



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.: General  
5 September 2011  
Russian  
Original: English

**Европейская экономическая  
комиссия**

**Всемирная организация  
здравоохранения  
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня по транспорту,  
окружающей среде и охране здоровья

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

**Девятая сессия**

Женева, 16–17 ноября 2011 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Осуществление Амстердамской декларации:  
эстафета ОПТОСОЗ**

**Эстафета ОПТОСОЗ**

**Доклад рабочего совещания на тему "Сотрудничество  
для развития сбалансированного и здорового городского  
транспорта" (Киев, июнь 2011 года)**

*Резюме*

Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) постановил на своей седьмой сессии (22–23 октября 2009 года) организовывать "эстафеты" в качестве компонента новой коммуникационной и имплементационной стратегии с целью распространения ключевых идей Амстердамской декларации во всем регионе (ECE/AC.21/SC/2009/4–EUR/09/5088363/4, пункты 8–10). В рамках каждой такой эстафеты основное внимание уделяется одному вопросу или одной теме, имеющим отношение к четырем приоритетным целям Декларации. "Эстафетные палочки", символизирующие собой отобранные темы, передаются из страны в страну в общеввропейском контексте, что способствует распространению ноу-хау и накопленного опыта.

На своей четырнадцатой сессии (Рим, 20–21 июня 2011 года) Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ обсудило долгосрочное воздействие на местах

"эстафетных" рабочих совещаний и приняло решение о том, что доклады рабочих совещаний должны представляться соответствующим государствам-членам на последующих сессиях Руководящего комитета<sup>1</sup>.

Четвертое рабочее совещание на тему "Сотрудничество для развития сбалансированного и здорового городского транспорта" было проведено в Киеве, Украина, 8–9 июня 2011 года. Участники рабочего совещания, организованного секретариатом ОПТОСОЗ в сотрудничестве с украинским государством и органами местного самоуправления, согласовали следующие направления деятельности для разработчиков политики и местных субъектов:

- создание политической и правовой основы для поддержки устойчивого городского транспорта;
- улучшение институциональной координации и сотрудничества в целях интеграции;
- поощрение эффективного участия общественности, партнерств и коммуникации;
- рационализация финансирования городской мобильности и инвестиций в нее;
- совершенствование сбора данных, мониторинга и исследовательской деятельности;
- использование международной основы, обеспечиваемой ОПТОСОЗ и содействие ее развитию.

Дополнительная информация, документация и материалы выступлений на рабочем совещании в Киеве содержатся по адресу <http://live.unecese.org/index.php?id=16942>.

---

<sup>1</sup> Вскоре настоящий доклад появится на вебсайте ОПТОСОЗ по адресу <http://live.unecese.org/index.php?id=2506>.

## I. Введение

1. Четвертое рабочее совещание на тему "Сотрудничество для развития сбалансированного и здорового городского транспорта" в рамках эстафеты Обще-европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) было проведено 8–9 июня 2011 года в Киеве, Украина.
2. Это рабочее совещание было организовано секретариатом ОПТОСОЗ (Отдел транспорта и Отдел окружающей среды Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ-Европа)) в сотрудничестве с Министерством иностранных дел, Министерством экологии и природных ресурсов, Министерством инфраструктуры и Министерством здравоохранения Украины, а также государственной администрацией города Киева при технической поддержке со стороны правительства Франции. Финансовую поддержку оказали правительства Австрии и Швейцарии.
3. Секретариат ОПТОСОЗ получил поддержку со стороны международной благотворительной организации – информационный центр "Зеленое досье" (Украина).

## II. Участники

4. На рабочем совещании присутствовали эксперты из государств – членов ЕЭК и ВОЗ-Европа, а также представители гражданского общества, включая должностных лиц национального и местных правительств, ученых и исследователей из следующих стран: Азербайджана, Албании, Армении, Грузии, Российской Федерации, Украины и Франции. В его работе участвовали следующие неправительственные и межправительственные организации: Международный союз общественного транспорта (МСОТ), Германское агентство по международному сотрудничеству (ГАМС) и Всемирный фонд природы (ВФП).

## III. Техническое сотрудничество

5. С учетом роли ОПТОСОЗ в области технического сотрудничества и создания потенциала Министерство экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного хозяйства Франции провело и профинансировало техническую поездку в Киев до начала рабочего совещания с целью проведения анализа проблем и возможностей устойчивой мобильности в Киеве, а именно потенциальных возможностей развития таких "активных форм передвижения", как, например, передвижение пешком или на велосипеде, а также для подготовки рекомендаций относительно улучшений в этих областях, в частности в отношении информационной технологии на транспорте, знаков и сигналов для пешеходов и велосипедистов, а также управления дорожным движением и организации автостоянок.
6. Доклад французских технических экспертов с оценкой возможностей и проблем в области управления мобильностью в Киеве содержится в отдельном документе (ECE/AC.21/SC/2011/5–EUDHP1003944/7.1/SC9/5).

## IV. **Согласованные действия для разработчиков политики и местных субъектов**

7. Участники рабочего совещания подробно обсудили методы поощрения структур, вырабатывающих политику в сфере транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, к сотрудничеству в разработке стратегий и мер для развития устойчивого и здорового городского транспорта в Восточной Европе, в частности в Украине и странах Кавказа. Они определили потребности, проблемы и возможности для продвижения инновационных стратегий и программ управления мобильностью, которые способствуют политике, направленной на обеспечение экологически безопасного и здорового транспорта, и улучшают жизнь горожан в Киеве и других городах региона.

8. На рабочем совещании были определены направления политики как важные аспекты, требующие особого внимания, как об этом говорится в нижеследующих разделах А–F.

### A. **Создание политической и правовой основы для поддержки устойчивого городского транспорта**

- *Разработать основы национальной политики в области устойчивого городского транспорта, способствующие достижению национальных, региональных и муниципальных целей в области землепользования, транспорта, здравоохранения и окружающей среды и оказывающие влияние на эти сферы.*

9. Основа национальной политики в транспортном секторе должна быть "внутренне согласованной", т.е. обеспечивать интеграцию стратегий транспортных инвестиций, управления дорожным движением и автостоянками, а также управления спросом. Они также должны быть "внешне согласованными", т.е. транспортная политика должна быть интегрирована с политикой в других секторах, в частности таких, как охрана здоровья, окружающая среда и планирование землепользования. В качестве ориентиров должны использоваться опыт и передовая практика других европейских стран и городов.

- *Определить связи между национальным транспортным планированием и муниципальными стратегиями в области городской мобильности и землепользования.*

10. Должна быть разработана в рамках открытого для участия и транспарентного процесса правовая и регулятивная основа, служащая ориентиром для действий правительств на всех уровнях. Цель заключается в разработке стратегий, которые поддерживали бы друг друга и предусматривали бы принятие решений в области планирования и инвестиций на соответствующем уровне. Наряду с этим должны также иметься показатели вовлечения частного сектора в работу общественного транспорта, охватывающие правила конкуренции и закупок, а также обязательства по обслуживанию и обеспечению качества.

- *Признать пешеходное и велосипедное движение в городских зонах в качестве неотъемлемой составляющей планирования транспорта и городского развития наряду с движением общественного и частного транспорта.*

11. Пешеходное и велосипедное движение благоприятно влияет на здоровье населения и физическое состояние каждого отдельного человека. Оно ведет к

уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий и заторов на дорогах, снижению уровня шума и загрязнения воздуха в городах и уменьшению уровня выбросов парниковых газов. Безопасные, удобные и доступные пешеходная и велосипедная инфраструктуры, предназначенные в том числе для детей и престарелых, которые хорошо обслуживаются общественным транспортом и доступны для него, делают городские зоны удобными и привлекательными для проживания.

- *Интегрировать в транспортную политику и политику землепользования целевые показатели по качеству воздуха, выбросам парниковых газов, шуму и другим аспектам здоровья и окружающей среды.*

12. Следует принять технические стандарты на транспортные средства и топливо и проводить тщательный мониторинг их соблюдение общественными и индивидуальными транспортными средствами. В этой связи можно было бы использовать глобальные технические стандарты ЕЭК, касающиеся транспортных средств и их периодического осмотра, которые являются обязательными во многих странах региона.

## **В. Улучшение институциональной координации и сотрудничества в целях интеграции**

- *Крайне важное значение для достижения целей устойчивости имеют вертикальное и горизонтальное сотрудничество между всеми секторами и уровнями управления.*

13. Для обеспечения интеграции целей политики и стратегий необходима горизонтальная координация действий субъектов, занимающихся вопросами транспорта, здравоохранения и окружающей среды, на всех уровнях управления. Вертикальная координация действий на различных уровнях управления обеспечивает возможность эффективного информирования региональных и местных органов управления о национальных целях устойчивого развития и их эффективной реализации этими органами.

- *Национальным правительствам следует создать институциональные основы и стимулы для побуждения городов к отражению цели сокращения выбросов в своих местных решениях по транспорту.*

14. Приоритеты и цели, определенные на муниципальном и региональном уровнях, могут также доводиться до сведения соответствующих структур "снизу вверх", т.е. информация о них может передаваться с городского уровня на национальный для обеспечения того, чтобы национальная политика надлежащим образом учитывала приоритеты, установленные на менее высоких уровнях.

- *Ответственность должна быть соизмерима с ресурсами, имеющимися для осуществления соответствующей деятельности.*

15. Когда ответственность за принятие решений по вопросам городского транспорта передается от национальных правительств на региональный и муниципальный уровни, соответствующая ответственность за источники финансирования должна являться транспарентной и также делегироваться. Это позволит местным и региональным органам власти взять на себя полную ответственность за решение проблемы устойчивой мобильности и отчитываться за это.

### **С. Поощрение эффективного участия общественности, партнерств и коммуникации**

- *На ранней стадии привлекать общественность и другие заинтересованные стороны к процессу разработки стратегий и обеспечивать их активное участие в ходе всей реализации и мониторинга.*

16. Органы управления всех уровней должны обеспечивать ощутимые стимулы в виде финансовых средств, поощрений и других форм признания действий, предпринимаемых заинтересованными сторонами.

- *Проводить регулярные и систематические опросы пользователей по системам городского транспорта, в частности по системам общественного транспорта.*

17. Представительные и систематические опросы пользователей систем городского транспорта позволяют выявлять острые проблемы и разрабатывать корректирующие меры.

- *Признать важную роль неправительственных организаций и организаций гражданского общества.*

18. Неправительственные организации и организации гражданского общества могут предоставлять профессиональные и дополнительные экспертные знания и содействовать планированию и реализации устойчивых услуг городского транспорта, а также просвещению, расширению участия общественности и осуществлению общественно-пропагандистских кампаний.

- *Информировать пользователей транспорта и поддерживать связь с ними.*

19. Для успешного осуществления устойчивой городской транспортной политики чрезвычайно важное значение имеет общественное мнение. Прежде чем произойдут какие-либо изменения в поведении, граждане должны понять цели политики и принять их. Для того чтобы заручиться поддержкой общественности в отношении политики управления спросом на транспорт, особенно важное значение имеет проведение эффективных коммуникационных и информационно-просветительских кампаний.

- *Поощрять технологические изменения и изменения в поведении в интересах устойчивой городской мобильности, включая экологичное вождение и управление мобильностью с целью уменьшения вреда, наносимого окружающей среде, и повышения эффективности использования транспорта.*

### **Д. Рационализация финансирования городской мобильности и инвестиций в нее**

- *Обеспечить, чтобы от систем ценообразования и налогообложения в сфере городского транспорта исходили верные сигналы о необходимости содействия развитию устойчивого городского транспорта во всех секторах.*

20. Прямые поступления от реализации мер в области ценообразования, инвестиций и других видов финансирования должны резервироваться на ясные цели, с тем чтобы расширились возможности осуществления политики. Направление поступлений, полученных в результате принятия ценовых мер, на

местный и региональный уровни может усилить политическую поддержку "непопулярных" инициатив в сфере ценообразования и облегчить их реализацию.

- Решения относительно финансирования должны соответствовать целям охраны окружающей среды и здоровья.

21. Решения относительно инвестиций в инфраструктуру должны в полной мере учитывать цели в области охраны окружающей среды и здоровья и цели в области управления мобильностью.

## **Е. Совершенствование сбора данных, мониторинга и исследовательской деятельности**

- Совершенствовать *процедуры сбора данных, в частности о городском движении, выбросах и воздействии транспорта на здоровье.*

22. Общие данные необходимы также для обеспечения возможности составления планов территориально-пространственного развития, охватывающих все виды деятельности на данной территории.

- *Осуществлять последовательный мониторинг различных видов деятельности в городах и их связи с целями в области охраны окружающей среды и здоровья.*

23. Доводить результаты этого мониторинга до сведения выборных должностных лиц и общественности с целью содействия большей подотчетности и транспарентности при принятии решений.

## **Г. Использование международной основы, обеспечиваемой ОПТОСОЗ, и содействие ее развитию**

- *Продолжать использовать ОПТОСОЗ.*

24. Использовать механизмы реализации ОПТОСОЗ, такие как Партнерство ОПТОСОЗ и эстафеты ОПТОСОЗ, в качестве платформы для международного сотрудничества в деле создания устойчивого и здорового городского транспорта.

- *Применять принципы и механизмы, содержащиеся в руководствах по ОПТОСОЗ.*

25. Использовать руководства ОПТОСОЗ по созданию стимулирующих институциональных условий для политической взаимосвязки транспортных, здравоохранительных и экологических аспектов и по национальному плану действий в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды, которые содержат информацию о передовых методах развития экологичного и здорового транспорта.

- *Использовать данные и информацию о сетевом Информационно-координационном центре ОПТОСОЗ.*

26. Использовать информацию, предоставляемую Информационно-координационным центром ОПТОСОЗ, информационную платформу, предоставляющую информацию о передовом и неудачном опыте, а также результаты соответствующих исследований и обследований по линии ОПТОСОЗ.

- *Использовать инструменты ОПТОСОЗ.*

27. Инструменты ОПТОСОЗ, такие как набор инструментальных средств ОПТОСОЗ, инструменты для экономической оценки пользы для здоровья езды на велосипеде и передвижения пешком, а также согласованные действия для директивных органов, промышленности и гражданского общества, подготовленные на рабочих совещаниях ОПТОСОЗ, находятся в бесплатном доступе, при этом часто на английском и русском языках.

- *Передать "эстафетную палочку" ОПТОСОЗ следующей принимающей стране.*

28. Эстафета ОПТОСОЗ по общеевропейскому региону продолжится. Она началась в Амстердаме (январь 2009 года), затем прошла через Прагу (сентябрь 2009 года), Скопье (июнь 2010 года), Батуми, Грузия (сентябрь 2010 года), и Киев (июнь 2010 года).

29. Эстафета ОПТОСОЗ внесет эффективный вклад в достижение четырех приоритетных целей Амстердамской декларации и позволит установить связи между всеми европейскими странами в интересах обмена информацией о передовой практике и пропаганды политики развития устойчивого и здорового городского транспорта, а также обеспечит более чистую и экологичную жизненную атмосферу в городах.

## V. Программа рабочего совещания

30. На рабочем совещании были рассмотрены следующие вопросы и темы:

Заседание I.	Проблемы и возможности в области городской мобильности в Украине.
Заседание II.	Опыт других городов – Украины и региона.
Заседание III.	Управление городской мобильностью – надлежащая практика европейских стран.
Заседание IV.	Технология для устойчивой мобильности.
Заседание V.	Выводы и рекомендации – согласованные действия для разработчиков политики.
Параллельное мероприятие:	"Промо-трам" – реклама общественного транспорта с музыкальным сопровождением и художественной выставкой, посвященной историческому трамвайному маршруту в Киеве.