



**Европейская экономическая комиссия Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

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

Шестнадцатая сессия

Женева, 12–14 декабря 2018 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Подготовка пятого Совещания высокого
уровня по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

**Проект концептуальной записки о пятом Совещании
высокого уровня по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

Концептуальная записка, подготовленная секретариатом

Резюме

В 2014 году на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья было принято решение провести пятое Совещание высокого уровня в рамках Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в 2019 году и поддержано предложение Австрии организовать его (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, пункт 49).

На своем тридцать третьем совещании (Вена, 10–11 июля 2018 года) Президиум Руководящего комитета ОПТОСОЗ рассмотрел концептуальную записку о пятом Совещании высокого уровня и поручил секретариату представить ее официально для обсуждения на шестнадцатой сессии совещания Руководящего комитета и включить в приложение к записке проект программы Совещания.



Совещание высокого уровня будет проведено в Вене 22–24 октября 2019 года и будет организовано совместно Федеральным министерством устойчивого развития и туризма, Федеральным министерством транспорта, инноваций и технологий и Федеральным министерством труда, социальных дел, здравоохранения и защиты прав потребителей Австрии.

Ожидается, что участники совещания примут Венскую декларацию о транспорте, окружающей среде и охране здоровья, в которой основное внимание будет уделено проблемам достижения чистых – с нулевым уровнем выбросов – мобильности и транспорта в Европе и принятию первого общеевропейского генерального плана развития велосипедного движения.

Перед Совещанием высокого уровня 21 октября 2018 года будет проведена специальная сессия Руководящего комитета, а после него, 24 октября 2018 года, – совещание Президиума. Сегмент на уровне министров начнется в Венском конференц-центре в 14 ч 00 мин во вторник, 22 октября 2018 года.

I. Введение

1. Четвертое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) было организовано правительством Франции и проведено под эгидой Общеевропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ) – совместной программы Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

2. На этом Совещании было решено провести пятое Совещание высокого уровня в 2019 году и поддержано предложение Австрии организовать его (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, пункт 49).

3. Настоящий документ призван:

- a) представить справочную информацию о событиях, произошедших после Совещания высокого уровня 2014 года, и о ОПТОСОЗ;
- b) представить краткий обзор приоритетных целей и механизмов осуществления ОПТОСОЗ;
- c) стимулировать дискуссию государств-членов о будущем ОПТОСОЗ после проведения следующего Совещания высокого уровня;
- d) стимулировать обсуждение содержания и результатов следующего Совещания высокого уровня;
- e) представить структуру программы следующего Совещания высокого уровня в целях стимулирования дискуссии в рамках Руководящего комитета.

II. Справочная информация

4. Данное Совещание будет проведено через пять лет после четвертого Совещания высокого уровня. С тех пор ситуация в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды изменилась.

5. На международном уровне произошли следующие основные события:

- a) принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка дня на период до 2030 года) (Нью-Йорк, Соединенные Штаты Америки, 25 сентября 2015 года)¹;

¹ <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>.

b) подписание Парижского соглашения об изменении климата (Париж, 12 декабря 2015 года)²;

c) принятие Новой программы развития городов на Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Кито, 17–20 октября 2016 года)³.

6. Основные события на общеевропейском уровне включают итоги:

a) восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» (Батуми, Грузия, 8–10 июня 2016 года)⁴;

b) Совещания министров по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК (Женева, 21 февраля 2017 года)⁵;

c) шестой Конференции министров по окружающей среде и охране здоровья (Острава, Чехия, 13–15 июня 2017 года)⁶.

7. Важным событием на уровне Европейского союза стало принятие Декларации о велосипедном движении в ходе неофициального совещания министров транспорта Европейского союза (Люксембург, октябрь 2015 года), в которой езда на велосипеде признана безопасным для климата видом транспорта⁷ и подчеркнута важность сотрудничества с ОПТОСОЗ, в частности ее Партнерством по развитию велосипедного движения.

8. Эти события разным образом повлияли на работу в рамках ОПТОСОЗ.

9. В частности, члены Руководящего комитета обсудили итоги конференций в рамках Эстафеты ОПТОСОЗ, проведенных в период после четвертого Совещания высокого уровня:

a) Каунас (Литва), сентябрь 2014 года: «Совершенствование устойчивой мобильности в городах для улучшения здоровья и окружающей среды: движение ради оздоровления»;

b) Иркутск (Российская Федерация), сентябрь 2015 года: «В поиске синергии: интеграция транспортного и градостроительного планирования и использование методов организации дорожного движения для обеспечения эффективной и безопасной мобильности в городах»;

c) Петрозаводск (Российская Федерация), май 2016 года: «Развитие немоторизованных видов передвижения как альтернатива использованию личного автотранспорта. Возможности адаптации зарубежного опыта в условиях Российской Федерации – проблемы и пути их решения»;

d) Вена, июль 2016 года, «Обезуглероживание – мобильность с нулевым уровнем выбросов начинается сейчас!»;

e) Мангейм (Германия), сентябрь 2017 года: «Езда на велосипеде и ходьба пешком обеспечивают взаимосвязь между аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды».

² http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.

³ <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>.

⁴ <http://www.unece.org/index.php?id=41721>.

⁵ http://www.unece.org/trans/events/2017/itc79_2017.html.

⁶ <http://www.euro.who.int/en/media-centre/events/events/2017/06/sixth-ministerial-conference-on-environment-and-health/documentation/declaration-of-the-sixth-ministerial-conference-on-environment-and-health>.

⁷ <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf>.

А. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

10. Приняв Повестку дня на период до 2030 года, государства – члены Организации Объединенных Наций обязались мобилизовать усилия по искоренению нищеты и неравенства и решению проблем, связанных с изменением климата, обеспечивая при этом, чтобы никто не был забыт. В Повестке дня определены 17 целей в области устойчивого развития и 169 задач по вопросам, касающимся, среди прочего, здравоохранения и устойчивых городов, энергетики, изменения климата и устойчивого транспорта. Хотя эти цели не являются юридически обязательными, ожидается, что правительства будут нести ответственность за их достижение и создадут соответствующие национальные механизмы.

11. Благодаря своей уникальной трехсторонней платформе и пяти приоритетным целям ОПТОСОЗ тесно связана с несколькими Целями в области устойчивого развития и может содействовать усилиям стран по их достижению. Это, в частности, касается Целей 3 (Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте), 5 (Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек), 7 (Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех), 8 (Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работы для всех), 9 (Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям), 10 (Сокращение неравенства внутри стран и между ними), 11 (Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов), 12 (Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства), 13 (Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями), 15 (Защита и восстановление экосистем суши и содействие их рациональному использованию, рациональное лесопользование, борьба с опустыниванием, прекращение и обращение вспять процесса деградации земель и прекращение процесса утраты биоразнообразия) и 17 (Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития). Связь между ОПТОСОЗ и этими и другими целями проанализирована в недавней публикации ВОЗ/Европа⁸.

В. Парижское соглашение об изменении климата

12. Цели и задачи в области устойчивого развития призваны служить ориентиром для государств при принятии решений в последующие 15 лет. В Повестке дня на период до 2030 года конкретно упоминается, что Рамочная конвенция ООН об изменении климата является главным форумом для переговоров по цели 13, и по прошествии трех месяцев после принятия Повестки дня государства – члены Организации Объединенных Наций согласовали текст Парижского соглашения.

13. Целью этого Соглашения является укрепление международного реагирования на изменение климата посредством удержания прироста глобальной средней температуры ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней и приложение усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C. Таким образом, оно играет важную роль в деле ускорения и активизации действий и инвестиций в целях обеспечения устойчивого низкоуглеродного будущего.

14. Хотя транспортная деятельность конкретно не упоминается в Соглашении, двенадцатый пункт преамбулы гласит:

Сторонам следует, при осуществлении действий в целях решения проблем, связанных с изменением климата, уважать, поощрять и принимать во внимание

⁸ Oana Arseni and Francesca Racioppi, eds., Making the (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme and the Sustainable Development Goals (Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe, 2018).

свои соответствующие обязательства в области прав человека, право на здоровье, права коренных народов, местных общин, мигрантов, детей, инвалидов и лиц, находящихся в уязвимом положении, и право на развитие, а также гендерное равенство, расширение прав и возможностей женщин и межпоколенческую справедливость.

15. Это означает, что отраслевые стратегии, в том числе в транспортном секторе, способствуют смягчению последствий изменения климата и что обязательства Сторон включают не только сокращение выбросов парниковых газов, но и проведение оценки их возможных последствий для здоровья. Поскольку упор в ней делается на комплексную транспортную политику и политику в области городского планирования, которые способствуют обеспечению активной мобильности, развитию общественного транспорта, мобильности за счет неископаемого топлива и более энергоэффективных транспортных систем, ОПТОСОЗ располагает возможностями для содействия усилиям государств-членов по осуществлению Соглашения.

С. Новая программа развития городов

16. Приняв Новую программу развития городов на третьей Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III) (Кито, 17–21 октября 2016 года), государства-члены признали существование насущной проблемы урбанизации и ее влияние на устойчивое развитие на глобальном уровне. Кроме того, осуществление этой Программы было прямо увязано с Повесткой дня на период до 2030 года, и в частности с Целью 11 (Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов).

17. Уделяя главное внимание городскому транспорту, ОПТОСОЗ может содействовать национальным усилиям по осуществлению Новой программы развития городов, предусматривающей создание «городов и других населенных пунктов, которые: ...содействуют деятельности по планированию и инвестированию с учетом возрастных и гендерных аспектов в интересах обеспечения устойчивых средств городской мобильности для всех на безопасной и доступной основе, а также создания ресурсоэффективных транспортных систем для перевозки пассажиров и грузов, эффективным образом связывающих между собой людей, пункты, товары, услуги и экономические возможности» (пункт 13 f)).

18. ОПТОСОЗ могла бы также поддержать усилия, предусмотренные пунктом 54 Новой программы развития городов:

Мы заявляем о своей приверженности освоению и использованию возобновляемых и доступных источников энергии, а также устойчивой и эффективной транспортной инфраструктуры и услуг, где это возможно, обеспечивающих выгоды взаимосвязанности и способствующих сокращению финансовых и природоохранных затрат и расходов на медицинское обслуживание, связанных с неэффективной мобильностью, перегруженностью уличного движения, загрязнением воздуха, воздействием городского острова тепла и шумом. Мы также обязуемся уделять особое внимание энергетическим и транспортным потребностям всех слоев населения, особенно малоимущих людей и лиц, живущих в неорганизованных поселениях. Мы также отмечаем, что сокращение издержек за счет перехода на возобновляемые источники энергии дает городам и другим населенным пунктам эффективный инструмент снижения затрат на энергоснабжение.

19. Пункт 114 также имеет отношение к ОПТОСОЗ: «Мы будем способствовать всеобщему доступу к безопасной, учитывающей возрастные и гендерные аспекты, недорогой, доступной и устойчивой городской мобильности и сухопутным и морским транспортным системам... посредством оказания поддержки: а) значительному расширению доступной, безопасной, эффективной, недорогой и устойчивой инфраструктуры для общественного транспорта, а также немоторизованных

вариантов перемещения, таких как ходьба пешком и езда на велосипеде, отдавая им приоритет по сравнению с личным моторизованным транспортом; ...».

D. Восьмая Конференция министров «Окружающая среда для Европы»

20. На восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» (Батуми, Грузия, 8–10 июня 2016 года) государства-члены обсудили две основные темы: экологизация экономики в общеевропейском регионе и повышение качества воздуха в интересах улучшения состояния окружающей среды и здоровья человека.

21. Делегаты подчеркнули связи между, с одной стороны, процессом «Окружающая среда для Европы» и, с другой стороны, Повесткой дня на период до 2030 года и Парижским соглашением. Участники Конференции одобрили добровольные Общеевропейские стратегические рамки экологизации экономики – инструмент, который содействует осуществлению Повестки дня на период до 2030 года и переходу к «зеленой» экономике и дает возможность заинтересованным странам и организациям взять на себя обязательства по осуществлению конкретных действий в целях реализации этого перехода.

22. Государства-члены признали необходимость интеграции экологических соображений в их нормативно-правовую базу и институциональные механизмы, направленные на укрепление межведомственной и межсекторальной координации, как это было в случае устойчивого транспорта.

23. Участники Конференции одобрили добровольную Батумскую инициативу по борьбе за чистый воздух, которая направлена на улучшение качества воздуха в регионе ЕЭК. Многие делегаты «призвали оперативно принять меры по исправлению ситуации с выбросами из основных источников, которые включают транспорт», и высказали рекомендацию относительно того, что «министры окружающей среды должны уметь обосновывать необходимость расходов на сокращение выбросов загрязнителей воздуха, привлекая внимание к огромным экономическим издержкам, связанным с загрязняющими воздух выбросами»⁹; исследования показали, что выгоды от улучшения качества воздуха намного превышают стоимость мер по сокращению загрязнения.

24. Инициатива предлагает правительствам и другим заинтересованным сторонам выбрать надлежащие меры из предлагаемого перечня с учетом конкретных потребностей их стран и осуществлять их, а также содержит конкретные предложения по оказанию им помощи в выполнении их обязательств в этой области.

25. Инициатива, выдвинутая на Конференции «Окружающая среда для Европы», поддерживает усилия стран по переходу к более экологичным и инклюзивным экономическим моделям и улучшению качества воздуха. На момент завершения подготовки настоящего документа около 30 стран и организаций приняли на себя обязательства по осуществлению мер в рамках одной или обеих этих инициатив.

26. ОПТОСОЗ, и в частности ее приоритетная цель 1 (содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья) и ее деятельность по поощрению создания «зеленых» рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, могут помочь государствам-членам в выполнении их обязательств по переходу к «зеленой» экономике.

27. Приоритетная цель 2 (обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем), 3 (снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума) и 4 (содействовать внедрению

⁹ Доклад о работе восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы», добавление: резюме Председателя по итогам Конференции (ECE/BATUMI.CONF/2016/2/Add.3, пункты 53 и 51 соответственно).

стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта), также способствуют осуществлению Батумской инициативы.

28. Участники параллельного мероприятия, организованного ОПТОСОЗ в ходе Батумской конференции, высказали мнение, что ОПТОСОЗ является одним из лучших продуктов государств-членов и важным примером того, как такие сектора, как окружающая среда, охрана здоровья и транспорт, могут создавать инструменты для объединения усилий партнеров и заинтересованных субъектов, направленных на обеспечение устойчивой мобильности.

Е. Совещание министров по случаю 70-й годовщины Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК

29. В своей резолюции, озаглавленной «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» и принятой по случаю 70-й годовщины Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Женева, 21 февраля 2017 года), министры выразили поддержку ОПТОСОЗ, в том числе:

утверждая, что общественный транспорт, пешеходное и велосипедное движение являются ключевыми элементами мобильности, которые рассматриваются на комплексной основе Комитетом, его вспомогательными органами и Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), а также приветствуя Парижскую декларацию «Город в движении: в первую очередь люди!», принятую на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоялось в апреле 2014 года,

...

выражая признательность Комитету за использование своего значительного экспертного опыта в сфере транспорта для развития межсекторального сотрудничества, в частности взаимодействия по вопросам транспорта и таможи, промышленности, статистики, окружающей среды, телекоммуникаций и здравоохранения, в результате чего сформировался комплексный подход к работе по облегчению перевозок и пересечения границ,

...

признавая ценность институциональных партнерств, например в рамках Межучрежденческого секретариата по статистике, между Евростатом, Организацией экономического сотрудничества и развития и Международным транспортным форумом; межучрежденческих партнерств в области перевозок опасных грузов; а также сотрудничество Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения и Отделом окружающей среды Европейской экономической комиссии,

приветствуя пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое состоится в Вене в 2019 году,

....

Ф. Европейский процесс «Окружающая среда и здоровье»

30. В Оставской декларации, принятой на шестой Конференции министров по окружающей среде и охране здоровья (Острава, Чехия, 13–15 июня 2017 года), государства-члены обязались использовать организованный Европейским региональным бюро ВОЗ Европейский процесс «Окружающая среда и здоровье» как платформу для проведения в жизнь Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, а также разработать национальные портфели действий с акцентом на семи областях. Наиболее актуальны для ОПТОСОЗ вопросы улучшения качества воздуха внутри и вне помещений для всех как одного из наиболее серьезных

экологических рисков для заинтересованных сторон в регионе и поддержание усилий европейских городов и регионов по их оздоровлению и повышению их инклюзивности, безопасности, жизнеспособности и устойчивости.

31. Что касается второго из этих направлений, то государства-члены рассмотрели последние события, затрагивающие города: по прогнозам, более 80% европейцев будут жить в городских районах к 2030 году, население быстро стареет и уровень иммиграции растет. Города и городские районы играют важную роль в обеспечении перехода к низкоуглеродному обществу и могут создать возможности для интеграции стратегий в области охраны здоровья и окружающей среды, особенно, касающиеся таких аспектов, как жильё, предотвращение шума, землепользование, транспорт и зеленые насаждения.

32. Было принято решение сосредоточить внимание на вопросах транспорта и мобильности как важных факторах, влияющих на здоровье и благополучие.

33. Приложение 1 к Декларации, озаглавленное «Комплекс возможных мер для содействия осуществлению Остравской декларации», содержит перечень действий (раздел f)), общей целью которых является поддержка усилий европейских городов и регионов, некоторые из которых непосредственно связаны с ОПТОСОЗ:

- укреплять сотрудничество в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и совершенствовать механизмы ее реализации с целью разработки и внедрения благоприятных для окружающей среды и охраны здоровья транспортных стратегий;
- поддержать и принять участие в разработке и реализации Общеввропейского генерального плана ОПТОСОЗ по развитию велосипедного движения (который должен быть принят в 2019 году) в качестве важного шага в поддержку езды на велосипеде на общеввропейском, национальном и субнациональном уровнях;
- разрабатывать и внедрять слаженные меры национальной и локальной политики в поддержку здоровых и активных способов передвижения (с особым вниманием к езде на велосипеде и ходьбе пешком), которые будут объединены с мерами по обеспечению доступного и недорогого общественного транспорта и будут учитывать потребности, связанные с этими способами передвижения, в процессе землепользования и транспортного планирования, развития инфраструктуры и проектирования общественных пространств;
- проводить оценку воздействия на здоровье и окружающую среду транспортной инфраструктуры и новых технологий, таких как автономные транспортные средства;
- содействовать обезуглероживанию транспорта путем перехода к использованию транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов, работающих на основе возобновляемых источников энергии, а также к использованию экологически благоприятных видов передвижения, таких как активные способы передвижения, общественный транспорт, эковожение, транспортные средства с электродвигателями и управление мобильностью.

Г. Декларации о велосипедном движении – безопасном для климата виде транспорта

34. Города также находятся в центре внимания Декларации Европейского союза о велосипедном движении – безопасном для климата виде транспорта, принятой в ходе неофициального совещания министров транспорта Европейского союза (Люксембург, 7 октября 2015 года). В Декларации признается следующее:

Во многих растущих городских центрах в Европе и соседних странах велосипедное движение является одним из важнейших инструментов для разгрузки движения. Как для государства, так и для граждан велосипед является наиболее экономичным видом транспорта после ходьбы пешком, поскольку он

создает массу дополнительных выгод для общества и не требует больших затрат на инфраструктуру и сами транспортные средства. Принимая в расчет такие аспекты, как производство, обслуживание, эксплуатацию и топливо, велосипед является наиболее рациональным видом транспорта с точки зрения выбросов парниковых газов.

Министры транспорта также согласились с тем, что «потенциал велосипедного движения может быть реализован только при поддержке на всех уровнях» и всех секторов.

35. В Планах действий, содержащемся в Декларации, упоминается Парижская декларация, принятая в рамках ОПТОСОЗ, и ее мандат по разработке общеевропейского генерального плана развития велосипедного движения. В свете Парижской декларации принята Европейским союзом Декларация содержит призыв к Европейской комиссии рассмотреть ряд мер, в том числе:

- интеграцию велосипедного транспорта в политику мультимодальных перевозок, включая «умную мобильность», подчеркивая необходимость поощрения создания материально-технической базы и программ изменения поведения;
- разработку на уровне Европейского союза стратегического документа о велосипедном движении;
- создание Европейского центра координации велосипедного движения;
- назначение национального координатора велосипедного движения для сбора и распространения передового опыта в его государстве-члене и осуществления сотрудничества с Европейским координационным центром велосипедного движения, а также с существующими форумами, такими как Общеевропейская программа ООН по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

III. Мандат и структура ОПТОСОЗ

A. Отправная точка: Парижская декларация

36. На четвертом Совещании высокого уровня делегации из 34 государств – членов ЕЭК и Европейского регионального бюро ВОЗ провели обзор прогресса, достигнутого в рамках ОПТОСОЗ, и ее влияния на общеевропейский регион и подтвердили свою приверженность дальнейшему достижению четырех приоритетных целей, принятых на третьем Совещании высокого уровня (Амстердам, 22–23 января 2009 года).

37. В этой Декларации государства-члены договорились о следующем:

- принять новый механизм осуществления, «Академию ОПТОСОЗ», призванный объединить науку, политику и практику, который будет служить платформой для укрепления потенциала осуществления комплексной политики в области транспорта, здравоохранения, окружающей среды и территориально-пространственного планирования. Она будет предназначена для основных заинтересованных сторон, включая директивные органы, гражданских служащих, специалистов-практиков и ученых, и будет получать поддержку со стороны Информационного центра ОПТОСОЗ;
- разработать общеевропейский генеральный план развития велосипедного движения с помощью руководящих принципов и инструментов, предназначенных для оказания содействия в разработке политики поощрения велосипедного движения на национальном уровне партнерств ОПТОСОЗ;
- приветствовать исследование ОПТОСОЗ «Дорожные знаки и сигналы для велосипедистов и пешеходов» и предложить Рабочей группе ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения рассмотреть на этой основе внесение возможных поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 год);

- попросить секретариат ОПТОСОЗ изучить тематический охват деятельности и способствовать разработке всеобъемлющих руководящих принципов оценки политики и проектов в области транспортного, территориально-пространственного и городского планирования с точки зрения их воздействия на здоровье человека на основе существующих рамок для анализа воздействия на здоровье человека и окружающую среду;
- обеспечить оказание национальной поддержки действиям, предпринимаемым на субнациональном и местном уровнях, а также процессу установления новых и более прочных партнерских связей с городскими сетями, организациями гражданского общества и исследовательским сообществом;
- поощрять участие общественности в разработке стратегий и процессах транспортного, территориально-пространственного и городского планирования;
- признать, что вопрос рамочной конвенции по транспорту, охране здоровья и окружающей среде пока еще не решен, и попросить заинтересованные государства-члены разработать предложения для рассмотрения на пятом Совещании высокого уровня;
- приветствовать предложение Европейской молодежной коалиции за окружающую среду и здоровье стать партнером в процессе осуществления ОПТОСОЗ посредством мобилизации молодежи и молодежных организаций в рамках осуществления национальной и международной деятельности по поддержке ОПТОСОЗ.

38. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый по большинству этих вопросов, трудности, связанные с мобилизацией людских и финансовых ресурсов, требующихся для разработки необходимого проекта всеобъемлющих руководящих принципов оценки воздействия на здоровье человека, препятствуют прогрессу в этой области и потребуют осуществления дополнительных мер в ходе следующего этапа ОПТОСОЗ.

В. Приоритетные цели ОПТОСОЗ

39. На третьем Совещании высокого уровня государства-члены обязались принять комплексные стратегии, направленные на достижение четырех приоритетных целей:

- содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья;
- обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем;
- снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума;
- содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта.

40. На четвертом Совещании высокого уровня государства-члены, признавая последние тенденции и события, связанные с вопросами транспорта, здравоохранения и окружающей среды, утвердили новую приоритетную цель 5: интегрировать цели в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования.

С. Механизмы осуществления ОПТОСОЗ

41. На третьем Совещании высокого уровня в целях содействия достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ государства-члены приняли три механизма

осуществления; четвертый – Академия ОПТОСОЗ – был утвержден, как отмечено выше, пять лет спустя. Текущие механизмы осуществления включают:

- a) серию национальных рабочих совещаний по вопросам политики устойчивого развития транспорта (эстафета ОПТОСОЗ);
- b) подготовку и осуществление национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды на основе методических инструкций, разработанных в рамках ОПТОСОЗ;
- c) партнерства в поддержку осуществления Плана работы ОПТОСОЗ, с уделением особого внимания конкретным техническим аспектам реализации приоритетных целей;
- d) Академию ОПТОСОЗ, платформу, объединяющую науку, политику и практику в целях укрепления потенциала осуществления комплексной стратегии при поддержке Информационного центра ОПТОСОЗ.

42. Текущие Партнерства ОПТОСОЗ включают:

- a) Партнерство по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, созданное для стимулирования дискуссии о потенциале создания рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, анализа потенциала повышения экологичности «старых» рабочих мест и создания «новых зеленых» рабочих мест, а также оценки их количественного и качественного воздействия на окружающую среду, здоровье населения, транспорт и экономику;
- b) Партнерство по вопросам инструментов экономической оценки пользы для здоровья: инструмент экономической оценки пользы для здоровья ходьбы пешком и езды на велосипеде, призванный содействовать разработке указаний и практических инструментов для оценки экономической ценности влияния регулярной ходьбы или езды на велосипеде на здоровье;
- c) Партнерство по эковожждению, созданное для распространения знаний и передового опыта в области эковожждения и поощрения унификации систем сертификации и учебных материалов для инструкторов и автошкол. Партнерство планирует представить руководящие принципы по эковожждению на пятом Совещании высокого уровня;
- d) Партнерство по развитию велосипедного движения, созданное для разработки общеевропейского генерального плана развития велосипедного движения в соответствии с решением, принятым на четвертом Совещании высокого уровня¹⁰. 25 государств-членов принимали участие в разработке генерального плана под руководством Австрии и Франции. Второй проект плана отражает замечания государств-членов и будет представлен на пятом Совещании высокого уровня для принятия;
- e) Партнерство ОПТОСОЗ по интегрированию целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и

¹⁰ Цели проекта генерального плана включают: утверждение велосипедного движения как равноправного вида транспорта; увеличение вдвое масштабов велосипедного движения в общеевропейском регионе; повышение безопасности велосипедистов за счет сокращения вдвое числа случаев смерти и серьезных травм; укрепление и расширение существующей сети специалистов, занимающихся велосипедным движением; обмен передовым опытом; разработку руководящих принципов и инструментов; определение общеевропейской сети инфраструктуры велосипедного движения посредством наглядной демонстрации существующей сети велосипедных маршрутов и составления списка проектов будущей инфраструктуры велосипедного движения; наглядная демонстрация текущих велосипедных маршрутов в столицах государств-членов; сбор и классификацию технических характеристик и вместе с этим создание инфраструктуры велосипедного движения на национальном уровне; и представление вышеупомянутых данных о новых инфраструктурных проектах в удобной для международных финансовых учреждений (МФУ) форме в целях привлечения финансовых средств.

территориально-пространственного планирования, созданное для содействия обсуждению и исследованию вопросов, имеющих отношение к приоритетной цели 5, посредством деятельности, тесно связанной с Академией ОПТОСОЗ;

f) Партнерство по экологичной мобильности в сферах досуга и туризма («ТРАНСДУНАЙ»), призванное содействовать обеспечению устойчивой мобильности в Дунайском регионе, включая движение поездов, автобусов, велосипедов и судов и концепцию устойчивого туризма.

IV. Подготовка к пятому Совещанию высокого уровня

A. Углубленное обсуждение тем Совещания

43. Руководящий комитет, возможно, пожелает начать коллективное обсуждение возможных тем Совещания высокого уровня. Результаты этого процесса могут также быть использованы Руководящим комитетом при подготовке итогового документа Совещания высокого уровня и плана работы ОПТОСОЗ на 2019–2024 годы.

44. Следующие и любые дополнительные вопросы, которые Руководящий комитет, возможно, пожелает предложить, призваны служить ориентиром для коллективного обсуждения.

a) **Приоритетные цели ОПТОСОЗ:** сохраняют ли свою актуальность цели ОПТОСОЗ в свете прошлого опыта, последних событий (см. главу II выше) и новых и новейших тем для периода 2030–2050 годов (см. пункт 44 b) ниже)? Необходимо ли какие-то из них изменить? Требуют ли какие-то из них большего внимания в плане укрепления осуществления?

b) **Новые и новейшие темы в рамках ОПТОСОЗ на 2019–2030 годы и в последующий период до 2050 года:** помимо уделения особого внимания полезным для здоровья, активным способам передвижения (ходьба пешком и езда на велосипеде), какие другие элементы ОПТОСОЗ следует укреплять в целях привлечения новых стран и участников? Каким образом ОПТОСОЗ может быть лучше увязана с целями, задачами и показателями в области устойчивого развития (например, с задачей 11.2 и показателем 11.2.1)? Каким образом можно лучше удовлетворить потребности и решить стратегические приоритетные задачи стран с переходной экономикой и развитых стран? Что следует предпринять в отношении нерешенных вопросов, таких как проект руководящих принципов для проведения оценки воздействия на здоровье человека? Как можно предотвратить дублирование существующих межправительственных процессов?

Новейшие темы, которые могут способствовать выполнению Парижского соглашения в рамках мандата ОПТОСОЗ, включают:

- i) обезуглероживание, постепенный отказ от использования ископаемых видов топлива и постепенное внедрение возобновляемых источников энергии;
- ii) транспортные средства с нулевым уровнем выбросов, электромобильность и альтернативные виды топлива;
- iii) новые тенденции, такие как электрификация, автоматический транспорт, цифровизация, мобильность как услуга и гибкое и совместное использование транспортных средств;
- iv) получение максимальных выгод от эффективного общественного транспорта;
- v) экологизация городских перевозок.

К числу возможных вопросов относятся следующие:

- i) укрепление сотрудничества и координации на национальном уровне с акцентом на приоритетных целях ОПТОСОЗ;

- ii) повышение безопасности дорожного движения для велосипедистов и пешеходов;
- iii) планирование землепользования, новые подходы к городскому проектированию, связанные между собой города и тесные связи между городами и внутренними регионами:
- iv) мобильность внутри регионов;
- v) решение проблем доступности для уязвимых групп населения, включая детей и пожилых людей;
- vi) вовлечение молодежи, городов, регионов и других заинтересованных сторон, таких как неправительственные и межправительственные организации;
- vii) информационно-разъяснительная работа с соответствующими министерствами в целях укрепления сотрудничества по вопросам ОПТОСОЗ;
- viii) развитие более тесных партнерских отношений с основными заинтересованными сторонами, такими как международные финансовые учреждения, и финансирование устойчивой мобильности посредством инновационных инструментов финансирования¹¹;
- ix) разработка показателей оценки того, носит ли мобильность города или региона устойчивый характер¹².

c) **Правовая основа ОПТОСОЗ:** в Парижской декларации было признано, что вопрос о рамочной конвенции по транспорту, охране здоровья и окружающей среде пока еще не решен, и заинтересованные государства-члены были призваны разработать предложения для рассмотрения на пятом Совещании высокого уровня. В этой связи государства-члены, возможно, пожелают поднять следующие вопросы: в какой степени поэтапный подход к разработке юридически обязательного документа может содействовать развитию вспомогательных элементов, имеющих важное значение для государств-членов? Каким образом рамочная конвенция может способствовать достижению задач и приоритетных целей ОПТОСОЗ? Будет ли целесообразно начать обсуждение возможной правовой базы, основанной на конкретных технических правилах (например, касающихся инфраструктуры велосипедного движения) и руководящих принципах в области политики, которые в конечном итоге могут привести к разработке проекта конвенции ОПТОСОЗ?

d) **Механизмы осуществления ОПТОСОЗ:** отвечают ли результаты работы механизмов осуществления ОПТОСОЗ ожиданиям? Какие работают успешно, а какие менее успешно? Необходимо ли внести какие-либо изменения? Необходимо ли более интенсивно продвигать какие-либо из этих механизмов? Необходимо ли создавать новые механизмы? Как мы можем более эффективно использовать их для осуществления плана работы ОПТОСОЗ? Какую роль должна играть Академия ОПТОСОЗ? Будет ли целесообразно укреплять потенциал непосредственно в странах ОПТОСОЗ? Какую роль могли бы сыграть инструменты, занимающиеся рассмотрением политики по смягчению последствий изменения климата, например, инструмент под названием «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), и могли бы они быть более эффективными, если бы они были доработаны

¹¹ Одним из таких инструментов является Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры; другие могут быть установлены посредством исследований по вопросам городского развития и общественного транспорта. Некоторые исследования показывают, что совместное использование автомобилей может косвенно способствовать финансированию устойчивой инфраструктуры за счет сокращения использования автомобилей, что позволит высвободить государственные средства для строительства новых велосипедных маршрутов или новых трамвайных линий, а не новых парковочных мест.

¹² Эти показатели могут включать, например, количество минут, необходимых для того чтобы пройти от одного вида транспорта до другого, и плотности сети в целом и каждого вида транспорта в отдельности. «Устойчивая мобильность» означает доступные, недорогие, интермодальные услуги общественного транспорта, включая, среди прочего, езду на велосипеде, ходьбу пешком и совместное использование автомобилей.

или изменены с учетом приоритетов ОПТОСОЗ? Следует ли рассмотреть вопрос участия городов и регионов? Следует ли инициировать процессы обзора транспорта, охраны здоровья и окружающей среды¹³?

е) **Партнерства ОПТОСОЗ:** какие уроки можно извлечь из работы Партнерств ОПТОСОЗ? Необходимо ли пересмотреть их? Необходимо ли создать новые партнерства?

ф) **Общеввропейский генеральный план развития велосипедного движения ОПТОСОЗ:** каким образом Руководящий комитет может содействовать осуществлению ожидаемого общеевропейского генерального плана развития велосипедного движения?

г) **Новая программа развития городов и участие городов:** государства-члены Организации Объединенных Наций отмечали на международном и региональном уровнях возрастающее значение городов и городских районов. Какова связь между ОПТОСОЗ и устойчивыми городами, особенно в контексте задачи 11.2 Целей в области устойчивого развития? Какую роль должно играть Партнерство ОПТОСОЗ по интегрированию целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования? Какие заинтересованные стороны должна привлечь ОПТОСОЗ? Каким образом города должны участвовать в совещаниях высокого уровня?

h) **Партнеры ОПТОСОЗ:** какова и в чем должна заключаться роль государств-членов в ОПТОСОЗ? Соответствует ли она их потребностям в настоящее время? Что могут сделать государства-члены для продвижения повестки дня и целей ОПТОСОЗ? Что может сделать секретариат? Какие другие категории стратегических партнеров – например, научные круги, неправительственные организации (НПО) и частный сектор – из трех областей (транспорт, здравоохранение и окружающая среда) должны участвовать и каким образом? Каковы наиболее распространенные препятствия для эффективного участия партнеров из этих секторов?

і) **Ресурсы:** располагает ли ОПТОСОЗ достаточными и устойчивыми финансовыми и людскими ресурсами для осуществления своей повестки дня и достижения Целей в области устойчивого развития? Каковы ее потребности? Как они могут быть удовлетворены?

В. Ожидаемые результаты

45. Руководящий комитет, возможно, пожелает начать обсуждение ожидаемых результатов пятого Совещания высокого уровня. Государства-члены, возможно, пожелают следовать практике предыдущих совещаний и принять декларацию министров, резолюцию или устав.

46. Декларация может включать следующие элементы:

а) представление концепции будущего на 2019–2030 годы и последующий период до 2050 года и областей, в которых ОПТОСОЗ следует активизировать свою работу с учетом событий на глобальном и региональном уровнях и социальных, политических и экономических тенденций, описанных в главе II и разделе IV (А) b) выше;

б) позиционирование ОПТОСОЗ по отношению к последним международным и региональным событиям (см. главу II выше), и в частности Повестке дня на период до 2030 года, Парижскому соглашению и Конференциям на уровне министров в Батуми и Острове. В этом разделе может быть показано, каким образом ОПТОСОЗ может помочь государствам-членам в выполнении их обязательств по этим документам;

¹³ В этой связи использование нового инструмента под названием «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» может способствовать реализации целей ОПТОСОЗ.

с) укрепление связей между ОПТОСОЗ, Комитетом по экологической политике, Комитетом по внутреннему транспорту и Европейским региональным комитетом ВОЗ;

d) подтверждение приверженности государств-членов делу достижения приоритетных целей ОПТОСОЗ (и/или внесение поправок в одну или несколько целей) с особым упором на приоритетную цель 5 и ее значимость для городов, регионов и городских районов. В этой связи Руководящий комитет может упомянуть партнеров и/или заинтересованные стороны в качестве потенциальных источников сотрудничества;

e) принятие Общеввропейского генерального плана развития велосипедного движения, подготовленного в рамках Партнерства по развитию велосипедного движения. Руководящий комитет может попросить участников Партнерства определить основные политические элементы проекта генерального плана для их включения в декларацию, и предложить им рассмотреть вопрос о подготовке сводного варианта плана для принятия на Совещании высокого уровня;

f) предоставление активным средствам передвижения (в частности велосипедному и пешеходному движению) такого же статуса, как и другим видам транспорта, способствуя тем самым их продвижению в национальных стратегиях устойчивой мобильности;

g) призыв к государствам – членам ОПТОСОЗ: i) обсудить, будут ли правила дорожного движения и/или дорожные знаки иметь жизненно важное значение для повышения безопасности велосипедистов в условиях дорожного движения и облегчения их международных поездок и должны ли они быть включены в международно-правовые документы, такие как Конвенция 1968 года о дорожном движении и Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах, и ii) подготовить предложение, содержащее формулировку таких правил дорожного движения и/или варианты дорожных знаков, для представления Договаривающейся стороной Конвенции для рассмотрения Глобальным форумом по безопасности дорожного движения;

h) поручение Руководящему комитету начать консультации с целью изучить преимущества принятия правового документа по ОПТОСОЗ, например разработать конкретные рекомендации или руководящие принципы в области развития инфраструктуры велосипедного движения, которые в конечном итоге могут стать компонентами такого документа;

i) прочие вопросы, вытекающие из обсуждения вышеупомянутых элементов в ходе сессий Руководящего комитета и совещаний Президиума расширенного состава.

С. Документация

47. Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть возможность обращения с просьбой о подготовке следующих официальных документов для Совещания высокого уровня:

- a) проект предварительной повестки дня;
- b) концептуальная записка для Совещания;
- c) проект общеввропейского генерального плана развития велосипедного движения;
- d) справочные документы и другие публикации для подкрепления обсуждений до и в ходе Совещания;
- e) итоговый документ Совещания;
- f) доклад о работе Совещания.

D. Программа

48. Как и прежде, Совещание высокого уровня, возможно, откроется во второй половине первого дня и закроется во второй половине третьего дня. Руководящий комитет, возможно, пожелает предложить участникам ОПТОСОЗ и государствам-членам организовать параллельные мероприятия в ходе трех дней Совещания.

49. Он, возможно, также пожелает провести заключительные консультации по проекту итогового документа за день до открытия Совещания.

50. Темы Совещания будут отобраны исходя из результатов обсуждения вопросов, изложенных в главе IV (A) и (B) выше.

51. В рамках подготовки к Совещанию Руководящий комитет может рассмотреть вопрос о предложении Европейской молодежной коалиции за окружающую среду и здоровье выступить с планом мероприятий, направленных на обеспечение поддержки молодежью этого Совещания со стороны молодежи и связанной с ним последующей деятельности.

E. Подготовительный процесс

52. Как и перед четвертым Совещанием высокого уровня, Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть возможность проведения «углубленного обсуждения» и переговоров по итогам и темам пятого Совещания высокого уровня в ходе совещаний Президиума расширенного состава (например, открытого для всех членов Комитета), организованного, по возможности, в увязке с другими мероприятиями, такими как «эстафеты» и партнерства или другими совещаниями. В целях облегчения участия совещания Президиума расширенного состава могут быть также проведены по видеосвязи.

53. Для обеспечения максимального участия государств-членов в подготовительном процессе Руководящий комитет через секретариат предложит всем национальным министерствам транспорта, здравоохранения и окружающей среды (пере)назначить координаторов для представления их стран.

54. В конце 2018 года Руководящий комитет, возможно, пожелает дать поручение Президиуму расширенного состава принять решение относительно организации параллельных мероприятий, выставок и других мероприятий в рамках Совещания в сотрудничестве с принимающей страной.

55. Руководящий комитет, возможно, пожелает также рассмотреть вопрос подготовки проекта коммуникационной стратегии в целях повышения внимания к Совещанию и формирования поддержки в пользу его ожидаемых политических результатов. При подготовке проекта стратегии, возможно, потребуется участие директивных органов, средств массовой информации, общественности, научных кругов, гражданского общества и других заинтересованных сторон и могут быть использованы традиционные СМИ и социальные сети для распространения информации о разъяснительных мероприятиях, в том числе на национальном уровне, с тем чтобы придать ей импульс в преддверии Совещания и представить ОПТОСОЗ как стратегическую основу для развития устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта.

56. Членам Руководящего комитета предлагается информировать секретариат о своем намерении принять у себя любые совещания Президиума расширенного состава и/или оказать финансовую поддержку или поддержку в натуральной форме в деле подготовки Совещания высокого уровня.

Приложение

Проект программы пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

Понедельник, 21 октября 2019 года (15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин)

А. Регистрация участников и вступительные заявления

Вступительные заявления должностных лиц принимающей страны и директоров Отдела окружающей среды и Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и Директора Отдела по вопросам политики и управления в сфере здравоохранения и благополучия Европейского регионального бюро ВОЗ, утверждение повестки дня и заключительные переговоры по проекту декларации министров.

Вторник, 22 октября 2019 года (9 ч 00 мин – 12 ч 30 мин)

В. Регистрация (продолжение), параллельные мероприятия, пресс-конференция (подлежит подтверждению) и выставка

Прибытие высокопоставленных представителей государств-членов; проведение параллельных мероприятий и пресс-конференции.

Вторник, 22 октября 2019 года (15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин)

С. Сегмент высокого уровня/на уровне министров

a) Приветствие и вступительные заявления канцлера Австрии, министров принимающей страны, Исполнительного секретаря ЕЭК и Директора Европейского регионального бюро ВОЗ.

b) Церемония передачи Парижем *виртуальной эстафетной палочки* Вене.

c) Утверждение повестки дня и представление председателей Совещания.

d) ОПТОСОЗ в 2014–2019 годы и последующий период: обзор прошлого, анализ настоящего и изучение будущего в свете недавних событий на глобальном и региональном уровнях и социальных, политических и экономических тенденций.

e) Преимущества устойчивых транспортных систем для здравоохранения, экономики, социальной сферы и экологии.

f) ОПТОСОЗ и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

g) Заседание высокого уровня в формате «круглого стола» и заявления с места на тему «Транспорт в городской среде: каким образом мы можем преобразовать вызовы в возможности?»

Основные вопросы: что имеет важное значение для людей, живущих в городских районах? Каким образом ОПТОСОЗ может улучшить их здоровье, благосостояние и окружающую среду? Какие стратегии необходимы для удовлетворения потребностей в мобильности всех секторов общества, включая уязвимые группы населения?

Вечерний прием.

Среда, 23 октября 2019 года (10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин)

D. Сегмент высокого уровня/на уровне министров (продолжение)

- a) Роль надлежащего управления в деле поддержки, поощрения и реализации политики устойчивого развития городского транспорта.
- b) Городская мобильность завтрашнего дня; будущее городского развития; интеграция устойчивого транспорта в городское планирование; инновационные транспортные услуги и интеллектуальные транспортные системы.
- c) Образование, социальная интеграция и неравенство.
- d) Ходьба пешком и езда на велосипеде как виды транспорта: делая людей более здоровыми и счастливыми.
- e) Создание рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта.
- f) Эковождение.

Заседание высокого уровня в формате «круглого стола» и заявления с места: как мы можем продвигать активную мобильность как вид транспорта? Основные вопросы: каковы основные проблемы активной мобильности? Какую роль может играть проект генерального плана развития велосипедного движения в распространении велосипедного движения на общеевропейском уровне? Какие меры по осуществлению должны быть приняты?

Результаты обсуждения могут быть обобщены для использования при разработке концепции ОПТОСОЗ.

Представление и утверждение проекта декларации министров и ее символическое подписание министрами принимающей страны и высокопоставленными сотрудниками ЕЭК и ВОЗ/Европа.

Среда, 23 октября 2019 года (15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин)

E. Общий сегмент: осуществление Декларации министров

- a) Выступления представителей государств-членов.
- b) Презентация городами и регионами своих инициатив, передового опыта и успешных мер и стратегий.

В дополнение к темам, которые обсуждались в ходе заседаний высокого уровня, могут быть рассмотрены следующие вопросы: мнения, поведение и выбор чистого, устойчивого транспорта; роль цифровых технологий (например, цифровая мобильность, эффективные технологии и инновационные логистические решения); аспекты безопасности активных средств передвижения; от автомобилей к велосипедам: проблемы и сложности перехода к езде на велосипеде в автомобиле-зависимых городах; использование вместо владения (системы совместного использования автомобилей и аренды велосипедов).

Четверг, 24 октября 2019 года (10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин)

Ф. Общий сегмент (продолжение)

Четверг, 24 октября 2019 года (15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин)

**Г. Совещание Президиума ОПТОСОЗ расширенного состава
(без устного перевода)**
