация)

В июне 2012 г. в Москве состоялся семинар Эстафеты ОПТОСОЗ «Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности». За период, прошедший после семинара, в Москве и других крупных городах был достигнут прогресс по следующим направлениям:

- дальнейшее улучшение систем общественного транспорта (особенно в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи), таких как метрополитен, автобусное (выделенные полосы для автобусов), а также легкорельсовое сообщение;
- контроль за соблюдением правил парковки силами полиции в Москве;
- устройство велосипедных дорожек (Москва, Санкт-Петербург) и расширение пешеходных зон (Москва);
- принятие правительственного решения о том, что к 2020 г. доля общественного и муниципального грузового транспорта, использующего в качестве горючего сжатый природный газ, в городах с населением свыше 1 млн чел. составит 50%, а в городах с населением свыше 100 000 чел. – 30%;
- обсуждение возможности создания зон ограниченного доступа в соответствии с экологической классификацией транспортных средств (Москва);
- введение требований по качеству горючего (Москва – Европейские стандарты по выбросам [Euro 4, 98/69/EC и 2002/80/EC и выше]).



Празднование 10-летия ОПТОСОЗ на семинаре ОПТОСОЗ «Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности» (Москва, июнь 2012 г.)



Показ коллекционных автомобилей на семинаре ОПТОСОЗ «Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности» (Москва, июнь 2012 г.)

Вставка 20. Семинар ОПТОСОЗ в Алматы: влияние на города Центральной Азии (Казахстан)

Уникальность инициативы ОПТОСОЗ состоит в том, что она предоставляет великолепные возможности для обсуждения и разработки практических рекомендаций по развитию городской транспортной инфраструктуры. Семинары Эстафеты ОПТОСОЗ также позволяют заинтересованным сторонам углубить понимание устойчивого развития городских транспортных систем и помогают людям составить правильные представления относительно транспорта, мобильности и здорового образа жизни.

Семинар «Зеленая и благоприятная для здоровья устойчивая мобильность в городах Центральной Азии», который состоялся в сентябре 2013 г. в Алматы (Казахстан), предоставил странам Центральной Азии уникальную возможность рассмотреть и обсудить принципы экологически устойчивой, «зеленой» мобильности. Семинар был организован в сотрудничестве с Министерством транспорта и коммуникаций, Правительством Казахстана, акиматом (органом муниципальной власти) Алматы, ЕЭК ООН, Европейским региональным бюро ВОЗ, а также Проектом Программы развития ООН и Глобального экологического фонда «Устойчивый транспорт г. Алматы». В семинаре приняли участие свыше 100 представителей национальных и муниципальных органов, частного сектора, гражданского общества и научно-академических учреждений в целях разработки стратегий и мер, направленных на развитие устойчивого городского транспорта и, одновременно, на оздоровление городских территорий и улучшение их экологических характеристик.

После семинара ОПТОСОЗ и проведенных обсуждений вопросов безмоторного транспорта ПРООН заключил с одной из международных проектно-строительных организаций договор на проведение пилотного проекта по расширению велосипедной инфраструктуры в Алматы. Международные эксперты в области планирования и стандартов проектирования велосипедной инфраструктуры помогут городу в создании пилотного маршрута. В Казахстане наблюдается значительный интерес к велосипеду, особенно в применении к отдыху и спорту. Однако неразвитость велосипедной инфраструктуры препятствует использованию велосипеда в качестве средства ежедневного транспорта. Проект сыграет важную роль в улучшении условий для велосипедной езды путем планирования пилотных маршрутов.

В Алматы продолжается работа по улучшению транспортной ситуации. В рамках проекта CAST ПРООН/ГЭФ, реализуемого совместно с Городской администрацией Алматы, разработана стратегия устойчивого транспорта для Алматы на 2013–2023 гг. В центре проекта – задача перехода от использования личных автомобилей к более экологичным формам передвижения. Стратегия предусматривает интегрированный подход, объединяющий различные виды транспорта в комплексную систему и координирующий систему транспорта с планами городского развития. Реализация стратегии приведет к повышению доли устойчивого транспорта в Алматы к 2023 г. до 55%. Город также проводит работу по созданию в течение ближайших пяти лет современной системы массовых скоростных перевозок (31).



© ПРООН

Коллектив международных участников семинара ОПТОСОЗ «Зеленая и благоприятная для здоровья устойчивая мобильность в городах Центральной Азии» (Алматы, Казахстан, сентябрь 2013 г.)



© ПРООН

Передача эстафетной палочки ОПТОСОЗ от Москвы к Алматы на семинаре ОПТОСОЗ в Алматы, Казахстан (сентябрь 2013 г.)

Партнерства ОПТОСОЗ: 2013 г. и последующий период

В этом разделе представлены проекты и мероприятия, разработанные после принятия в 2009 г. Амстердамской декларации, а также Партнерства ОПТОСОЗ, представляющие собой один из ключевых механизмов осуществления декларации. Рассматриваются планы будущих партнерств, которые намечено создать в начале второго десятилетия существования ОПТОСОЗ.

Цель

Партнерства ОПТОСОЗ – это один из механизмов, принятых третьим Сессией высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья для осуществления Амстердамской декларации и четырех ее приоритетных целей в период 2009–2014 гг.

Партнерства ОПТОСОЗ служат реализации трех основных целей:

1. Обеспечение ОПТОСОЗ эффективным механизмом поддержки в осуществлении ее плана работы в сфере разработки соответствующих инструментов и методов, а также формирование технического потенциала для оказания государствам-членам поддержки в реализации ОПТОСОЗ на национальном уровне;
2. Активизация участия потенциальных партнеров (включая государства-члены, а также международные финансовые учреждения, НПО, межправительственные организации и соответствующие научные и технические учреждения), которые будут непосредственно

вовлечены в работу, осуществляемую под эгидой партнерств;

3. Обеспечение более прочной и устойчивой основы для выделения кадровых и финансовых ресурсов на осуществление плана работы ОПТОСОЗ. Такой подход на национальном и международном уровнях позволяет устранить один из ключевых недостатков ОПТОСОЗ (то есть дефицит устойчивых ресурсов).

Партнерства координируют свою деятельность в тесном контакте с другими НПО, а также международными и правительственными организациями и взаимодействуют с международными финансовыми и донорскими организациями, выделяющими средства на программы и проекты, связанные с осуществлением ОПТОСОЗ и Амстердамской декларации.

Партнерства способствуют совместным действиям государственных и частных секторов, а также их участию в проведении мероприятий в соответствии с программой работы ОПТОСОЗ. Кроме того, поддерживается сотрудничество с научными и учебными заведениями с целью проведения мероприятий по наращиванию потенциала в области развития устойчивого и здорового транспорта.

Имеющийся опыт

С момента создания Партнерств ОПТОСОЗ в 2009 г. этот механизм продемонстрировал гибкость и способность адаптироваться к различным условиям, что позволяет разным партнерам (заинтересованным государствам-

членам, межправительственным организациям и НПО, а также научно-академическим учреждениям) участвовать в совместной работе по осуществлению конкретных проектов и мероприятий. Основные преимущества Партнерств ОПТОСОЗ состоят в том, что с одобрения Руководящего комитета ОПТОСОЗ их механизм может быть легко введен в действие по инициативе заинтересованного партнера (или партнеров). Присоединение новых партнеров возможно на различных стадиях осуществления плана работы.

Партнерства ОПТОСОЗ предоставляют отличную платформу для совместных усилий различных действующих сил на международном уровне и способны

мобилизовать ресурсы и потенциалы разнообразных дисциплин в процессе достижения приоритетных целей Амстердамской декларации. Партнерства имеют четко определенную сферу действий, заполняют выявленные пробелы в знаниях и практике. Партнерства ориентированы на проведение мероприятий, нацелены на предоставление государствам-членам высококачественных продуктов и обеспечивают им дополнительные преимущества за счет разработки инструментов и методологических подходов, а также обмена опытом передовой практики. Партнерства ОПТОСОЗ открыты для присоединения новых членов и могут выиграть как от финансовых вложений, так и от вкладов в неденежной форме.



Юное поколение велосипедистов в Алматы, Казахстан (сентябрь 2013 г.)

Обзор

Экологические и здоровые рабочие места на транспорте (ЭЗРМТ)

Сфера деятельности

Партнерство ЭЗРМТ поддерживает осуществление приоритетной цели 1 Амстердамской декларации: содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья. Цель партнерства:

- стимулирование обсуждения и формирования общей концепции рабочих мест в благоприятной для окружающей среды и здоровья транспортной отрасли путем включения вопросов охраны окружающей среды и здоровья в текущую дискуссию о создании экологических рабочих мест;
- сбор и обобщение многообразного опыта, существующего в Европе и других регионах мира, по применению новых стратегий и подходов в области создания рабочих мест на благоприятном для окружающей среды и здоровья транспорте;
- анализ возможностей «экологизации» «старых» рабочих мест и создания новых, экологических рабочих мест в сферах транспорта и мобильности, а также качественная и количественная оценка влияния таких подходов на окружающую среду, здоровье населения, транспорт и экономику;
- обмен передовой практикой и распространение опыта, стратегий и подходов.

На начальном этапе партнерство ЭЗРМТ провело обзор существующих исследований и выявило весьма

значительный потенциал для создания новых рабочих мест за счет содействия развитию велосипедного и пешего движения, а также общественного транспорта. Обнадеженное этими первоначальными результатами, партнерство планирует изучить возможности разработки новых подходов к более точной количественной оценке потенциала для создания рабочих мест по всей Европе.

Партнеры

В настоящее время члены партнерства ЭЗРМТ – это Австрия, Франция и Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП).

Основные результаты

Основные итоговые результаты включают:

- презентацию брошюры ***Благоприятные для окружающей среды и здоровья рабочие места на транспорте*** на параллельном мероприятии Седьмой конференции министров «Окружающая среда для Европы», состоявшейся 21–23 сентября 2011 г. в Астане, Казахстан;
- разработку доклада «Рабочие места на благоприятном для окружающей среды и здоровья транспорте: усиление экономического обоснования благоприятных для окружающей среды и охраны здоровья транспортных стратегий. Предварительное исследование возможностей создания рабочих мест на благоприятном для окружающей среды и здоровья транспорте» (32);
- представление публикации, озаглавленной «Открытие новых возможностей: рабочие места на благоприятном для окружающей среды и здоровья транспорте» (27).

Планы на будущее

Дальнейшие усилия должны быть направлены на определение имеющегося в настоящее время числа рабочих мест на благоприятном для окружающей среды и здоровья транспорте, а также на оценку возможностей создания новых аналогичных рабочих мест за счет привлечения дополнительных инвестиций. Эта работа потребует применения последовательного и согласованного подхода, основанного на определении и использовании общей методологии (в том числе дефиниций) для оценки количества «зеленых» и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте.

Знаки и сигналы

Сфера деятельности

Партнерство «Знаки и сигналы» поддерживает осуществление приоритетной цели 2 Амстердамской декларации, направленной на содействие развитию более эффективных транспортных систем. Цель достигается путем использования всесторонних и новаторских схем городской мобильности, благоприятных для окружающей среды и здоровья.

Задача партнерства состоит в повышении привлекательности пешеходного и велосипедного движения за счет более надежной безопасности, роста доступности, а также удобной организации инфраструктуры для всех пользователей. Легко различимые и узнаваемые знаки и сигналы, четко указывающие направления и содержащие информацию о расстояниях и времени, затрачиваемом на дорогу, являются важными инструментами, делающими пешую ходьбу и особенно езду на велосипеде более привлекательными. Понятные знаки и сигналы позволяют пользователям ориентироваться в сложных условиях городского пространства. Однако до сих пор не существует единого подхода к оформлению знаков

и сигналов для велосипедистов и пешеходов. Чаще всего эти знаки и сигналы разрабатываются на местном уровне. В сферу деятельности партнерства «Знаки и сигналы» входит:

- подготовка реестра существующих или разрабатываемых правил и положений, а также опыта наилучшей практики относительно знаков и сигналов для велосипедистов и пешеходов в государствах-членах ЕЭК ООН и Европейского региона ВОЗ;
- создание научной базы для начала работы по унификации знаков и сигналов для пешеходов и велосипедистов на национальном и международном уровнях;
- участие в пересмотре Венской конвенции Организации Объединенных Наций о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1971 г.), с целью содействия активной мобильности и создания более благоприятных условий для пешего и велосипедного туризма (33, 34).

Партнеры

Партнерство «Знаки и сигналы» было создано по инициативе правительства Франции после проведенного в 2010 г. в Батуми (Грузия) семинара ОПТОСОЗ «Безопасное и полезное для здоровья пешеходное и велосипедное движение в городских зонах».

Основные результаты

Министерство экологии, устойчивого развития и энергетики Франции (совместно с секретариатом ОПТОСОЗ) организовало проведение исследования с целью составления реестра знаков и сигналов.

Были использованы вопросники, разработанные французскими экспертами и Отделом Транспорта ЕЭК ООН (35). В исследовании приняли участие: Бельгия, Германия, Дания, Испания, Италия, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция и Швейцария.

Планы на будущее

Публикация (на английском, русском и французском языках) результатов исследования, направленного на составление реестра знаков и сигналов, а также опыта наилучшей практики, будет представлена на Четвертом совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде (14–16 апреля 2014 г., Париж, Франция). Затем материал будет передан Рабочей группе по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН (WP.1), являющейся куратором нескольких официальных инструментов ООН, позволяющих согласовывать правила и положения для их последующего рассмотрения и проведения мероприятий на общеевропейском и мировом уровнях. Местные органы власти или государства-члены при разработке знаков и сигналов сходного типа могут ссылаться на информацию и примеры, содержащиеся в исследовании.

Эковождение

Характер и масштаб оценки

Партнерство «Эковождение» поддерживает осуществление приоритетной цели 3 Амстердамской декларации: снизить выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума. Его цель – разработка потенциала для применения такого стиля вождения, который вносил бы существенный вклад в снижение выбросов загрязнителей («экологически рациональное вождение»). В сферу деятельности партнерства, в частности, входит:



Официальный старт Партнерства ОПТОСОЗ «Экологические и здоровьесберегающие рабочие места на транспорте» во время Министерской конференции «Окружающая среда для Европы», Астана (сентябрь 2011 г.)

- распространение информации и наилучшей практики, касающейся концепции эковождения и подходов к ее осуществлению при использовании легковых и грузовых автомобилей, автобусов и сельскохозяйственных тракторов;
- обмен опытом между заинтересованными партнерами в области содействия эковождению в среде профессиональных и непрофессиональных водителей;
- обеспечение возможности тестирования способов эковождения, особенно в контексте мероприятий Эстафеты ОПТОСОЗ и других конференций и мероприятий на международном и национальном уровнях;
- содействие созданию двусторонних технических программ для взаимодействия заинтересованных партнеров;

- содействие разработке согласованных критериев, применяемых при сертификации схем и учебных материалов для инструкторов по вождению и автошкол;
- разработка подходов к оценке эффективности эковожждения и успешному сохранению экологичного стиля вождения на протяжении длительного времени.

Партнеры

К настоящему времени в партнерстве «Эковожждение» состоят Австрия, Босния и Герцеговина, Казахстан, Российская Федерация и Чешская Республика.

Основные результаты

Под эгидой ОПТОСОЗ проводились определенные мероприятия по теме эковожждения, кульминацией которых стал старт Партнерства «Эковожждение».

- Демонстрация приемов эковожждения состоялась на семинаре ОПТОСОЗ «Устойчивое развитие городских транспортных систем» (Москва, Российская Федерация, июнь 2012 г.).
- Концепция и подходы эковожждения были представлены на семинаре ОПТОСОЗ «Зеленая и благоприятная для здоровья устойчивая мобильность» (Алматы, Казахстан, сентябрь 2013 г.).
- Партнерство «Эковожждение» было официально введено в действие на Международной конференции и стартовом семинаре по программе «Klima:aktiv mobil», которые состоялись 24–26 февраля 2014 г. в Вене (Австрия). Мероприятия были организованы Министерством сельского и

лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водных ресурсов Австрии, а также Федеральной экономической палатой Австрии совместно с зонтичной организацией, объединяющей автошколы и Австрийский автомобильный клуб. Были отмечены положительные результаты реализации проектов ЕС и инициативы «Эковожждение» в рамках австрийской программы «Klima:aktiv mobil», в ходе которых водители легковых и грузовых автомобилей, автобусов, сельскохозяйственных транспортных средств, а в особенности инструкторы автошкол и начинающие водители, осваивали способы экологичного вождения.

- Партнерство продолжило проведение тренингов по эковожждению с практическими тестами для водителей легковых автомобилей и автобусов во время Международной конференции по программе «Klima:aktiv mobil» в Вене.

Планы на будущее

Планируется проведение практического учебного семинара по эковожждению для инструкторов автошкол и водителей автобусов в апреле 2014 г. в Алматы (Казахстан). Занятия для инструкторов школ вождения и курсов подготовки водителей автобусов включают теоретическую часть и изучение учебных материалов в контексте Партнерства «Эковожждение», а также практические упражнения.

Партнерство «Эковожждение» будет стремиться привлекать новых партнеров, для того чтобы поддержать разработку национальных/региональных программ экологически рационального вождения. Необходимо создавать программы двустороннего

технического сотрудничества, проводить обмен опытом, а также разрабатывать и осуществлять инициативы по наращиванию потенциала в области развития и использования способов эковождения профессиональными и непрофессиональными водителями.

Инструментарий экономической оценки влияния на здоровье (HEAT)

Сфера деятельности

Партнерство HEAT (Health economic assessment tools) поддерживает достижение приоритетной цели 4 Амстердамской декларации: содействовать реализации



Старт Партнерства ОПТОСОЗ по эко-вождению на Международной конференции «klima:aktivmobil», Вена (февраль 2014 г.). Слева направо: David Stanners (Руководитель подразделения международного сотрудничества в Европейском агентстве по окружающей среде), Guénaél Rodier (Директор отдела инфекционных болезней, безопасности общественного здоровья и окружающей среды в Европейском региональном бюро ВОЗ), André Rupprechter (Федеральный министр сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и управления водными ресурсами Австрии), Marco Keiner (Директор отдела окружающей среды ЕЭК ООН) и Alexander Klacska (Председатель отдела транспорта и логистики Австрийской федеральной экономической палаты)



Презентация новой версии Инструмента ОПТОСОЗ ВОЗ по экономической оценке влияния на здоровье (HEAT) в отношении пешей ходьбы и велосипедного передвижения во время Международного транспортного форума в Лейпциге (май 2012 г.)

стратегий и мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта. Партнерство популяризирует применение удобного онлайн-инструментария для оценки экономического эффекта от снижения уровня смертности благодаря регулярной ходьбе пешком или езде на велосипеде. Первый вариант HEAT был представлен в 2008 г. и касался только езды на велосипеде. Дальнейшее расширение инструментария позволило затем разработать новый модуль для пешей ходьбы, который был представлен на параллельном мероприятии, проведенном в рамках Международного

транспортного форума в Лейпциге (Германия) 25–27 мая 2011 г. Метод основан на наилучших имеющихся фактических данных, и его параметры (настройки) могут быть адаптированы к конкретным ситуациям. Параметры по умолчанию действительны при использовании в Европейском регионе. HEAT можно применять во многих случаях, а именно:

- для планирования новых элементов велосипедной или пешеходной инфраструктуры; для моделирования влияния различных уровней

интенсивности велосипедного или пешеходного движения и использования полученных значений при оценке вновь созданных инфраструктур; для сопоставления результатов с затратами и определения соотношения выгод и издержек, что поможет обосновать необходимость инвестиций или станет составляющим элементом более обстоятельного анализа затрат и выгод;

- для оценки экономического эффекта снижения уровня смертности за счет существующих параметров езды на велосипеде или ходьбы пешком, например при определении пользы от велосипедного или пешего передвижения к месту работы, по городу или за городом;
- для внесения вклада в более обстоятельный анализ затрат и выгод или в дальнейшие оценки влияния на здоровье. В качестве примеров можно назвать определение с помощью инструментария экономического эффекта от снижения уровня смертности в результате достижения национальных целевых ориентиров по стимулированию велосипедного и пешеходного движения или иллюстрацию возможных убытков при снижении существующих уровней интенсивности езды на велосипеде или ходьбы пешком.

Партнеры

Партнерство HEAT поддерживают: Австрия, Германия, Соединенное Королевство, Швейцария и Европейская комиссия.

Основные результаты

Основные итоговые результаты включают:

- онлайн-инструмент HEAT для велосипедного и пешего передвижения (23);
- презентация инструмента на Международном транспортном форуме в Лейпциге, (Германия) в мае 2011 г.;
- выпуск публикации *Инструментарий экономической оценки влияния на здоровье (HEAT) в отношении пешей ходьбы и велосипедного передвижения. Методология и пособие для пользователей* (на английском, испанском, немецком, русском, финском и французском языках) (36);
- онлайн-обучающая программа для пользователей HEAT на основе ежемесячных онлайн-семинаров (23);
- обновление функций «доза – ответ» для HEAT в отношении велосипедного и пешего передвижения и подхода к проведению экономической оценки в свете новых научных данных.

Планы на будущее

Важные перспективы для расширения функциональности инструментария HEAT будут обеспечены спонсируемым Европейской комиссией проектом «Физическая активность в контексте устойчивого транспорта» (PASTA). Ожидается, что реализация проекта приведет к разработке новых модулей, позволяющих более полно оценивать пользу от вмешательств, направленных на содействие велосипедному и пешеходному движению. При этом будет дополнительно учитываться влияние таких факторов, как загрязнение воздуха, травматизм и выбросы парниковых газов.



Шесть бывших председателей программы ОПТОСОЗ во время празднования ее 10-й годовщины, Женева, ноябрь 2012 г. Слева направо: François André (Бельгия), Robert Thaler (Австрия), Zaal Lomtadze (Грузия), Ursula Ulrich (Швейцария), Вадим Донченко (Российская Федерация) и Philippe Maler (Франция)

ТРАНСДУНАЙ и ACCESS2MOUNTAIN

Сфера деятельности

Партнерство поддерживает достижение целей 1 и 4 Амстердамской декларации путем содействия разработке и практическому внедрению стратегий и мер, направленных на обеспечение экологичного и

здорового передвижения в целях отдыха и туризма, с особым вниманием к важнейшим европейским субрегионам, таким как местности по берегам Дуная, Альпы и Карпаты. Партнерство вносит вклад в осуществление Стратегии ЕС для Дунайского региона, Альпийской конвенции и Карпатской конвенции (37).

В его основные задачи входит создание общего подхода и планов действий по обеспечению устойчивой мобильности в сфере туризма, а также разработка пилотных и демонстрационных проектов по экологичной мобильности и туристическим маршрутам.

Партнеры

В основе партнерства, созданного по инициативе Австрии, лежат два проекта ЕС: «Устойчивый транспорт и туризм по берегам Дуная» (ТРАНСДУНАЙ) и «Устойчивая мобильность и туризм в уязвимых зонах Альп и Карпат» (ACCESS2MOUNTAIN). В проекте «ТРАНСДУНАЙ» принимают участие 14 партнерских организаций из 8 стран: Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Республики Молдова, Румынии, Сербии и Словакии, а также 35 партнеров-наблюдателей. Проект «ACCESS2MOUNTAIN» направлен на развитие устойчивой мобильности в районах горного туризма и объединяет партнеров из Австрии, Венгрии, Италии, Польши, Румынии, Сербии, Словакии и Украины. Кроме того, имеется около 20 наблюдателей из 11 стран, включая координаторов по Карпатской конвенции (37).

Основные результаты

К основным результатам относятся:

- обмен передовой практикой в сфере предложений по развитию устойчивой мобильности (например, местных железнодорожных и особенно мультимодальных перевозок);
- разработка общего подхода к обеспечению устойчивой мобильности в области туризма в Дунайском регионе;
- региональные планы действий по реализации предложений и туристических пакетов на основе устойчивой мобильности;
- разработка программ по развитию устойчивой мобильности в различных пилотных регионах;
- составление проекта транспортного протокола для Карпатской конвенции.

Планы на будущее

Планируется проведение в регионах стран-партнеров пилотных мероприятий по реализации предложений и туристических пакетов, основанных на экологически здоровой мобильности. Заключительная конференция по теме партнерства «ACCESS2MOUNTAIN» состоится 1–2 апреля 2014 г. в национальном парке Гезойзе (Австрия), аналогичная конференция по теме партнерства «ТРАНСДУНАЙ» – 8–9 сентября 2014 г. в Белграде (Сербия). На основе приобретенного опыта и практических результатов будут разработаны последующие проекты и подготовлены заявки на софинансирование из средств ЕС. Обсуждается возможность расширения проектно-ориентированной деятельности по развитию экологически здоровой мобильности в сферах отдыха и туризма на субрегиональном уровне.

Содействие велосипедному движению

Характер и масштаб оценки

Презентация партнерства «Содействие велосипедному движению» состоится на Четвертом совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде. Предполагаемое новое партнерство поддерживает осуществление приоритетной цели 4 Амстердамской

декларации: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта. Партнерство приступит к разработке общеевропейского генерального плана развития велосипедного транспорта с соответствующими руководствами и инструментами в помощь составлению стратегий развития велосипедного передвижения в странах.

В задачу партнерства входит поддержка национальных и международных стратегий, направленных на создание условий для велосипедного передвижения, путем объединения усилий заинтересованных должностных лиц и представителей национальных велотранспортных ассоциаций государств-членов с тем, чтобы:

- провести оценку потребности участников партнерства в инфраструктуре, информации, финансировании и безопасности для определения ключевых областей действий на общеевропейском уровне;
- разработать общеевропейский генеральный план развития велосипедного транспорта, который поможет объединить усилия для включения вопросов велосипедного движения в национальные и общеевропейские стратегии и использовать существующие схемы финансирования, применяемые международными финансовыми учреждениями, а также общеевропейские планы действий по созданию инфраструктуры;
- содействовать проведению на национальном уровне политики развития велосипедного движения

путем разработки рекомендаций и инструментов, основанных на имеющейся информации;

- обмениваться примерами передовой практики, наращивать потенциал и разрабатывать проекты обучения и двустороннего сотрудничества;
- создавать сеть национальных координаторов по велосипедному транспорту (и/или представителей национальных велотранспортных ассоциаций, назначенных государствами-членами) для того, чтобы упростить проведение планируемых мероприятий.

Партнеры

Идея создания партнерства принадлежит Австрии. Предполагается провести презентацию партнерства на Четвертом совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоится в Париже, Франция, 14–16 апреля 2014 г. Первое совещание партнерства ОПТОСОЗ по содействию велосипедному движению пройдет 17 апреля 2014 г. после окончания Совещания высокого уровня.

Основные результаты

Первое совещание состоялось в Вене (Австрия) в июне 2013 г. в контексте конференции «Велосити-2013». Присутствовали национальные координаторы по велосипедному транспорту и представители национальных ассоциаций велосипедистов из Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Словакии, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, а также Европейской федерации велосипедистов.

Планы на будущее

В будущем планируется реализация стратегии и рабочей программы партнерства, а также предложений по мобилизации необходимых ресурсов; создание сети национальных координаторов по велосипедному транспорту; оценка потребностей, разработка рекомендаций; разработка и совершенствование общеевропейского генерального плана развития велосипедного транспорта; разработка концепции наращивания потенциала для развития велосипедного движения.

Анализ и перспективы

Партнерства обеспечили ОПТОСОЗ эффективным механизмом достижения приоритетных целей Амстердамской декларации и выполнения Программы работы ОПТОСОЗ на основе международного сотрудничества. Основные сильные стороны партнерств – это возможности их использования при разработке мероприятий в тех областях, где необходимо проведение дальнейшего анализа информации и практических действий.

Партнерства облегчили проведение диалога между лицами, ответственными за разработку политики (особенно на уровне государств-членов), и техническими экспертами. С этой целью применялся прагматический подход к разработке простого в использовании и научно обоснованного инструментария, позволяющего интегрировать аспекты окружающей среды и здоровья в транспортную политику, что особенно существенно для городских районов. Особое внимание к проблемам общественного транспорта, велосипедного и пешего передвижения позволило



ОПТОСОЗ исследовать инновации и перспективы и обнаружить, что использование стратегий развития устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта способно внести свой вклад при решении задач в области экономики, охраны здоровья и окружающей среды, а также в социальной сфере. Возможность привлечь внимание директивных органов к ряду актуальных тем послужила толчком для создания новых партнерств и способствовала успеху усилий по мобилизации ресурсов.

Важным направлением деятельности по итогам Четвертого совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде в Париже будет использование преимуществ, предоставляемых Партнерствами в качестве механизма осуществления ОПТОСОЗ, при решении существующих проблем устойчивого функционирования данной программы.

Библиография²

1. Парижская декларация «Город в движении: в первую очередь – люди!» Женева: Европейская экономическая комиссия ООН; в печати.
2. Амстердамская декларация. Звенья одной цепи: пути развития транспорта в интересах здоровья, окружающей среды и благосостояния. Женева: Европейская экономическая комиссия ООН; 2010 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/Amsterdam%20Declaration%20final_RU.pdf).
3. Klima:aktiv [Австрийская инициатива по защите климата] [веб-сайт]. Vienna: Lebensministerium [Министерство жизни]; 2014 (<http://www.klimaaktiv.at>).
4. Masterplan Radfahren [Мастерплан по велосипедному движению]. Vienna: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft [Федеральное министерство сельского хозяйства, лесоводства, экологии и водных ресурсов]; 2011 (<http://www.klimaaktiv.at/publikationen/mobilitaet/radfahren/masterplanrad.html>).
5. Electromobility in and from Austria. Vienna: Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management; Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology; Federal Ministry of Economy, Family and Youth; 2012 (http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/electromobility_implementation.pdf).
6. Fördermassnahmen [Программы поддержки]. Bundesamt für Verkehr BAV [веб-сайт]. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; 2014 (<http://www.bav.admin.ch/verlagerung/03063/index.html?lang=de>).
7. France Vélo Tourisme [Велотуризм – Франция] [веб-сайт] (<http://www.francevelotourisme-partenaires.com>).
8. Travelling smart. Msida: Institute for Sustainable Development, University of Malta; 2011 (https://secure.um.edu.mt/__data/assets/pdf_file/0009/134838/GTP_Summary_of_Findings-2.pdf).
9. Israel railways. In: AVIV AMCG Management and Consulting [website]. AVIV AMCG Management and Consulting; 2014 (<http://www.avivamcg.com/en/customerStory.aspx?id=63>).
10. Support to sustainable transport in the city of Belgrade. In: United Nations Development Programme [website]. United Nations Development Programme; 2013 (http://www.undp.org/content/serbia/en/home/operations/projects/environment_and_energy/support-to-sustainable-transport-in-the-city-of-belgrade.html).
11. Cities of the future. In: Framtidens byer. Informasjon fra departementene [веб-сайт]. Oslo: Norwegian Government; 2011 (<http://www.regjeringen.no/en/sub/framtidensbyer/cities-of-the-future>).
12. Home to work travel free of charge. In: Belgian Rail [website]. Brussels: NMBS/SNCB; 2014 (http://www.belgianrail.be/en/business/commuter/commuter-free.aspx?_z=z&_id=28AEEAB6796044E59F9EBFBA43B20B7F).

² Все веб-сайты – по состоянию на 18 марта 2014 г.

13. Samardzic Z. ECOeffect roll-out – Croatia. Vilnius, 17 September 2013 [presentation]. Geneva: IRU Academy; 2013 (http://www.iru.org/cms-filesystem-action/Events_2013_ecovilnius/Samardzic.pptx).
14. Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise. O. J. E. C. 2002 L 189/12–19 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0012:EN:PDF>).
15. 2010 Road safety target outcome: 100 000 fewer deaths since 2001. Fifth Road Safety PIN report. Brussels: European Transport Safety Council; 2011 (http://www.etsc.eu/documents/ETSC2011_PIN_Report.pdf).
16. Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Dt. Version [Национальный план развития велосипедного движения до 2020 г. Объединение усилий для развития велосипедного движения, второе издание]. Berlin: Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development; 2012.
17. Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012 “FahrRad!” [Национальный план развития велосипедного движения, 2002–2012 “Оседлай велосипед!"]. Berlin: Federal Ministry of Transport, Building and Housing, 2002.
18. Fiets snelwegen [Велосипедная магистраль] [веб-сайт]. Goudappel Coffeng (<http://www.fietssnelwegen.nl>).
19. Pedestrian Paradise. In: Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport [website]. High Halden: Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport; 2013 (<http://www.easst.co.uk/news/news/427>).
20. A policy framework for green transportation in Georgia: achieving reforms and building infrastructure for sustainability. Washington (DC): World Bank; 2012 (<http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/06/16473131/policy-framework-green-transportation-georgia-achieving-reforms-building-infrastructure-sustainability>).
21. Специальная велосипедная дорожка на Приморском бульваре Баку готова. [веб-сайт]. Trend News; 2013 (<http://www.trend.az/news/society/2019917.html>).
22. THE PEP toolbox. In: Healthy Transport. THE PEP [website]. Copenhagen/Geneva: WHO Regional Office for Europe/United Nations Economic Commission for Europe; 2011 (<http://www.healthytransport.com>).
23. Health economic assessment tool (HEAT) [website]. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2011 (<http://www.heatwalkingcycling.org/index.php>).
24. Информационный центр ОПТОСОЗ [веб-сайт]. Копенгаген/Женева: Европейское региональное бюро ВОЗ / Европейская экономическая комиссия ООН; 2013 (<http://www.thepep.org/chwebsite/>).
25. THE PEP Communication Strategy. Copenhagen/Geneva: WHO Regional Office for Europe/United Nations Economic Commission for Europe; 2010 (ECE/AC.21/SC/2010/4 – EUDHP1003944/7.1/SC8/4).

26. Developing national transport, health and environmental action plans. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2014.
27. Unlocking new opportunities: jobs in green and healthy transport. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2014.
28. A pocket guidebook of funding for sustainable transport through the EU. Geneva/Copenhagen: WHO Regional Office for Europe/United Nations Economic Commission for Europe; 2012.
29. Работая вместе в целях устойчивого и здорового транспорта: руководство по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимоувязки транспортных, здравоохранительных и экологических аспектов. Женева: Издательство Организации Объединенных Наций; 2008 (ECE/AC.21/1; <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.ru.pdf>).
30. Implementation of the European neighbourhood policy in Ukraine. Progress in 2011 and recommendations for action. Brussels: European Commission; 2012 (http://ec.europa.eu/world/enp/docs/2012_enp_pack/progress_report_ukraine_en.pdf).
31. Almaty will adopt sustainable transport strategy for 2013–2023. In: United Nations Development Programme [website]. United Nations Development Programme; 2013 (<http://www.kz.undp.org/content/kazakhstan/en/home/presscenter/pressreleases/2013/07/30/almaty-will-adopt-sustainable-transport-strategy-for-2013-2023/>).
32. Jobs in green and healthy transport: strengthening the economic case for environment-friendly and health-promoting transport policies. A scoping study on the potential for job creation through green and healthy transport. Oxford: Dawei Wu, Nuffield Department of Population Health, University of Oxford; 2013.
33. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Женева: Европейская экономическая комиссия ООН; 1968 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf).
34. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Женева: Европейская экономическая комиссия ООН; 1971 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf).
35. Signs and signals for cyclists and pedestrians. Comparison of rules and practices in 13 countries. Paris: Cerema; 2014.
36. Инструментарий экономической оценки влияния на здоровье (HEAT) в отношении пешей ходьбы и велосипедного передвижения. Методология и пособие для пользователей. Экономическая оценка транспортной инфраструктуры и политики. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2011 (<http://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-for-cycling-methodology-and-user-guide>).

37. The Convention. In: Carpathian Convention [website].
Vienna: United Nations Environment Programme
(<http://www.carpathianconvention.org/the-convention-17.html>).

Государства-члены

Австрия
Азербайджан
Албания
Андорра
Армения
Беларусь
Бельгия
Болгария
Босния и Герцеговина
Бывшая югославская
Республика Македония
Венгрия
Германия
Греция
Грузия
Дания
Израиль
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Казахстан
Кипр
Кыргызстан
Латвия
Литва
Люксембург
Мальта
Монако
Нидерланды
Норвегия
Польша
Португалия
Республика Молдова
Российская Федерация
Румыния
Сан-Марино
Сербия
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Таджикистан
Туркменистан
Турция
Узбекистан
Украина
Финляндия
Франция
Хорватия
Черногория
Чешская Республика
Швейцария
Швеция
Эстония

Оригинал: English

Европейское региональное бюро ВОЗ

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) – специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, созданное в 1948 г., основная функция которого состоит в решении международных проблем здравоохранения и охраны здоровья населения. Европейское региональное бюро ВОЗ является одним из шести региональных бюро в различных частях земного шара, каждое из которых имеет свою собственную программу деятельности, направленную на решение конкретных проблем здравоохранения обслуживаемых ими стран.

Всемирная организация здравоохранения Европейское региональное бюро

UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark
Тел.: +45 45 33 70 00 Факс: +45 45 33 70 01 Эл. адрес: contact@euro.who.int
Веб-сайт: www.euro.who.int