



Referenz/Aktenzeichen: N153-0096

## **From Amsterdam to Paris and Beyond: THE PEP 2009-2020**

### **Transparent 1**

Excellencies, Ministers,  
Deputy Ministers, State Secretaries,  
Executive Secretary, General Directors,  
Directors,  
Ladies and Gentlemen

In the years since 2002 when the Pan-European programme for Transport, Health and Environment was launched, a lot of work has been done to implement this programme and to reach the goals of the Amsterdam Declaration. During this time patterns of urban environment have changed in a positive but also in a negative way. Risks to urban ecosystems, air quality and physical and psychological health have evolved. THE PEP has sought to address these risks.

Administered jointly by the United Nations Economic Commission for

Europe and the WHO Regional Office for Europe, THE PEP encourages transport policy-makers and urban spatial planners to consider the environmental and health impacts of transport and mobility. The long term vision set up by THE PEP is a “green and healthy mobility and transport for sustainable livelihoods for all”.

I would now like to present to you a report which summarizes the state of national implementation of THE PEP and the goals of the Amsterdam Declaration. Under the title “From Amsterdam to Paris and Beyond” it reports on the engagement of a dynamic network of academics, experts and Member States of UNECE and WHO. THE PEP comprises all three sectors on an equal footing in sharing best practices in sustainable and healthy transport and mobility, particularly in urban areas.

## **Transparent 2**

The report summarizes the state of national implementation of THE PEP and the goals of the Amsterdam Declaration. In particular, it aims to highlight success stories of two of the implementation mechanisms:

- THE PEP Staffete, or relay race workshop series, which are intended to share good practices in sustainable and healthy mobility across the UNECE–WHO European Region; and
- THE PEP Partnerships, which seek to develop projects and forge relationships among concerned stakeholders on a range of topics that support the goals of THE PEP.

The ultimate goal of both the Staffete and the Partnerships is to promote an integrated policy approach where the transport, health and environment sectors work together on an equal footing for green and healthy transport and mobility.

The first part of the report showcases success stories across the UNECE–WHO European Region, based on replies to an annual questionnaire. The implementation of THE PEP is seen at national, regional and municipal levels, and the strengths and challenges of THE PEP are examined.

The second part is a record of THE PEP Staffete workshop series, highlighting progress made in the host countries and

surrounding regions as a result of the technical training workshops.

The third part underlines the activities of THE PEP Partnerships.

The report features many case studies championing THE PEP approach and highlighting achievements in attaining the 2009 Amsterdam goals. Similar activities are expected in the upcoming period (2014–2020), depending on the pledges of Member States to support THE PEP workplan in its implementation of the Declaration which shall be adopted here in Paris.

Please, let me come back to the ultimate goal of both the Staffete and the Partnerships. This objective is to promote an integrated policy approach where the transport, health and environment sectors work together.

I would now like to present an example from Switzerland on the design of our integrated policy approach of joining spatial planning and development of soft mobility, cycling in particular.

Therefore I will continue in French, one of our national languages.

En 2012, pour la première fois en Suisse, les trois niveaux de L'Etat, la Confédération, les cantons et (les villes et) les communes se sont mis d'accord sur le Projet de territoire Suisse, à savoir un modèle de développement territorial incluant des objectifs et des stratégies communes. Pour protéger les espaces naturels face à l'étalement urbain, il faut favoriser une orientation du développement urbain vers l'intérieur et assurer sa coordination avec les transports.

Plus de deux tiers des Suisses habitent et travaillent dans les agglomérations. La mobilité douce satisfait non seulement une part croissante des besoins en mobilité, mais elle réduit aussi la pollution de l'air et améliore la santé des cyclistes (~~dans ces espaces~~). En ce qui concerne le Projet de territoire Suisse cela signifie que pour les agglomérations, il faut notamment soutenir la mobilité douce, dont font partie les déplacements en vélo. Une condition pour l'usage des vélos est un réseau de transport adapté. Ainsi le trafic cycliste devient également un thème de l'aménagement du territoire.

En accord avec la volonté politique d'assurer la coordination entre l'urbanisation et le transport, la Confédération peut financer jusqu'à la moitié des mesures relatives au transport dans les agglomérations. Pour cela, l'entité responsable doit soumettre un programme de développement évaluable. Ce programme doit, entre autres, démontrer la coordination à long terme entre l'urbanisation et le transport, présenter les mesures liées à l'infrastructure et expliciter la participation financière requise. Une part importante de ces mesures concerne la mobilité douce. Il s'agit notamment des pistes cyclables rapides dans les villes, des ponts sur les rivières, des nouveaux sous voies et des développements du réseau cyclable.

Le réseau pour la mobilité douce SuisseMobile, dont fait aussi partie La Suisse à Vélo et qui est soutenu par la Confédération développe les parcours nationaux et régionaux. Les cantons développent également dans ce contexte des plans de réseau cyclable qui comportent tant les espaces naturels que

les espaces urbains. Pour les villes des plans de réseau urbain cyclable sont élaborés.

Avec l'inclusion de la mobilité douce dans les processus de planification territoriale, la Suisse réalise une approche politique intégrée, qui couvre les différents domaines de la vie liés au territoire. En même temps, elle met en œuvre les objectifs du THE PEP et de la déclaration d'Amsterdam.

Je vous remercie pour votre attention !

In der Schweiz haben die drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden mit dem Raumkonzept Schweiz im Jahr 2012 erstmals ein gemeinsames räumliches Entwicklungsleitbild mit Zielen und Strategien verabschiedet. Um den Landschaftsraum vor einer Zersiedelung zu schützen wird einerseits eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt, andererseits sollen Siedlungsentwicklung und Verkehr abgestimmt werden.

Weit mehr als zwei Drittel der Schweizer leben und arbeiten in Agglomerationen. In diesen Räumen befriedigt der Langsamverkehr nicht nur einen zunehmenden Teil der Mobilitätsbedürfnisse, sondern er vermindert auch die Luftbelastung und er stärkt die Gesundheit der Velofahrer. Mit Bezug auf das Raumkonzept bedeutet das für die Agglomerationen unter anderem, dass Langsamverkehr unterstützt werden soll, zu dem auch das Velofahren gehört. Voraussetzung für den Gebrauch des Velos ist aber ein entsprechendes Verkehrsnetz. Damit wird auch der Veloverkehr zum Gegenstand der der Raumplanung.

Um die politisch geforderte Abstimmung von Verkehr und Siedlungen zu unterstützen, kann der Bund Verkehrsmassnahmen in Agglomerationen bis zur Hälfte der Kosten mitfinanzieren. Dazu müssen deren Trägerschaften ein vom Bund bewertbares Entwicklungsprogramm vorlegen. In ihnen wird u.a. die längerfristige Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufgezeigt und es werden die Massnahmen für die Verkehrsinfrastruktur benannt und zur Mitfinanzierung beantragt. Ein gewichtiger Teil dieser Massnahmen betrifft den Langsamverkehr. Zu diesen Massnahmen gehören z.B: Veloschnellrouten in Städten, Verbindungsstege über Flüsse, neue Verkehrsunterführungen und Velonetzentwicklungen.

Das vom Bund unterstützte Netzwerk Schweiz Mobil, zu dem auch Veloland Schweiz gehört, entwickelt nationale und regionale Routen. Auch die Kantone erarbeiteten in diesem Zusammenhang regionale Netzpläne für den Veloverkehr, die den Landschaftsraum sowie den Siedlungsraum umfassen. Städte wiederum erarbeiten urbane Velonetze.

Mit der Erfassung des Langsamverkehrs in den raumplanerischen Prozessen realisiert die Schweiz einen integrierten Politikansatz, der verschiedenste raumbezogene Lebensbereiche betrifft. Gleichzeitig implementiert sie damit auch die Ziele des THE PEP und der Amsterdam Declaration.