



**Европейская экономическая  
комиссия**

**Всемирная организация  
здравоохранения  
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня  
по транспорту, охране здоровья  
и окружающей среде

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

Десятая сессия  
Женева, 14 и 15 ноября 2012 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Подготовка четвертого Совещания  
высокого уровня по транспорту, охране  
здоровья и окружающей среде  
(апрель 2014 года)**

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

**Концептуальная записка, подготовленная секретариатом  
Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья  
и окружающей среде**

*Резюме*

Участники третьего Совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Амстердам, 22–23 января 2009 года) решили созвать не позднее 2014 года четвертое Совещание высокого уровня для обзора и оценки достигнутых результатов в осуществлении рабочего плана Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС), а также для того, чтобы обновить или скорректировать приоритетные цели ОПТОЗОС и наметить планы последующих действий (ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, приложение I, пункт 15).

На своем семнадцатом совещании (Копенгаген, 9–10 июля 2012 года) Президиум Руководящего комитета ОПТОЗОС принял предложение правительства Франции провести четвертое Совещание высокого уровня в Париже и Марн-ла-Валле в апреле 2014 года и поручил секретариату ОПТОЗОС подготовить концептуальную записку и предлагаемое расписание подготовительных совещаний, которые будут проводиться под руководством расширенного Президиума ОПТОЗОС, и представить эти материалы Руководящему комитету на его десятой сессии<sup>1</sup>.

Предварительные обсуждения содержания и формата Совещания позволили обозначить широкий круг тематических вопросов и мероприятий, и эти обсуждения будут проводиться и далее в следующем году в ходе подготовительных совещаний, которые открыты для всех государств-членов и организаций, участвующих в работе Руководящего комитета ОПТОЗОС. В настоящем документе представлены некоторые первоначальные концепции и предлагаемая организационная структура Совещания для их рассмотрения Руководящим органом ОПТОЗОС.

---

<sup>1</sup> Доклад о работе семнадцатого совещания Президиума содержится в неофициальном документе № 3, пункт 20 (будет издан в ближайшее время). Данный документ в ближайшее время будет размещен на вебсайте ОПТОЗОС (<http://www.unece.org/transport-health-environment-pep/about-us/the-pep-bureau.html>).

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	1–3	4
II. Оценка основных изменений – рассмотрение уже известных и новых проблем .....	4–11	4
III. Политика устойчивого развития транспорта: ключ к экологически чистым, "зеленым" и благоприятным для здоровья человека источникам средств к существованию в городах .....	12–18	7
IV. На пути к проведению четвертого Совещания высокого уровня – первоначальные соображения .....	19–20	10
V. Организация четвертого Совещания высокого уровня .....	21–30	10
A. Предлагаемый формат Совещания .....	21–22	10
B. Главная тема .....	23–26	11
C. Предварительная программа .....	27	12
D. Ожидаемые результаты .....	28–29	13
E. Подготовительный процесс .....	30	13

## I. Введение

1. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Амстердам, 22–23 января 2009 года) делегации 36 государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/ЕВРО) рассмотрели прогресс, достигнутый в рамках Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС), и ее воздействие на общеввропейский регион и подчеркнули важность увязки этих трех секторов с целью обеспечения оптимального сочетания мер проводимой политики, с тем чтобы предоставить гражданам возможность выбирать виды транспорта в интересах здоровья, окружающей среды и процветания. На третьем Совещании министры приняли Амстердамскую декларацию, включая ее четыре приоритетные цели и три механизма осуществления: ОПТОЗОС ("эстафета"), национальные планы действий по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (НПДТОЗОС) и Партнерство ОПТОЗОС. Было решено провести следующее совещание высокого уровня не позднее 2014 года (ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, приложение I, пункт 15).

2. На своей девятой сессии (Женева, 16–17 ноября 2011 года) Руководящий комитет ОПТОЗОС обсудил ход подготовки четвертого Совещания высокого уровня, и представители Франции заявили о своей готовности организовать его. Это совещание будет проведено в контексте ряда других связанных с транспортом мероприятий, включая Транспортную исследовательскую арену (ТИА), Международный транспортный форум (МТФ) и иные мероприятия, с целью содействия взаимодействию со специалистами, занимающимися научно-исследовательской деятельностью. Руководящий комитет приветствовал это предложение и решил обсудить главную тему, программу и основную документацию на предстоящем совещании своего Президиума (ECE/AC.21/SC/2011/8–EUDHR1003944/7.1/SC9/8, пункты 25–27).

3. На семнадцатом совещании Президиума (Копенгаген, 9–10 июля 2012 года) представители Франции изложили предварительную концепцию совещания и сделали слайдовую презентацию. Президиум поручил секретариату ОПТОЗОС подготовить концептуальную записку и предлагаемое расписание подготовительных совещаний, которые будут проводиться под руководством расширенного Президиума ОПТОЗОС и будут открыты для всех государств – членов ЕЭК и ВОЗ/ЕВРО и других координационных центров ОПТОЗОС, и представить эти материалы 15 ноября 2012 года Руководящему комитету на его десятой сессии.

## II. Оценка основных изменений – рассмотрение уже известных и новых проблем

4. Четвертое совещание высокого уровня будет проводиться в то время, когда происходят глубокие изменения системы понимания сущности сложных и взаимосвязанных отношений между экологическим, социальным и экономическим развитием и здоровьем человека. В частности, применение концепции, согласно которой антропогенная деятельность не должна вызывать неприемлемые экологические изменения, способные нарушить взаимосвязанные земные границы, предусматривает еще более настоятельную необходимость принять кор-

рективные меры. Это имеет особенно важное значение в отношении изменения климата, определяемого в качестве одного из экологических режимов, границы которых, возможно, уже были нарушены<sup>2</sup>.

5. В рамках возобновившихся дебатов по вопросам устойчивого развития участники Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция "Rio+20"), состоявшейся в июне 2012 года, отметили, что транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития в качестве одного из факторов повышения уровня социальной справедливости, улучшения здоровья людей, обеспечения устойчивости городов, налаживания связей между городскими и сельскими районами и повышения производительности в сельских районах<sup>3</sup>. Они также признали необходимость содействия применению комплексного подхода к выработке на национальном, региональном и местном уровнях политики в отношении транспортных услуг и систем в целях поощрения устойчивого развития. На этой конференции было также признано, что здоровье является необходимым условием и показателем деятельности по осуществлению всех трех компонентов устойчивого развития. Было принято обязательство укреплять межсекторальные национальные стратегии профилактики неинфекционных заболеваний и борьбы с ними в контексте признания того, что снижение уровня загрязнения, в частности, воздуха и воды, а также загрязнения химическими веществами положительно сказывается на здоровье людей.

6. В этом контексте в секторе транспорта произошли многочисленные важные изменения, предоставляющие трамплин для работы, которую еще только предстоит проделать для эффективного решения проблем охраны окружающей среды и здоровья человека, вызываемых деятельностью в области транспорта, в особенности в городских условиях и в восточной части общеевропейского региона.

7. Беспрецедентно большое число городов приняли успешно осуществляющую политику, направленную на придание новой формы городским пространствам таким образом, чтобы улучшить качество городской окружающей среды и поддержать процесс перераспределения способов передвижения за счет увеличения доли пешеходного и велосипедного движения в сочетании с использованием городского транспорта. Направление инвестиций такими городами, как Париж и Барселона, в процесс совершенствования велосипедной инфраструктуры и городского движения с помощью велосипедов, взимание платы за въезд в перегруженные районы Лондона, Стокгольма и других городов и меры, принятые в Нью-Йорке с целью "запрещения движения автотранспорта" в сильно перегруженных районах и их превращения в парки, являются внушающими оптимизм примерами позитивных изменений, которые могут быть воплощены в жизнь в течение относительно короткого периода времени с учетом политической воли некоторых влиятельных лиц, искренне преданных этим целям.

8. Технические изменения привели к тому, что электромобильность становится все более доступной и широко распространенной. Многие корпоративные

---

<sup>2</sup> Johan Rockström, "A safe operating space for humanity", *Nature*, vol. 461 (24 September 2009). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.environment.arizona.edu/files/env/profiles/liverman/rockstrom-etc-liverman-2009-nature.pdf>.

<sup>3</sup> *Будущее, которого мы хотим* (A/66/L.56, приложение, пункты 132–133). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.uncsd2012.org/>.

автомобильные парки и схемы совместного пользования прокатным автомобилем в масштабах всего общеевропейского региона опираются на электрические и/или гибридные транспортные средства, а внедрение электровелосипедов позволило использовать велосипедное движение не только для оздоровления и отдыха, но и в качестве жизнеспособного средства передвижения.

9. Активная мобильность стала важной составляющей туризма, при этом ряд стран направляют инвестиции в инфраструктуру и услуги для велосипедистов. Было установлено, что такие инициативы, как использование систем проката велосипедов, "Зеленые коридоры" (повторное использование заброшенных рельсовых путей в качестве велосипедных и пешеходных дорожек) и Европейская сеть веломаршрутов ("ЕвроВело"), являются рентабельными инвестициями<sup>4</sup>. Что касается инициативы "ЕвроВело", то, согласно оценкам проведенного в 2009 году исследования, ежегодно в Европе (в 27 государствах – членах Европейского союза, а также Швейцарии и Норвегии) совершается 2 795 млрд. велосипедных туристических поездок на общую стоимость в размере более 54 млрд. евро. В этом исследовании указывается, что в случае полномасштабного создания сети "ЕвроВело" в ее рамках будет совершаться 45,2 млн. велосипедных туристических поездок, которые позволят получать почти 5 млрд. евро в качестве прямого дохода<sup>5</sup>.

10. Успехи, достигнутые в развитии эпидемиологии, позволяют дать количественную оценку выгод велосипедного и пешеходного движения для здоровья человека. Эти знания используются в рамках ОПТОЗОС для разработки благоприятных для пользователей инструментов, которые оказывают органам транспортного и городского планирования помощь в оценке экономической стоимости мер, которые позволяют активизировать пешеходное и велосипедное движение<sup>6</sup>.

11. Несмотря на эти позитивные изменения, по-прежнему не решен ряд проблем, поскольку растущий транспортный спрос сводит на нет многие преимущества технического развития, создает дорожные пробки и загрязнение (степень которого в некоторых городах общеевропейского региона достигла рекордно высокого уровня) и предусматривает отведение земель для создания автомобильных стоянок и инфраструктуры. Эти многочисленные факторы нагрузки негативно сказываются на качестве городской жизни и оказывают воздействие на здоровье человека, экосистемы и биоразнообразие. Транспортный сектор по-прежнему является основным источником выбросов парниковых газов (ПГ), и достижение установленного Европейской комиссией целевого показателя,

---

<sup>4</sup> R. Palau et al., "An Analysis of Greenways from an Economic Perspective", *Tourism Planning and Development*, vol. 9, issue 1 (September 2012). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/21568316.2012.653477>.

<sup>5</sup> Институт транспорта и туризма (Университет Центрального Ланкашира, Соединенное Королевство) и Центр устойчивого транспорта и туризма (Университет в Бреде, Нидерланды), *The European Cycle Route Network, EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism, 2009* (Брюссель, Генеральный директорат Европейского парламента по внутренней политике, 2009 год). Размещено в Интернете по следующему адресу <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/studies.html>.

<sup>6</sup> Соня Кахлмейер и др., *Инструментарий экономической оценки влияния на здоровья (HEAT) в отношении пешей ходьбы и велосипедного передвижения. Методология и пособие для пользователей* (Копенгаген, ВОЗ/ЕВРО, 2011 год). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>.

предусматривающего сокращение выбросов ПГ в транспортном секторе на 60% к 2050 году, остается невероятно трудной задачей<sup>7</sup>. Загрязнение воздуха в городах продолжает создавать опасность для здоровья населения региона и, согласно оценкам, на девять месяцев сокращает продолжительность жизни. Новые данные свидетельствуют о том, что ежегодно в Европе теряется, по меньшей мере, 1 млн. лет здоровой жизни в результате шума, исходящего только от одного дорожного движения<sup>8</sup>. Хотя уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в целом сократился в данном регионе, между странами и в конкретных странах существуют большие различия, при этом в особой степени затрагивается восточная часть региона. Дорожно-транспортные происшествия до сих пор ежегодно вызывают 120 000 случаев смерти и 2,4 млн. случаев травматизма и наносят огромный экономический ущерб, а также по-прежнему являются основной причиной смертности в возрастной группе от 5 до 29 лет<sup>9</sup>.

### **III. Политика устойчивого развития транспорта: ключ к экологически чистым, "зеленым" и благоприятным для здоровья человека источникам средств к существованию в городах**

12. *Транспортная политика играет важнейшую роль в превращении городов в центры культуры и источников жизненных сил.* Как отметили основные докладчики на третьем Совещании высокого уровня, состоявшемся в Амстердаме в 2009 году, города являются центрами культуры, практического изобретательства и инноваций. Люди работают в интересах своего выживания и процветания, несмотря на трудности экономического кризиса и проблемы изменения климата. Транспортная политика в городах будущего должна адаптироваться к реалиям изменяющегося времени, включая новые методы работы (работа в дистанционном режиме, работа из киберкафе, социальные сети и предприятия, действующие на основе Интернета), которые способствуют раскрытию предпринимательского таланта в контексте резкого увеличения уровня безработицы и слабого экономического роста.

13. *Формирующиеся концепции: "зеленая" экономика, природный капитал и пределы роста валового внутреннего продукта (ВВП).* Экономическая обстановка и городская окружающая среда продолжали эволюционировать с момента завершения третьего Совещания высокого уровня. Участникам четвертого Со-

<sup>7</sup> Европейское агентство по окружающей среде (ЕАОС), *Laying the foundations for greener transport — TERM 2011: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, EEA Report No. 7/2011 (Copenhagen and Luxembourg, 2011). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>.

<sup>8</sup> ВОЗ/ЕВРО, *Время болезней, обусловленное шумом как фактором окружающей среды: количественная оценка утраченных лет здоровой жизни в Европе* (Копенгаген, 2011 год). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

<sup>9</sup> ВОЗ/ЕВРО, *Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения: за безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы* (Копенгаген, 2009 год). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/european-status-report-on-road-safety.-towards-safer-roads-and-healthier-transport-choices>.

вещания высокого уровня потребуется обеспечить учет новых тенденций, таких, как информированность о необходимости формирования "зеленой" экономики, разработка экономических показателей, которые отражают природный (или экологический) капитал, и факторы, лимитирующие рост ВВП как меры благосостояния граждан. Все шире начинает использоваться глобальный подход, т.е. подход, который отражает тесную взаимозависимость между природной и физической/преобразованной человеком средой и который подчеркивает связи между транспортом, охраной здоровья и окружающей средой. В настоящее время связи между этими тремя секторами не являются такими неестественными, какими они казались в тот момент, когда в 2002 году начала осуществляться ОПТОЗОС.

14. *Достоинства комплексного политического подхода.* Хотя формирование в полной мере комплексного политического подхода остается целью, неясной для правительств большинства стран общеевропейского региона, ряд государств-членов установили эти важнейшие связи путем объединения министерств в интересах охвата еще одного из этих взаимозависимых секторов: к их числу относятся, в частности, Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Франция и Швейцария.

15. *Демографические тенденции как факторы нагрузки и возможности.* Города будущего должны также приспосабливаться к притоку новых жителей и демографическим изменениям, например таким, как рост численности стареющего населения во многих странах общеевропейского региона и по-прежнему существующие тенденции в области иммиграции Юг–Север в поисках возможностей для экономической деятельности, политических свобод и прав человека. Хотя эти изменения оказывают давление на городскую окружающую среду в результате приема новых жителей и представителей уязвимых групп населения, приток городского населения также обеспечивает новые трудовые ресурсы, обладающие новыми профессиональными навыками и практикующие новую культуру. Престарелые имеют более крепкое здоровье, чем когда-либо ранее, и живут дольше, предоставляя потенциал для экономических выгод, а не потерь, поскольку страны учатся развивать этот неиспользованный ресурс вышедших на пенсию специалистов, которые могут содействовать экономической деятельности, продолжая свою нормальную трудовую жизнь. Как ожидается, число инвалидов увеличится, отчасти в связи с демографическими изменениями, а также в результате болезней и травм. Городская транспортная политика должна будет в большей степени учитывать изменяющиеся потребности в мобильности и доступе этих различных групп населения к ней, а также обеспечивать развитие услуг и модификацию инфраструктуры в интересах устранения все более усугубляющихся неравенств.

16. *Адаптация и подготовка городов к изменению климата.* И наконец, городам будущего общеевропейского региона потребуется обеспечить свою адаптацию к ожидаемому росту частотности экстремальных погодных явлений, вызываемых глобальным потеплением, таких как штормы, циклоны, периоды необычайно жаркой погоды и возникающие в этой связи стихийные бедствия, включая наводнения, засуху, подъем уровня моря и таяние ледников. Соответствующим учреждениям, организациям и общинам потребуется укрепить потенциал с целью сокращения степени уязвимости и опасности, разработать системы раннего предупреждения, расширить возможности общин и повысить степень социальной устойчивости, в особенности наиболее уязвимых групп населения, усовершенствовать строительную практику и обеспечить готовность к реагированию на неизбежное климатическое воздействие. Устойчивость жизненно важной инфраструктуры к экстремальным погодным явлениям должна



будет стать частью и элементом адаптационных стратегий всех государств-членов.

17. *Процесс ОПТОЗОС может содействовать органам власти и общинам в адаптации к экологическим изменениям.* Как отмечается в концептуальной записке для Симпозиума ОПТОЗОС 2012 года, изменение климата воздействует на здоровье человека<sup>10</sup>, например в контексте модификации распределения вектора инфекционных заболеваний и систем сельскохозяйственной и продовольственной безопасности: это может повлечь за собой недостаточное питание населения и его вынужденное переселение и миграцию. Наводнения могут приводить к возрастанию числа заболеваний, передаваемых через воду, а засуха – числа инфекций дыхательных путей, глаз и кожи. Экстремальные погодные явления могут влечь за собой несчастные случаи (например, смерть в результате утопления и дорожно-транспортный травматизм) и препятствовать доступу к жизненно необходимой инфраструктуре, такой как медицинские учреждения и автомобили скорой помощи (в которых особо нуждаются такие уязвимые группы населения, как престарелые, инвалиды, молодежь и беднота), а также приводить к ущербу, наносимому жилью и общественным зданиям. Государства-члены на всех уровнях системы государственной власти (местном, региональном и национальном) должны подготовиться к изменению климата путем повышения степени устойчивости важнейших инфраструктур, включая транспорт (например, за счет использования водоустойчивых и засухоустойчивых материалов и конструкций в транспортной инфраструктуре и учета опасности наводнений в ходе транспортного планирования и районирования), и создания систем управления в целях реагирования на изменяющуюся городскую обстановку.

18. *Города как центры здоровья и благосостояния и модели экономического развития.* Концепция устойчивых городских источников средств к существованию охватывает не только такие аспекты, как экономическое и финансовое процветание, но и предусматривает, что города могут, действуя в рамках политики, благоприятной для окружающей среды и здоровья человека, выступать в качестве центров благосостояния, оказывающих позитивное воздействие как на физическое, так и на психологическое здоровье. Размер городских источников средств к существованию можно увеличить в рамках активной и оживленной жизни даже в контексте часто упоминаемой изоляции городской окружающей среды. Социальные и транспортные сети соединяют людей и идеи. Город представляет собой политическую единицу, природное и экологическое геопространство и экономический механизм. Одновременно он также является агломерацией физических и структурных субъектов и совокупностью групп населения и индивидуумов, которые развивают свои духовные и физические силы. Связи между транспортом, охраной здоровья и окружающей средой не ограничиваются проблемами вчерашнего дня, такими как дорожные пробки, загрязнение и дорожно-транспортные происшествия, а представляют собой модель межсекторального сотрудничества и взаимно воздействующих друг на друга политических альтернатив, которые ведут нашу экономику и городскую окружающую среду в будущее на пути создания более продуктивных, благоприятных для здоровья, устойчивых и оживленных городов как центров индивидуального и коллективного благосостояния.

<sup>10</sup> Bettina Menne et al. (eds.), *Protecting health in Europe from Climate Change* (Copenhagen, WHO/EURO, 2008). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Climate-change/publications/pre-2009/protecting-health-in-europe-from-climate-change-2008>.

## **IV. На пути к проведению четвертого Совещания высокого уровня – первоначальные соображения**

19. Указываемая выше обобщенная информация о самых последних изменениях и тенденциях свидетельствует о том, что четыре приоритетные цели, закрепленные в Амстердамской декларации, и механизмы осуществления, одобренные участниками третьего Совещания высокого уровня, не утратили своей актуальности и предоставляют надежную основу для межсекторальной деятельности.

20. Однако четвертое Совещание должно будет вновь подтвердить обязательство государств-членов действовать в направлении разработки более эффективной и комплексной политики в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья человека. Как никогда ранее, ОПТОЗОС может обеспечить многостороннюю платформу, подкрепляющую и поддерживающую национальные действия путем обмена знаниями и опытом, разработки средств и услуг, способствующих проведению транспортной политики, благоприятной для окружающей среды и здоровья человека, и поощрения научных исследований в областях новых интересов, связанных, в особенности, с возможностями для формирования "зеленой" экономики по линии транспортной политики и углубления понимания особенностей воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду. ОПТОЗОС может стать моделью для межсекторальной деятельности, а накопленный в ее рамках опыт можно было бы распространить в других секторах и регионах.

## **V. Организация четвертого Совещания высокого уровня**

### **A. Предлагаемый формат Совещания**

21. С учетом предварительных обсуждений, состоявшихся на семнадцатой сессии Президиума ОПТОЗОС, четвертое Совещание высокого уровня планируется провести в качестве сопутствующего мероприятия ТИА 2014 года<sup>11</sup> наряду с другими мероприятиями в сфере транспорта, такими как семинар Целевой группы МТФ, семинар по интеллектуальным транспортным системам и мероприятие Научного совета по транспорту, посвященное вопросам женщин в контексте перевозок.

22. Как ожидается, эти мероприятия будут проведены либо 15–17 апреля, либо 22–25 апреля 2014 года. Совещание будет проведено в двух местах: техническая часть программы будет рассмотрена в Марн-ла-Валле в кампусе Парижского университета имени Рене Декарта с целью облегчения связей со специалистами, занимающимися научными исследованиями и изучением транспортных проблем; часть совещания высокого уровня (на уровне министров) будет проведена в Министерстве здравоохранения Франции, расположенном в центре Парижа.

---

<sup>11</sup> ТИА – это конференция, проводимая на регулярной и периодической основе для обмена знаниями, поощрения инноваций, содействия распространению информации и активизации процесса осуществления. На ТИА 2014 года будут рассмотрены все виды наземного транспорта, в частности перевозки по железной дороге, внутренним водным путям и морю, и логистика (пассажирская и грузовая). Дополнительная информация размещена в Интернете по следующему адресу: <http://www.zapaday.com/event/366459/2/Transport+Research+Arena.html>.

## **В. Главная тема**

23. Президиум обсудил ряд вопросов, которые можно было бы предложить в качестве главной темы Совещания, например такие, как:

- a) «"Зеленая" мобильность в интересах экологически чистой и благоприятной для здоровья городской жизни»;
- b) "Укрепление связей между ТОЗОС: выбор видов транспорта для "зеленой" и благоприятной для здоровья мобильности";
- c) "Человеческая мобильность: транспорт, окружающая среда и охрана здоровья в нашем изменяющемся мире".

24. В качестве возможных тем или названий различных сегментов Совещания был установлен ряд других вопросов, например таких, как:

- a) "Что такое ОПТОЗОС?";
- b) "Проблемы "зеленой" экономики";
- c) "Городские источники средств к существованию и благосостояние";
- d) "Изменяющееся население и мобильность";
- e) "Транспорт и неравенство";
- f) "Сокращение связанных с городским транспортом выбросов";
- g) "Немобильность", "умная" или "интеллектуальная" мобильность, т.е. отсутствие мобильности или мобильность, позволяющая людям, например престарелым, представителям уязвимых групп населения или занятым трудовой деятельностью родителям, работать из дома, например работа в дистанционном режиме и т.д.

25. Президиум постановил, что избранная тема должна подкреплять тему Международного транспортного форума нынешнего года "Транспорт в изменяющемся мире" или, по крайней мере, не вступать в противоречие с ней, а также охватывать такие аспекты, как демографические изменения и изменение климата. К числу ряда вопросов, поднимаемых этой темой, могли бы относиться следующие:

- a) Какие виды транспорта, благоприятного для окружающей среды и здоровья человека, являются наиболее приемлемыми в нашем изменяющемся мире?
- b) Каким образом транспортные системы могут наиболее эффективно служить людям и их изменяющимся потребностям в окружающей среде?
- c) Каким образом мы можем сократить воздействие транспорта на окружающую среду?
- d) Каким образом мы можем наиболее эффективно свести к минимуму негативное воздействие транспорта на здоровье человека?
- e) Каким образом мы можем адаптировать транспорт (инфраструктуру, политику и систему управления) с целью подготовки к ожидаемому увеличению частотности экстремальных погодных явлений и свести к минимуму их негативное воздействие на городскую среду и здоровье человека?

f) Каким образом мы можем довести до максимального уровня возможную отдачу от инвестиций в развитие тех или иных видов устойчивого транспорта?

26. Были изучены возможные пути обеспечения активного участия молодежных сетей и художественных или кинематографических школ, а также схемы использования социальных информационных сетей.

### **С. Предварительная программа**

27. Президиум и представители Франции предложили следующее предварительное расписание работы:

#### **Первый день (среда)**

*Место проведения: Марн-ла-Валле, весь день*

**Первая и вторая половины дня:** Выставки

**Вторая половина дня:** Техническое заседание ОПТОЗОС в качестве сопутствующего мероприятия ТИА, встреча с исследователями (посвященная, например, инструментам экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ), проекту "Афеком" и другим темам)<sup>12</sup>.

#### **Второй день (четверг)**

*Место проведения: Марн-ла-Валле (первая половина дня) и Министерство здравоохранения, Париж (вторая половина дня)*

**Первая половина дня:** Совместный семинар ОПТОЗОС/МТФ и итоги осуществления Амстердамской декларации: например, инициатива Научно-технической сети Министерства экологии, устойчивого развития и энергетики Франции (СЕРТЮ) по знакам и сигналам для активного транспорта; ознакомление участников с руководством НПДТОЗОС; компендиум по "эстафете" и другие материалы.

**Вторая половина дня:** Заключительное подготовительное совещание расширенного Президиума.

#### **Третий день (пятница)**

*Место проведения: Министерство здравоохранения, Париж, весь день*

**Первая половина дня:** Обсуждения или заседание за "круглым столом" с участием бывших Председателей ОПТОЗОС/групповое обсуждение с участием представителей молодежных сетей/художественная выставка и/или показ фильма.

**Вторая половина дня:** Сегмент ОПТОЗОС на уровне министров для принятия Парижской декларации, после чего состоится техническая поездка и/или протокольное мероприятие.

---

<sup>12</sup> См. <http://heatwalkingcycling.org/> and [www.aphekom.org](http://www.aphekom.org).

## **D. Ожидаемые результаты**

### **Основная документация**

28. Комитет, возможно, пожелает согласовать основную документацию для Совещания, включая, в частности, руководство НПДТОЗОС; компендиум наилучшей практики, подготовленный на основе опыта "эстафеты" за 2009–2013 годы; окончательный доклад о знаках и сигналах для активного транспорта (СЕРТЮ/Франция); оценка мер политического реагирования в рамках ОПТОЗОС (т.е. осуществление целей Амстердамской декларации на национальном уровне) на основе вопросника; и, возможно, обзор изменений в сфере транспорта и их воздействия на здоровье человека и окружающую среду (2009–2013 годы).

### **Декларация министров**

29. Комитет, возможно, пожелает обсудить шаги по подготовке декларации министров, которая будет принята участниками Совещания. Эта декларация должна быть краткой и ориентирована на обязательства в отношении будущей деятельности. Комитет обсудит основные элементы этой декларации. Он, возможно, пожелает поручить расширенному Президиуму (открытого для всех государств-членов) подготовить при помощи секретариата проект декларации с целью его представления Комитету для рассмотрения на его одиннадцатой сессии в ноябре 2013 года.

## **E. Подготовительный процесс**

30. Руководящий комитет, возможно, пожелает одобрить нижеследующее предлагаемое расписание работы по подготовке четвертого Совещания высокого уровня и (проекта) Парижской декларации:

- 16 ноября 2012 года: Женева, ВОЗ (Президиум);
- весна 2013 года (совещание расширенного Президиума, проводимое в увязке со следующим рабочим совещанием по "эстафете");
- июль 2013 года: Копенгаген (совещание расширенного Президиума с устным переводом);
- 29 ноября 2013 года: Женева, Дворец Наций (совещание расширенного Президиума с устным переводом; обсуждение проекта декларации на трех языках);
- 2013–2014 годы: проведение, возможно, внеочередного совещания в Париже с целью окончательной доработки проекта Парижской декларации;
- апрель 2014 года: Париж.