



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/SC/2007/5
EUR/07/5068055/5
8 February 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ**

**ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
ЕВРОПЕЙСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ БЮРО**

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

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

Пятая сессия
Женева, 16-17 апреля 2007 года
Пункт 5 а) ii) предварительной повестки дня

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ КОМИТЕТА

Доклады о ходе работы и предложения по дальнейшей деятельности

Устойчивое развитие городского транспорта и планирование землепользования

Доклад секретариата

1. На своей четвертой сессии (10-11 апреля 2006 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) принял решение о деятельности, которую необходимо провести для осуществления его программы работы в области городского транспорта¹.

¹ См. доклад о работе четвертой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ (ECE/AC.21/2006/10 – EUR/06/THE PER/4) и справочный документ (ECE/AC.21/2006/4 – EUR/06/THE PER/4).

2. В частности, Руководящий комитет просил секретариат ОПТОСОЗ (секретариат) оказать содействие в организации рабочего совещания на тему "Устойчивый городской транспорт и планирование землепользования" в Грузии в целях:

а) повышения информированности об опасностях нынешних схем городского движения в Грузии и других странах Южного Кавказа (Армении и Азербайджане) для здоровья человека и окружающей среды;

б) обмена добросовестной практикой и укрепления потенциала национальных и местных администраций для расширения сотрудничества между соответствующими секторами и уровнями правительства; поощрения более устойчивых видов городского транспорта, в частности общественного транспорта; и оценки воздействия городского транспорта на окружающую среду и здоровье человека; и

в) выработки рекомендаций для рассмотрения национальными и местными администрациями в Южнокавказском субрегионе.

3. Настоящий доклад был подготовлен секретариатом после консультаций с делегацией Грузии. В нем содержится резюме ключевых вопросов, обсуждавшихся на этом рабочем совещании, которое состоялось в Тбилиси 18-20 октября 2006 года, а также излагаются главные выводы и рекомендации, сделанные по итогам этих обсуждений². На основе результатов этого рабочего совещания и рекомендаций президиума в документе также представлены предложения по деятельности, которую следует продолжать в рамках ОПТОСОЗ в области устойчивого городского транспорта.

4. Руководящему комитету предлагается рассмотреть выводы и рекомендации этого рабочего совещания. Ему также предлагается определить дальнейшие мероприятия для поощрения устойчивого развития городского движения, которые он, возможно, пожелает провести и финансировать в регионах ВЕКЦА³ и ЮВЕ⁴.

² Материалы, перечисленные в приложении I, а также соответствующие справочные документы имеются на вебсайте http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban_docs.htm#Tbilisi.

³ Восточная Европа, Кавказ и Центральная Азия (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина).

⁴ Юго-Восточная Европа (Албания, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Сербия, Хорватия и Черногория).

5. В ходе третьего дня этого рабочего совещания основное внимание было уделено оценкам воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду в качестве вклада в разработку Набора инструментальных средств для действий в области транспорта, окружающей среды и здоровья человека в рамках ОПТОСОЗ. С итогами и последующими предложениями, касающимися этой темы, Руководящий комитет может ознакомиться в документе ECE/AC.21/SC/2007/6 – EUR/07/5068055/6.

**I. РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ УСТОЙЧИВОГО ГОРОДСКОГО
ТРАНСПОРТА И ПЛАНИРОВАНИЯ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ
(18-20 октября 2006 года, Тбилиси)**

A. Справочная информация

6. Тбилисское рабочее совещание проводилось в развитие двух предыдущих рабочих совещаний по устойчивому городскому транспорту, которые были организованы в рамках ОПТОСОЗ в Никосии в 2003 году⁵ и совместно с Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) в Москве в 2004 году⁶.

7. Участники Московского рабочего совещания рекомендовали делегации Грузии предложить провести у себя в стране аналогичное рабочее совещание для рассмотрения связанных с городским транспортом вопросов, вызывающих обеспокоенность их страны, а также соседних стран. На своей третьей сессии Руководящий комитет приветствовал эту инициативу и предложил секретариату определить источники спонсорского финансирования этого рабочего совещания и оказать Грузии помощь в его организации.

8. В 2006 году правительства Нидерландов и Швейцарии откликнулись на призыв о выделении средств для покрытия расходов на это рабочее совещание. Германия сделала взнос натурой.

⁵ См. доклад Кипрского рабочего совещания (документ [ECE/AC.21/2004/4-EUR/04/5045236/4](#)).

⁶ См. доклад Московского рабочего совещания (документ [ECE/AC.21/2005/4-EUR/05/5046203/4](#)) и соответствующие документы на вебсайте <http://www.cemt.org/topics/urban/Moscow.htm>, в частности "Обзор влияния городского транспорта на состояние окружающей среды и здоровья населения в Российской Федерации и других странах ВЕКЦА", подготовленный ОПТОСОЗ.

9. Основная ответственность за координацию подготовки этого рабочего совещания в Грузии была возложена на министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов Грузии при участии партнеров и других заинтересованных сторон, которые имеют отношение к городскому транспорту и влияют на политику в области его устойчивого развития на национальном и муниципальном уровнях: министерства труда, здравоохранения и социальной защиты и министерства внутренних дел Грузии; Национальной комиссии по регулированию транспорта Грузии; и муниципалитета города Тбилиси.

10. Секретариат ОПТОСОЗ оказал поддержку в общей практической подготовке этого рабочего совещания и определении его содержательной части.

В. Основные итоги рабочего совещания

Стимул для объединения усилий и кросс-секторального сотрудничества

11. В этом рабочем совещании приняли участие 70 представителей секторов транспорта, окружающей среды, здравоохранения и планирования землепользования из национальных и муниципальных администраций Грузии, Армении и Азербайджана, а также из других стран - членов ЕЭК ООН и Европейского региона ВОЗ. Были также представлены ЕКМТ, Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Региональный экологический центр для Кавказа и ряд местных НПО.

12. Участники приветствовали уникальную возможность встретиться с представителями других секторов, стран и международных организаций для обмена накопленными знаниями и опытом в ходе и после этого рабочего совещания. Это рабочее совещание послужило ценным стимулом для объединения усилий и развития сотрудничества между различными заинтересованными сторонами.

13. Кроме того, международный импульс, который был дан этим рабочим совещанием, и последующая деятельность в его контексте были восприняты весьма позитивно, поскольку это позволяет привлечь внимание администраций высокого уровня в странах к проблеме значимости повышения устойчивости городского транспорта и необходимости кросс-секторальной интеграции для достижения такой цели. Рекомендации этого рабочего совещания были сочтены полезным справочным материалом, который следует передать директивным органам для стимулирования создания политических, законодательных и административных основ и структур, необходимых для работы с охватом разных секторов и уровней управления.

Обзор возникающих проблем

14. Рабочее совещание позволило провести обстоятельный обзор изменений в области транспорта в крупных городах Грузии, Армении и Азербайджана и их последствий для здоровья населения и окружающей среды в городах. Эти три страны подготовили справочные доклады, в которых были выделены основные проблемы и предложены конкретные действия для исправления ситуации. ЕЭК ООН и ВОЗ координировали работу по представлению секторальных материалов в Грузии, а ЮНЕП курировала подготовку доклада Армении. Доклады стран предназначены также для использования в качестве справочных материалов местными директивными органами и для повышения информированности общественности⁷.

15. В дополнение к справочным докладам по заказу одной из грузинских НПО - Партнерство за совершенствование местного управления - был подготовлен обзор на основе вопросника, с тем чтобы выяснить степень информированности жителей Тбилиси, их предпочтения и представление относительно городского движения. В сотрудничестве с секретариатом ЮНЕП подготовила образец вопросника, который затем был скорректирован вышеупомянутой НПО с учетом местных условий. Этот вопросник был разослан 800 человек. Его выводы, представленные на рабочем совещании, показали, что в настоящее время жители Тбилиси практически не имеют стимулов для перехода с индивидуального автотранспорта, который они считают приоритетным, на другие виды городского транспорта, в частности, в виду отсутствия привлекательных, удобных и эффективных альтернативных вариантов общественного транспорта. Это обследование также продемонстрировало низкий уровень осведомленности среди жителей о последствиях нынешних моделей передвижения для здоровья человека и окружающей среды.

16. Рабочее совещание показало, что страны Южного Кавказа в значительной степени сталкиваются с аналогичными трудностями. Города продолжают разрастаться, и постоянной рост интенсивности пассажирского и грузового движения в городах все более негативно отражается на здоровье человека и качестве жизни городского населения, вследствие чего возникает экологический стресс, связанный с низким качеством воздуха, увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, повышается уровень

⁷ Тексты справочных докладов Грузии и Армении на английском и русском языках, а также материалы, представленные тремя странами, имеются на вебсайте: http://www/thepep.org/en/workplan/urba/utban_docs.htm#Tbilisi.

шумового загрязнения и перегруженности дорог, сокращаются площади зеленых насаждений и ухудшается состояние исторических зданий и монументов.

17. Нескоординированные стратегии и инвестиционные решения в области транспорта и территориального планирования приводят к неустойчивому развитию городских районов, в результате чего происходит неконтролируемый рост городов и вместо расширения инфраструктуры и услуг общественного транспорта строятся новые дороги и автостоянки для удовлетворения потребностей пользователей легковых автомобилей. В свою очередь инвестиции в автодорожную инфраструктуру в еще большей степени стимулируют использование дорог, способствуют их перегруженности, снижают конкурентоспособность общественного транспорта и влекут за собой еще более значительные опасности для окружающей среды и здоровья населения.

18. Главные препятствия для устойчивого, экономически жизнеспособного и социально справедливого развития городского транспорта, выделенные на этом рабочем совещании, имеют правовой, административный и экономический характер. Они включают следующее:

a) недостаточно развитое сотрудничество и координация политики между соответствующими секторами (транспорт, планирование городов, окружающая среда и здравоохранение) и уровнями управления; отсутствие стимулирующей законодательной базы и постоянных институциональных структур для кросс-секторального сотрудничества;

b) слабое и непоследовательное законодательство для снижения воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека (например, стандарты для транспортных средств и топлив; правила дорожного движения; экономические инструменты) и недостаточность правоприменительных средств;

c) отсутствие надежных и сопоставимых данных о связанных с транспортом загрязнении воздуха, шуме, травматизме и качестве воздуха;

d) неэффективный мониторинг и оценка уровня загрязнения и другого обусловленного транспортом воздействия на окружающую среду и здоровье человека;

e) плохое техническое состояние и большой возраст транспортных средств; недостаточно развитая система контроля за выбросами из автомобилей; отсутствие обязательного и эффективного технического осмотра транспортных средств; ненадлежащее поведение водителей/плохие навыки управления;

f) слаборазвитая система общественного транспорта; отсутствие достаточного финансирования в муниципалитетах для поддержания и модернизации парка транспортных средств, инфраструктуры и услуг, что приводит к постоянно снижающейся конкурентоспособности общественного транспорта с точки зрения качества и количества предоставляемых услуг по сравнению с индивидуальным автотранспортом;

g) недостаточный уровень контроля и регулирования деятельности частных компаний транспортного обслуживания, например микроавтобусных предприятий, которые во многих городах ВЕКЦА постепенно вытесняют общественный транспорт, качество услуг которого падает;

h) неэффективность системы управления дорожным движением и организации движения в целом;

i) плохое состояние дорог;

j) недостаточно приоритетное внимание, уделяемое властями проблеме снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

k) низкий уровень осведомленности общественности о связанных с городским транспортом проблемах здоровья; недостаточно активное привлечение общественности и других заинтересованных сторон к принятию решений и их участию в этом процессе; и

l) отсутствие всеобъемлющей и дальновидной программы управления спросом на транспортные услуги.

Рекомендации и практический опыт использования имеющихся инструментов

19. Во второй части рабочего совещания приглашенные международные эксперты представили подробные рекомендации о практическом применении ряда имеющихся средств для стимулирования интеграции политики и решения выявленных проблем городского транспорта. Эти меры включали:

a) институциональные механизмы для совершенствования координации политики;

b) ценовые и фискальные меры для регулирования использования индивидуального автотранспорта в городских районах;

- с) организация и финансирование общественного транспорта;
- д) планирование землепользования в городах для стимулирования более устойчивых моделей городского движения; и
- е) кампании по повышению осведомленности и просветительская работа для изменения моделей передвижения и стереотипов поведения в условиях дорожного движения.

20. В рамках каждой темы представители других стран и муниципальных образований в Центральной и Восточной Европе (Будапешт, Вроцлав, Копривница) и в Западной Европе (Бельгия, Делфт, Копенгаген, Лондон) поделились накопленным опытом и полученными уроками в деле практического применения этих инструментов. Участники также ознакомились с трудностями, с которыми сталкиваются две центральноазиатские страны - Казахстан и Кыргызстан, - в частности в сфере безопасности дорожного движения.

21. Наконец, участники рабочего совещания рассмотрели и оценили основные продолжающиеся и запланированные виды деятельности, поддержку которым оказывают международные партнеры, доноры и финансовые учреждения (ЕБРР, Глобальный экологический фонд, ПРООН и Европейская комиссия (программа "ЛАЙФ")), для поощрения развития городского транспорта на Южном Кавказе и в других странах ВЕКЦА и ЮВЕ и воздействия на эту сферу.

С. Отдельные рекомендации рабочего совещания

22. В справочных докладах Армении и Грузии предлагается широкий диапазон действий, которые необходимо предпринять параллельно в соответствующих странах для эффективного урегулирования проблем, связанных с городским транспортом. Эти рекомендации в значительной степени применимы и к Азербайджану. Ниже приводится резюме отдельных рекомендаций рабочего совещания.

Улучшение интеграции политики и кросс-секторального сотрудничества

23. Ряд рекомендованных мер направлен на улучшение сотрудничества между различными задействованными органами власти, а также согласованности между соответствующими секторальными целями. Кросс-секторальное сотрудничество и интеграция политики являются необходимыми предварительными условиями для обеспечения долгосрочной целостной стратегии развития городского транспорта в

странах; согласования целей политики, совместимых с приоритетами и требованиями в области транспорта, окружающей среды, охраны здоровья и городского планирования; и для соответствующего распределения имеющихся национальных и местных ресурсов. Комплексный подход к развитию городского транспорта требуется также для разъяснения прав и ответственности различных заинтересованных участников и улучшения увязки между законодательными актами, политикой и решениями, которые оказывают влияние на развитие городского транспорта.

24. Конкретные рекомендованные меры для выработки более интегрированного подхода к развитию городского транспорта включают следующее:

а) подписание соглашения или меморандума о взаимопонимании по вопросам координации между национальными и местными органами власти, отвечающими за здравоохранение, окружающую среду, транспорт и планирование землепользования в городах, в котором разъясняются их соответствующие функции, права и обязанности;

б) создание постоянного межучрежденческого координационного органа высокого уровня (например, комитета или комиссии), который задействовал бы эффективно все заинтересованные стороны в деле развития и реализации согласованной политики, законодательства и решений в области городского транспорта, планирования городов и охраны окружающей среды и здоровья. В состав этого органа должны войти представители секторов окружающей среды, здравоохранения и транспорта из центрального правительства, муниципалитетов, деловых кругов, профсоюзов и НПО. Для успешной координации потребуется прямое и активное участие представителей высокого уровня из правительств (например, заместителей министров). В идеальном варианте этот орган должен функционировать под эгидой канцелярии премьер-министра для максимального использования потенциала координации деятельности на высоком уровне. В дополнение к постоянному координационному органу высокого уровня в соответствующих министерствах могут быть созданы технические группы, необходимые для проведения различных мероприятий;

в) развитие системы сбора данных и обмена информацией, комплексного мониторинга и оценки. Следует разработать системы сбора данных и обмена информацией, которые должны быть гармонизированы в соответствии с имеющимися международными рекомендациями. Функции мониторинга и проверки и соответствующие обязанности следует возложить на компетентные органы/учреждения, с тем чтобы в максимальной степени повысить качество и надежность собираемой информации; избегать дублирования усилий; и обеспечить эффективное использование ресурсов. Собираемая информация должна быть легкодоступной для соответствующих

отраслевых министерств, муниципалитетов, полицейских служб, гражданского общества, средств массовой информации и неправительственного сектора в целях поощрения обмена информацией и обеспечения широкой поддержки мер, необходимых для разрешения возникших проблем (например, в области налогов и сборов). Следует в обязательном порядке проводить предварительные оценки воздействия транспортных стратегий, политики и проектов на окружающую среду и здоровье человека.

Комплексные процедуры оценки должны обеспечивать участие общественности и других заинтересованных сторон в процессах принятия решений по транспортным проектам, которые их касаются.

Стимулирование развития более устойчивых видов транспорта и более устойчивых моделей поведения в условиях дорожного движения

25. Второй пакет рекомендованных мер направлен на поощрение более устойчивых видов транспорта и на значительное сокращение использования индивидуального автотранспорта в целях снижения уровня перегруженности, загрязнения воздуха, шума и количества дорожно-транспортных происшествий:

а) разработка и осуществление всеобъемлющей стратегии/основ политики в области городского транспорта с описанием различных мер, которые необходимо принять на местном уровне;

б) повышение привлекательности более устойчивых вариантов передвижения - а именно общественного транспорта, в частности троллейбусов и трамваев, - и более эффективное регулирование деятельности частных компаний, занимающихся обслуживанием населения (например, микроавтобусных предприятий). Это предполагает улучшение парка транспортных средств, инфраструктуры и услуг системы общественного транспорта, в частности, путем уделения первоочередного внимания общественному транспорту в ходе планирования дорожного движения и в инвестиционных стратегиях, разработки комплексных систем распространения проездных билетов, а также обучения водителей навыкам более безопасного и экологически более рационального вождения;

с) осуществление рыночных реформ и реформ в сфере ценообразования для регулирования использования индивидуального автотранспорта и сокращения внешних издержек транспорта с точки зрения окружающей среды и охраны здоровья (например, путем взимания платы за пользование дорогами и их перегруженность; отмены субсидий на автомобильные стоянки; введения сборов за автомобильную стоянку; пересмотра акцизных сборов для учета в ценах на топливо его воздействия на окружающую среду;

введения фискальных стимулов для приобретения транспортных средств с нулевыми или сверхнизкими уровнями выбросов).

II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

26. На пятой сессии Руководящему комитету предлагается указать, какие последующие и/или новые виды деятельности в области городского транспорта он хотел бы предпринять и поддержать в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ. Возможно, он пожелает, например, рассмотреть вопрос о содействии некоторым или всем ниже перечисленным мероприятиям, которые президиум Комиссии обсуждал на своем совещании в декабре 2006 года.

A. Вопросы для решения на третьем Совещании высокого уровня

27. Третье Совещание высокого уровня 2008 года следует использовать для привлечения внимания министров к проблемам городского транспорта в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ и к настоятельной необходимости улучшения ситуации, как это подчеркивалось на Тбилисском рабочем совещании и на других рабочих совещаниях ОПТОСОЗ по вопросам городского транспорта. Речь может идти либо об основных справочных документах для Совещания высокого уровня⁸, либо об отдельном документе, посвященном странам ВЕКЦА и ЮВЕ. В дополнение к представленной информации следует подготовить набор рекомендаций, призывающих к согласованным действиям, в реализации которых страны должны принять активное участие. Совещанию высокого уровня следует также попытаться стимулировать привлечение дополнительного спонсорского финансирования или заключение двусторонних договоренностей для поддержки правительств стран ВЕКЦА и ЮВЕ в решении конкретных выделенных проблем городского транспорта и наращивания потенциала в соответствующих секторах для урегулирования вопросов, связанных с транспортом. И наконец, Совещание высокого уровня предоставляет возможность для переоценки и потенциального усиления роли ОПТОСОЗ в качестве уникальной общерегиональной платформы для выработки рекомендаций и обмена добросовестной практикой в области устойчивого городского транспорта, а также для определения и облегчения спонсорских мероприятий в этих сферах.

⁸ Обзор изменений в области транспорта и их воздействие на здоровье человека и окружающую среду (1997-2007 годы); оценка ответных мер в области политики, принятых на настоящий момент странами - членами ЕЭК ООН и Европейского региона ВОЗ, с уделением особого внимания ОПТОСОЗ (2002-2008 годы).

В. Последующие рабочие совещания по вопросам городского транспорта

28. ОПТОСОЗ может содействовать организации последующих субрегиональных рабочих совещаний в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ для рассмотрения проблем городского транспорта в конкретных странах и укрепления их потенциала, с тем чтобы охватить соответствующие секторы и уровни правительства для урегулирования возникших проблем. Такие рабочие совещания должны проводиться по приглашению самих заинтересованных стран в зависимости от наличия спонсорского финансирования. К странам, желающим провести у себя рабочее совещание, обращается просьба направить в секретариат предложения, включая предварительную информацию о графике работы, перечне приоритетных тем, целях наращивания потенциала, которые будут поставлены перед таким рабочим совещанием, и смете расходов. Эту информацию следует передавать заблаговременно до сессии Руководящего комитета, с тем чтобы секретариат мог ее распространить среди делегатов и дать возможность потенциальным (со)донорам взять на себя соответствующие обязательства по выделению фондов. Финансовую помощь в организации рабочих совещаний следует предпочтительно предоставлять в рамках двусторонних спонсорских договоренностей. Секретариат будет содействовать координации между заинтересованными странами и организациями и оказывать активную поддержку в подготовке рабочего совещания в плане его содержательной части и организации.

С. Дальнейшие обследования, касающиеся предпочтений и представлений граждан относительно моделей передвижения

29. В рамках подготовки к Тбилисскому рабочему совещанию секретариат разработал в сотрудничестве с ЮНЕП вопросник для получения подробной информации об использовании различных видов транспорта в городских районах, а также о представлениях и предпочтениях граждан в сфере городского движения. Информация об уровне осведомленности, ценностях и приоритетах граждан может дать национальным и местным администрациям более глубокое понимание этой проблемы и позволить им решить, каким образом лучше всего воздействовать на спрос на городской транспорт. С использованием образца вопросника и общей методологии такие обследования можно провести и в ряде других городов региона, в частности в странах ВЕКЦА и ЮВЕ. Это позволило бы сделать международные сопоставления и выявить общие черты и особенности, характерные для этой части региона. Обследование такого размера, которое проводилось для Тбилисского совещания, можно осуществлять при относительно небольших расходах (приблизительно 20 000 долл. США на объект) через посредство местных исследовательских институтов или университетов и с помощью студентов университета, привлекаемых для сбора данных.

D. Представление информации и мониторинг итогов рабочего совещания

30. Важным инструментом для отслеживания и стимулирования выполнения обязательств является мониторинг. Руководящему комитету предлагается рассмотреть потенциальные выгоды от создания процедуры мониторинга в рамках ОПТОСОЗ, в соответствии с которой страны будут представлять информацию о достигнутых на национальном и местном уровнях результатах деятельности, рекомендованной в ходе рабочих совещаний. Странам можно было бы предложить представлять краткие доклады Руководящему комитету на его годовых сессиях в соответствии с заранее установленным образцом по ключевым достижениям и проблемам, связанным с данной деятельностью.

Приложение

Рабочее совещание по вопросам устойчивого городского транспорта и планирования землепользования с уделением основного внимания Южному Кавказу (Тбилиси, 18-20 октября 2006 года)

Перечень представленных материалов

(имеется на http://www.thepep.org/en/workplan/urban/urban_docs.htm#Tbilisi)

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

- Г-н Заал Ломтадзе, заместитель министра охраны окружающей среды и природных ресурсов
- Г-н Николоз Пруидзе, заместитель министра труда, здравоохранения и социальной защиты
- Г-н Найджел Дотчин, заместитель Председателя Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)

ЗАСЕДАНИЕ 1. ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

Председатель: г-н Заал Ломтадзе, заместитель министра охраны окружающей среды и природных ресурсов

Основные выводы рабочего совещания по вопросам реализации политики в области устойчивого развития городского транспорта в Российской Федерации и других странах ВЕКЦА (Москва, сентябрь 2004 года)

- Г-жа Елена Шатберашвили, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), от имени г-на Вадима Донченко, Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), Российская Федерация

Городской транспорт в Тбилиси и других крупных городах Грузии

- Г-жа Екатерина Лобадзе, департамент транспорта муниципалитета Тбилиси
- Г-н Янри Карчава, министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов

- Г-н Александр Миндорашвили, консультант по вопросам здравоохранения
- Вопросы и обсуждение

Городской транспорт в Армении (Ереван)

- Г-н Мартирос Царукян, министерство охраны природы

Городской транспорт в Азербайджане (Баку)

- Г-н Багиз Хидаятов, министерство экологии и природных ресурсов

ЗАСЕДАНИЕ 2. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ КООРДИНАЦИИ И ИНТЕГРАЦИИ ПОЛИТИКИ

Инструменты совершенствования координации политики в области транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения

- Г-н Доменик Стед, Технологический университет Делфта, Нидерланды

Транспортная политика и институциональная координация на Южном Кавказе - проблемы и предлагаемые решения

- Г-жа Нино Тхилава, министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов, Грузия
- Г-н Ладос Вардосанидзе, Ассоциация градостроителей Грузии
- Г-н Михаил Курхули, координатор НПДОСЗ Грузии

Техническая помощь в деле наращивания институционального потенциала и правительственных реформ в Грузии/Кавказ - что можно сделать для стимулирования более тесной координации политики между секторами?

- Г-жа Мариам Шотадзе, отделение Программы развития Организации Объединенных Наций в Тбилиси

Природопользование и транспортная политика: представление мероприятий, проводимых Учебным центром для укрепления государственной администрации и средств массовой информации в Грузии (СПАМГО)

- Г-н Райнер Агстер, исследовательское общество "Аделфи рисёрч"

Ознакомление с практическим опытом других стран:

а) Разделение ответственности за городской транспорт между центральным и местным уровнями: опыт Венгрии

- Профессор Каталин Трацош, отделение экономики транспорта Будапештского университета технологии и экономики

б) Разработка и осуществление мер для повышения безопасности дорожного движения

- Д-р Христина Милева, министерство здравоохранения, Болгария; д-р Николь Мюльрад, Национальный институт исследований в области безопасности дорожного движения (ИНРЕТС), Франция (опыт Казахстана и Кыргызстана)

в) Институциональная координация и интеграция политики: опыт Бельгии

- Франсуа Андре, Национальное отделение по охране окружающей среды и здоровья

ЗАСЕДАНИЕ 3. ПРЕДПОЧТЕНИЯ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ГРАЖДАН ОТНОСИТЕЛЬНО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ И ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ

Сопредседатели: г-н Найджел Дотчин, заместитель Председателя, и г-н Роберт Талер, Председатель Руководящего комитета ОПТОСОЗ

Основные выводы обследования городского движения, проведенного в Тбилиси

- Г-н Заур Качарава, Партнерство за совершенствование местного управления (НПО Грузии)

Выводы обследований общественного мнения в других странах

- Г-н Доминик Стед, Технологический университет Делфта, Нидерланды

ЗАСЕДАНИЕ 4. К БОЛЕЕ УСТОЙЧИВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ: МЕРЫ, ВОЗДЕЙСТВУЮЩИЕ НА ТРАНСПОРТНЫЙ СПРОС

Экономические инструменты для рационального использования индивидуального автотранспорта в городских районах. Меры в области фискальной политики и ценообразования на городском транспорте

- Г-н Андреа Риччи, Научно-исследовательский институт ИСИС

Сборы за перегруженность дорог: опыт Соединенного Королевства

- Г-н Найджел Дотчин, министерство транспорта, Соединенное Королевство

Политика поощрения использования общественного транспорта. Организация и финансирование общественного транспорта: подход ЕКМТ

- Г-жа Елена Шатберашвили, Европейская конференция министров транспорта

Повышение привлекательности общественного транспорта через региональное сотрудничество - опыт Вроцлава

- Г-н Збигнев Комар, директор Отдела инфраструктуры и экономического развития, муниципалитет Вроцлава, Польша

Планирование городского землепользования и устойчивый транспорт

- Г-н Андреа Риччи от имени профессора Тоуни Мея, Лидский университет

Примеры Копенгагена и Делфта

- Г-н Доминик Стед

Повышение информированности и просветительская работа для изменения транспортных схем и поведения: как убедить общественное мнение и политических деятелей

Проводимые Европейской комиссией кампании по повышению информированности общественности (Европейская неделя мобильности и кампании "День без автомобиля") и опыт Копривницы

- Г-жа Хелена Хециповиц, член городского совета, муниципалитет Копривницы, Хорватия (2-е место в конкурсе Европейской недели мобильности 2006 года)
- Вопросы и обсуждение

ЗАСЕДАНИЕ 5. ПОДДЕРЖИВАЕМЫЕ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

Вводная презентация международных транспортных проектов и программ устойчивого развития транспорта

- Г-н Фальк Хайнен, Федеральное агентство по охране окружающей среды Германии

Проекты в области городского транспорта Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР):

- Г-н Пол Ковенден

Проводимые и планируемые проекты по устойчивому развитию транспорта

- Г-жа Анна Каплина, ПРООН/Братислава

Развитие устойчивого движения в Тиране (проект "ЛАЙФ")

- Г-н Ченчи Комо, Экологический центр по вопросам администрации и технологии

ЗАСЕДАНИЕ 6. ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА НА ЗДОРОВЬЕ ЧЕЛОВЕКА И ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ: ВВЕДЕНИЕ

Сопредседатели: г-н Марио Фруиану, министр транспорта, общественных работ и водного хозяйства, Нидерланды, и г-жа Ева Глайссенбергер, Федеральное министерство сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и водных ресурсов, Австрия

Приветственная речь г-на Николоза Пруидзе, заместителя министра труда, здравоохранения и социальных дел

Создание контекста: представление целей и подготовительных шагов в рамках Набора инструментальных средств для действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья ОПТОСОЗ

- Г-н Марио Фруиану, Нидерланды

Инструменты для оценки воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду: краткий обзор инструментов для оценки, включая оценку воздействия на здоровье (ОВЗ) и стратегическую экологическую оценку (СЭО)

- Г-жа Биргит Статсен, Национальный институт здравоохранения и окружающей среды (RIVM), Нидерланды, и г-жа Франческа Рачиоппи, Европейское региональное бюро ВОЗ

Применение СЭО для реализации планов действий в области окружающей среды на местах в городах Южного Кавказа

- Г-жа Кети Самадашвили, Региональный экологический центр для Кавказа

Применение инструментов: опыт Нидерландов

- Г-н Ерун де Хартог, Национальный институт здравоохранения и окружающей среды (RIVM), Нидерланды

ЗАСЕДАНИЕ 7. ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА НА ЗДОРОВЬЕ ЧЕЛОВЕКА И ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ В СТРАНАХ ВЕКЦА

Применение инструментов ОВЗ для оценки воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду в Тбилиси: прошлый и нынешний опыт

- Г-н Марк ван Бругген, Национальный институт здравоохранения и окружающей среды (RIVM), Нидерланды
- Д-р Манана Журули, Институт медицины труда и экологии человека, и другие эксперты из Грузии

На пути совершенствования мониторинга качества воздуха в городах ВЕКЦА: обзор имеющихся инструментов и подходов

- Г-жа Соня Кальмайер, Европейское региональное бюро ВОЗ

Применение результатов мониторинга воздуха для оценки воздействия и процессов информирования директивных органов: пример Бельгии

- Г-н Франсуа Андре, Национальное отделение по охране окружающей среды и здоровья, Бельгия
-