



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

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

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

Девятая сессия
Женева, 16 и 17 ноября 2011 года

**Доклад Руководящего комитета Общеевропейской
программы по транспорту, окружающей среде и
охране здоровья о работе его девятой сессии и доклад
о работе пятнадцатого совещания Бюро Руководящего
комитета**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–9	3
А. Участники	3	3
В. Открытие сессии и организационные вопросы	4–9	3
II. Итоги симпозиума ОПТОСОЗ 2011 года	10–24	4
А. Каким образом мы можем планировать и эксплуатировать транспортные системы в интересах экологически устойчивых и пригодных для жизни городов?	17	5
В. Каким образом мы можем создать привлекательные, устойчивые и обеспечивающие здоровый образ жизни альтернативные варианты мобильности в наших городах?	18	5
С. Каким образом мы можем на основе общественного транспорта организовать интегрированные городские перевозки?	19	6
D. Как мы можем разумно организовать маятниковые поездки? Как мы можем организовать успешные перевозки для маятниковых пассажиров?	20	6

E.	Как мы можем решать проблемы неравенства в сфере мобильности?.....	21	7
F.	Каким образом новые технологии способствуют развитию устойчивого транспорта в городах?.....	22	7
G.	Обсуждение и выводы.....	23 и 24	7
III.	Подготовка четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.....	24–27	8
IV.	Осуществление Амстердамской декларации.....	28–51	8
A.	Национальные планы действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.....	28–32	8
B.	Эстафета ОПТОСОЗ.....	33–41	9
C.	Партнерство ОПТОСОЗ.....	42–51	10
V.	Управление ОПТОСОЗ.....	52–64	12
A.	Мониторинг осуществления.....	52–56	12
B.	Коммуникационная деятельность.....	57–59	12
C.	Программа работы на 2011–2012 годы.....	60	13
D.	Финансовые вопросы.....	61 и 62	13
E.	Усиление синергизма с международными организациями и процессами.....	63 и 64	13
VI.	Следующее совещание Руководящего комитета.....	65	13
Приложение			
	Доклад о работе пятнадцатого совещания Бюро Руководящего комитета.....		15

I. Введение

1. На своей девятой сессии, состоявшейся в Женеве 16 и 17 ноября 2011 года, Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) обсудил, в частности, результаты деятельности по достижению целей Амстердамской декларации, механизмы осуществления и проекты ОПТОСОЗ, а также мероприятия, проведенные в 2011 году, и программу работы на 2012 год. Он также обсудил вопрос о подготовке четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, предлагаемые проекты в контексте партнерства ОПТОСОЗ, пропагандистский набор с целью оказания поддержки координационным центрам ОПТОСОЗ и руководство по национальным планам действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Кроме того, Комитет рассмотрел доклады о рабочем совещании, прошедшем в рамках эстафеты ОПТОСОЗ в 2011 году в Киеве, а также вопрос о будущем рабочем совещании, которое планируется провести в Москве.

2. Как было решено на седьмой сессии ОПТОСОЗ, в ходе девятой сессии Руководящего комитета состоялся симпозиум ОПТОСОЗ 2011 года. Основное внимание на этом симпозиуме было сосредоточено на вопросе об учитывающей интересы всех групп общества и инновационной городской мобильности в соответствии с целью 2, изложенной в Декларации министров на третьем Совещании высокого уровня (Амстердамской декларации) (ECE/AC.21/4) и направленной на обеспечение устойчивой мобильности и содействие развитию более эффективных транспортных систем.

A. Участники

3. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Албании, Беларуси, бывшей югославской Республики Македония, Германии, Грузии, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Узбекистана, Украины и Франции. На ней присутствовали также представители Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и украинской неправительственной организации Информационный центр "Зеленое досье".

B. Открытие сессии и организационные вопросы

4. Участников приветствовали директор Отдела транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), начальник Секции устойчивого транспорта Отдела транспорта (ЕЭК) и действующий руководитель римского отделения Европейского центра окружающей среды и здравоохранения Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа).

5. Руководящий комитет утвердил повестку дня, подготовленную секретариатом ОПТОСОЗ в консультации со своим Бюро (ECE/AC.21/SC/2011/1–EUDHP1003944/7.1/SC9/1).

6. Руководящий комитет избрал г-на Филиппа Малера (Министерство экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного хозяйства Франции) председателем девятой сессии, представляющим транспортный сектор. Руководящий комитет выразил благодарность г-же Урсуле Ульрих-Фёгтлин, покидающей пост председателя, за проделанную ею эффективную деятельность.
7. Руководящий комитет переизбрал членов Бюро. Секретариату ОПТОСОЗ было поручено провести консультации со странами и просить о назначении новых сотрудников для замены сотрудников, покидающих свои посты в Бюро.
8. Руководящий комитет утвердил доклад о работе своей восьмой сессии (Женева, 8 и 9 декабря 2010 года) (ECE/AC.21/SC/2010/9–EUDHP1003944/7.1/SC8/9) и принял к сведению доклады о работе тринадцатого совещания Бюро (Женева, 10 декабря 2010 года; ECE/AC.21/SC/2010/9–EUDHP1003944/7.1/SC8/9, приложение) и его четырнадцатого совещания (Рим, 20 и 21 июня 2011 года, неофициальный документ № 1).
9. Пятнадцатое совещание Бюро Комитета состоялось 18 ноября 2011 года (см. приложение к докладу).

II. Итоги Симпозиума ОПТОСОЗ 2011 года

10. На своей седьмой сессии Руководящий комитет ОПТОСОЗ решил, что начиная с его восьмой сессии будет организовываться подробное обсуждение продолжительностью в половину рабочего дня с участием ораторов от частного сектора, академических кругов, правительств и гражданского общества для стимулирования участия и более активного вовлечения государств-членов и других заинтересованных субъектов в обсуждение соответствующих проблем, связанных со всеми тремя секторами ОПТОСОЗ, а именно: транспортом, окружающей средой и охраной здоровья (ECE/AC.21/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46).
11. Согласно этому решению темы для обсуждения на симпозиуме должны были соответствовать четырем приоритетным целям Амстердамской декларации при том понимании, что в период 2010–2013 годов будет рассматриваться по одной цели в год. Это позволит Комитету внести вклад в оценку прогресса на пути к достижению целей Амстердамской декларации, и эта работа завершится проведением четвертого Совещания высокого уровня в 2014 году.
12. Проведению симпозиума 2011 года предшествовало посещение технических объектов транспортного управления Женева, во время которого были осмотрены автобусные и трамвайные мастерские, а также техническое оборудование и проанализированы существующие сети и оказываемые услуги.
13. Симпозиум ОПТОСОЗ 2011 года был проведен в виде тематического обсуждения для обмена опытом и информацией по вопросам, охватываемым целью 2 Амстердамской декларации, а именно: "обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем".
14. В концептуальной записке, подготовленной секретариатом ОПТОСОЗ в сотрудничестве с Бюро, были обозначены основные вопросы, рассматривавшиеся и обсуждавшиеся в ходе симпозиума 2011 года (ECE/AC.21/SC/2011/2–EUDHP1003944/7.1/SC9/2).

15. На симпозиуме был сделан акцент на проблемах и успехах на пути к обеспечению устойчивой городской мобильности и улучшению состояния здоровья граждан. Ораторы представили примеры комплексных стратегий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, которые обеспечивают экономически и физически доступную мобильность для всех групп общества. Использование интеллектуальных технологий, методов оптимального управления и системы стимулов позволяет принимать быстро осуществимые, экономичные и гибкие решения, обеспечивающие мобильность для городов региона ЕЭК-ВОЗ/Европа.

16. В частности, на симпозиуме было рассмотрено шесть конкретных проблем в контексте шести групп вопросов (см. разделы A–F ниже)¹.

A. Каким образом мы можем планировать и эксплуатировать транспортные системы в интересах экологически устойчивых и пригодных для жизни городов?

17. Партнер-учредитель и управляющий директор фирмы "Гейл-аркитектс" (Копенгаген) представил подход Дании к созданию пригодных для жизни, экологически чистых, устойчиво развивающихся, перспективных и безопасных городов вместе с примерами таких принимаемых на местном уровне мер по развитию с упором на мобильность, как увязка транспортного планирования с городским дизайном, переориентированным на пешеходов, и создание пространств, которые специально предназначены для немоторного и активного транспорта. Велосипедное движение – это составная часть датской культуры, и дети с ранних лет становятся велосипедистами. В Дании люди с высоким уровнем доходов имеют склонность пользоваться велосипедом чаще, чем другие жители страны. Около 50% жителей Копенгагена на работу едут на велосипеде, 13% ходят пешком, 24% пользуются для этого автомобилем и 13% – общественным транспортом. Примеры превращения городов в более приемлемые и привлекательные для велосипедистов и пешеходов пространства были представлены и обоснованы с использованием конкретных данных о мерах, которые с успехом были приняты в Нью-Йорке (Таймс-сквер) и в Мехико.

B. Каким образом мы можем создать привлекательные, устойчивые и обеспечивающие здоровый образ жизни альтернативные варианты мобильности в наших городах?

18. Представитель отдела градостроительства Сената Берлина охарактеризовал комплексный план развития городского транспорта Берлина, нацеленный на создание привлекательных, устойчивых и невредных для здоровья вариантов мобильности. В территориальном, структурном, социальном отношениях и с точки зрения мобильности Берлин – это город контрастов. Для решения проблем, связанных с такими контрастами, в области транспортного планирования потребовалась комплексная стратегия, ориентированная, в частности, на долгосрочную перспективу и в то же время надежная и гибкая. Интеграция различных видов транспорта подразумевает также интеграцию различных субъектов в

¹ С программой работы симпозиума, в которой перечислены все ораторы и содержатся полные тексты выступлений, можно ознакомиться в онлайн-режиме на следующем сайте: <http://www.unece.org/index.php?id=26814>.

политической, административной сфере и в сфере гражданского общества. Стратегия общественного транспорта Берлина включает следующие элементы:

- а) оценку мер по стабилизации спроса на перевозки в рамках транспортных соединений с потенциально уменьшающейся численностью пассажиров;
- б) непрерывное обеспечение приоритетной роли автобусов и трамваев на дорогах;
- в) усиление интеграции с пешеходным и велосипедным движением, включающей развитие сети велосипедных полос/дорожек, использование полос движения, выделенных только для автобусов, безопасных переходов через дорогу и планирование в сфере разработки руководящих указаний для парковки велосипедов.

С. Каким образом мы можем на основе общественного транспорта организовать интегрированные городские перевозки?

19. Представитель компании "Общественный транспорт Женевы" сообщил, каким образом муниципальная транспортная компания, перевозящая 170 млн. пассажиров в год, сумела стать одним из центральных участников деятельности по стимулированию устойчивой мобильности в регионе, охватывающей несколько городов и территориальных общин как Швейцарии, так и соседней с ней Франции.

Д. Как мы можем разумно организовать маятниковые поездки? Как мы можем организовать успешные перевозки для маятниковых пассажиров?

20. Директор отдела кадров компании Мерк Сероно (Женева, Швейцария) сообщил, каким образом частный сектор может участвовать в успешном управлении мобильностью на основе принятия мер по стимулированию занятых в нем лиц к разумной организации маятниковых поездок. Компания Мерк Сероно весьма ощутимо сократила площадь парковки автомобилей, принадлежащих ее сотрудникам – с 0,74 до 0,16 на человека; другими словами, предусмотрено лишь одно место для стоянки машин на шесть сотрудников и сведены к минимуму отрицательные последствия, связанные с недостатком таких мест. Компания изучила потребности своих сотрудников, разработала критерии приоритизации доступа к автостоянке (для инвалидов, автомобилей, принадлежащих компании, сотрудников компании, имеющих детей, маятниковых пассажиров с учетом расстояния от их дома до места работы и т.д.), а также предусмотрела транспортные субсидии для сотрудников, которым не выделены места для парковки, в размере до 600 франков в год. В результате наблюдается значительное перераспределение перевозок между различными видами транспорта: степень использования автомобилей сократилась с 72% до 28%, а степень использования общественного транспорта возросла с 16% до 47%. В результате объем выбросов диоксида углерода, приходящийся на маятниковые поездки, сократился с 2,22 до 0,99 т на сотрудника.

Е. Как мы можем решать проблемы неравенства в сфере мобильности?

21. Международный консорциум "Эн Фрай лимитед" из Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, специализирующийся на изучении транспортных потребностей инвалидов и престарелых, привел примеры воздействия транспорта на уязвимые группы населения. Личная мобильность служит ключевым условием для независимости, а система городского транспорта не всегда приспособлена для того, чтобы ею могли беспрепятственно пользоваться дети и престарелые лица. Рост зависимости от автомобиля отесняет за пределы общественной системы лиц, не имеющих автомобилей; транспорт способен разделять общины – как физически, так и социально, – причем в наибольшей степени страдают от этого самые неимущие слои населения. Растущий дисбаланс между лицами трудоспособного возраста и престарелыми ведет к глубокому экономическим, а также социальным последствиям. Уже сейчас в Европе насчитывается 50 млн. нетрудоспособных. Между возрастом и мобильностью существует тесная связь. Пожилые люди в большей степени передвигаются пешком и подвергаются конкретным рискам, чем любая другая возрастная группа. Дети также подвергаются значительному риску как пешеходы. Каждый человек заинтересован в наличии доступного, приемлемого, недорогого и безопасного транспорта. Необходимы такие местные решения, как более совершенное градостроительное планирование, ограничение скорости движения, более широкое использование альтернатив автомобилям, наличие большего числа объектов, до которых можно добраться пешком, наличие универсальных средств, как, например, автобусов с низким полом, а также планирование с целью создания маршрутов и предоставления услуг в соответствии с потребностями населения.

Ф. Каким образом новые технологии способствуют развитию устойчивого транспорта в городах?

22. Представитель Центра изучения вопросов, связанных с городским планированием, транспортными и общественными объектами (Франция) представил материалы по проблематике решения городских задач и учета интересов пешеходов и велосипедистов в контексте устойчивого городского планирования. Градостроителям и поставщикам транспортных услуг следует учитывать такие общие потребности, как безопасность, комфорт, удобство и соединяемость, а также конкретные потребности велосипедистов и пешеходов. Следует применять такие комплексные подходы, как организация соответствующих дорожных сетей, разработка и обновление правил дорожного движения, регулирование движения и управление скоростью движения, интермодальность, доступность общественного транспорта, содействие в локализации конкретных мест, щитовая информация и маркировка, а также услуги и информирование.

Г. Обсуждение и выводы

23. Участники симпозиума отметили важное значение учитывающей интересы всех групп общества инновационной мобильности, нацеленной на удовлетворение потребностей всех людей и сводящей в то же время к минимуму экологические последствия перевозок, а также негативное воздействие транспорта

на здоровье человека на основе использования новых технологий и систем управления.

24. С учетом опыта проведения симпозиумов ОПТОСОЗ в 2010 и 2011 годах Руководящий комитет отметил некоторые возможности, позволяющие улучшить формат и ориентацию симпозиумов в будущем, и поручил Бюро обсудить их более подробно с учетом подготовки симпозиума 2012 года. Комитет также напомнил, что государствам – членам ОПТОСОЗ следует принять к сведению основные итоги симпозиума и использовать их в рамках национальных процессов и координационных органов.

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

25. Руководящий комитет обсудил вопрос о подготовке четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

26. Представитель Франции предложил организовать четвертое Совещание высокого уровня в Париже. Это Совещание можно было бы провести в связи с мероприятиями в контексте "Транспортной исследовательской арены", которую планируется организовать в Париже в апреле 2014 года. В качестве возможного места проведения Совещания было предложено Министерство здравоохранения, расположенное в историческом центре Парижа.

27. Руководящий комитет приветствовал это предложение и решил обсудить главную тему, программу и основную документацию к этому Совещанию на высоком уровне на предстоящей сессии своего Бюро.

IV. Осуществление Амстердамской декларации

A. Национальные планы действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

28. Секретариат представил окончательный проект руководства по разработке национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (НПДТОСОЗ) (неофициальный документ № 2). Это руководство было подготовлено секретариатом с использованием материалов, поступивших от Бюро.

29. НПДТОСОЗ были определены в Амстердамской декларации в качестве основных национальных или субнациональных механизмов осуществления для достижения приоритетных целей ОПТОСОЗ. НПДТОСОЗ ознаменовали собой практическую реализацию политических и стратегических механизмов обеспечения учета аспектов охраны здоровья и окружающей среды в рамках транспортного планирования. Ответственность за разработку и реализацию НПДТОСОЗ была возложена на государства-члены.

30. К государствам-членам была обращена просьба сообщить о своей заинтересованности в применении этого руководства либо полностью, либо по частям и проинформировать секретариат об имеющемся у них опыте и примерах оптимальной практики для иллюстрации различных шагов и этапов, обозначенных в руководстве.

31. Руководящий комитет обсудил и согласовал вопрос о продолжении экспериментального апробирования руководства. Делегации сообщили о ходе разработки НПДТОСОЗ в своих странах, а также о планах их разработки.

32. Следующий этап – завершение разработки руководства НПДТОСОЗ летом 2012 года.

В. Эстафета ОПТОСОЗ

33. Руководящий комитет на своей восьмой сессии рассмотрел итоги рабочего совещания на тему: "Безопасное и полезное для здоровья пешеходное и велосипедное движение в городских населенных пунктах", состоявшегося 30 сентября и 1 октября 2010 года в Батуми (Грузия), и поручил секретариату подготовить окончательный доклад в качестве официального документа на трех языках.

34. Руководящий комитет счел, что доклад, подготовленный секретариатом (ECE/AC.21/SC/2011/3–EUDHP1003944/7.1/SC9/3), служит важным источником информации для будущих рабочих совещаний. Секретариат также подготовил видеоклип о рабочем совещании в Батуми, который был представлен Руководящему комитету.

35. Представитель Грузии охарактеризовал итоги рабочего совещания ОПТОСОЗ, состоявшегося в Батуми, и последующие действия в контексте этого совещания, а именно: создание отдельных полос движения для велосипедистов в четырех городах Грузии; развитие автодорожной инфраструктуры с повышенным уровнем безопасности для пешеходов и велосипедистов; усовершенствование законодательства, касающегося новых мер по обеспечению безопасности на дорогах; модернизация общественного транспорта и мероприятия по информированию на всех уровнях.

36. Представитель Украины сообщил о проведении 8 и 9 июня 2011 года в Киеве рабочего совещания на тему: "Сотрудничество для развития здорового и сбалансированного городского транспорта", в контексте эстафеты ОПТОСОЗ (ECE/AC.21/SC/2011/4-EUDHP1003944/4.1/SC9/4).

37. Руководящий комитет рассмотрел доклад о предварительной миссии в Киев, совершенной при спонсорской поддержке Франции, в котором содержатся замечания и конкретные кратко- и долгосрочные рекомендации технических экспертов, оценивших возможности и задачи стимулирования развития устойчивого и здорового транспорта в Киеве (ECE/AC.21/SC/2011/5-EUDHP1003944/7.1/SC9/5). Содержащиеся в этом докладе выводы нашли отражение также в согласованных действиях, охарактеризованных на рабочем совещании.

38. Руководящий комитет поблагодарил гостей и организаторов и рекомендовал продолжать эстафеты, усиливая их долгосрочное воздействие посредством сочетания рабочих совещаний с практическими проектами в контексте последующих действий. В частности, следует более подробно изучить вопрос об участии ключевых субъектов в осуществлении инвестиций в транспортную инфраструктуру.

39. К государствам-членам была обращена просьба сообщить о своей заинтересованности в организации у себя последующих рабочих совещаний в контексте эстафеты. Российская Федерация заявила о своей готовности организовать рабочее совещание в Москве в первой половине 2012 года, на котором основное

внимание будет уделено законодательным вопросам, аспектам планирования перевозок в больших городах, устойчивой мобильности, развитию общественного транспорта и муниципальному городскому планированию. Поскольку принятие таких мер обычно сопряжено со значительными трудностями, Российская Федерация – с учетом сложности соответствующих вопросов и различия интересов соответствующих субъектов – будет приветствовать информацию и сообщения об оптимальной практике, поступающие из других европейских стран.

40. Секретариат отметил, что после проведения четырех рабочих совещаний в контексте эстафеты за период, прошедший после 2009 года, был накоплен некоторый опыт и были извлечены уроки успешной организации мероприятий в рамках эстафеты; речь идет о следующем: а) необходимо сосредоточиться на некоторых конкретных темах и на национальных требованиях; б) необходимо внимание средств массовой информации; в) рабочим совещаниям должны предшествовать подготовительные миссии технических экспертов в целях начала практической деятельности по направлениям, актуальным для принимающей стороны рабочего совещания; и d) следует предусмотреть некоторые последующие действия в контексте рабочего совещания по прошествии двух–трех лет.

41. Представители Австрии и Норвегии предложили оказать помощь в организации рабочего совещания в Москве.

С. Партнерство ОПТОСОЗ

42. В соответствии с просьбой, высказанной Руководящим комитетом на его предыдущей сессии, и в качестве последующей деятельности в контексте приоритетной цели 1 Амстердамской декларации Бюро и секретариат подготовили публикацию о партнерстве, которая основывается на итогах симпозиума ОПТОСОЗ 2010 года, связанных с благоприятными для окружающей среды и здоровья рабочими местами на транспорте, и в которой эти итоги получили дальнейшее развитие. Эта публикация на тему *Благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции в рабочие места на транспорте* (неофициальный документ № 3) была представлена на седьмой Конференции министров "Окружающая среда для Европы", состоявшейся в Астане в сентябре 2011 года.

43. Цель этой брошюры состоит в налаживании партнерства ОПТОСОЗ, объединяющего заинтересованных экспертов и лиц, ответственных за разработку политики, из секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья для разработки программ действий и совместных проектов, нацеленных на стимулирование дискуссий и достижение взаимопонимания по вопросу о том, какие рабочие места на транспорте являются благоприятными для окружающей среды и здоровья; для обмена имеющимся опытом в Европе и других районах мира с учетом новых стратегий и подходов к созданию благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте, для анализа возможностей соответствующей адаптации существующих рабочих мест, с тем чтобы они стали более благоприятными для окружающей среды, и создания новых благоприятных для окружающей среды рабочих мест в сфере транспорта и мобильности, а также для оценки количественного и качественного воздействия таких подходов на окружающую среду, охрану здоровья, транспорт и экономику.

44. Для дальнейшей разработки новых видов партнерства ОПТОСОЗ и выполнения задач, предусмотренных целью 1 Амстердамской декларации, необходимо будет подготовить подробный рабочий план проекта с учетом уже проделанной работы и добиться тесного взаимодействия с другими механизмами

ОПТОСОЗ, в частности эстафетами и серией рабочих совещаний ОПТОСОЗ (см. неофициальный документ № 4).

45. Секретариат представил перечень предлагаемых видов деятельности и предварительных затрат. Комитет просил страны присоединиться к партнерству и представить дополнительные ситуационные исследования.

46. Руководящий комитет рассмотрел инициативу Австрии относительно осуществления трансграничного проекта по устойчивому управлению мобильностью и туризму на Дунае (ТРАНСДУНАЙ), который мог бы охватить все дунайские страны (Германию, Венгрию, Хорватию, Сербию, Болгарию, Румынию, Республику Молдова и Украину). Проект ТРАНСДУНАЙ мог бы внести вклад в партнерство ОПТОСОЗ за счет концентрации внимания на содействии обеспечению устойчивого управления мобильностью, а также способствовать реализации Дунайской стратегии Европейского союза (ЕС).

47. В соответствии с поручением Бюро секретариат приступил к осуществлению деятельности по облегчению идентификации механизмов финансирования в Европе для государств-членов, заинтересованных в ОПТОСОЗ. В качестве первого этапа был разработан проект карманного руководства (неофициальный документ № 7) для работы в сотрудничестве с Европейским союзом с целью предоставления государствам-участникам и другим заинтересованным сторонам, участвующим в реализации ОПТОСОЗ, основной информации о способах мобилизации своих национальных экономических ресурсов на реализацию предлагаемых Европейским союзом возможностей в плане финансирования во все три сектора ОПТОСОЗ. Основное внимание в этом справочнике сосредоточено на финансовых инструментах ЕС, которые могут иметь самое большое значение для ОПТОСОЗ, а также на возможностях участия в реализации проектов для стран, не входящих в ЕС.

48. Руководящий комитет поблагодарил секретариат за полезную информацию и поручил ему доработать карманный справочник с учетом механизмов сотрудничества ЕС, имеющих отношение к целям ОПТОСОЗ.

49. Секретариат представил новый инструмент экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от пешей ходьбы и езды на велосипеде, который позволяет рассчитать экономическую ценность фактора здоровья, обусловленную снижением уровня смертности благодаря регулярной ходьбе пешком/езде на велосипеде.

50. ИЭОПЗ от пешей ходьбы и езды на велосипеде был внедрен на Международном транспортном форуме, состоявшемся в Лейпциге, Германия, в мае 2011 года. ИЭОПЗ был отмечен премией системы общественного здравоохранения Швейцарии в 2010 году и двумя благодарностями в контексте национальных транспортных премий Соединенного Королевства и объединения "Вайз" АСТ в 2011 году.

51. Австрия и Норвегия предложили финансовую поддержку и помощь натурой (техническая экспертиза) с целью осуществления партнерства ОПТОСОЗ по линии создания благоприятных для окружающей среды рабочих мест на транспорте.

V. Управление ОПТОСОЗ

A. Мониторинг осуществления

52. На своем одиннадцатом совещании Бюро ОПТОСОЗ решило, что мониторинг достигнутого на национальном уровне прогресса в реализации целей Амстердамской декларации является одной из важных задач Руководящего комитета, и поручило секретариату разработать вопросник для распространения среди государств-членов в интересах оценки степени реализации механизмов и более глубокого понимания потребностей государств-членов.

53. Секретариат провел обследование на основе вопросника с привлечением всех государств-членов для сбора в контексте самооценки качественной информации о ходе осуществления целей Амстердамской декларации на национальном уровне. На вопросник ответили 13 стран. Результаты были представлены секретариатом и отражены на вебсайте ОПТОСОЗ.

54. Поступившие ответы на вопросник в значительной степени отражают точку зрения и опыт тех стран, которые принимают активное участие в реализации ОПТОСОЗ, в частности по линии рабочих совещаний/эстафеты и партнерства ОПТОСОЗ, а также разработки НПДТОСОЗ. Это свидетельствует о дополнительной пользе непосредственного участия в реализации ОПТОСОЗ для государств-членов.

55. Руководящий комитет решил, что существует необходимость в обеспечении более глубокого понимания опыта стран, не представивших свои ответы. Для этого требуется воссоздать национальные координационные центры в соответствующих министерствах, а также предметно изучить вызовы, ограничения и препятствия, с которыми страны, не представившие свои ответы, столкнулись в рамках данного процесса, для выявления и по возможности решения этих проблем в рамках программы работы ОПТОСОЗ.

56. Первые результаты и опыт в контексте вопросника были рассмотрены Руководящим комитетом, который дал указания относительно дальнейших действий. Можно было бы рассмотреть возможность передачи в рамках вопросника информации об осуществлении ОПТОСОЗ с учетом четвертого Совещания высокого уровня, которое состоится в 2014 году.

B. Коммуникационная деятельность

57. После принятия коммуникационной стратегии на восьмой сессии Руководящего комитета секретариат подготовил для координационных центров ОПТОСОЗ так называемый пропагандистский набор с целью оказания им поддержки в осуществлении коммуникационной стратегии на национальном уровне (неофициальный документ № 6). Предполагается, что в результате будут обеспечены большая транспарентность и более четкое определение сущности задач и в то же время будет оказана более ощутимая поддержка со стороны государств-участников и лиц, ответственных за разработку политики.

58. Координационные центры ОПТОСОЗ служат основными каналами/источниками информации в странах. Они могут выявлять и использовать возможности распространения информации и обеспечения транспарентности для ОПТОСОЗ и достигаемых в ее рамках результатов. Бюро и секретариат

поддержали предложение о реализации коммуникационной стратегии ОПТОСОЗ.

59. Секретариат представил так называемый пропагандистский набор, обеспечивающий поддержку координационных центров при осуществлении их коммуникационной деятельности. Этот набор был принят Руководящим комитетом и предоставлен в распоряжение всех координационных центров в электронном формате.

С. Программа работы на 2011–2012 годы

60. Подробная программа работы ОПТОСОЗ на 2011–2012 годы (ECE/AC.21/SC/2011/6-EUDHP1003944/7.1/SC9/6) уже была рассмотрена Бюро ОПТОСОЗ на его четырнадцатом совещании, состоявшемся в Риме в июне 2011 года. Руководящий комитет принял программу работы на 2011–2012 годы, включая мероприятия, проведенные в предыдущем году, и запланированные проекты и виды деятельности.

Д. Финансовые вопросы

61. Секретариат сообщил Руководящему комитету об использовании финансовых средств в 2011 году и представил обзор запланированных расходов на 2012 год (ECE/AC.21/SC/2011/7-EUDHP1003944/7.1/SC9/7). В свете предполагаемой деятельности Комитет рассмотрел пути дальнейшей мобилизации и обеспечения устойчивости ресурсов для эффективного осуществления программы работы ОПТОСОЗ.

62. Руководящий комитет одобрил объявленные намерения Австрии, Норвегии, Франции и Швейцарии продолжить финансирование деятельности в контексте ОПТОСОЗ.

Е. Усиление синергизма с международными организациями и процессами

63. Руководящий комитет был проинформирован о взаимодействии ОПТОСОЗ по усилению синергизма с соответствующими международными процессами, включая первое совещание Европейского совета министров окружающей среды и здравоохранения (май 2011 года, Париж), Международный транспортный форум (май 2011 года, Лейпциг, Германия), седьмую Конференцию министров "Окружающая среда для Европы" (сентябрь 2011 года, Астана) и Совещание Европейской целевой группы по окружающей среде и здоровью (октябрь 2011 года, Блед, Словения).

64. Руководящий комитет обсудил пути усиления взаимодействия с этими и другими международными организациями и процессами, а также способы пропагандирования ОПТОСОЗ в качестве модели для других регионов.

VI. Следующее совещание Руководящего комитета

65. Руководящий комитет решил, что его десятая сессия состоится 15 ноября 2012 года в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения в Женеве после симпозиума ОПТОСОЗ 2012 года, который пройдет 14 ноября 2012 года

(его работа будет сосредоточена на цели № 3² Амстердамской декларации), и перед совещанием Бюро, которое состоится 16 ноября 2012 года.

² Приоритетная цель 3, принятая в Амстердамской декларации в январе 2009 года, гласит следующее: "Снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума путем оказания содействия росту доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, а также росту использования топлива на основе возобновляемых источников энергии; сдвигу в сторону экологически чистых видов передвижения, применению электродвигателей, популяризации эковозждения".

Приложение

Доклад о работе пятнадцатого совещания Бюро Руководящего комитета

I. Участники

1. Совещание Бюро ОПТОСОЗ состоялось 18 ноября 2011 года в Женеве. На нем присутствовали г-н Роберт Талер (Австрия), г-н Филипп Малер, г-жа Надин Асконшило, г-жа Мари Фьори и г-жа Колетт Ватлие (Франция), г-жа Нино Тхилава (Грузия) и г-н Михаил Кочубовски (бывшая югославская Республика Македония). Совещание Бюро проходило под председательством г-на Малера.

II. Симпозиум ОПТОСОЗ

2. Бюро решило, что на симпозиуме 2011 года собрались весьма квалифицированные ораторы от правительств, частного сектора и гражданского общества, и подтвердило, что проведение симпозиума весьма полезно для общего процесса ОПТОСОЗ.

3. Были внесены следующие предложения по дальнейшему совершенствованию формата и ориентации симпозиума: выделение более продолжительного времени для проведения симпозиума, сокращение числа ораторов и выделение более продолжительного времени для дискуссий, обеспечение большего взаимодействия между членами групп и сужение рамок для дискуссий в соответствии с выбранной темой. Кроме того, Бюро предложило активизировать усилия по направлению приглашений для принятия участия в работе симпозиума всем соответствующим учреждениям Организации Объединенных Наций, базирующимся в Женеве.

4. Бюро поручило секретариату разработать концептуальную записку к симпозиуму 2012 года в контексте рассмотрения цели 3 Амстердамской декларации по снижению выбросов парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровней транспортного шума путем оказания содействия росту доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, а также росту использования топлива на основе возобновляемых источников энергии, сдвигу в сторону экологически чистых видов передвижения, применению электродвигателей, популяризации эковозждения. В эту концептуальную записку следует также включить список предлагаемых членов групп на основе материалов, представленных Бюро, и она должна быть распространена весной 2012 года.

5. Поскольку в 2012 году исполняется десятая годовщина реализации ОПТОСОЗ, Бюро поручило секретариату внести предложения по дополнительной теме симпозиума по всей программе ОПТОСОЗ и организации мероприятия социального характера, например приема после симпозиума.

III. Подготовка четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (2014 год)

6. Для начала подготовки к четвертому Совещанию высокого уровня, которое состоится в 2014 году, Бюро предложило провести совещание в марте 2012 года в Париже и подготовить темы, вопросы, программы и основную документацию для обсуждения на совещании Бюро в июне 2012 года.

IV. Партнерство ОПТОСОЗ

7. Члены Бюро, представляющие Францию, предложили провести новое исследование с целью: а) обзора существующих положений, регулирующих использование знаков и обозначений, предназначенных для велосипедных полос движения и пешеходных дорожек, б) разработки компендиума оптимальной практики и с) подготовки руководящих указаний и знаков и обозначений для велосипедистов и пешеходов как в городском, так и в междугородном контексте.

8. Бюро приветствовало предложение Франции и рекомендовало использовать существующие международные правила в транспортном секторе, включая Венские конвенции, и ссылаться на них.

9. Бюро поручило секретариату завершить разработку карманного справочника по финансовым механизмам ЕС, которые актуальны для ОПТОСОЗ.

10. Бюро провело дискуссию и достигло согласия относительно того, что партнерство следует обеспечить в первую очередь для определения потенциальных возможностей создания благоприятных для окружающей среды и здоровых рабочих мест на транспорте в какой-либо отдельной группе стран, а также в Европе.

V. Мониторинг осуществления

11. Бюро решило, что электронный вопросник, использовавшийся в экспериментальном порядке в рамках большинства мероприятий по мониторингу, служит прочной основой для регулярного мониторинга осуществления ОПТОСОЗ. Было решено продолжить данное исследование в его нынешнем формате, с тем чтобы сообщить о его результатах к четвертому Совещанию на высоком уровне, которое состоится в 2014 году.

12. Было решено, что странам следует сообщать не только об оптимальной практике и накопленном опыте, но и о вызовах, с которыми они сталкиваются при внедрении экологичных и благоприятных для здоровья видов транспорта.

VI. Коммуникационная деятельность

13. Бюро поручило секретариату рассмотреть возможности перевода пропагандистского набора на русский, французский и немецкий языки. К государствам-членам была обращена просьба перевести его в качестве оказания помощи натурой в поддержку ОПТОСОЗ. Следует изучить возможность подготовки отдельного плаката в качестве дополнения к этому пропагандистскому набору.

VII. Письма министров и связи с координационными центрами

14. Бюро поручило секретариату разослать официальные письма министрам транспорта, здравоохранения и окружающей среды в регионе ЕЭК–ВОЗ/Европа для информирования их о проведении четвертого Совещания на высоком уровне в 2014 году, о предстоящей десятой годовщине реализации ОПТОСОЗ, о механизмах отчетности и финансировании, а также о просьбе относительно назначения координационных центров от каждого сектора в соответствии с необходимостью.

VIII. Рабочие совещания в контексте эстафеты

15. Бюро проанализировало итоги рабочего совещания в контексте эстафеты, проведенного в 2011 году, и предложило и впредь ориентировать такие совещания на решение скорее местных, чем региональных вопросов. Было решено, что на каждом совещании Руководящего комитета следует информировать об итогах проведения самого последнего рабочего совещания и что следует представлять второй доклад о предыдущем совещании.

16. Бюро обсудило инициативу Российской Федерации об организации рабочего совещания в Москве, на котором основное внимание будет сосредоточено на конкретных законодательных вопросах. Бюро поручило секретариату направить в Министерство транспорта Российской Федерации письмо со ссылкой на решение Руководящего комитета относительно поддержки организации такого рабочего совещания в Москве.

17. Бюро обсудило выраженную Казахстаном предварительную заинтересованность в организации рабочего совещания. Было решено, что если рабочее совещание будет организовано в Казахстане, то основное внимание на нем будет сосредоточено исключительно на субрегиональных проблемах Центральной Азии.

IX. Сроки проведения следующих совещаний Руководящего комитета и Бюро

18. Бюро подтвердило, что десятая сессия Руководящего комитета состоится 15 ноября 2012 года в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения в Женеве. Десятой сессии будет предшествовать симпозиум ОПТОСОЗ 2012 года, который состоится 14 ноября 2012 года, и после нее будет проведено совещание Бюро 16 ноября 2012 года. Следующее совещание Бюро планируется провести 7 и 8 июня 2012 года в Копенгагене. Бюро также рассмотрело возможность проведения специального совещания в Париже в целях подготовки к предстоящему Совещанию высокого уровня.