



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/2005/4
EUR/05/5046203/4
31 January 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**
Европейское региональное бюро

**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ТРАНСПОРТУ,
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ**

Руководящий комитет ОПТОСОЗ

(Третья сессия, 11 и 12 апреля 2005 года,
пункт 4.A b))

**УСТОЙЧИВЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ
ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ И ПЛАНИРОВАНИЕ
ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ**

Доклад секретариатов ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ содержит краткий отчет о рабочем совещании "Реализация политики в области устойчивого развития городского транспорта в России и других странах СНГ", которое было совместно организовано Министерством транспорта Российской Федерации, правительством Москвы и Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в Москве 29 сентября - 1 октября 2004 года.
2. В документе также приведена информация о существенном вкладе ОПТОСОЗ в московское рабочее совещание в форме подготовленного секретариатом при содействии

консультанта комплексного "Обзора влияния городского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения в Российской Федерации и других странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии"¹.

3. И наконец, на основе результатов рабочего совещания и с учетом рекомендаций Бюро, разработанных на его заседании 17 декабря 1994 года, для рассмотрения и утверждения Руководящим комитетом были внесены предложения в отношении проведения последующей деятельности.

4. Основные выводы рабочего совещания будут представлены для рассмотрения Руководящим комитетом в виде отдельного документа, который будет доработан ЕКМТ в консультации с администрацией принимавшей стороны и секретариатом ОПТОСОЗ. Кроме того, представитель администрации принимавшей стороны и представитель ЕКМТ представят Комитету устный отчет об основных вопросах, рассмотренных на рабочем совещании, а также о главных результатах его проведения.

5. Справочные документы и материалы выступлений на рабочем совещании размещены и доступны для воспроизведения на вебсайтах ОПТОСОЗ и ЕКМТ².

I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

6. На своей второй сессии Руководящий комитет высоко оценил результаты рабочего совещания "Городской транспорт, отвечающий требованиям охраны окружающей среды и здоровья, и планирование", организованного секретариатом ОПТОСОЗ 16-18 ноября 2003 года на Кипре в целях проведения оптимальной практики и уроков, извлеченных в области интеграции в проблематику городского транспорта и планирования землепользования соображений, связанных с охраной окружающей среды и здоровья³. Комитет также признал большое значение проведения предусмотренной в плане работы ОПТОСОЗ деятельности, касающейся главным образом городских районов⁴.

¹ ECE/AC.21/2005/5-EUR/05/5046203/5.

² <http://www.oecd.org/cem/topics/urban/Moscow.htm>

³ Документ ECE/AC.21/2004/4-EUR/04/50455236/4, содержащий подробные материалы рабочего совещания.

⁴ План работы ОПТОСОЗ ECE/AC.21/2002/9-EUR/02/5040828/9, принятый на втором Совещании высокого уровня.

7. Что касается будущей деятельности, то Комитет предложил сосредоточить ее, в частности, на странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), а также Юго-Восточной Европы, учитывая серьезный характер проблем, существующих в области охраны окружающей среды и здоровья, а также вызывающие озабоченность будущие тенденции в секторе городского транспорта и планирования, которые были отмечены на кипрском рабочем совещании. Он рекомендовал секретариату тесно сотрудничать с ЕКМТ И Российской Федерацией при организации московского рабочего совещания, с тем чтобы обеспечить уделение более пристального внимания последствиям для состояния здоровья и окружающей среды транспортной политики в регионе ВЕКЦА и собрать представителей соответствующих секторов для обсуждения необходимых мер.

8. Для ЕКМТ московское рабочее совещание было вторым из серии таких мероприятий, предназначенных для апробирования и распространения в этом субрегионе "Основных посланий правительствам по вопросу о реализации стратегии устойчивого развития городского транспорта"⁵. Первое рабочее совещание было организовано министерством транспорта США в Вашингтоне, округ Колумбия, в ноябре 2003 года, а в качестве принимающей стороны третьего и последнего рабочего совещания, которое будет проведено в Токио 2-3 марта 2005 года, выступит министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта Японии.

II. МОСКОВСКОЕ РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ

9. Московское рабочее совещание было открыто министром транспорта Российской Федерации г-ном Игорем Левитиным. На совещании присутствовало около 170 участников, из которых приблизительно 60 прибыли в Российскую Федерацию из-за рубежа, в том числе из ряда стран ВЕКЦА и Юго-Восточной Европы (Беларуси, Болгарии, бывшей югославской Республики Македонии, Грузии, Республики Молдова и Украины). На совещание приехали участники из центральных и местных органов власти, которые представляли не только транспортный сектор (большинство участников), но и секторы охраны здоровья и окружающей среды и организации, занимающиеся планировкой городских районов и планированием землепользования, включая почти 10 национальных информационных центров ОПТОСОЗ. На совещании также присутствовали представители сетей городов, соответствующих межправительственных и неправительственных организаций, международных финансовых учреждений (Всемирного банка и Европейского банка реконструкции и развития, ЕБРР), а также научного сообщества.

⁵ <http://www1.oecd.org/cem/online/council/2001/CM0112Fe.pdf>.

10. Рабочее совещание было посвящено главным образом рассмотрению вопроса о том, каким образом страны - особенно Российская Федерация и другие страны ВЕКЦА - разрабатывают эффективную стратегию устойчивого развития городского транспорта и принимают меры по ее осуществлению. Опираясь, в основном, на опыт Российской Федерации и стран ВЕКЦА, участники совещания провели обмен национальным опытом в области применения стратегий, направленных на обеспечение более эффективного осуществления политики устойчивого развития городского транспорта, и обсудили связанные с этой деятельностью вопросы. В число главных тем повестки дня вошли вопросы, касающиеся создания институционально-нормативной базы для работы городского транспорта в регионе, а также организации и финансирования работы транспорта общего пользования. На рабочем совещании были также заслушаны выступления, посвященные регулированию дорожного движения и использованию легковых автомобилей в крупных городах. Тема одного из заседаний касалась сокращения масштабов воздействия автотранспорта на окружающую среду и здоровье в Российской Федерации и других странах ВЕКЦА, основные материалы по которой были представлены ОПТОСОЗ.

11. В своем выступлении Председатель Руководящего комитета ОПТОСОЗ д-р Ярослав Волф отметил большое значение московского рабочего совещания как одного из ярких примеров сотрудничества и совместной деятельности соответствующих властей и заинтересованных сторон на национальном и международном уровнях, что является предпосылкой для развития мобильности в городских условиях, отвечающей требованиям, предъявляемым к охране здоровья и окружающей среды. Он, как и все другие выступавшие, подчеркнул также важнейшее значение эффективного и экологически безопасного транспорта общего пользования как для функционирования и экономического развития городов региона, так и для охраны здоровья и окружающей среды городских жителей.

12. В подробном справочном документе, представленном на совещании г-ном Вадимом Донченко, основные узкие места в области реализации в Российской Федерации стратегии устойчивого развития городского транспорта были резюмированы следующим образом:

a) деятельности по борьбе с негативными последствиями использования легковых автомобилей не придается достаточно приоритетного значения;

b) росту масштабов автомобилизации не уделяется достаточно внимания на федеральном и региональном уровнях;

c) политика, цели и задачи в секторах транспорта, планировки городов, охраны окружающей среды и здоровья не координируются на федеральном и областном уровнях;

d) отсутствуют инструменты (правовые, административные, экономические), необходимые для обеспечения устойчивости транспортных систем;

e) проблемы безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды рассматриваются в качестве чисто технических вопросов, не связанных с управлением транспортными системами;

f) координация деятельности между различными уровнями государственного управления и на уровне местных властей осуществляется в недостаточной степени; отсутствует согласование целей и задач по повышению уровня устойчивости городского транспорта.

III. ВКЛАД ОПТОСОЗ В МОСКОВСКОЕ РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ: ОБЗОР ВЛИЯНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА НА СОСТОЯНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ В СТРАНАХ ВЕКЦА

13. В качестве основного вклада ОПТОСОЗ в совещание, при содействии консультанта г-на Пламена Димитрова из Национального центра гигиены, медицинской экологии и питания Болгарии, был подготовлен подробный обзор влияния городского транспорта на состояние окружающей среды и здоровья населения в Российской Федерации и странах ВЕКЦА. Документ был переведен на русский язык, и его текст на двух языках был размещен на вебсайте ОПТОСОЗ.

14. В Обзоре использована и кратко изложена соответствующая информация, опубликованная международными организациями, в частности ЕЭК ООН, ВОЗ, ЕАОС и ЕКМТ, по Азербайджану, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстану, Кыргызстану, Республике Молдова, Российской Федерации, Таджикистану, Туркменистану, Узбекистану и Украине. Рассмотрение положения в некоторых странах и соответствующих вопросов было связано с определенными ограничениями, обусловленными отсутствием данных.

15. В начале документа приведен краткий обзор основных тенденций в области городского транспорта в 12 странах ВЕКЦА с уделением особого внимания, в частности, следующим вопросам:

а) в настоящее время в странах ВЕКЦА после резкого снижения объема перевозок в период экономического спада начала 1990-х годов отмечается постоянный рост этого показателя. Наблюдается также оживление сектора грузовых перевозок, объем которых увеличивается. Вследствие этого возрастает интенсивность дорожного движения и часто возникают дорожные заторы, особенно в городских районах;

б) увеличение темпов автомобилизации объясняется главным образом ростом парка легковых автомобилей, в частности в крупных городах. Большинство легковых автомобилей в странах ВЕКЦА эксплуатируются на протяжении более 10 лет, находятся в относительно плохом техническом состоянии и все еще используют этилированный бензин. Увеличение парка легковых автомобилей происходит за счет импорта подержанных автомашин из стран Западной Европы. Каталитические нейтрализаторы, установленные на импортных автомобилях, часто выходят из строя или демонтируются, с тем чтобы можно было использовать этилированный бензин, который более доступен, чем неэтилированный. В большинстве стран ВЕКЦА не проводится систематического технического осмотра транспортных средств, и в осуществляющих его органах, как правило, не имеется надлежащего оборудования для контроля технических характеристик транспортных средств и проверки качества топлива. Контроль выхлопных газов, если таковой проводится, может быть основан на использовании устаревших стандартов и поэтому не является достаточно эффективным;

с) в странах ВЕКЦА рост числа личных транспортных средств сопровождается снижением объема перевозок общественным транспортом. В 90-х годах центральные власти передали полномочия по руководству работой транспорта общего пользования муниципалитетам, но при этом, как правило, не выделяют достаточных финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения надлежащего технического обслуживания и обновления парка транспортных средств, инфраструктуры и услуг. Это привело к ухудшению качества и сохранению ассортимента услуг, предоставляемых транспортом общего пользования, а также снижению его конкурентоспособности по сравнению с личным автотранспортом.

16. Главная цель Обзора заключалась в описании воздействия существующих и прогнозируемых тенденций в области развития транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения с учетом, в частности, последствий загрязнения воздуха, дорожно-транспортного травматизма и влияния шума, а также неупорядоченного развития городских районов, которое приводит к расползанию городов, росту зависимости от легковых автомобилей и сокращению возможностей для физической активности. В частности, в документе были рассмотрены следующие основные вопросы:

a) в Российской Федерации и странах ВЕКЦА быстрый рост объема автомобильных перевозок и происходящее во все более широких масштабах перераспределение перевозок в пользу легковых автомобилей являются основной причиной загрязнения внешней воздушной среды в городских районах и крупных городах⁶ и мощным источником взвешенных частиц. Относительно плохое состояние автомобильных дорог, старение парка легковых автомобилей, топливо низкого качества и постоянное использование этилированного бензина наносят серьезный вред здоровью и приводят, в частности, к сердечно-сосудистым и легочным заболеваниям и обусловленной ими смертности, появлению симптомов респираторных заболеваний и аллергических реакций;

b) кроме того, транспорт является одним из основных источников глобальных выбросов парниковых газов, ведущих к изменению климата, и, учитывая прогнозируемый рост объема таких выбросов, их относительное воздействие, как предполагается, будет возрастать и даже, возможно, компенсировать сокращение уровней выбросов в других секторах;

c) постоянное повышение уровней шума, создаваемого транспортными средствами, влияет на психологическое состояние, умственную деятельность и способности главным образом в результате нарушений сна и может также негативно сказываться на сердечно-сосудистой системе и приводить к нарушению слуха. Например, согласно оценкам, в результате интенсивного движения автотранспорта 70-80% населения Москвы живет в условиях мощного шумового загрязнения, приводящего к появлению акустического дискомфорта. Кроме того, вследствие увеличения интенсивности дорожного движения, а также снижения качества дорог и старения автомобилей, уровни шума, издаваемого автомобильным транспортом, достигают вызывающих озабоченность значений во все большем числе других крупных городов региона;

d) дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смертности, травм и инвалидности, что наносит крупный ущерб людским и экономическим ресурсам, препятствует экономическому и социальному развитию и создает одну из серьезных проблем в области систем здравоохранения. Согласно оценкам, в регионе ВЕКЦА вследствие травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, ежегодно умирает более 60 000 человек. В странах ВЕКЦА большинство аварий происходят в районах застройки, где ограничения скорости зачастую являются опасно высокими. Непропорционально большая доля этого бремени ложится на

⁶ Например, летучие органические соединения, ЛОС, окись углерода, двуокись азота, полициклические ароматические углеводороды, ПАУ и свинец.

детей и уязвимых участников дорожного движения, особенно пешеходов. Кроме того, дорожный травматизм является в субрегионе основной причиной смертности среди молодежи;

е) транспортная инфраструктура, предназначенная, в частности, для легковых автомобилей, размещается на больших участках территории и оказывает влияние на характер землепользования далеко за пределами района, непосредственно занимаемого ее объектами, что приводит к высоким экономическим издержкам для общества. Отсутствие комплексного подхода к планированию землепользования в городах и ускорение процесса перераспределения перевозок в пользу легковых автотранспортных средств приводят также к расползанию городов, увеличению времени продолжительности поездок и сокращению возможностей для физической деятельности, осуществляемой при пешеходном и велосипедном движении в сочетании с использованием транспорта общего пользования. Было убедительно подтверждено наличие связи между гиподинамией и развитием целого ряда различных болезней, таких, как сердечно-сосудистые заболевания, гипертония и некоторые виды рака, а также появлением рисков для здоровья, обусловленных избыточным весом и ожирением.

17. В последнем разделе Обзора приведены выводы и рекомендации в отношении последующей деятельности. В ходе рабочего совещания эти выводы были дополнены и доработаны.

а) Проблемы, связанные с охраной здоровья и окружающей средой, было рекомендовано рассматривать в виде одного из составных элементов процесса разработки политики в области развития мобильности в городах на основе применения комплексного подхода к разработке политики, в том числе путем налаживания сотрудничества между органами власти на различных уровнях и согласования целей и функций разных секторов. В качестве элементов, способствующих межсекторальной интеграции, были выявлены следующие факторы:

- странам следует и впредь применять инструменты, существующие в области правового регулирования, проведения политики и планирования, включая оценку воздействия на окружающую среду и здоровье человека транспортных проектов и политики (СЭО, ОВОС, ОВЗЧ), которые способствуют использованию комплексных подходов при разработке транспортной политики и планировании путем предоставления механизма, позволяющего секторам совместно рассматривать возможности получения максимальной отдачи от применения какой-либо отдельной меры, обеспечивая при этом устранение или

сведение к минимуму ее негативного воздействия на окружающую среду и состояние здоровья;

- межсекторальная интеграция предполагает проведение консультаций с общественностью и другими заинтересованными сторонами и их участие в процессе принятия решений. Привлечение общественности не только позволяет улучшать разрабатываемые планы и программы и принимаемые решения, но и способствует повышению уровня информированности о характере воздействия транспорта на состояние окружающей среды и здоровье, расширению поддержки общественностью принимаемых решений и, возможно, укреплению гражданского общества;
- повышение степени осведомленности о последствиях для здоровья и состояния окружающей среды различных альтернативных вариантов транспортной политики в сочетании с образовательными, экономическими и налоговыми мерами является одним из эффективных инструментов для управления спросом на перевозки и оказания влияния на способы передвижения;
- создание вспомогательных институциональных и административных структур, проведение реформ с целью уточнения обязанностей и характера взаимодействия различных субъектов; организация обучения и профессиональной подготовки для укрепления потенциала органов управления в целях налаживания более эффективных рабочих отношений между секторами и оказания влияния на образ жизни граждан;

b) кроме того, для рассмотрения внешних последствий работы городского транспорта для секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и оказания содействия развитию устойчивой и безопасной для здоровья городской мобильности странам ВЕКЦА следует обсудить возможность изучения в первоочередном порядке следующих вопросов:

- постепенный отказ от использования в бензине свинца и повышение качества топлива, включая ратификацию и осуществление соответствующих международных регламентирующих правил, в частности Протокола по тяжелым металлам к Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния; и усовершенствование стандартов, методов сбора данных, процедур технического осмотра транспортных средств, контроля выхлопных газов, мониторинга, установления цен на топливо и других экономических инструментов;

- инвестирование средств в техническое обеспечение и обновление инфраструктуры, парка транспортных средств и услуг в секторе транспорта общего пользования в целях создания конкурентоспособной и привлекательной альтернативы использованию легковых автомобилей;
- более широкое использование методов проведения экономической оценки возможных последствий альтернативных вариантов развития транспорта и городов, а также экономических инструментов для управления спросом на перевозки;
- мобилизация политической поддержки усилиям, направленным на принятие эффективных превентивных мер по снижению числа и предупреждению связанных с движением транспорта аварий и травм путем осуществления действий, предусматривающих, в частности, рассмотрение вопросов, касающихся движения в городских районах со слишком высокой скоростью, вождения автотранспортных средств под воздействием алкоголя или других веществ, являющихся предметом злоупотребления, и использования необходимых устройств безопасности, таких, как ремни безопасности и детские удерживающие устройства и шлемы, в рамках усиления мер по предупреждению дорожно-транспортного травматизма⁷; улучшение доступности и качества данных в целях оказания содействия принятию решений на основе информации и фактических данных, особенно при осуществлении усилий, направленных на обеспечение более эффективного контроля и оценки последствий загрязнения воздуха и шума, риска получения травм и уровней физической активности.

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

18. Руководящему комитету ОПТОСОЗ предлагается дать руководящие указания в отношении возможных последующих мер, которые следует принять в секторе городского транспорта в странах ВЕКЦА, а также в других государствах региона с переходной

⁷ В частности, страны ВЕКЦА могли бы рассмотреть рекомендации, содержащиеся во *Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма* (http://www.who.int/world-health-day/2004/informaterials/world_report/en) и документе *"Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе"* (http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/injuries/20040326_2).

экономикой в рамках последующей деятельности по итогам московского рабочего совещания и с учетом рекомендаций Бюро.

19. Помимо направлений дальнейшей деятельности, которые было предложено осуществлять в рамках ОПТОСОЗ, секретариат в соответствии с рекомендацией Бюро обязался продолжить тесное сотрудничество с секретариатом ЕКМТ, в частности по вопросам городского транспорта. ЕКМТ будет продвигаться к заключительному этапу своего проекта по осуществлению устойчивой транспортной политики, в ходе которого предусматривается провести три рабочих совещания и исследования по конкретным темам. Все эти элементы будут включены в руководство по обеспечению эффективного осуществления, которое, как предполагается, будет принято министрами транспорта в ходе запланированного на 2006 год заседания совета министров в Дублине. ЕКМТ намеревается постоянно информировать Руководящий комитет ОПТОСОЗ о ходе работы по подготовке руководства, в том числе путем представления докладов о прогрессе, достигнутом на ее ежегодных сессиях.

А. Публикация и распространение Обзора и продолжение рассмотрения положения в странах ВЕКЦА и Юго-Восточной Европы

20. На своем заседании в декабре 2004 года Бюро Руководящего комитета выразило удовлетворение в связи с проведением "Обзора влияния городского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения в странах ВЕКЦА" и рекомендовало перевести этот документ на русский язык, опубликовать его и обеспечить широкое распространение в регионе через Информационный центр, а также путем возможного проведения последующих рабочих совещаний. Комитет, возможно, пожелает указать, будет ли он оказывать поддержку публикации и широкому распространению Обзора.

21. Бюро также предложило дополнить доклад на более позднем этапе отдельным анализом политики с уделением особого внимания методам, с использованием которых страны региона с переходной экономикой проводят межсекторальную интеграцию, и проблемам, с которыми они сталкиваются.

22. Комитет, возможно, пожелает выразить свое мнение в отношении целесообразности продолжения анализа политики, и в частности указать вопросы, которые потребуют дальнейшего изучения. Комитету также предлагается рекомендовать методы финансирования деятельности по подготовке анализа с учетом того, что для проведения такой работы потребуется поддержка со стороны старшего консультанта (стоимость его услуг составляет приблизительно 10 000 долл. США). Кроме того, поскольку по вопросу о межсекторальной интеграции в регионе ВЕКЦА имеется относительно небольшой

объем информации, изучение документов необходимо будет дополнить проведением собеседований в странах, что потребует выделения дополнительных финансовых средств для покрытия путевых расходов консультанта и расходов, связанных с его проживанием. (При проведении собеседований в пяти странах (5 x 2 000 долл. США = 10 000 долл. США) для подготовки анализа потребуется в общей сложности 20 000 долл. США.) В целях обеспечения эффективности затрат при проведении рекомендованного анализа политики и получения взаимодополняющего эффекта Комитет, возможно, пожелает рассмотреть методы, которые позволят увязать этот анализ с осуществлением проекта "Институциональные мероприятия и механизмы для комплексной политики и принятия решений"⁸.

В. Проведение последующих рабочих совещаний в странах ВЕКЦА

23. Исходя из замечаний, полученных главным образом от местных властей в ходе московского рабочего совещания и после его завершения, это мероприятие рассматривалось в качестве важного шага вперед на пути к налаживанию обмена информацией и поощрению конструктивного диалога не только между различными органами власти (например, на федеральном, областном, районном и муниципальном уровнях), но и в различных областях специальных знаний и секторах, включая секторы охраны здоровья и окружающей среды, который создает важный прецедент в деятельности по развитию более эффективного сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами и способствует повышению осведомленности о характере воздействия транспорта на здоровье населения в Российской Федерации и СНГ.

24. Поэтому после московского рабочего совещания было предложено провести последующие рабочие совещания в других странах ВЕКЦА с целью повышения информированности о воздействии городского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье и создания необходимого стимула для развития диалога и сотрудничества между секторами и различными уровнями управления. Рабочие совещания могли бы быть конкретно посвящены разным субрегионам, таким, как Центральная Азия, Кавказ или Юго-Восточная Европа. Такие совещания должны быть специально предназначены для укрепления потенциала национальных и местных органов управления в области проведения политики, направленной на развитие безопасного для здоровья и устойчивого городского транспорта и планирования землепользования. Бюро также предлагает изучить возможность направления приглашения принять участие в рабочем совещании международным финансовым учреждениям (МФУ), таким, как Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Всемирный банк (ВБ).

⁸ ECE/AC.21/2005/8 EUR/05/5046203/8.

25. В целях получения максимальных выгод от проведения этих рабочих совещаний Бюро рекомендовало готовить их таким образом, чтобы на них рассматривались конкретные условия и основные трудности и проблемы, с которыми сталкиваются страны ВЕКЦА и Юго-Восточной Европы в области обеспечения устойчивого развития городского транспорта, принимая также во внимание различия в методах сбора данных и объеме имеющейся информации, а также в методологических подходах к проведению исследований. Бюро предложило представителям этих стран принять активное участие в подготовке рабочих совещаний.

26. Что касается средств для финансирования таких совещаний, то делегатам было предложено проконсультироваться в своих столицах по вопросу о возможности привлечения средств из фондов, предназначенных для обеспечения национального развития.

27. Комитету предлагается высказать свое мнение в отношении организации последующих рабочих совещаний в странах ВЕКЦА и Юго-Восточной Европы. Особо важно обеспечить, чтобы представители этих стран четко выразили свое мнение в отношении целесообразности проведения последующих национальных/субрегиональных рабочих совещаний. В частности, им также предлагается указать связанные с городским транспортом конкретные темы, которые они хотели бы обсудить.

28. Предполагается, что Комитет также рассмотрит вопрос о финансировании рабочих совещаний. В приведенном ниже примере указаны расходы, связанные с организацией трехдневного рабочего совещания для 30 участников, которое недавно состоялось на Украине.

Место проведение совещания	Предоставлено принимающей страной
Путевые расходы + расходы, связанные с проживанием, для национальных и международных экспертов (из "западных стран")	Покрываются западными странами
Путевые расходы экспертов из ВЕКЦА	15 000 долл. США (30 x 500 долл. США)
Расходы, связанные с проживанием экспертов из ВЕКЦА	2 700 долл. США (30 x трое суток, 30 долл. США в сутки)
Суточные для экспертов из ВЕКЦА	900 долл. США (30 x 30 долл. США)
Синхронный перевод (с английского языка на русский)	2 400 долл. США (24 часа, 4 переводчика)
Питание (50 x 20 долл. США, 3 дня)	3 000 долл. США
Всего	24 000 долл. США

29. В зависимости от решений Комитета для рассмотрения основных и организационных аспектов, связанных с подготовкой возможного следующего рабочего совещания, следует учредить неофициальную рабочую группу в составе представителей заинтересованных стран ВЕКЦА и Юго-Восточной Европы, стран-доноров и других заинтересованных сторон.
