



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/SC/2009/2
EUR/09/5088363/2
30 April 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ**

**ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
ЕВРОПЕЙСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ БЮРО**

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО
ТРАНСПОРТУ, ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

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

Седьмая сессия

Женева, 22-23 октября 2009 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЛАНА РАБОТЫ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА

Рабочее совещание по устойчивому и здоровому транспорту

Доклад секретариата

Резюме

Субрегиональное рабочее совещание по устойчивому и здоровому городскому транспорту было проведено в рамках Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) 29-30 октября 2008 года в Кишиневе, Республика Молдова. Цели проведенного в Кишиневе рабочего совещания заключались в наращивании потенциала, повышении уровня информированности и обмене надлежащей практикой между тремя секторами и подготовке предназначенных для министров директивных рекомендаций для третьего совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (22-23 января 2009 года, Амстердам) с уделением особого внимания потребностям стран Восточной Европы, Центральной Азии и Кавказа (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ). Программа охватывала широкий круг вопросов, оказывающих воздействие на устойчивое развитие городов, включая связанное с транспортом загрязнение воздуха в городах, управление мобильностью и комплексные стратегические подходы. Рабочее совещание было организовано в сотрудничестве с министерствами здравоохранения, окружающей среды и транспорта Республики Молдова, Национальным научно-практическим центром профилактической медицины (ННПЦПМ) Молдовы и министерствами транспорта и окружающей среды Швейцарии <http://www.thepep.org/en/workplan/urban/sut.htm>.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей шестой сессии (Женева, 28-29 апреля 2008 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) обсудил текущую деятельность в области городского транспорта. Представитель Республики Молдова заявил о готовности его страны организовать рабочее совещание по устойчивому и здоровому городскому транспорту в продолжение ранее проводившихся в рамках ОПТОЗОС рабочих совещаний¹. Руководящий комитет приветствовал это предложение, как это указывается в его программе работы (ECE/AC.21/SC/2008/6 - EUR/08/5068055/6, пункт 16).
2. Рабочее совещание было проведено 29- 30 октября 2008 года в Кишиневе. Оно было организовано в рамках ОПТОЗОС в сотрудничестве с министерствами здравоохранения, окружающей среды и транспорта Республики Молдова и Национальным научно-практическим центром профилактической медицины Молдовы при финансовой поддержке со стороны правительств Австрии, Соединенного Королевства и Швейцарии, осуществлявшейся через Целевой фонд ОПТОЗОС. Секретариат ОПТОЗОС разработал программу рабочего совещания в сотрудничестве с принимающей стороной и оказал поддержку проведению практических мероприятий в связи с этим рабочим совещанием.
3. Цели рабочего совещания заключались в наращивании потенциала, повышении уровня информированности и обмене надлежащей практикой между тремя секторами. Его участники также подготовили предназначенные для министров директивные рекомендации для третьего совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Амстердам, 22-23 января 2009 года) с уделением особого внимания потребностям стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ).
4. Настоящий доклад был подготовлен секретариатом в консультации с делегацией Молдовы и Председателем Руководящего комитета ОПТОЗОС. В нем кратко изложены основные вопросы, обсуждавшиеся на рабочем совещании, а также основные выводы и рекомендации, подготовленные на основе итогов этих обсуждений. С учетом итогов рабочего совещания и рекомендаций, подготовленных Президиумом, в настоящем

¹ Предыдущие рабочие совещания были проведены на Кипре (2003 год), Москве (2004 год), Тбилиси (2006 год) и Тельче, Чешская Республика (2007 год). С информацией о программах и выступлениях участников предыдущих рабочих совещаний можно ознакомиться на вебсайте ОПТОЗОС (<http://www.thepep.org/en/workplan/urban/sut.htm>).

документе также представлены предложения в отношении дальнейшей деятельности, которая будет проводиться ОПТОЗОС в области устойчивого городского транспорта, в особенности в развитие итогов третьего совещания высокого уровня.

5. Руководящему комитету предлагается рассмотреть выводы и рекомендации рабочего совещания. Ему также предлагается определить дальнейшие мероприятия по поощрению устойчивого развития городского движения, которые он, возможно, пожелает провести и поддержать (путем выделения финансовых средств и/или оказания помощи в натуральном выражении) в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ.

I. УЧАСТНИКИ, ПРОГРАММА И ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ

6. В рабочем совещании участвовали 42 представителя секторов транспорта, окружающей среды и здравоохранения и специалиста по планированию землепользования из национальных и муниципальных органов власти Республики Молдова и 11 других государств - членов ЕЭК ООН² и ВОЗ/Европа³. На рабочем совещании были также представлены ряд неправительственных организаций (НПО) и другие заинтересованные стороны. Работой совещания руководили г-н Вадим Донченко (Генеральный директор, Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, Российская Федерация, и Председатель Руководящего комитета ОПТОЗОС) и г-н Олег Бенес (Директор, Национальный научно-практический центр профилактической медицины, Республика Молдова). Перед участниками рабочего совещания с приветственным словом выступили д-р Мирсеа Гуга, заместитель министра здравоохранения, г-жа Виолета Иванова, министр экологии и природных ресурсов, и д-р Павел Урсу, руководитель странового отделения ВОЗ.

7. Участники совещания: а) обсудили важнейшие вопросы, касающиеся устойчивого и здорового городского транспорта в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ; б) рассмотрели имеющиеся средства и методы поощрения и оценки устойчивого и здорового городского транспорта; в) сосредоточились на анализе медицинских и экологических последствий стратегий деятельности по борьбе с загрязнением городского воздуха; и d) обсудили примеры стратегий планирования развития городского транспорта и управления

² Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

³ Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения.

мобильностью в различных странах. Они достигли консенсуса в отношении мер, которые можно было бы рекомендовать министрам в связи с третьим совещанием высокого уровня.

8. Участники приветствовали уникальную возможность встретиться с представителями других секторов, стран и международных организаций для обмена накопленными знаниями и опытом. Данное рабочее совещание послужило ценным стимулом для объединения усилий и развития сотрудничества между различными заинтересованными сторонами и внесло полезный вклад в подготовку третьего совещания высокого уровня.

9. На вебсайте ОПТОЗОС размещен список ораторов и ссылки на их выступления (<http://www.therep.org/en/workplan/urban/sut.htm>). В ходе рабочего совещания были рассмотрены следующие вопросы:

- a) Заседание I. Проблемы устойчивого и здорового городского транспорта в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ: в чем заключаются важнейшие вопросы?
 - i) устойчивый городской транспорт в Республике Молдова;
 - ii) устойчивый транспорт в Тбилиси: текущие проблемы и дальнейшие действия;
 - iii) дорожное движение и его воздействие на здоровье человека в современном обществе;
 - iv) устойчивый городской транспорт: проблемы и надлежащая практика в Российской Федерации.
- b) Заседание II. Средства и методы поощрения и оценки устойчивого и здорового городского транспорта:
 - i) продукты ОПТОЗОС: информационно-координационный механизм по транспорту, охране здоровья и окружающей среде и интеграция набора инструментальных средств ОПТОЗОС;
 - ii) руководство по экономической оценке связанного с транспортом воздействия на здоровье человека;

- iii) оценка надлежащей практики в области устойчивого городского транспорта: доклад об оценке ОПТОЗОС.
- c) Заседание III. Вызываемое транспортом загрязнение городского воздуха: последствия для здоровья человека и окружающей среды и стратегии борьбы с загрязнением:
- i) воздействие загрязнения городского воздуха на здоровье человека;
 - ii) борьба с выбросами твердых частиц в городах;
 - iii) мониторинг качества воздуха в Республике Молдова и меры, принимаемые с целью совершенствования законодательства.
- d) Заседание IV. Стратегии планирования развития городского транспорта и управления мобильностью:
- i) повышение уровня эффективности общественного транспорта: инфраструктура и операции;
 - ii) планирование развития устойчивого городского транспорта в Ереване;
 - iii) устойчивое развитие общественного транспорта в Кишиневе.
- e) Заседание V. Совершенствование процесса интеграции политики в сфере транспорта, охраны здоровья и окружающей среды:
- i) привлечение к участию операторов перевозок: программа поощрения управления мобильностью Австрии;
 - ii) руководство по благоприятным институциональным условиям для скоординированного процесса разработки политики и принятия решений.
- f) Заседание VI. Предназначенные для министров рекомендации, представляемые на третьем совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде:

- i) обеспечение увязки ТОЗОС: цели, тематический охват, планирование и программа для третьего совещания высокого уровня;
- ii) вклад в подготовку окончательного проекта итогового документа и рекомендации для директивных органов.

II. ВЫВОДЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ

10. В ходе закрытия соответствующих заседаний Председатели особо остановились на ряде вопросов. Участники рабочего совещания согласовали список проблем и их предлагаемые решения (см. приложение к настоящему документу). Ниже указывается ряд конкретных вопросов, которым было уделено особое внимание:

a) важность подготовки всеобъемлющих и надежных данных, способствующих наблюдению за положением в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды;

b) важность применения систематических подходов к интеграции политики и укрепления сотрудничества между основными субъектами в этих трех секторах;

c) важность обмена практической информацией и техническим опытом на муниципальном уровне (например, представленные Швейцарией примеры мер по ограничению загрязнения воздуха на местном уровне и политики развития общественного транспорта);

d) целесообразность принятия целенаправленных мер (например, строительство противозумовых барьеров и создание велосипедных дорожек) в интересах предоставления общественности и государственным органам возможностей для, соответственно, выбора безопасного и здорового транспорта и изучения того, каким образом можно было бы более эффективно управлять существующей инфраструктурой.

11. Участники рабочего совещания также внесли свой вклад в окончательную подготовку итогового документа третьего совещания высокого уровня - Амстердамской декларации "Обеспечение увязки ТОЗОС - Выбор транспорта в интересах нашей окружающей среды, здоровья и благосостояния" и его четырех приоритетных целей,

касающихся устойчивого экономического развития, управления мобильностью, сокращения выбросов и здорового и безопасного транспорта⁴.

12. После завершения третьего совещания высокого уровня предполагается и далее осуществлять деятельность по наращиванию потенциала: а) придать новый импульс процессу осуществления ОПТОЗОС; б) распространить наилучшую практику в области комплексных стратегических подходов в регионе ЕЭК ООН и ВОЗ Европа с помощью целевых механизмов, включая Партнерство ОПТОЗОС; и с) использовать ОПТОЗОС в качестве *staffeta* (посредника) с целью пропаганды устойчивой и здоровой городской среды и распространения информации об уроках, извлеченных в контексте ОПТОЗОС.

⁴ http://www.thepep.org/en/hlm/hl3_info.htm.

Приложение

КОНКРЕТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ИХ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ, УСТАНОВЛЕННЫЕ УЧАСТНИКАМИ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ

Установленные проблемы	Возможные решения
<p>Широкая разновидность основ политики, проводимой в трех секторах, отражает желаемое мышление, однако:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Координация процесса разработки политики не обеспечивается автоматически • Нередко между намерениями и реальностью существует несоответствие 	<ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование законодательства может вызывать изменения и создавать институциональные основы для межсекторальной работы. Правительства, возможно, пожелают принять новое законодательство (т.е. обновить законы или нормативные положения), в особенности в регионах ВЕКЦА и ЮВЕ, которое будет способствовать устойчивому развитию городского транспорта. • Правительства, возможно, пожелают рассмотреть вопрос о разработке нового международного инструмента (например, рамочной конвенции о принципах транспортной политики) в интересах поощрения межсекторальной работы и обмена общими принципами. • Однако страны могут не достичь консенсуса в отношении нахождения общих основ для разработки такого документа; более приемлемыми и прагматическими могли бы стать механизмы, не имеющие такой обязательной юридической силы. • В число других важных побудительных мотивов могли бы также входить такие, как существующие правовые обязательства (например, директивы, касающиеся

Установленные проблемы	Возможные решения
	<p>качества воздуха, и целевые показатели сокращения выбросов в соответствии с Киотским протоколом к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата), которые могли бы обеспечить систематические рамки для действий.</p> <ul style="list-style-type: none">• Вместе с тем политические обязательства являются предпосылкой для разработки и корректировки законодательства и для его осуществления.
<p>Межсекторальная работа может привести к тому, что будет отмечаться недостаточная заинтересованность, дублирование усилий и конкуренция, в результате чего будут не охвачены ряд областей, например такие, как ответственность за ведение мониторинга.</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• создать межсекторальные механизмы сотрудничества и согласовать вопрос о четком разделении обязанностей между тремя секторами с наиболее эффективным учетом национальных потребностей;• разработать и осуществлять планы действий, хотя они не исключают необходимости принятия законодательных мер;• подчеркнуть, в частности, необходимость более активного привлечения транспортного сектора к нахождению решений и учета последствий проводимой ими политики;• применять подход на основе принципа последовательного обобщения (например, путем осуществления пилотных проектов/использования полевых

Установленные проблемы	Возможные решения
	лабораторий) в интересах установления связей между секторами и содействия подготовке почвы для нового законодательства.
<p>Директивные органы склонны реагировать на видимые проблемы, такие как заторы и безопасность движения. Однако существуют менее явные проблемы, например такие, как загрязнение воздуха и недостаточная физическая активность, которые имеют такое же важное значение (например, в Республике Молдова, согласно оценкам, число смертных случаев, связываемых с воздействием выбросов из автотранспортных средств, имеет такой же порядок величины, как и число жертв в результате дорожно-транспортных происшествий).</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• представить информацию о воздействии транспорта на окружающую среду и здоровье человека, подготовленную на основе надежных данных мониторинга;• поощрять более эффективное управление технологией и спросом;• усовершенствовать связи со средствами массовой информации;• использовать экономические средства для количественного определения воздействия транспорта на здоровье человека, поскольку это может предоставить основы для интернализации внешних издержек и расчета налогов, поступления от которых могли бы использоваться для совершенствования общественного и немоторизованного транспорта (например, пешеходы и велосипедисты);• содействовать привлечению местных органов власти к использованию экономических инструментов;• выделить средства для поддержки немоторизованного транспорта.

Установленные проблемы	Возможные решения
<p>С финансированием общественного и устойчивого транспорта, по мнению политиков, связаны очень большие затраты, и директивные органы в недостаточной степени информированы и осведомлены о том, что можно было бы сделать и что имеется в наличии.</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• осуществлять финансовые механизмы, которые резервируют налоги для специальных фондов в интересах поддержки устойчивого развития общественного транспорта;• использовать тематические исследования, которые подтверждают долгосрочную доходность капитала, инвестированного в общественный транспорт (например, существующая в Цюрихе "14-полосная автомагистраль" и государственно-частное партнерство для лизингового обслуживания общественного транспорта);• представить более убедительные доказательства экономической эффективности различных вариантов в интересах обеспечения рационального и оптимального использования финансовых средств;• продемонстрировать возможную роль частных компаний в функционировании общественного транспорта в регионе ВЕКЦА и Содружестве Независимых Государств, а также необходимость использования более экологически чистого топлива и транспортных средств.
<p>Ряд эффективных мер (например, ограничение числа мест для стоянки автомобилей) может встречать сильное политическое сопротивление.</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• содействовать применению подхода на основе принципа последовательной дезагрегации (например, Klima Activ);

Установленные проблемы	Возможные решения
	<ul style="list-style-type: none">• служить передовым примером для других (например, регулярное использование общественного транспорта высокопоставленными должностями лицами и политическими деятелями);• предоставить привлекательные альтернативы общественности и директивным органам (например, в отношении общественного транспорта, передвижения пешком и на велосипеде) в качестве подготовки к возможному сопротивлению;• определить преимущества предлагаемых мер и указать, кто окажется в выигрыше;• использовать подходы, обусловленные местными особенностями, и предоставлять право местным общинам решать вопросы, имеющие непосредственную важность для них (например, места для стоянки автомобилей);• поощрять долгосрочные инвестиции в развитие экологически чистого и эффективного общественного транспорта;• разъяснить, что некоторые фискальные инструменты могут способствовать увеличению бюджетов местных органов власти;• использовать оставшиеся возможности для более активного финансирования общественного транспорта (например,

Установленные проблемы	Возможные решения
	<p>Республика Молдова может продемонстрировать, что она дорожит своей исторически развитой системой общественных перевозок путем повышения уровня ее привлекательности и удобства);</p> <ul style="list-style-type: none">• применять поэтапные подходы с целью достижения консенсуса (например, в Цюрихе изменения начали вноситься поэтапно и постепенно приобретать более широкие масштабы);• использовать эффективные коммуникационные стратегии с целью изменения культурных установок и воззрений (например, в отношении общественного транспорта, передвижения пешком и на велосипеде).
<p>"Если отсутствует информация, невозможно установить остроту проблем и определить, достигаем ли мы прогресса" (из выступления представителя Грузии).</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• инвестировать средства в развитие эффективных информационно-наблюдательных систем (например, в отношении таких аспектов, как загрязнение воздуха, виды перевозок/шум, связанный с мобильностью, дорожно-транспортный травматизм) и систем оценки воздействия на здоровье человека;• инвестировать средства в создание систем надежной информации об имеющихся альтернативах (это может получить поддержку заинтересованных сторон);• использовать информацию для документирования проблем и повышения

Установленные проблемы	Возможные решения
	уровня осведомленности директивных органов (в том числе о воздействии непринятия каких-либо мер).
<p>Существуют инновационные подходы с политической, технической и практической точек зрения, которые опробуются в масштабах всей Европы, однако отсутствуют эффективные механизмы для их более широкого распространения и адаптации.</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• инвестировать средства в развитие систем двустороннего и многостороннего сотрудничества и технической помощи для устойчивого городского транспорта;• более эффективно использовать существующие возможности (например, проект по устойчивому городскому транспорту в регионе ВЕКЦА и ЮБЕ, реализуемый в рамках Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде);• использовать возможности ОПТОЗОС:• поддерживать процесс распространения надлежащей практики и оказания технической помощи странам;• оказывать помощь в разработке и осуществлении пилотных проектов и в распространении информации об инструментах проводимой политики и тематических исследованиях, которые иллюстрируют их функционирование;• наращивать потенциал соответствующих секторов, национальных и местных органов власти и НПО.

Установленные проблемы	Возможные решения
<p>Весьма сложно осуществлять обслуживание эффективного общественного транспорта в контексте нынешних финансовых ограничений (например, действующих в отношении местных органов власти).</p>	<p>Правительства, возможно, пожелают:</p> <ul style="list-style-type: none">• принять к сведению тот факт, что кажущиеся преимущества и репутация общественного транспорта могут быть утрачены в течение весьма короткого периода времени, если не будет предоставлено каких-либо привлекательных альтернатив автомобилям индивидуального пользования;• создать позитивный "имидж" общественного транспорта, с тем чтобы он мог конкурировать с транспортом личного пользования;• оказать поддержку общественному транспорту путем создания надлежащей инфраструктуры и парка подвижного состава, а также обеспечения его доступности и привлекательности;• использовать планирование потенциала для содействия созданию позитивного образа и обеспечение привлекательности общественного транспорта (например, посредством выделения дорожных полос для движения автобусов, беспрепятственного проезда общественного транспорта, строительства удобных станций, создания мест для стоянки автомобилей);• принять к сведению пример Швейцарии (репутация общественного транспорта Швейцарии, развивавшегося на протяжении 50 лет, играет важную роль), а также другие примеры одновременного наличия

Установленные проблемы	Возможные решения
	различных видов перевозок, в которых общественный транспорт является частью сложившейся практики.
