

Резолюция

по итогам международной конференции

«Внедрение инновационных «зеленых и здоровых» технических и технологических решений на автомобильном и городском пассажирском транспорте: глобальные тренды и возможности»

г. Санкт-Петербург, 23 октября 2018 года

Основной задачей подобных мероприятий, проводимых Министерством транспорта Российской Федерации с 2014 года, является совершенствование городской транспортной системы с целью обеспечения устойчивой городской мобильности населения, сохранения экологии и здоровой окружающей среды, повышение качества жизни путем оптимизации транспортной политики и внедрения инновационных технических и технологических решений.

Конференция в г. Санкт-Петербурге проходила в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», XVII Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» и стала очередным российским вкладом в «Эстафету» Общеввропейской Программы Европейской экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

В Конференции приняли участие более 150 человек: ведущие российские и зарубежные эксперты в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, представители исполнительных органов государственной власти Российской Федерации, почетные гости из Японии, Великобритании, Австрии, Дании, Норвегии, Италии, Испании, Германии, Франции, Швейцарии, Сербии.

В ходе конференции зарубежные и российские участники конференции отметили, что:

Согласно докладу ООН, посвященному изучению перспектив урбанизации, к 2050 году около 68% жителей нашей планеты (6,5 млрд. человек) будут проживать

в городах. При этом, согласно данным Всемирного Банка, именно города генерируют 80% ВВП и являются сердцем экономического и социального взаимодействия [1]. 25 сентября 2015 г. на Саммите Организации Объединенных Наций государства-члены ООН приняли Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в которой закрепили 17 Целей устойчивого развития [2]. В течение предстоящих лет, за которые должны быть реализованы эти цели, все страны мира должны активизировать усилия, направленные на решение вопросов социальной защиты населения, экономического роста, охраны окружающей среды, обеспечения благополучия для всех, борьбу с неравенством и т.д. Практически все глобальные Цели устойчивого развития (ЦУР) так или иначе связаны с городским и транспортным планированием, деятельностью городов по повышению устойчивости транспортных систем.

Эффективность экономики, экономический рост, устойчивость развития отраслевых и территориальных комплексов, внешнеэкономической деятельности определяются функционированием транспорта. Транспортные системы представляют собой важную основу для концентрации и специализации производств любых назначений. Рост транспортного сектора генерирует рост доли занятых и их доходов.

Система устойчивого городского транспорта должна лучше справляться с негативными внешними факторами и в то же время выполнять свою основную функцию – повышать мобильность, в том числе для неимущих и уязвимых групп, что является одним из важных элементов Целей развития тысячелетия.

Доступность теперь – это главная цель транспортных систем, которые создают условия для движения при помощи «открытого» дизайна и планирования. Важная роль в обеспечении этой доступности отводится эффективной взаимосвязке транспортного и градостроительного планирования, ориентации на результат,

¹ The Population Division of the United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN DESA), 2018 Revision of the World Urbanization Prospects.

² <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/>.

формированию стратегий в формате «города для людей» и инструментам их реализации.

Участники конференции отметили также, что:

Переход к устойчивой мобильности сопровождается сложностью взаимодействия органов власти, сложностью принятия решений и многообразием целей, т.к. города в настоящее время не являются «островами», и на их политику влияют другие органы гос. власти, население, соседние города, политика региона и т.д. Перед лицами, принимающими решения и отвечающих за политику в сфере городского транспорта и градостроительства, возникают барьеры институционального характера, правовые и финансовые ограничения, политическое и общественное противодействие. При этом, городам важно изначально верно сформулировать цели, провести оценку проблем, найти возможные решения, выбрать подходящую стратегию, а далее реализовать намеченные планы, оценить их результаты, провести мониторинг.

Участники конференции единогласно признали, что:

Исследования городских транспортных систем, выполненные за последние десятилетия в разных странах и городах, весьма различаются как подходами, так и выводами. Однако, все исследователи сходились в том, что при неограниченном росте использования частных автомобилей традиционные, сложившиеся города перестают быть удобными для жизни, то есть все они признавали столкновение городов и автомобилей объективной реальностью.

Учитывая изложенное и с учетом заслушанных докладов, **участники конференции отметили важность деятельности городов в части развития устойчивых городских транспортных систем, которые:**

- фокусируются в первую очередь на людях;
- повышают качество жизни и обеспечивают потребности всех людей в равном, безопасном и справедливом доступе к местам, объектам, товарам, услугам и другим людям;

- обеспечивают сбалансированное развитие всех видов транспорта и обеспечивают переход к экологически чистым видам транспорта (пешеходы, велосипедисты, общественный транспорт, городские железные дороги);
- обеспечивают качественную интеграцию комплекса действий для достижения экономически эффективных решений и способствуют продолжительному социально-экономическому росту;
- основываются на использовании инструментов межсекторального планирования (эффективная взаимосвязка транспортного и городского планирования, баланс между удовлетворением транспортного спроса общества и экономики и сокращением негативного последствия транспортной деятельности, социальное обслуживание, здравоохранение, окружающая среда, энергоэффективность и т. д.);
- обеспечивают потребности экономики в своевременной транспортировке грузов;
- гарантируют сокращение негативного влияния транспортной деятельности на состояние окружающей среды и здоровье людей;
- подразумевают вовлечение в процесс транспортного планирования ключевых стейкхолдеров, общественности и местных жителей;
- не нарушают права как живущих, так и будущих поколений.

Участники конференции **призывают руководствоваться и основывать свою повседневную деятельность на:**

- развитию и внедрению информационных и телекоммуникационных технологий («информационная революция», «диджитализация» общества и сферы транспорта);
- развитию «электромобильности», «смарт-мобильности», систем коллективного пользования автотранспортом;
- внедрении систем автоматического вождения транспортных средств;
- развитию городского общественного транспорта и немоторизованных видов передвижения;

- совершенствовании экологического самосознания населения;
- усилении внимания к здоровому образу жизни;
- изменении транспортного поведения населения;
- поэтапной реализации администрациями городов Концепций «Город для людей, а не для автомобилей», «Умный город», «Здоровые улицы», «Умная мобильность».

Российские и зарубежные участники конференции **считают необходимым и призывают** сосредоточить усилия органов государственной власти, научного и экспертного сообщества на деятельности по построению и развитию устойчивых городских транспортных систем, эффективной увязки транспортного и градостроительного планирования.