

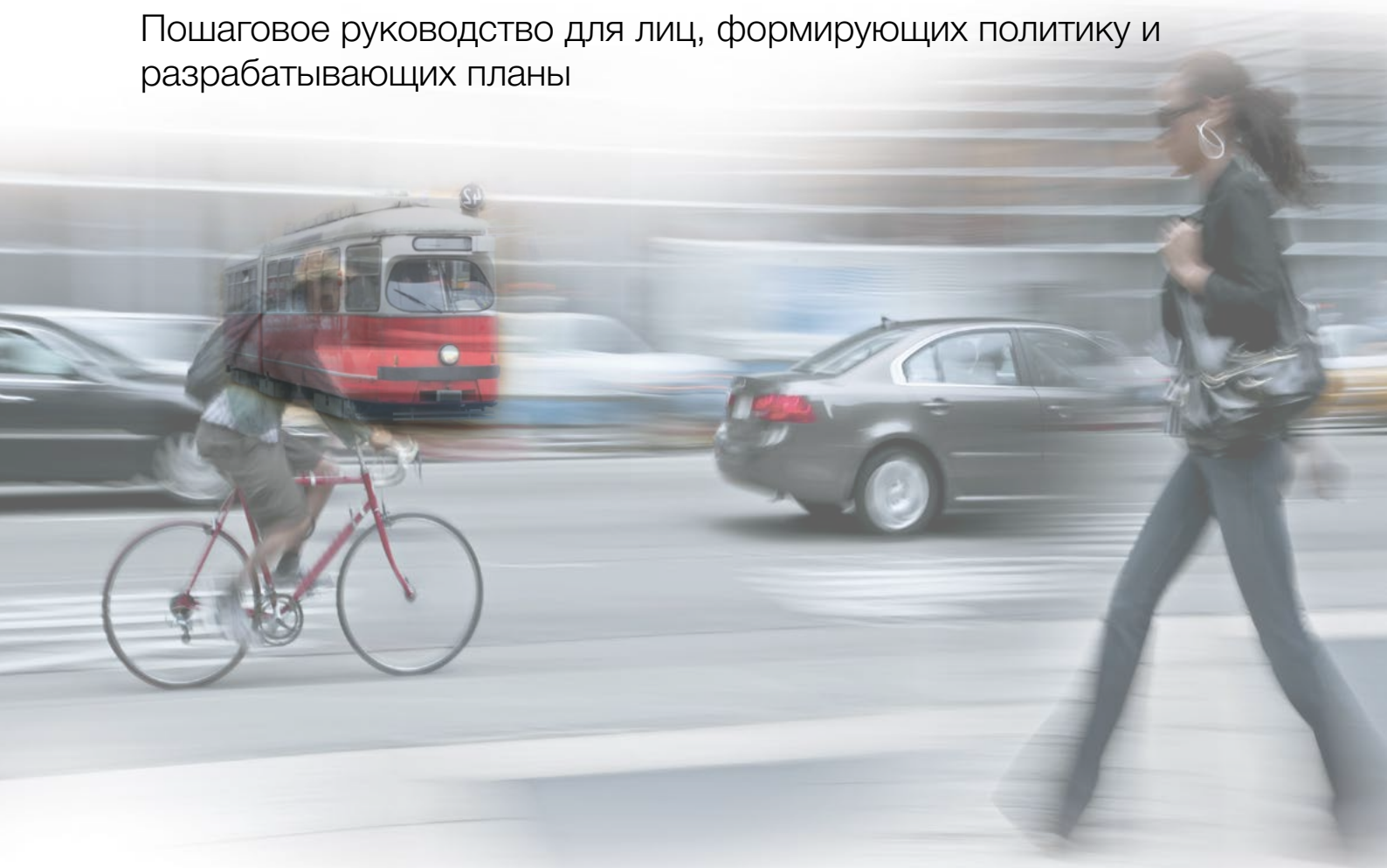


Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро



Разработка национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды

Пошаговое руководство для лиц, формирующих политику и
разрабатывающих планы



Авторы: Christian Schweizer, Francesca Racioppi и Leda Nemer

ОПТОСОЗ Общеввропейская программа
по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья

ОБЪЕДИНЕННЫЕ
НАЦИИ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМПЬЮТЕР



Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро



**MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWEERTES
ÖSTERREICH**

 <p>LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ REPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES ET DE LA SANTÉ
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, À LA MER ET À LA PÊCHE



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation



Всемирная организация
здравоохранения

Европейское региональное бюро

Разработка национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды

Пошаговое руководство для лиц, формирующих политику и
разрабатывающих планы

Авторы: Christian Schweizer, Francesca Racioppi и Leda Nemer

ОПТОСОЗ

Общеввропейская программа
по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья

ОБЪЕДИНЕННЫЕ
НАЦИИ
ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ



Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро

Резюме

Национальный план действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (НПДТЗОС) является одним из ключевых инструментов и механизмов развития экологически устойчивого и здорового транспорта в любой стране. Документы типа НПДТЗОС представляют собой способ комплексного и межсекторального планирования и осуществления действий на национальном уровне в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Они также требуют преодоления ведомственных границ между секторами, и тогда в результате принимаемых мер могут быть уменьшены неравенства в отношении здоровья, что будет способствовать реализации целей, поставленных в политике Здоровье-2020 – основе европейской политики укрепления здоровья и повышения уровня благополучия, Пармской декларации по окружающей среде и охране здоровья и Плана действий по реализации Европейской стратегии профилактики и борьбы с неинфекционными заболеваниями на 2012–2016 гг. Настоящее руководство было подготовлено в качестве методического пособия для использования при разработке НПДТЗОС на уровне страны. В нем предусматриваются четыре этапа: планирование, разработка, осуществление и оценка. В руководстве не содержится подробных рекомендаций о том, как устанавливать общие направления политики или стратегии в отношении экологически устойчивого и здорового транспорта – решение этого вопроса обычно предшествует разработке планов действий. В документе даются практические советы по каждому этапу и шагу и приводятся примеры передовой практики стран Европейского региона.

Ключевые слова

ENVIRONMENT AND PUBLIC HEALTH
ENVIRONMENTAL HEALTH
NATIONAL HEALTH POLICY
POLICY MAKING
TRANSPORTATION
URBAN HEALTH

Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications
WHO Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51
DK-2100 Copenhagen, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-овом режиме на сайте Регионального бюро: <http://www.euro.who.int/PubRequest?language=Russian>.

ISBN 978 92 890 5153 8

© Всемирная организация здравоохранения, 2016 г.

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью.

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правильности. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.

Содержание



Выражение благодарности	iv
1. Введение	1
1.1 Целевая аудитория	2
1.2 Как пользоваться настоящим руководством	2
2. К истории вопроса	5
2.1 Обзор влияния транспорта на окружающую среду и здоровье людей	5
2.2 Почему важно разрабатывать НПДТЗОС?	7
2.3 Что такое НПДТЗОС?	8
2.4 Роль международных и региональных соглашений и механизмов	10
3. К разработке национальных планов действий	15
3.1 Этап 1: планирование	17
3.2 Этап 2: разработка	27
3.3 Этап 3: осуществление	42
3.4 Этап 4: мониторинг, оценка и корректировка	45
4. Инструменты	51
4.1 Этап 1: планирование	52
4.2 Этап 2: разработка	54
4.3 Этап 3: осуществление	56
4.4 Этап 4: мониторинг, оценка и корректировка	58
5. Библиография	60
Приложение 1. Предлагаемая структура НПДТЗОС	66
Приложение 2. Примеры из практики стран	67

В

Выражение благодарности

Данная публикация была подготовлена под общим руководством бюро Руководящего комитета Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в рамках реализации положений Амстердамской декларации, принятой на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в январе 2009 г. Рецензирование рукописи выполнили Philip Insall (Sustrans, Бристоль, Соединенное Королевство), George Morris

(Европейский центр по окружающей среде и охране здоровья, медицинский факультет Эксетерского университета, Соединенное Королевство), Nathalie Röbbel (консультант, Лион, Франция), Dominic Stead (факультет архитектуры и искусственной окружающей среды Дельфтского технологического университета, Нидерланды) и члены Руководящего комитета ОПТОСОЗ.

Щедрую помощь в подготовке настоящей публикации оказали Австрия, Франция и Швейцария.

Введение

Когда в стране установлены общие направления политики в отношении экологически устойчивого и здорового транспорта, их реализация наиболее успешно достигается благодаря разработке национального плана действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (НПДТЗОС). В январе 2009 г. на Третьем совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья государства-члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейского региона ВОЗ приняли решение о разработке НПДТЗОС, которое отражено в статье 6 Амстердамской декларации Третьего совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (1): “разработка и осуществление НПДТЗОС может осуществляться на основе оптимального использования существующих механизмов, планов и программ в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, либо с опорой на проводимую на национальном уровне работу во всех трех секторах; странам следует развивать собственные инициативы и стратегии, направленные на оптимальное удовлетворение потребностей своего населения, с учетом возможностей, имеющихся у органов государственного управления, и конкретных социально-экономических условий; при этом необходимо учитывать воздействие транспорта на здоровье и окружающую среду и повышать КПД транспорта, а также устанавливать

целевые показатели и контрольные сроки осуществления запланированных мер; Руководящему комитету ОПТОСОЗ в сотрудничестве с Секретариатом ОПТОСОЗ следует разработать методические инструкции и оказывать помощь при составлении НПДТЗОС.”

Необходимость в пошаговом руководстве по разработке НПДТЗОС вытекает из просьб государств-членов о поддержке их усилий по осуществлению и координации разработки НПДТЗОС с использованием существующих механизмов, планов и программ. В Пармской декларации по окружающей среде и охране здоровья, принятой на Пятой министерской конференции по окружающей среде и охране здоровья (Парма, март 2010 г.), тоже подчеркивается важность использования национальных механизмов для реализации намеченных мер. В ней, в частности, говорится о необходимости сотрудничества с “местными, региональными и национальными органами государственного управления”, чтобы “содействовать усилиям, направленным на борьбу с неблагоприятными последствиями разрастания городов, связанными с рядом социально-экономических, медико-санитарных и экологических проблем.” (2). В Планах действий по реализации Европейской стратегии профилактики и борьбы с инфекционными заболеваниями, 2012–2016 гг., разработка НПДТЗОС определена как одна из вспомогательных мер вмешательства для укрепления

межсекторальных связей между мерами, предпринимаемыми для борьбы с неинфекционными заболеваниями, и действиями в рамках более широкой повестки дня в области окружающей среды и здоровья. НПДТЗОС также служат прагматичным инструментом, способствующим применению общегосударственного подхода к укреплению и поддержанию здоровья населения, о необходимости которого говорится в политике Здоровье-2020 – основе европейской политики в области здравоохранения и благополучия.

для министерств и государственных органов, работающих в сфере здравоохранения, окружающей среды, транспорта, внутренних дел, защиты потребителей, образования, финансов и территориального планирования. Это руководство также содержит информацию, которая может быть полезной для негосударственных организаций, ученых, международных организаций и лиц, формирующих политику и принимающих решения в области общественного здравоохранения.

1.1 Целевая аудитория

Настоящее руководство разработано в помощь лицам, формирующим политику и планы в Европейском регионе, при разработке НПДТЗОС. В первую очередь оно адресовано работникам центральных министерств, а также органов власти на территориальном и местном уровне, которые занимаются вопросами наземного транспорта и его влияния на здоровье и окружающую среду.

В частности, руководство предназначено

1.2 Как пользоваться этим руководством

В руководстве показано, как можно разными способами разработать НПДТЗОС, в том числе путем включения соответствующих мер в действующие планы или стратегии. При разработке руководства использовался опыт ранее проделанной работы по составлению национальных планов действий в области окружающей среды и охраны здоровья, и в нем была поставлена цель показать, как

Рис.1. 16 шагов в разработке национального плана действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды



с оптимальным соотношением затрат и результатов использовать существующие механизмы, планы и программы. Для иллюстрации различных шагов в руководстве приводятся примеры из опыта реализации программ и некоторых демонстрационных проектов в странах. В руководстве предлагается четыре этапа, которые должны быть пройдены при разработке НПДТЗОС: планирование, разработка, осуществление и оценка. Однако в нем не описывается подробно, как устанавливать общие направления политики или стратегии в отношении экологически устойчивого и здорового транспорта – этот этап обычно предшествует разработке планов действий. В руководстве даются практические советы по каждому этапу и шагу и приводятся примеры передовой практики стран Европейского региона ВОЗ. Описываемые этапы и шаги не должны восприниматься как набор конкретных инструкций, применимых во всех ситуациях. Это, скорее, набор предлагаемых шагов, некий идеальный контрольный перечень вопросов, которым можно пользоваться как справочным пособием в процессе разработки НПДТЗОС с помощью методических инструментов, которые должны быть адаптированы к национальным условиям.

Основная работа по составлению плана действий происходит на втором этапе (разработка). Каждый из четырех этапов можно разбить на ряд более конкретных шагов. В обобщенном виде это показано

на рис. 1, а более подробно описывается в главе 3. Большинство шагов не обязательно выполнять один за другим: их можно, а иногда и нужно выполнять одновременно. Вероятно, большинство из них потребует специальной адаптации к национальным условиям. В зависимости от обстоятельств шаги по разработке НПДТЗОС можно осуществлять параллельно или последовательно. Однако в документе обращается внимание на случаи, когда определенные аспекты, мероприятия и соображения считаются критическими для успеха НПДТЗОС и поэтому пренебрегать ими нельзя.

В главе 2 настоящего руководства дается определение НПДТЗОС и приводится информация о положительных последствиях разработки подобного плана действий, а также говорится о вспомогательной роли международных и региональных соглашений и механизмов. В главе 3 содержится подробная информация о четырех этапах разработки НПДТЗОС и о последовательных шагах, которые можно будет предпринимать. Повсюду в руководстве даются примеры из практики, чтобы проиллюстрировать данный шаг и привести ссылки на более подробную информацию.

Документ завершается главой 4, содержащей ценные инструменты и информационные материалы, которые можно использовать на различных этапах разработки НПДТЗОС.





К истории вопроса

2.1 Обзор влияния транспорта на окружающую среду и здоровье людей

В жизни людей транспорт играет важную роль: с одной стороны, он обеспечивает доступ к месту работы, услугам, образованию и местам досуга, поддерживает экономический рост; с другой стороны, он способен влиять на окружающую среду, в которой живут люди, и на их здоровье. В современной Европе главным средством дорожного транспорта являются легковые и грузовые автомобили и мотоциклы. Быстрый рост дорожного транспорта, сопровождающийся дорожными пробками, автомобильными авариями, загрязнением воздуха и шумом, негативно повлиял на здоровье населения и состояние окружающей среды. Он способствовал укоренению малоподвижного образа жизни, особенно в городах, и увеличению выбросов парниковых газов. По имеющимся оценкам, связанные с транспортом общие внешние издержки в странах Европейского союза (ЕС), Норвегии и Швейцарии в 2008 г. составили более 500 миллиардов евро, или 4% суммарного валового внутреннего продукта (ВВП), который в 2008 г. в странах Европейского союза (исключая Хорватию) был равен примерно 12,5 триллионам евро. 77% процентов издержек создает пассажирский транспорт, 23% – грузовой. Кроме этого, от 146 до 243 миллиардов евро (1-2% ВВП) составляют годовые издержки, обусловленные дорожными пробками (расходы вследствие

задержек) (3). Необходимо принять меры в отношении следующих негативных последствий, связанных с дорожным транспортом в Европе.

- В 32 странах, входящих в Европейское агентство по окружающей среде, протяженность **дорожной инфраструктуры** с 1990 по 2005 г. выросла на 36%, в то время как протяженность железных дорог сократилась на 10% (4). Использование автомобильных дорог продолжает расти: каждый год количество пассажиро- и тонно-километров становится все больше и больше, что увеличивает нагрузку на дорожную инфраструктуру и требует отведения под дороги новых земель.
- Растущая нагрузка на дорожную инфраструктуру требует повышения **КПД транспортных систем**, чтобы снизить заторы на дорогах.
- Из общего числа людей, **погибающих в дорожно-транспортных происшествиях** в Европейском регионе, 43% являются уязвимыми участниками дорожного движения (27% – пешеходы, 12% – пользователи моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств, 4% – велосипедисты), а 50% составляют лица, едущие в автомобиле (5).
- Дорожный транспорт является значительным источником **загрязнения воздуха**. По оценкам



Рис. 2. Влияние экологически неустойчивого транспорта на здоровье и окружающую среду



Многочисленные влияния экологически неустойчивого транспорта (12,13)

- Качество воздуха: выбросы транспорта вредят здоровью людей и природной среде
- Шум и вибрация: шум влияет на производительность труда и здоровье
- Аварии: в мире каждый год в результате ДТП гибнет 1,2 млн человек
- Глобальное изменение климата: на долю автомобилей приходится примерно 25% выбросов CO₂ от сжигания ископаемого топлива
- Сбор и удаление отходов: удаление старых автомобилей и их частей усугубляет проблемы свалок
- Дорожные пробки: время, теряемое в пробках, снижает общую производительность
- Энергобезопасность: зависимость от мобильности на основе потребления нефтепродуктов подрывает национальную безопасность
- Энергетический платежный баланс: Европа сегодня является чистым импортером ископаемого топлива; стоимость импорта в 2011 г. составила 388 млрд евро (более 1 млрд евро в день)
- Экономическая эффективность: деньги, расходуемые на автомобили, уменьшают объем средств для других инвестиций
- Разрыв естественных связей: автодороги разделяют местные сообщества и сдерживают социальные взаимодействия
- Визуальное вторжение: автомашины, дороги и парковки отвлекают внимание от красоты города
- Потери жизненного пространства: дороги и парковки потребляют много городского пространства

специалистов, воздействие присутствующих в воздухе мелкодисперсных взвешенных веществ вызывает сокращение ожидаемой продолжительности жизни в Европе в среднем на 9 месяцев (6).

- По имеющимся оценкам, с отсутствием адекватной **физической активности** в Европейском регионе, где около 20-30% взрослых страдают ожирением, связаны примерно 900000 случаев смерти в год. Помочь включить физическую активность в повседневную жизнь могли бы ходьба пешком и езда на велосипеде (7).
- В городах ЕС вследствие **транспортного шума** каждый год утрачивается до 1,6 млн лет здоровой жизни (8).
- Что касается **изменения климата** на территории ЕС, на долю дорожного транспорта приходится около 20% выбросов углекислого газа (CO₂), который является основным парниковым газом (9).
- **Влияние на природу и ландшафт:** проведенная Европейским агентством по окружающей среде (ЕАОС) оценка отвода земель в 21 европейской стране показала, что земли, отведенные для размещения транспортной инфраструктуры в 2000-2006 гг., составили 7,1% всех отведенных площадей, что более чем в два раза превышает те 3%, которые были отведены для этих целей в 1990-2000 гг. (10).

Эти последствия связаны между собой, поэтому при принятии соответствующих мер необходим комплексный подход (рис. 2). Например, если сосредоточить усилия на развитии ходьбы пешком и велосипедного движения, не принимая во внимание безопасности окружающей среды, это может привести к росту травматизма. В случае использования

дизельных двигателей, что может положительно сказываться на выбросах парниковых газов, если автомобили не будут оборудованы фильтрами с соответствующими техническими характеристиками, это приведет к росту выбросов мелкодисперсных частиц, которые, как известно, представляют угрозу для здоровья (11).

2.2 Почему важно разрабатывать НПДТЗОС?

Для решения экологических и медико-санитарных проблем, создаваемых транспортом, императивом является интеграция аспектов транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в целях обеспечения экологически устойчивой и здоровой мобильности. Такая интеграция подразумевает горизонтальное интегрирование различных секторов (различных ведомств и органов государственного управления), а также вертикальное интегрирование различных уровней государственного управления.

НПДТЗОС играет важную роль в интеграции деятельности трех секторов – транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды. Эта цель достигается двумя путями: 1) путем тесного сотрудничества, которое требуется для разработки планов, и 2) путем осуществления конкретных мер, предусмотренных в НПДТЗОС, которые направлены на достижение и институционализацию интеграции между секторами.

Хотя в европейской политической повестке дня интеграция между секторами транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды на уровне политики и состоялась, на практическом уровне прогресс оказался медленным. Если не считать ситуаций, специфических для нескольких стран, административные органы часто склонны действовать самостоятельно и разрозненно, имея относительно узкие полномочия и процессы принятия решений, приводящие к соперничеству за ресурсы.

Интегрирование направлений политики имеет несколько преимуществ, которые часто не сразу можно увидеть. Например, интегрирование секторов в сфере планирования мобильности может (14):

- уменьшить дублирование усилий;
- улучшить последовательность в действиях секторов и различных уровней государственного управления;
- ускорить достижение общих и отдельных целей;
- сосредоточить больше усилий на достижение общих целей правительства и тем самым поддержать его руководящую роль;
- содействовать решениям, одинаково выгодным всем секторам;
- способствовать более глубокому пониманию влияния проводимых мероприятий на другие секторы и
- помочь в преодолении финансовых трудностей.

2.3 Что такое НПДТЗОС?

НПДТЗОС представляет собой способ комплексного, целостного и межсекторального планирования и осуществления практических действий на уровне страны в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. НПДТЗОС – это не только план: его можно превратить в постоянно идущий процесс принятия мер в национальных масштабах в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды. В конечном счете НПДТЗОС предполагает процесс разработки, утверждения, осуществления и оценки комплексных мер в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды. Хотя НПДТЗОС может существовать сам по себе, он должен входить в определенную систему политики и стратегий в отношении транспорта, охраны здоровья и

окружающей среды (например, стратегий в сфере общественного транспорта и политики в области землепользования). В настоящем руководстве принято следующее определение:

НПДТЗОС - это документ, в котором изложены основные цели, задачи, приоритетные действия, механизмы координации, роли и обязанности, сроки выполнения и выделяемые ресурсы, а также руководящие указания относительно осуществления, мониторинга и оценки в целях развития в стране экологически устойчивого и здорового транспорта.

Разработка и принятие НПДТЗОС представляется весьма желательной, поскольку он:

- представляет собой инструмент и механизм объединения всех заинтересованных сторон в стране для решения сложных проблем в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, определения практических действий, распределения обязанностей и установления ответственности, в результате чего благодаря подходу, предполагающему вовлечение всех заинтересованных сторон, включая частный бизнес, достигаются итоговые показатели, удовлетворяющие всех;
- связан с другими национальными стратегиями и приоритетами и вскрывает потенциальные конфликты и несоответствия с другими целями и планами правительства, благодаря чему снижается риск дублирования усилий;
- согласуется с международными обязательствами, принятыми странами, и является краеугольным камнем в деятельности по их выполнению на национальном уровне;

- имеет прозрачную направленность и поэтому его легко можно довести до сведения всех заинтересованных сторон и осуществить;
- является одной из главных опор в усилиях страны по обеспечению устойчивого развития, содействуя уменьшению выбросов парниковых газов;
- способствует улучшению здоровья населения и качества жизни, одновременно удовлетворяя

Таблица 1. Избранные программные документы и правовые инструменты, имеющие отношение к транспорту, охране здоровья и окружающей среде

Сфера действия	Программные документы	Правовые инструменты
Международная	<p><i>Декларации и резолюции</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Глобальная стратегия в области рациона питания, физической активности и здоровья. Всемирная организация здравоохранения, 2004 г. (15) • Руководство ВОЗ по качеству воздуха, 2006 г. (16) • Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций (17) • Резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о безопасности дорожного движения, 2010 г. (18) 	<p><i>Договоры и пакты</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата 1992 г. (26) • Конвенция Организации Объединенных Наций о дорожном движении, сводный текст 2006 г. (27) • Конвенция Организации Объединенных Наций о дорожном движении, 1968 г. (28) • Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 г. (29) • Соглашение о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 г. (30) • Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 г. (31).
Региональная	<p><i>Декларации и резолюции</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Протокол Европейской экономической комиссии ООН по стратегической экологической оценке (2003 г.) (19) • Пармская декларация по окружающей среде и охране здоровья, 2010 г. (2) • Амстердамская декларация, 2009 г. (1) • Рекомендация Европейского совета в отношении предупреждения травматизма и повышения уровня безопасности, 2007 г. (на английском языке) (20) • Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, Европейское региональное бюро ВОЗ, 1999 г. (21) • A strategic framework for air quality management in Asia, 2004 (22) • Европейская хартия о правах пешеходов. Европейский парламент, 1988 г. (23) • Harare Resolution on the prevention and control of regional air pollution in Southern Africa and its likely transboundary effects, Regional Air Pollution in Developing Countries (RAPIDS) (24) • Здоровье-2020 – основы европейской политики и стратегия для XXI века, 2013 г. (25) 	<p><i>Договоры и конвенции</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, 1979 г. (32) • Конвенция ЕЭК ООН о доступе к информации, участии общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды, 1998 г. (33) • Конвенция Эспо об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, 1991 г. (34) • Карпатская конвенция, 2003 г. (35) • Транспортный протокол к Альпийской конвенции, 2006 г. (на англ. языке) (36) • Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, 1957 г. (37) <p><i>Многонациональное законодательство</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Директива ЕС о качестве атмосферного воздуха и мерах по его очистке в Европе (на англ. языке) (38) • Директива ЕС о поддержке экологически чистого и энергоэффективного дорожного транспорта, 2009 г. (на англ. языке) (39) • Регламент ЕС, устанавливающий стандарты на выбросы для новых пассажирских автомобилей, 2009 г. (40)

потребности в доступности общественных благ;

- объединяет деятельность со стороны предложения (транспортная инфраструктура) и со стороны спроса (мобильность) в одном логически связанном подходе;
- может помочь в привлечении финансирования для проектов и в создании рабочих мест, стимулировании инвестиций и инноваций в социальной и деловой сфере;
- служит механизмом инвестирования государственных средств в транспортный сектор;
- способствует укоренению подхода, который не ограничивается одной мобильностью, а выходит за рамки транспортного сектора и учитывает важный экономический аспект – экономию ресурсов за счет улучшения здоровья вследствие снижения заболеваемости и смертности – и благоприятствует созданию “зеленых” рабочих мест, положительно влияющих на социальное положение и состояние здоровья, одновременно снижающих неравенства в отношении здоровья.

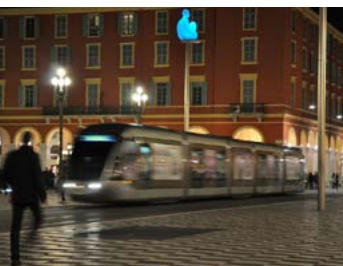
2.4 Роль международных и региональных соглашений и механизмов

Существенной поддержкой в осуществлении национальных мер по обеспечению безвредности транспорта для окружающей среды и здоровья могут быть международные декларации и механизмы, такие как Амстердамская декларация или Пармская декларация по окружающей среде и охране здоровья. Подобные документы, принимаемые на основе консенсуса, вполне можно считать программными документами. Подписывая такие соглашения, страны демонстрируют свою готовность придерживаться определенных принципов, норм и

стандартов. В таблице 1 приводится ряд примеров международных и региональных документов и правовых инструментов, которые имеют отношение к транспорту, охране здоровья и окружающей среде. И хотя этот список не является исчерпывающим, он отражает тот спектр документов, которые можно использовать для руководства процессом разработки НПДТЗОС и формирования его содержания.

Амстердамская декларация Третьего совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и здоровью (1) призывает все государства-члены использовать НПДТЗОС в качестве главного механизма реализации намеченных мер по достижению четырех приоритетных целей Декларации (вставка 1). Эти четыре приоритетные цели были вновь подтверждены в Парижской декларации Четвертого совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и здоровью (2014 г.).

В Пармской декларации по окружающей среде и охране здоровья (2) особо указывается на важность влияния транспорта на здоровье людей и состояние окружающей среды в Европейском регионе, и это влияние признается одной из ключевых проблем, требующих решения для того, чтобы уменьшить бремя неинфекционных заболеваний. В этой Декларации также подчеркивается необходимость интегрировать вопросы охраны здоровья и окружающей среды в планирование развития транспорта и мобильности (включая развитие инфраструктуры). Решение проблем здоровья и окружающей среды, связанных с влиянием транспорта, посредством разработки и осуществления НПДТЗОС открывает большие возможности для реализации положений Пармской декларации. Это объясняется тем, что НПДТЗОС позволяет обеспечить решение трех из четырех региональных приоритетных задач по охране здоровья детей, поставленных в рамках



Вставка 1. Приоритетные цели, сформулированные в Амстердамской декларации (1)

- **Приоритетная цель 1: содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья** направляя ресурсы в следующие области: транспортная инфраструктура, способствующая безопасности, экологической устойчивости и здоровью, а также обладающая максимальным потенциалом для создания рабочих мест (включая железнодорожный и легкорельсовый городской транспорт); экологически чистый и эффективный общественный транспорт с удобной системой интермодальных связей; меры обеспечения безопасности дорожного движения; инфраструктура для физически активных и экологически безвредных форм передвижения.
- **Приоритетная цель 2: обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем** путем осуществления деятельности по следующим направлениям: содействие разработке схем управления мобильностью для предприятий и организаций, школ, в сфере отдыха и развлечений, в местных сообществах и городах; повышение уровня информированности о различных вариантах обеспечения мобильности путем улучшения координации между процессами территориального и транспортного планирования; содействие применению информационных технологий.
- **Приоритетная цель 3: снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного** путем оказания содействия следующим процессам: рост доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, а также рост использования топлива на основе возобновляемых источников энергии; сдвиг в сторону экологически чистых видов передвижения, применение электродвигателей, популяризация эконождения.
- **Приоритетная цель 4: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта** путем планирования и модернизации городских зон и населенных пунктов в целях обеспечения более благоприятных условий для безопасного и физически активного передвижения, включая развитие инфраструктуры для пешей ходьбы и пользования велосипедами, а также обеспечение эффективным и доступным общественным транспортом с особым вниманием к нуждам уязвимых групп населения, в частности, детей и лиц с ограниченными возможностями передвижения.

Европейского процесса “Окружающая среда и здоровье” и подтвержденных на конференции в Парме. В частности, региональная приоритетная задача 2 касается “борьбы с ожирением и травматизмом путем обеспечения

безопасной окружающей среды, адекватного уровня физической активности и здорового питания”. Региональная приоритетная задача 3 предусматривает “профилактику заболеваний путем улучшения качества

Вставка 2. Здоровье-2020

Здоровье-2020 (25) представляет собой основу новой европейской политики здравоохранения. Цель политики Здоровье-2020 – поддержка действий во всех сферах и на всех уровнях государственного управления и общества, направленных на то, чтобы “значительно улучшить здоровье и повысить уровень благополучия населения, сократить неравенства в отношении здоровья, укрепить общественное здравоохранение и обеспечить наличие устойчивых систем здравоохранения, ориентированных на нужды людей и характеризующихся высоким качеством помощи и соблюдением принципов всеобщего охвата населения, социальной справедливости и устойчивости.”

Политика Здоровье-2020 строится на ценностях, заложенных в Уставе ВОЗ: обладание наивысшим достижимым уровнем здоровья и здоровье как одно из прав человека. Также здоровье в ней рассматривается как ресурс, позволяющий каждому человеку реализовать свой потенциал и вносить вклад в общее развитие всего общества. Иными словами, плохое здоровье означает нереализованный потенциал, вызывает у людей отчаяние и истощает ресурсы во всех общественных секторах. В этой новой основе политики по-новому определены приоритеты, она выступает катализатором действий в других секторах и в ней приняты новые подходы к организации деятельности сектора здравоохранения совместно с другими заинтересованными сторонами, поэтому лица, формирующие политику, получают возможность более эффективно и рационально преодолевать социальные, демографические, эпидемиологические и финансовые трудности.

В политике Здоровье-2020 поставлены две главные стратегические цели: 1) улучшить здоровье у всех и уменьшить неравенства в отношении здоровья и 2) укрепить лидерство и стратегическое руководство в интересах здоровья, основанное на принципах широкого участия.

Поскольку улучшения в здоровье не могут быть достигнуты усилиями только сектора здравоохранения, политика Здоровье-2020 предусматривает общегосударственный подход и принцип участия всего общества в решении этой задачи, т.е. вовлечение широкого круга заинтересованных сторон на всех уровнях. Большое внимание в ней также уделяется социальной справедливости: предлагаются новые методы выявления важных различий в уровне здоровья и здравоохранения, а индивидуальные и коллективные усилия ориентируются на поиск и реализацию способов их уменьшения.

воздуха внутри и вне помещений”, а региональная приоритетная задача 4 – “профилактику заболеваний, связанных с небезопасной химической, биологической и физической окружающей средой” (включая шум). Пармская декларация содержит прямую ссылку на соответствующие обязательства, вытекающие из

Амстердамской декларации. НПДТЗОО также облегчает вовлечение в работу всех заинтересованных секторов и позволяет уменьшать неравенства в отношении здоровья, способствуя тем самым реализации политики Здоровье-2020 – новой европейской политики в области здравоохранения и обеспечения благополучия населения (вставка 2).





К разработке национальных планов действий

3

Четыре этапа цикла НПДТЗОС (планирование, разработка, осуществление и оценка) подразделяются далее на 16 шагов, которые считаются важными при составлении НПДТЗОС (рис. 1). Эти 16 шагов представляют собой итеративный процесс непрерывного совершенствования, который часто бывает встроенным в действующие планы или стратегии. Не следует думать, что эти шаги обязательно должны выполняться в определенной жесткой последовательности. Как указывалось выше, их можно выполнять параллельно или последовательно, в зависимости от обстоятельств. На практике в некоторых странах со специфическими условиями некоторые шаги вообще могут быть не нужны или объединяются с другими шагами. В других же случаях бывает необходимо добавить дополнительные шаги. В подходе к разработке НПДТЗОС необходимо проявлять гибкость и признавать тот факт, что окончательный вариант процесса, который должен быть

принят, будет диктоваться местными обстоятельствами. В этом смысле данное руководство будет полезно и тем странам, в которых уже есть НПДТЗОС, но которые желают усовершенствовать процесс и продолжать его в течение длительного времени. По всему тексту руководства читатель будет встречать примеры передовой практики, которые даются для того, чтобы проиллюстрировать разные способы, принятые странами для реализации каждого этапа процесса.

Хотя предпочтительной представляется разработка именно национальных планов действий, чтобы обеспечить их максимально широкий эффект, некоторые страны могут решить, что их первый план действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды должен быть принят на территориальном уровне. Тем не менее, описанные ниже основные шаги относятся и к этому случаю, даже если существующие проблемы в области транспорта, охраны

Вставка 3. Шаг, общий для всех этапов: увязка с действующими национальными стратегиями и планами действий

Есть несколько подходов к разработке и осуществлению НПДТЗОС. План действий может либо быть интегрирован в уже существующую национальную стратегию или планы действий (для этого в существующий национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья вводятся соответствующие меры вмешательства, касающиеся транспорта), либо разрабатываться как отдельный, самостоятельный план. Рекомендуется уже с первых шагов процесса подумать и решить, как НПДТЗОС будет встраиваться в национальную систему планов. Решения о том, как должен разрабатываться и интегрироваться НПДТЗОС, зависят главным образом от местных условий. Едва ли не на каждом из 16 шагов необходимо смотреть, как можно обеспечить интегрирование и увязку с уже существующими планами действий и стратегиями на различных этапах процесса разработки и осуществления.

Вставка 4. Передовая практика: увязка с существующими стратегиями и планами действий

Норвегия

Хотя в Норвегии и нет НПДТЗОС, соображения, касающиеся охраны здоровья и окружающей среды, интегрированы в Национальный план развития транспорта Норвегии на 2014-2023 гг. (41), в котором поставлена цель обеспечить рациональную, доступную, безопасную и экологически безвредную транспортную систему, удовлетворяющую транспортные потребности общества и содействующую развитию регионов. В предлагаемые направления планирования на период 2014-2023 гг. в Национальном плане развития транспорта на 2014-2023 гг. включены Национальная стратегия в отношении езды на велосипеде и новая Национальная стратегия в отношении ходьбы пешком. Дополнительную поддержку обеспечивает “Белая книга” о стратегиях в области общественного здравоохранения (2012-2014 гг.), в которой подчеркивается важность межсекторального взаимодействия в вопросах физической активности и повышения экологичности транспорта и транспортных систем и их безвредности для здоровья, включая создание пешеходных зон в жилых районах. В соответствии с Национальным планом развития транспорта на 2014-2023 гг., в наиболее крупных городах общественный транспорт будет развиваться в той степени, в какой это будет необходимо для того, чтобы рост передвижения пассажиров в городах мог быть полностью компенсирован общественным транспортом, ездой на велосипеде и ходьбой пешком. Новые соглашения в отношении городской окружающей среды, в которых будет принят более комплексный принцип политики развития городов, будут предусматривать участие государства, окружных органов власти и муниципалитетов в переговорах, направленных на достижение общих целей и организацию сотрудничества между центральными и местными органами власти.

Германия

НПДТЗОС осуществляется на национальном и территориальном уровнях, а в Национальном плане развития езды на велосипеде (42) велосипедное движение рассматривается как система. Инфраструктура велосипедного движения не считается в этом плане достаточной для увеличения числа велосипедистов, и план предусматривает меры в области коммуникации и сервиса, а также планирование развития транспорта или территориальное планирование для всех видов передвижения. Поскольку Германия уже входит в первую треть европейских стран с самой широкой распространенностью езды на велосипеде, Национальный план развития езды на велосипеде до 2020 г. направлен на то, чтобы еще больше раскрыть потенциал, заключенный в езде на велосипеде. Этот план содержит основные направления долгосрочной поддержки езды на велосипеде, включая электромобильность в велосипедном движении, решение проблем пропускной способности городов и проблем, с которыми сталкиваются сообщества с начальным, продвинутым и высоким уровнем развития велосипедного движения. Предусматриваемые в плане меры выходят за рамки пропаганды езды на велосипеде и направлены на дальнейшее развитие экомобильности, содействие развитию местного общественного транспорта, ходьбе пешком и езде на велосипеде. В нем также предусмотрены девять направлений деятельности, в которых должны быть определены основные действия, необходимые для развития велосипедного движения, и описаны конкретные шаги, которые должны быть предприняты федеральным правительством, федеральными землями и местными органами власти в своих соответствующих сферах компетенции.

здоровья и окружающей среды могут различаться, как различаются масштабы вмешательств. Кроме того, в тех случаях, когда в стране приходится составлять несколько территориальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, нужно координировать эту работу для того, чтобы избежать дублирования усилий и реализовать взаимовыгодный синергизм при решении вопросов первоочередного общенационального значения. В конечном счете территориальные планы так или иначе образуют один НПДТЗОС.

Помимо описанных ниже шагов, особое внимание должно быть уделено ключевому шагу, общему для всех этапов, который подчеркивает важность увязки с действующими национальными стратегиями и планами действий (вставки 3 и 4).

3.1 Этап 1: планирование

Начало процесса планирования НПДТЗОС включает четыре главных шага: образование руководящего комитета, обладающего качествами сильного лидера и твердой политической приверженностью, оценка существующей ситуации, вовлечение всех важных заинтересованных сторон и обеспечение значительного уровня информированности о проблемах. Выполнение этих четырех шагов и составляет первый этап в процессе разработки НПДТЗОС. Они могут быть предприняты последовательно или параллельно, в зависимости от обстоятельств в каждой отдельной стране. На практике вполне можно осуществлять несколько видов деятельности одновременно. Например, акт оценки ситуации очень часто может одновременно привести к повышению уровня информированности и политического интереса.

3.1.1 Шаг 1: образовать руководящий комитет и сильное руководство

Толчком к началу разработки НПДТЗОС могут послужить несколько событий.

В одних случаях решение начать процесс принимает руководство страны; в других случаях движущей силой программы действий выступает какое-либо государственное ведомство или группа лиц с высокой степенью мотивации. Обычно разумным первым шагом является образование руководящего комитета для управления процессом. Для того, чтобы НПДТЗОС не ограничивался интересами какого-то одного сектора, необходимо с самого начала привлечь министерства здравоохранения, охраны окружающей среды и транспорта. В зависимости от предпочтения страны этот комитет может решить, что будет руководить процессом от его осуществления до оценки и продолжит выполнение этой функции и после разработки и принятия НПДТЗОС. В других случаях мандат комитета может быть недолгим. Но даже если комитет прекратит свое существование после принятия НПДТЗОС, его создание и деятельность следует рассматривать как важное достижение само по себе, поскольку это показывает, что трем секторам удалось наладить сотрудничество во имя общей цели. Координация этого процесса является весьма сложной задачей: главная функция руководства заключается в том, чтобы координировать вклад всех участников. Соответственно, имеет смысл выделить головное ведомство, укреплять политическую приверженность, обеспечить интеграцию этих трех секторов и четко определить роли каждого (вставка 5).

3.1.2 Шаг 2: оценить ситуацию в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды и сформулировать проблему

Для того, чтобы выработать полноценный план действий в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды, нужно хорошо понимать масштабы воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье, иметь достаточное знание существующих стратегий, законов, правил и планов действий и хорошее представление

Вставка 5. Передовая практика: образование руководящего комитета и сильного руководства

Сербия

В сентябре 2011 г. правительство Сербии образовало Национальный координационный орган по вопросам безопасности дорожного движения, задачей которого было инициирование и мониторинг профилактических и других мероприятий в области безопасности дорог. Национальному координационному органу по вопросам безопасности дорожного движения также принадлежит определенная роль в руководстве мероприятиями, касающимися снижения числа дорожных аварий и их последствий, и в гармонизации этих мероприятий, и он же контролирует осуществление Национальной стратегии в области безопасности дорожного движения. Он представлен семью министерствами и состоит из семи разных рабочих групп экспертов. Рабочие группы контролируются комитетом, который подчиняется координационному органу, который в свою очередь дважды в год отчитывается перед правительством. Национальный координационный орган по вопросам безопасности дорожного движения привлек членов рабочих групп к разработке проекта Национальной стратегии в области безопасности дорожного движения и Национального плана обеспечения безопасности дорожного движения (находится в стадии принятия), а также организовал семинары в рамках кампании по повышению безопасности на дорогах. В контексте ОПТОСОЗ и будущего НПДТЗОС Национальный координационный орган по вопросам безопасности дорожного движения будет координировать мероприятия и примет меры к снижению числа дорожных аварий, что явится вкладом в достижение одной из целей ОПТОСОЗ.

Мальта

Первый национальный план действий Мальты в области окружающей среды и охраны здоровья был принят в 1997 г. На Мальте был созван национальный форум заинтересованных сторон для пересмотра национального плана действий в области окружающей среды и охраны здоровья с целью достижения консенсуса относительно следующего плана, определения национальных приоритетов и выработки ориентиров для практической работы во всех государственных ведомствах и основных секторах. Был создан Межведомственный комитет по окружающей среде и охране здоровья под председательством представителей министерств здравоохранения и окружающей среды, в котором представлены ключевые действующие субъекты, включая молодежь. Главная роль Межведомственного комитета по окружающей среде и охране здоровья заключалась в сотрудничестве в оказании помощи министерству, отвечающему за здравоохранение, в пересмотре и осуществлении национального плана действий в области окружающей среды и охраны здоровья. Благодаря Межведомственному комитету по окружающей среде и охране здоровья были налажены обмены между более чем десятью секторами с целью укрепления приверженности достижению целого ряда измеримых целей и поставленных общих задач. Поскольку Мальта в настоящее время пересматривает свой национальный план действий на предстоящий период в области окружающей среды и охраны здоровья, для этого в новый Межведомственный комитет будут назначены высокопоставленные должностные лица.

о возможных дополнительных мерах вмешательства и о заинтересованных сторонах. Чрезвычайно важно с самого начала процесса определить наиболее важных потенциальных партнеров, особенно в трех секторах, о которых идет речь. Рекомендуется провести всесторонний анализ ситуации, охватывающий следующие аспекты:

- эпидемиологическую оценку влияния работы транспортного сектора на окружающую среду и здоровье населения;
- формулирование проблемы для того, чтобы помочь прийти к широкому консенсусу в отношении факторов, которые влияют на ту или иную проблему, и в отношении того, как они взаимосвязаны между собой;
- оценку действующих стратегий, программ, мер вмешательства, инструментов и планов действий, направленных на развитие экологически устойчивого и здорового транспорта;
- оценку существующей рамочной основы для включения вопросов охраны окружающей среды и здоровья в стратегии в транспортном секторе;
- анализ и учет всех заинтересованных сторон, чтобы понять, кого еще следует привлечь к этой деятельности.

Решение о разработке НПДТЗОС принимает правительство страны, и после этого необходимо образовать описанный выше межведомственный руководящий комитет, который будет готовить анализ ситуации в стране в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды. Этот анализ также может охватывать и секторы экономики, в нем могут рассматриваться горизонтальные вопросы, такие как законодательство, информационные системы, участие общественности и

учреждения, работающие на стыке между охраной окружающей среды и охраной здоровья людей.

Результаты оценки будут определять сферу приложения и общую направленность плана действий. Они также станут предпосылкой для 2 этапа процесса разработки – определения содержания плана действий с точки зрения общих задач, целей и первоочередных действий.

Хотя все четыре составляющих оценки важны, иногда при сборе достаточного количества информации нужно следить за тем, чтобы не расходовать для этого слишком много ресурсов и времени. Поэтому прежде, чем приступить к дорогостоящему новому раунду сбора данных, рекомендуется рассмотреть все имеющиеся источники информации и использовать их по максимуму, памятуя при этом об их возможных недостатках (вставка б).

Такая оценка ситуации также может дать представление об осуществимости НПДТЗОС в нынешних условиях и при нынешних заинтересованных партнерах. По возможности эту работу должен выполнить независимый орган – например, созданный ранее межведомственный руководящий комитет или сторонние консультанты.

3.1.2.1 Эпидемиологическая оценка влияния работы транспортного сектора на окружающую среду и здоровье населения

Необходимо выявить имеющиеся источники данных и проанализировать имеющуюся информацию о сложившейся в стране ситуации в области окружающей среды и здоровья населения в связи с работой транспортного сектора. Оценки бремени для окружающей среды и здоровья населения, создаваемого работой транспортного сектора, могут быть использованы для оценки возможных общих выгод для страны, региона или города (в кратко-, средне-

Вставка 6. Передовая практика оценки ситуации

Важным инструментом для стран с переходной экономикой считается Программа обзоров показателей экологической деятельности, осуществляемая ЕЭК ООН. В обзорах показателей экологической деятельности оцениваются меры, принимаемые страной для уменьшения общего бремени загрязнения окружающей среды и рационального использования своих природных ресурсов, интегрирования политики в области окружающей среды и социально-экономической политики, укрепления сотрудничества с международным сообществом, гармонизации состояния окружающей среды и экологической политики во всей Европе и Северной Америке и содействия устойчивому развитию в регионе. В программе делается особый упор на реализации практических шагов, интеграции, финансировании и социально-экономическом развитии во взаимосвязи с окружающей средой. Одной из главных тем в обзорах показателей экологической деятельности является дорожный транспорт как один из главных факторов загрязнения воздуха. Благодаря процессу взаимных анализа и оценок, проводимых экспертами равного статуса из других стран, эти обзоры также способствуют диалогу между странами-членами ЕЭК ООН и гармонизации состояния окружающей среды и экологической политики во всем регионе.

и долгосрочной перспективе) от создания экологически устойчивого и здорового транспорта посредством реализации НПДТЗОС. Для установления связи с последствиями для здоровья нужны как данные о подверженности воздействиям (шума, транспортных выбросов и загрязнения воздуха), так и данные о состоянии здоровья населения. Для оценки фактических данных о влиянии транспортных выбросов на здоровье населения может понадобиться создать сети мониторинга выбросов, привязанные к системе медицинско-санитарной документации.

3.1.2.2 Формулирование проблемы

Формулирование проблемы предполагает процесс (часто с использованием концептуальных моделей), который помогает выработать широкий консенсус в отношении факторов, оказывающих влияние на ту или иную проблему, и в отношении того, как они взаимосвязаны между собой. Для того, чтобы формулирование проблемы имело более непосредственное значение для политики, в нем должны учитываться меры (стратегии и практические действия), обладающие

потенциалом влиять на желаемый итог. Итоговые показатели здоровья населения по самой своей природе сложны, поскольку они являются продуктом сложного взаимодействия факторов, действующих на уровне общества (в том числе факторов окружающей среды и экономики), и индивидуальных характеристик людей. Разработка концептуальных моделей для формулирования проблем позволяет получать упрощенные представления ситуаций реального мира, которые служат важными инструментами для совместного осмысления, коммуникации, взаимодействия с заинтересованными сторонами и основой для собирания имеющихся фактических данных. Использование концептуальных моделей при формулировании проблем также способствует более ясному пониманию темы; дополнительная польза заключается в том, что при этом оставляются в стороне те аспекты, которые имеют лишь незначительное влияние на проблему или вообще на нее не влияют.



3.1.2.3 Оценка существующих мер вмешательства, инструментов и планов действий, направленных на развитие экологически устойчивого транспорта

Для того, чтобы получить ясное представление о полном спектре существующих мер вмешательства, инструментов и планов действий и включить вопросы окружающей среды и охраны здоровья в политику в области транспорта и обеспечить развитие экологически устойчивого транспорта, нужно задать следующие вопросы (вставка 7) (43):

- Что уже делается в стране?
- Что известно о возможных мерах вмешательства для решения проблем?
- Какие из этих мер вмешательства были апробированы в стране или за рубежом?
- Какова их потенциальная эффективность, если судить по данным последних исследований за рубежом и в стране?
- Приемлемы ли эти меры вмешательства для данной ситуации или можно предложить их варианты, адаптированные к ситуации в стране или к культурным особенностям страны?
- Какие серьезные пробелы в знаниях имеются на сегодняшний день?
- Выделяет ли уже правительство ресурсы на то, чтобы сделать транспорт экологически безвредным и более здоровым?
- Кто еще направляет ресурсы на эти цели?
- Какие негосударственные организации или иные частные структуры участвуют в развитии экологически безвредного и здорового транспорта?

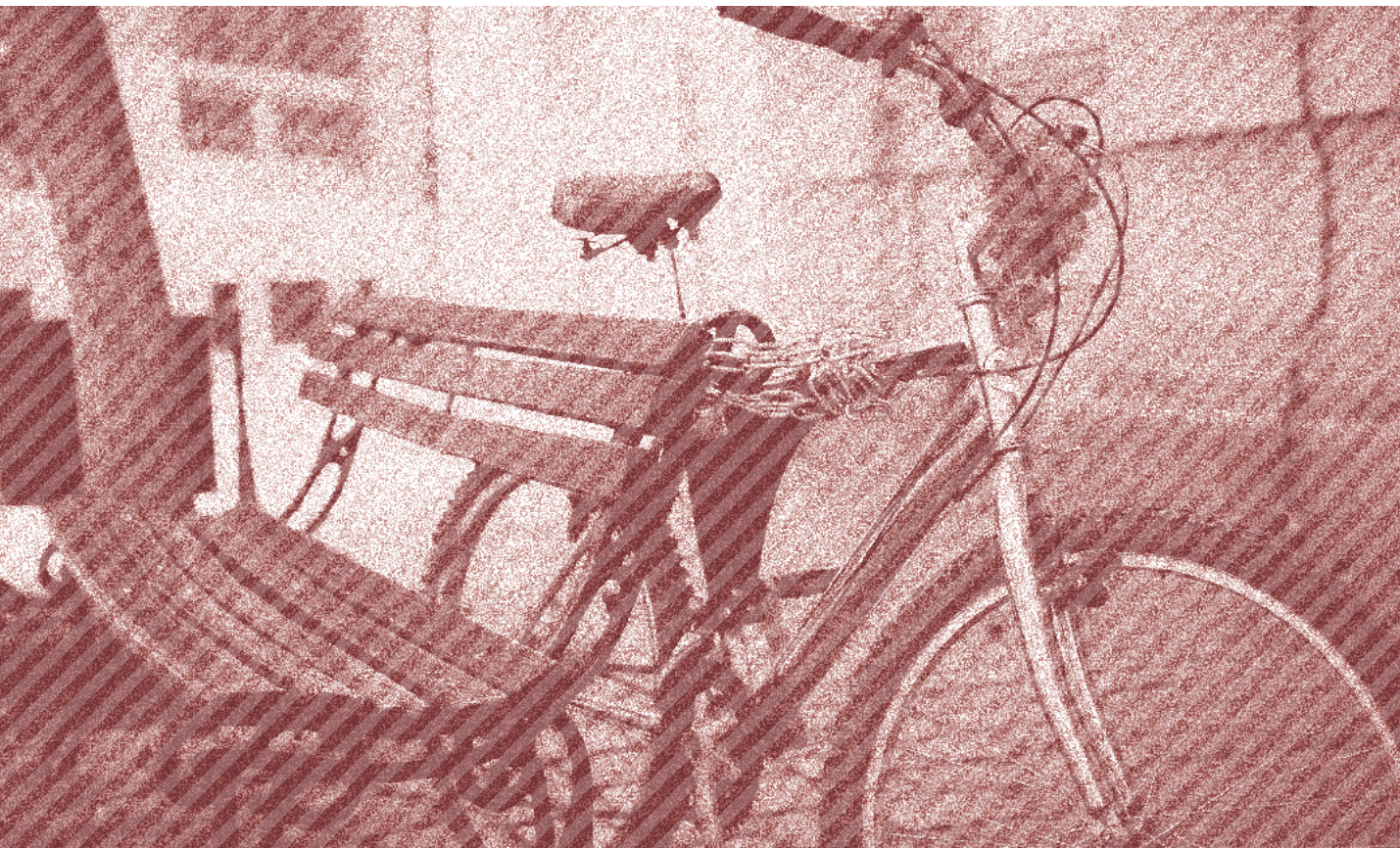
- Есть ли какие-либо вузы или научно-исследовательские институты, которые работали над тем, чтобы повысить внимание к проблеме бремени для окружающей среды и здоровья населения, создаваемого транспортом, или оценивали возможные решения этой проблемы?

3.1.2.4 Оценка существующей нормативно-правовой базы для включения вопросов охраны окружающей среды и здоровья населения в транспортную политику и стратегии

Оценка существующих и важных для данной проблемы стратегий (в области здравоохранения, охраны окружающей среды, транспорта, развития, социальной политики), законов, указов и нормативных документов неизбежно позволит выявить пробелы, устранение которых необходимо предусмотреть в НПДТЗОС для того, чтобы сделать транспорт экологически устойчивым и здоровым. На этапе оценки также рассматривается действующий в настоящее время механизм формирования политики: в частности, как формулируются, принимаются, утверждаются и осуществляются направления политики. Таким образом, эта оценка позволит получить информацию:

- о политических обязательствах, имеющих юридическую силу или не имеющих таковой;
- о существующих в стране и на международном уровне системах целей и принципов и институциональных структурах;
- о существующей законодательной базе (твердое и мягкое право¹);

¹ Мягкое право означает принятые договаривающимися сторонами обязательства, которые не имеют юридической силы. Жесткое право означает законы. Для того, чтобы стать законом, правило, юридический инструмент или постановление должны иметь официальный и предписывающий характер. В международном праве жесткое право включает международные договоры или соглашения, не нуждающиеся для вступления в силу в издании соответствующего национального закона, а также законы в системе обычного права. Эти правовые инструменты порождают для стран (государств) и других субъектов международного права обеспеченные правовой санкцией обязательства.



- о степени и структурном функционировании межсекторального сотрудничества (между секторами транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды) и формирования политики;
- о существующих стратегиях в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды.

Как указано в разделе 3.4, международные рамочные инструменты и программы могут стимулировать принятие мер на национальном уровне. Например, НПДТЗОС представляет собой механизм, посредством которого правительства стран могут выполнять свои обязательства, вытекающие из Пармской декларации по окружающей среде и охране здоровья.

3.1.2.5 Анализ заинтересованных сторон

Главная функция анализа заинтересованных сторон заключается в том, чтобы выявить всех возможных партнеров, которые могут проявить

интерес к развитию экологически устойчивого и здорового транспорта (вставка 8). Это также включает и тех, кто вначале может выступать против таких действий. Важно выявить заинтересованные стороны по крайней мере в двух плоскостях: в горизонтальной (в различных секторах) и в вертикальной (на разных уровнях ответственности и государственного управления). Последняя представляется особенно важной, так как большинство мероприятий по осуществлению НПДТЗОС обычно происходят на территориальном и местном уровнях. К числу потенциальных заинтересованных сторон относятся государство и правительство на всех уровнях, научное сообщество, гражданское общество (негосударственные организации и некоммерческие структуры), формальные или неформальные группы особых интересов и частные коммерческие структуры.

Второй функцией анализа заинтересованных сторон является изучение роли и сильных и слабых

сторон каждого партнера, касающихся вопросов транспорта, охраны здоровья и окружающей среды и взаимосвязи между ними (вставка 9). При разработке плана действий, который в максимально возможной степени удовлетворял бы партнеров, очень важно определить как

сторонников, так и противников и понять мотивацию каждой заинтересованной стороны. Необходимо постараться выработать нужные аргументы для преодоления сопротивления потенциальных противников.

Вставка 7. Передовая практика оценки уже предпринимаемых действий для развития экологически устойчивого транспорта

Региональные сети национальных координаторов

ВОЗ и ЕЭК ООН организовали и поддерживают сети национальных координаторов по различным темам, которые имеют отношение к экологически устойчивому транспорту: дорожные аварии, окружающая среда и здоровье населения, ОПТОСОЗ. Эти координаторы могут играть важную роль в выявлении имеющихся на национальном уровне стратегий, мер вмешательства и направлений политики.

Венгрия

В рамках предпринимаемых в стране мер по выработке национальной политики в отношении профилактики непреднамеренного травматизма, включая дорожные аварии, были тщательно выявлены все важные для этой деятельности заинтересованные стороны. К ним относятся министерства, ведомства, сектор медико-санитарной помощи, негосударственные организации и фирмы-производители и дистрибьюторы, специализирующиеся на средствах безопасности (44).

Вставка 8. Стороны, потенциально заинтересованные в планах действий в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды

Частный сектор: торговые палаты, страховые компании, дорожно-строительные компании, автомобильная промышленность, велосипедная промышленность, индустрия туризма, поставщики систем управления работой транспорта.

Гражданское общество: негосударственные организации и некоммерческие структуры, специализирующиеся в области охраны окружающей среды, здравоохранения и транспорта, организации, действующие на уровне местных сообществ, международные негосударственные организации и фонды, группы пользователей транспорта, имеющие общие интересы (объединения владельцев легковых автомобилей, пользователей общественного транспорта, пешеходов и велосипедистов, женские группы, общества инвалидов), профсоюзы.

Государственные органы: центральные, региональные и местные структуры государственного управления, занимающиеся вопросами здравоохранения, охраны окружающей среды, транспорта, финансов, территориального планирования, сооружений общественного значения, торговли и правоприменения.

Научное сообщество: научные исследования с целью оценки воздействия на здоровье населения и окружающую среду, научные исследования в области управления мобильностью.

Средства массовой информации: печать, телевидение, Интернет, радио.

При этом главные цели заключаются в следующем:

- выявить заинтересованные стороны;
- оценить их потенциальное влияние;
- понять взаимоотношения между ними;
- оценить их возможности относительно разработки и осуществления НПДТЗОС;
- на основании вышеперечисленного решить, как вовлекать их в процесс (характер, форма и способ их участия).

Таким образом, выполнение этой задачи позволит получить данные в следующих аспектах, которые послужат основанием для дальнейших шагов:

- оценка того, как работа транспорта влияет на окружающую среду и здоровье людей в контексте страны;
- уточнение выгод НПДТЗОС в контексте страны;
- обзор недавно завершенных и еще продолжающихся национальных программ и мероприятий по развитию экологически устойчивого транспорта;
- оценка совместимости различных существующих программ и планов: некоторые действия могут негативно

влиять на цели других действий, и некоторым действующим субъектам может потребоваться из-за этого зря повторять свои действия;

- выявление возможных партнеров, которых следует вовлечь в этот процесс;
- изучение передовой практики разработки планов действий, например, руководств и ситуационных исследований, разработанных региональными и международными органами;
- выявление и обсуждение возможных приоритетных направлений;
- анализ факторов, благоприятствующих осуществлению НПДТЗОС, и возможных препятствий, которые потребуются преодолевать в процессе разработки и осуществления.

3.1.3 Шаг 3: вовлечение заинтересованных сторон и формирование у них отношения к процессу как к собственному делу

Необходимость интегрирования политики, особенно в отношении проблем транспорта, здравоохранения и окружающей среды, признается все шире. В самом секторе транспорта все громче раздаются призывы к улучшению управления по горизонтали между транспортной политикой и политикой других секторов, особенно ввиду того, что в кругах разработчиков

Вставка 9. Передовая практика анализа заинтересованных сторон

Анализ заинтересованных сторон в Региональной инициативе Латинской Америки и Карибского бассейна по реформе сектора здравоохранения

Опыт работы по реформированию здравоохранения в Латинской Америке (45) и обзоры литературы помогают разработать всеобъемлющие и практические рекомендации о том, как проводить анализ заинтересованных сторон. Этот опыт позволяет разработать шаблоны для проведения интервью и картирования заинтересованных партнеров, чтобы можно было выявить и проанализировать их сильные и слабые стороны.

транспортной политики растет согласие с тем, что интегрирование решений в разных направлениях политики (таких как политика в области транспорта, планирования землепользования, здравоохранения и охраны окружающей среды) имеет первостепенное значение для формирования политики и, в частности, помогает достичь целей устойчивого развития (46). При разработке НПДТЗОС не нужно рассматривать интеграцию политики как самоцель: ее следует признать одним из путей достижения практических конечных результатов, которые одновременно соответствуют целям трех главных секторов (46).

Чем больше заинтересованные стороны из этих трех секторов и из других секторов будут с самого начала процесса вовлечены в него, тем сильнее у них будет чувство собственной ответственности. Вот почему так важно с самого начала процесса вовлекать тех, кто занимает соответствующие позиции и имеет полномочия для решения вопросов развития экологически устойчивого и здорового транспорта. Даже если некоторые участники и не желают или не могут вначале присоединиться к этому процессу, все равно представляется разумным держать их в курсе дела относительно процесса в надежде, что когда-нибудь удастся убедить их в необходимости присоединиться. Кроме того, поскольку многие меры вмешательства, скорее всего, будут осуществляться на уровне местных сообществ (например, в сфере общественного транспорта, территориального планирования, безопасности дорожного движения и т.д.), жизненно важное значение имеет участие местного населения.

При том спектре проблем окружающей среды и здоровья, связанных с транспортом, который наблюдается сегодня, различные заинтересованные стороны в этом процессе неизбежно будут различаться

по своей организационной культуре и будут выполнять разные функции и обязанности. Для принятия такого подхода потребуется работать в многопрофильных группах и понимать, как люди других профессий и другие секторы воспринимают проблемы транспорта, здоровья и окружающей среды и реагируют на них. В конечном счете для достижения успеха потребуется признавать и дополнять компетенцию и профессиональные умения каждого потенциального участника процесса. Заинтересованные стороны должны сначала совместно сформулировать проблемы транспорта, здоровья и окружающей среды и посредством этого процесса выявить приоритетные проблемы и договориться о подходах к их решению. Затем участники принимают решение о том, как наилучшим образом применить свои соответствующие профессиональные знания и умения для достижения максимального эффекта. Партнерам будет гораздо легче выработать чувство общей цели и действовать в духе нейтральности и нацеленности на реальное дело для решения проблем транспорта, здоровья и окружающей среды, если между ними будет достигнут консенсус.

На этом этапе очень важно установить четкие рамки этого процесса. Поэтому руководящий комитет должен официально согласовать круг обязанностей по разработке, осуществлению и мониторингу НПДТЗОС и необходимые для этого механизмы. В идеале такая система должна включать следующие элементы:

- механизм координации вклада соответствующих заинтересованных сторон;
- механизм обеспечения участия соответствующих заинтересованных сторон;
- мандат и базу в виде программных целей и принципов



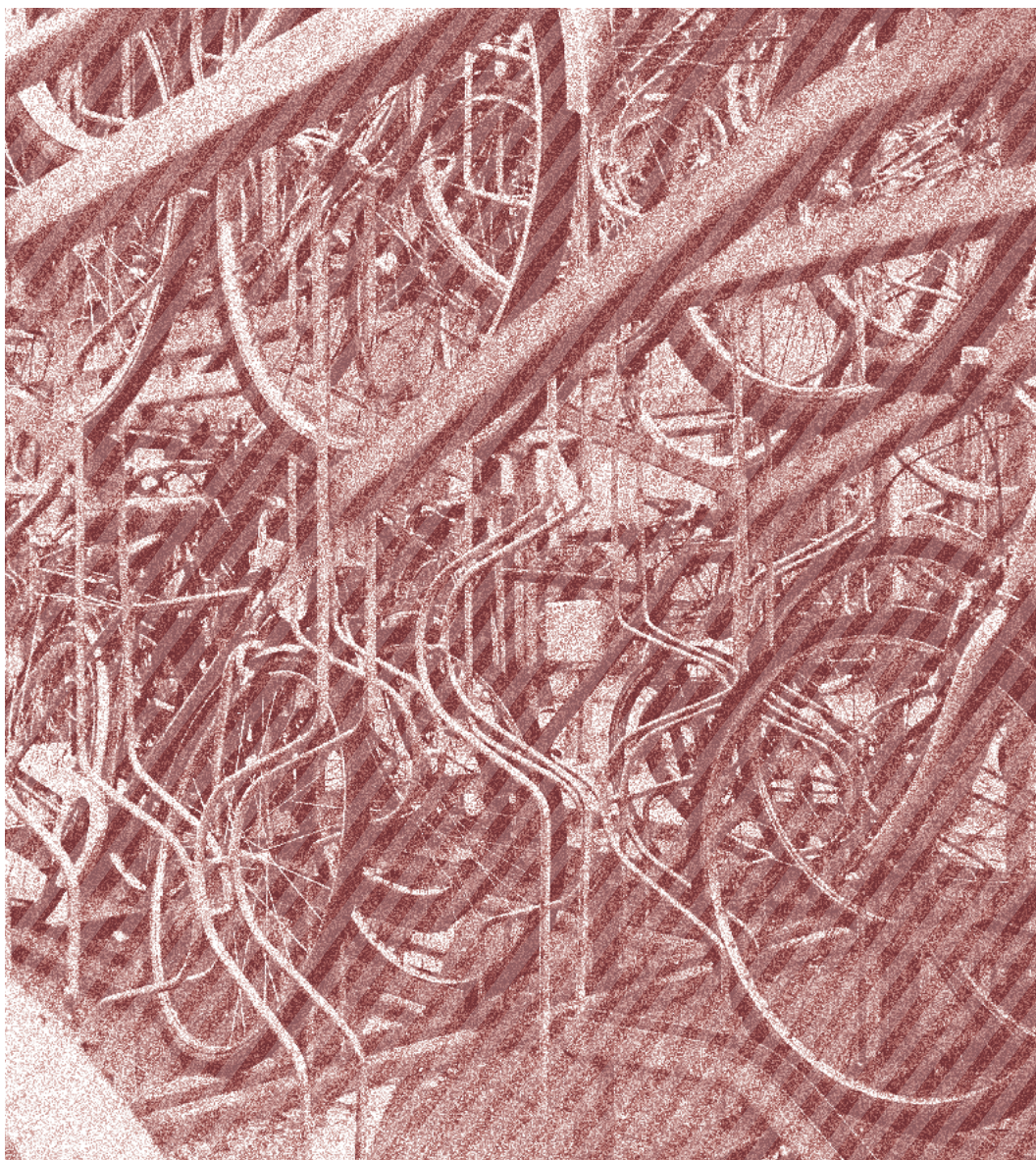
для разработки НПДТЗОС.

Хотя многие из этих элементов уже могут присутствовать, тем не менее, прежде, чем продолжать процесс, нужно заручиться общим согласием в отношении общей платформы.

Некоторые страны предпочитают возложить все обязанности на какое-либо одно государственное ведомство. Однако, учитывая межсекторальную природу НПДТЗОС, необходимо поощрять сотрудничество между министерствами. Часто разумным оказывается включение определенной ответственности также и в функции министерства финансов, поскольку его позиция изначально важна во многих функциях правительства и

оно имеет возможность обеспечить выделение необходимых ресурсов на осуществление планируемых действий. Невозможно переоценить значение установления и сохранения ориентированности НПДТЗОС на участие многих заинтересованных сторон. Их точки зрения могут быть отражены в процессе принятия решений только в том случае, если они будут реально вовлечены в официально организованный процесс (вставка 10).

Одной из самых больших проблем часто оказывается реальная координация на уровне правительства, особенно на стадии осуществления. Поэтому очень важно с самого начала процесса вовлечь несколько министерств. Широкое участие правительства



также создает основу для обсуждения возможных конфликтов между разными направлениями политики и мероприятиями, осуществляемыми министерствами и на разных уровнях правительства. Возможные конфликты и потенциальное дублирование существующих планов действий, направлений политики, мероприятий и стратегий должен был выявить анализ ситуации. Однако для принятия решения о том, какие должны быть выбраны приоритетные области или направления политики, потребуются переговоры. Наилучший способ добиться того, чтобы согласованные в итоге решения были в долгосрочной перспективе осуществимы, – это применение принципа участия всех заинтересованных сторон.

3.1.4 Шаг 4: повысить информированность

Повышение информированности и коммуникационная деятельность предназначены для того, чтобы влиять на мнения общественности и тех, кто, формирует политику. Поэтому для мобилизации политической приверженности и ресурсов, необходимых для успешной разработки НПДТЗОС, очень важно уделять внимание этому виду деятельности. Для повышения информированности и поддержки целенаправленного лоббирования, особенно среди ключевых лиц, принимающих решения, можно использовать результаты выполнения первого шага (оценка ситуации). Параллельно необходимо работать и с населением в целом, которое должно быть осведомлено о том, что проблемы транспорта, охраны здоровья и окружающей среды важны для его собственного благополучия и благополучия будущих поколений. Первые шаги в успешной деятельности по повышению информированности включают установление партнерских отношений, определение целевой аудитории, понимание исходного субъективного представления у целевой аудитории о проблемах и

формулирование в соответствии с этим главного тезиса (вставка 11).

3.2 Этап 2: разработка

На основании оценки ситуации и межведомственных консультаций, проведенных на первом этапе, на этапе 2 устанавливаются приоритеты для практических действий в области окружающей среды и охраны здоровья. Министерства, отвечающие за здравоохранение, охрану окружающей среды и транспорт, организуют консультации с ключевыми заинтересованными сторонами, такими как другие министерства, деловые круги и промышленность, местные органы власти, негосударственные организации, СМИ и научное сообщество, и начинают процесс определения общих задач и временных рамок и постановки целей, целевых показателей и приоритетов.

Обычно еще до разработки НПДТЗОС уже существуют определенные направления политики и стратегии, касающиеся развития экологически устойчивого и здорового транспорта, а разработка НПДТЗОС является прямым действием по их реализации. В некоторых странах этой цели может служить одна политика или стратегия, тогда как в других странах может существовать несколько направлений политики и стратегий, например, по устойчивому развитию, транспорту и охране здоровья, и вместе они образуют всеобъемлющую организационно-правовую базу. В любом случае стратегическим фоном для НПДТЗОС могут также служить международные документы, принятые путем консенсуса и либо имеющие юридическую силу, либо не имеющие таковой.

Намеченные действия оцениваются с точки зрения их технической и экономической осуществимости и ожидаемого эффекта.

План действий обычно пишет один человек или небольшая группа,



Вставка 10. Передовая практика вовлечения заинтересованных сторон и формирования руководства и политической поддержки

Черногория

В декабре 2009 г. Черногория провела организационный семинар с заранее определенными заинтересованными сторонами для того, чтобы начать разработку национального плана действий “Окружающая среда и здоровье детей”. В число заинтересованных сторон вошли все имеющие отношение к этой проблеме партнеры в стране, а также международные организации, которые могли сыграть определенную роль в плане действий. К декабрю 2010 г. правительство доработало и принято план действий. Помощь в проведении таких организационных семинаров предоставляет Партнерство ОПТОСОЗ.

Франция

После речи президента Жака Ширака по случаю дня Бастилии в 2002 г. во Франции возникла политическая приверженность повышению безопасности дорожного движения. В новом подходе гибель и травмы людей на дорогах не считаются побочным продуктом дорожного транспорта и предлагаются практические меры в четырех областях:

- более эффективное принуждение к соблюдению норм и правил дорожного движения;
- реформирование правил дорожного движения;
- повышение безопасности транспортных средств;
- активизация практических действий всех заинтересованных сторон.

В этот процесс, который направлен главным образом на достижение общей цели снижения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, были вовлечены все действующие субъекты, имеющие отношение к решению проблемы. На всех уровнях была повышена общая политическая приверженность обеспечению безопасности дорожного движения; отделы дорожной полиции были переименованы в отделы безопасности дорожного движения и получили больше ресурсов. Принуждение к соблюдению правил дорожного движения также было облегчено благодаря законодательным изменениям, позволяющим организовывать автоматизированный контроль скорости движения и увеличивать число штрафов, присуждаемых за превышение скорости, в результате чего снизилась средняя скорость движения и уменьшилось число автомобильных аварий.

Англия

Национальный институт здравоохранения и клинического совершенства (NICE) представляет собой государственное учреждение, которое отвечает за создание руководств по врачебной и клинической практике, общественному здравоохранению и социальной помощи с использованием данных научных исследований, и в его деятельности в области общественного здравоохранения неотъемлемой частью является изучение проблем, связанных с транспортом.

NICE вырабатывает фактические данные и формирует консенсус, используя для этого процесс направлений к специалистам: министры поручают глубоко и всесторонне рассмотреть заданную тему, и NICE разрабатывает план проекта, в котором выполняется первоначальная оценка проблемы.

Посредством процесса консультаций привлекаются разнообразные заинтересованные стороны и на разных этапах процесса разработки руководства запрашиваются их мнения и предложения. Публичные встречи и обсуждения по Интернету дают заинтересованным сторонам возможность высказывать свои мнения и вносить предложения. В разработанном в итоге руководстве учитываются фактические данные со всего мира и независимые рекомендации соответствующих партнеров, которые специализируются на данной теме и могут представить экспертные показания на публичных или виртуальных консультативных форумах. Записи показаний собираются и выкладываются в Интернете для обсуждения, что позволяет заполнить пробелы в фактических данных, и для комментариев заинтересованных сторон, а часто и СМИ. Обычно до момента готовности руководства проходит восемнадцать месяцев, и к этому времени заинтересованные стороны обычно ощущают себя полноправными хозяевами этого процесса, так как у них были все возможности для того, чтобы их мнения или экспертные показания и фактические данные были рассмотрены и приняты. Поскольку в этом процессе также участвуют местные власти, у многих из них имеется программа участия их представителей (47–49).

которых назначает руководящий комитет. Для составления проекта национального плана действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды предлагается процесс, состоящий из шести шагов.

3.2.1 Шаг 5: определить общие цели и временные рамки

Рекомендуется начинать написание плана действий с определения общей формы и направленности, которые он будет иметь. Тем самым будут заданы определенные рамки для остальной части документа. Поэтому во вступительной части должны быть изложены общие цели, временные рамки и руководящие принципы (этические и/или оперативные). В этой части плана действий также должны быть показаны главные причины, по которым такой план действий считается необходимым (на основании результатов, полученных на этапе 1). В таком вводном разделе НПДТЗОС должны быть даны ответы на вопросы “Где мы находимся?”, “К чему мы ходим прийти?” и, в общих чертах, “Как нам к этому прийти?”

НПДТЗОС должен включать такое ключевое положение, как формулировка его предназначения или концепции, передающая смысл конечной цели

НПДТЗОС. Эта конечная цель может быть идеалистической или призрачной, в ней не обязательно указывать конкретные сроки или количественно определенный целевой ориентир.

Основой или отправной точкой для разработки таких общих целей могли бы служить приведенные выше цели, сформулированные в Амстердамской декларации (см. вставку 1).

Кроме того, должно быть изложено общее положение, касающееся временных рамок, в пределах которых ожидается получение результатов от плана действий. Это служит контрольной точкой, в сопоставлении с которой можно оценивать достигнутый прогресс.

3.2.2 Шаг 6: определить цели и целевые ориентиры и установить приоритеты

Затем изложенные выше широкие общие цели нужно разбить на более конкретные цели, сопровождаемые сроками и количественно определяемыми целевыми ориентирами. Конкретные цели описывают те итоговые показатели, которые должны быть достигнуты в результате выполнения плана действий. Например, в области

Вставка 11. Передовая практика повышения уровня информированности

Германия

На всех уровнях органов образования в Германии просвещение по вопросам мобильности является одним из составных элементов многих программ. Цели такого просвещения заключаются в том, чтобы научить детей критически оценивать имеющиеся сегодня варианты мобильности, обеспечить их безопасное участие в дорожном движении, предупредить автомобильные аварии и повысить информированность о том, как транспорт влияет на окружающую среду, здоровье и социальное развитие. Повышение информированности также приводит к выработке способностей, дающих учащимся возможность и право принимать в будущем решения, касающиеся мобильности, и судить о том, что означает автономная мобильность. Применяется междисциплинарный подход, для чего используются такие методические приемы, как проекты и семинары и уроки, ориентированные на практические занятия и активизирующие участие школьников (50, 51).

Австрия

Проект AlpInfoNet (Информационная сеть по экологически устойчивой мобильности для Альпийского пространства) направлен на предоставление лицам, едущим в Альпы и путешествующим по Альпам, всеобъемлющей информации об экологически устойчивых средствах передвижения за пределами региональных и национальных границ и использование для этой цели интеллектуальных каналов, которые дают информацию тогда, когда она нужна. Этот проект соединяет и интегрирует уже существующие информационные системы в сфере транспорта и туризма и тем самым облегчает доступ пользователей к Альпийскому пространству и местным средствам мобильности. Проект был разработан Рабочей группой по транспорту Альпийской конвенции, финансируется совместно программой ЕС «Альпийское пространство» и осуществляется партнерами из Австрии, Германии, Франции, Италии и Словении.

общественного здравоохранения таким итоговым показателем часто выступает заболеваемость, смертность или неравенства, связанные с транспортом, или распространенность факторов риска (загрязнения воздуха, шума, дорожных аварий и т.д.). Итоговые показатели, специфичные для транспорта, часто касаются рациональности работы систем общественного транспорта, дорожных пробок, доступа к мобильности и т.д. Итоговые показатели, имеющие отношение к окружающей среде, обычно включают выбросы только от транспорта. Однако цели, предусматриваемые в НПДТЗОС, могут также относиться к институциональным показателям, например, интеграции политики. Они также могут быть больше

ориентированы на процесс.

В целом важно устанавливать цели, которые поддаются измерению, имеют конечные сроки достижения и легки для понимания. Для этапа мониторинга и оценки чрезвычайно важно иметь поддающиеся проверке и измерению плановые величины. Для количественного определения той или иной цели нужны данные об исходной ситуации. Во многих странах с низким и средним уровнем доходов и на территориальном уровне таких данных часто просто нет. В таких случаях цели, возможно, придется формулировать более описательно. Также было бы целесообразно, чтобы действия, включенные в план, предусматривали

устранение этих пробелов в информации. Когда цели и целевые ориентиры более конкретны и понятны, легче привлекать нужных партнеров. Целевые ориентиры обычно разделяются на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные. Например, одной из целей НПДТЗОС может быть увеличение пользования велосипедами в городской среде. И тогда целевые ориентиры можно было бы определить как конкретные проценты поездок на велосипедах в общем числе передвижений в городах в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе. Определить и согласовать целевые ориентиры часто бывает трудно. И хотя их можно корректировать в процессе непрерывной корректировки НПДТЗОС,

они с самого начала должны быть максимально реалистичными, но при этом всегда представлять для общества своего рода вызов. Очень важно при установлении целевых ориентиров участие заинтересованных сторон. Целевые ориентиры должны учитывать политические и экономические реалии страны, а также доминирующий в данный момент метод определения национальных целевых ориентиров и их доведения до аудитории. Целевые ориентиры должны соответствовать целевым ориентирам в других национальных планах действий, направлениях политики и стратегиях. Оценка ситуации на первом этапе уже должна была показать все родственные общие цели и целевые ориентиры в других планах действий, чтобы можно

Вставка 12. Передовая практика определения целей и установления приоритетов

Сербия

В 2009 г. Сербия разработала национальный план действий “Окружающая среда и здоровье детей” (52), который включает меры вмешательства, специально касающиеся транспорта. Группа разработчиков построила план действий вокруг четырех долгосрочных целей (10 лет), которые разбиваются на 4-5 среднесрочных целей (5 лет). Каждая цель имела ясно определенные ожидаемые результаты, показатели для оценки, а также предложения относительно источников данных для проверки этих показателей.

Австрия

Национальная стратегия Австрии по развитию велосипедного движения называется Masterplan Cycling (53,54). Она вносит существенный вклад в достижение общих целей в области охраны окружающей среды и положительно влияет на здоровье населения, улучшая качество жизни благодаря пользе от езды на велосипеде. Это первый пример того, как федеральное правительство поставило национальную цель по развитию велосипедного движения, предусматривающую удвоение доли велосипеда среди других средств передвижения с 5% в 2006 г. до 10% в 2015 г. Главными направлениями в Masterplan Cycling являются создание привлекательной и безопасной велосипедной инфраструктуры, доброжелательная к велосипедистам и безопасная организация дорожного движения, оптимизация интермодальной сети с общественным транспортом, управление мобильностью в интересах велосипедного движения, повышение информированности и обучение правилам дорожного движения, благоприятные для езды на велосипеде системные условия и политическое усиление сотрудничества органов власти на всех уровнях в интересах велосипедного движения. Среднесрочная оценка Masterplan Cycling показала рост доли велосипедного движения среди других средств передвижения до 7% (2011 г.).

было рационально интегрировать все соперничающие и взаимодополняющие целевые ориентиры (вставка 12). Для того, чтобы план действий был всеобъемлющим и логически последовательным, рекомендуется применять при разработке НПДТЗОС иерархический подход. Это значит, что для каждой общей цели плана действий должно быть определено несколько конкретных целей. В каждой конкретной цели может быть несколько подцелей. Такие подцели часто направлены на механизмы, которые, как ожидается, будут влиять на достижение общих целей.

3.2.2.1 Установление приоритетов

На этом этапе процесса очень важно также установить приоритеты. Это также может включать различие между приоритетами на краткосрочную и на более отдаленную перспективу. Приоритетные направления действий также могут изменяться по мере того, как с годами НПДТЗОС будет претерпевать циклы корректировки.

Установление приоритетов всегда должно представлять собой процесс сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами. Прозрачный совещательный процесс, подкрепляемый данными научных исследований, должен помогать положительному восприятию устанавливаемых приоритетов всеми участниками этого процесса. Приоритетные действия в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья устанавливаются на основании анализа ситуации (этап 1) и консультаций между ведомствами и со всем населением.

Министерства, отвечающие за транспорт, охрану здоровья и окружающую среду, организуют консультации с ключевыми заинтересованными сторонами, такими как частный бизнес и промышленность, местные органы власти, негосударственные организации, СМИ и научное сообщество. В

ходе таких консультаций должны рассматриваться следующие вопросы:

- Какие области уже охвачены существующими направлениями политики, стратегиями и планами действий?
- Какие области охватывали прекращенные или завершенные направления политики, стратегии и планы действий?
- Что приняли в качестве своих приоритетных областей действий другие такие же страны?
- В каких областях будет труднее всего осуществить действия?
- Какие важные области действий пока еще остаются совсем не охваченными?

Обычно прежде, чем будет определен окончательный набор приоритетных областей, требуются тщательное изучение и длительные переговоры. Во многих случаях страна может прийти только к одной или двум приоритетным областям на кратко- и среднесрочную перспективу.

Поскольку транспорт, охрана здоровья и окружающая среда затрагивают широкий спектр вопросов, обычной реакцией заинтересованных сторон может быть утверждение о том, что предлагаемые цели и меры вмешательства слишком обременительны и не могут быть выполнены в рамках одного плана действий. В таком случае необходимо подумать о поэтапном подходе к достижению целей: что должно быть сделано в первую очередь, а что следует отложить на последующий этап в плане действий, когда (и если) будет выделено больше ресурсов. Для поддержания интереса у партнеров очень важно добиться осязаемых кратко- и среднесрочных результатов (быстрых побед). Общественность

тоже может быть менее расположена поддерживать НПДТЗОС, который будет казаться сложным и чересчур далеко идущим. Поскольку часто ограничивающим фактором являются ресурсы, приоритет может быть отдан проблемам, которые затрагивают наибольшую долю населения или для решения которых можно заручиться наибольшей политической поддержкой. Как правило, приоритеты определяются:

- спектром потенциальных последствий, специфичных для секторов окружающей среды, охраны здоровья и транспорта;
- ожидаемым масштабом воздействия на население (включая экономические аспекты);
- осуществимостью возможных мер вмешательства (технической, с точки зрения приемлемости и т.д.);
- ресурсоемкостью возможных мер вмешательства;
- политической поддержкой (политической повесткой дня и политическим графиком);
- сильными и слабыми сторонами существующих программ (синергизм и частичное дублирование с имеющимися планами действий);
- осязаемостью результатов в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Хот приоритеты на национальном, региональном и местном уровнях могут различаться, одной из главных целей любого НПДТЗОС всегда должна быть интеграция политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды. Чрезвычайно важно обеспечить логическую последовательность в направлениях политики и создать на национальном уровне системные

условия, благоприятствующие действиям и осуществлению планов на местном уровне.

3.2.3 Шаг 7: выбрать меры вмешательства

Основу любого НПДТЗОС образуют сами меры вмешательства (действия), к которым привязываются обязанности и ответственность, ресурсы и графики работ.

Необходимо рассматривать полный спектр мер вмешательства, чтобы определить, какие из них окажутся полезными и приведут к успеху в условиях страны. План действий должен предусматривать уже проверенные или перспективные меры вмешательства и требовать прекращения поддержки тех мер, которые оказались неэффективными. Исходя из национального или международного опыта, следует выбирать наиболее значимые и актуальные меры для достижения каждой цели (или какого-либо пункта в цели), памятуя об их вероятной результативности в местных условиях, осуществимости, измеримости и эффективности в сопоставлении с затратами. Для того, чтобы наверняка выбрать наиболее действенные меры вмешательства, необходимо использовать данные научных исследований, полученные с использованием всех имеющихся фактических данных. Также следует принимать во внимание ожидаемое влияние на экономику. Во времена экономического спада можно было бы отдать особое предпочтение потенциальным беспроигрышным вариантам, таким как инвестиции в создание “зеленых” рабочих мест, и всячески выделять такие варианты. Кроме того, при выборе мер вмешательства следует применять те же критерии, что и при установлении приоритетности целей (п. 3.2.2).

В частности, НПДТЗОС в идеале должен дополнять уже действующие

планы и не допускать дублирования усилий. Некоторые меры, такие как информационные кампании, уже могут проводиться, и их потребуется лишь видоизменить для того, чтобы они соответствовали целям НПДТЗОС. Как упоминалось в предыдущей главе, важно также включать такие меры вмешательства, которые могут дать зримый результат в кратчайшие сроки. Это помогает поддерживать высокий уровень мотивированности среди заинтересованных сторон и приносит политические дивиденды.

Возможных мер вмешательства и инструментов имеется много, и их необходимо сочетать друг с другом. Помощь в выявлении и осуществлении подходящих мер в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды можно найти в нескольких публикациях и других источниках. Например, программа ОПТОСОЗ ведет два веб-сайта по вопросам здорового и экологически устойчивого транспорта: Информационный центр ОПТОСОЗ (THE PER Clearing House) и Набор инструментов ОПТОСОЗ (THE PER Toolbox). В проекте по экологически устойчивому транспорту, который осуществляет Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, имеется информационный центр с примерами передовой практики, в которых особое внимание обращается на страны Центральной и Восточной Европы. Ниже приведено несколько примеров мер вмешательства.

В целом успешные подходы и действия по развитию здорового и экологически устойчивого транспорта строятся на сочетании территориального планирования, стратегий разделения поездок на несколько видов транспорта, технических решений и кампаний, нацеленных на воздействие на поведение, а также финансовых инструментов. К числу главных тем, которые следует иметь в виду, относятся следующие:

- интеграция транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды: стратегии, институциональные механизмы, инструменты мониторинга и оценки и усиление организационно-кадрового потенциала;
- городской транспорт: общественный транспорт, частные автомобили, ходьба пешком и езда на велосипеде, безопасность дорожного движения в городе, комплексное городское планирование и интермодальность поездок;
- управление спросом: разделение поездок на несколько видов транспорта, планирование транспорта, налогообложение и регулирование и экологичное вождение;
- вопросы, общие для всех мер вмешательства: экологически чувствительные территории, дети и другие уязвимые участники дорожного движения, специфические вопросы, касающиеся стран в восточной части Европейского региона ВОЗ, инвестиции в создание “зеленых” рабочих мест, изменение моделей поведения и отношения населения, ценообразование в области использования инфраструктуры

В рамках ОПТОСОЗ были сформулированы основные методы, позволяющие охватить всю широту областей для принятия мер (55).

Области действий в сфере регулирования включают:

- снижение и контроль выбросов;
- придание приоритетного значения мерам по снижению и контролю скорости движения;
- включение оценки воздействия



на здоровье в стратегии, планы и программы в сфере транспорта и городского планирования;

- включение влияний на здоровье и окружающую среду в экономическую оценку инициатив в сфере транспорта;
- использование территориального планирования на местном и региональном уровнях;
- использование налогообложения (например, платежей за выбросы и за въезд в центр городов) и финансовых стимулов (например, субсидий на общественный транспорт и малотоксичные автомобили) для управления спросом.

Области действий в сфере инфраструктуры включают:

- инвестирование в инфраструктуру с акцентом на обеспечение безопасности дорожного движения;
- инвестирование в инфраструктуру, благоприятную для езды на велосипеде и ходьбы пешком;
- инвестирование в экологически чистый и рациональный транспорт;
- улучшение пересадок между разными видами транспорта;
- стимулирование отказа от использования автомобилей в целях управления спросом (например, путем уменьшения числа парковок и снижения доступности центра городов для автомобилей).

Области действий в сфере пропаганды и создания благоприятных условий:

- пропаганда ходьбы пешком и езды на велосипеде, в том числе среди детей;
- пропаганда и поощрение планов

мобильности для школ и компаний с упором на ходьбу пешком и езду на велосипеде;

- поощрение развития экологически безвредного общественного транспорта;
- сохранение конкурентной позиции рельсового транспорта;
- поощрение использования интеллектуальных транспортных систем;
- изменение отношения к видам транспорта;
- развитие навыков езды на велосипеде и ходьбы пешком (например, в школах).

Принятие подходящего и перспективного сочетания мер вмешательства в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды требует всестороннего обдумывания и полноценных переговоров между заинтересованными сторонами (вставка 13). Помочь сохранить ориентированность НПДТЗОС на действия, рассчитанные на краткосрочную перспективу, может выбор ограниченного набора тщательно продуманных опытных мероприятий. Можно предвидеть и конфликты при выборе наилучшего способа достижения определенной цели или целевого показателя. Руководящему комитету следует иметь в виду, что выбора действий, которые представляют собой наименьший общий знаменатель, только для того, чтобы успокоить тревоги всех заинтересованных сторон, может быть мало для достижения поставленных средне- и долгосрочных целевых показателей. Конечно, важно добиваться максимально возможного равновесия точек зрения всех заинтересованных сторон для достижения приемлемого для всех итога, но некоторые партнеры все равно



Вставка 13. Примеры передовой практики выбора мер вмешательства

Австрия: региональные центры мобильности

Для того, чтобы поощрять пользование общественным транспортом, региональные власти в Австрии при поддержке Национальной программы действий по управлению мобильностью создали региональные центры мобильности (klima:aktiv mobil). Предлагаемые услуги имеют целью общее улучшение общественного транспорта, привлечение новых клиентов и предоставление поддержки. В этом качестве центры мобильности также служат точками контакта для коммерческих предприятий, местных общин, поставщиков транспортных услуг, учреждений, школ и ассоциаций туризма. Они же являются главным координирующим органом при разработке региональных планов развития общественного транспорта и проводят обучение и оказывают поддержку в организации мобильности в местных сообществах, фирмах и школах, а также для лиц пожилого возраста. Передовой опыт представлен центрами мобильности в провинциях Верхние Альпы, Штирия и Бургенланд (56).

Австрия: велосипедные шлемы

Правило об обязательном использовании велосипедных шлемов вступило в силу в мае 2011 г., а в июне того же года была начата информационная кампания. Эта кампания была направлена на повышение осведомленности родителей и детей о защитном действии шлема и о необходимости носить шлемы во время езды. В результате значительно возросло число детей, использующих велосипедные шлемы, и снизилась доля детей, получающих тяжелые травмы головы (57). Обязательное использование велосипедных шлемов детьми до 12 лет было сразу положительно воспринято в Австрии и принято как одна из мер вмешательства.

Австрия: выработка навыков безопасной езды на велосипеде в школу

В 2012 г. была проведена программа обучения езде на велосипеде, целью которой было улучшить двигательные навыки детей в возрасте 10 лет и младше при езде на велосипеде (58). Детей обучали тому, как правильно выбрать шлем и как правильно его использовать во время езды. Детям также давали знания об обязательном минимуме технического оборудования, которое должно быть на их велосипедах. Участвовавшие в программе дети отмечали улучшение движения, ловкости, равновесия и координации во время езды, а благодаря новым знаниям о техническом оснащении своих велосипедов у них стало больше возможностей. Теперь они также признают важность использования шлемов во время движения. Другими важными итогами является то, что родители стали чувствовать уверенность в способности своих детей самостоятельно добираться в школу на велосипеде, стало меньше поездок детей младше 10 лет на автомобиле, в результате чего выросла их физическая нагрузка.

Бельгия

Введение бесплатного общественного транспорта поощряет людей к тому, чтобы они активнее пользовались им. В Бельгии введен бесплатный проезд в общественном транспорте на работу и с работы для федеральных служащих. В компаниях, которые оплачивают 80% расходов на проезд в Брюссель в общественном транспорте, остальные 20% доплачивает государство. Кроме этого, право на бесплатный проезд в общественном транспорте имеют еще несколько категорий людей (при соблюдении определенных условий) в

зависимости от их возраста (лица в возрасте от 0 до 11 лет и старше 65 лет), для которых предусмотрены также специальные тарифы в зависимости от ограниченности их физических возможностей и от социального положения (59).

Италия

Была признана необходимость регионального сотрудничества с целью содействия интермодальности перевозок посредством накопления критической массы, и это привело к появлению нескольких “грузовых деревень” (60). В целом концепция строится на концентрации потоков грузоперевозок путем самостоятельного обустройства транспортных компаний внутри специально обозначенной зоны, на высокоэффективных интермодальных системах внутри этой же зоны и на поддержке со стороны государства (например, в форме софинансирования). Преимущества заключаются в уменьшении транспортных заторов (менее напряженное движение по территории жилых районов) и в росте производительности (стратегическое строительство логистической инфраструктуры).

могут остаться неудовлетворенными тем или иным вмешательством.

Для достижения целей Амстердамской декларации для лиц, вырабатывающих политику, были сформулированы конкретные рекомендации относительно пунктов практических действий, и эти же рекомендации могут послужить ориентиром для выбора мер в сфере транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды (61).

Некоторые из мер вмешательства могут зависеть от других действий и эффективны только в сочетании с ними – когда проводятся либо параллельно, либо в близкой последовательности.

Кроме мер вмешательства, направленных на решение конкретных проблем транспорта, здоровья и окружающей среды, типичный НПДТЗОС может также включать такие горизонтальные меры, как:

- повышение внимания к вопросам гигиены окружающей среды в секторах экономики, обычно посредством оценки воздействия проектов в области транспорта на гигиену окружающей среды;
- создание информационной системы

по вопросам окружающей среды и охраны здоровья, связанным с транспортом;

- участие общественности и общественные консультации;
- распространение информации о самом плане действий и о достигнутых результатах.

Для достижения цели интеграции политики в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды в НПДТЗОС в качестве мер вмешательства рекомендуется включить перечисленные ниже механизмы (вставка 14) (13).

- Создать организационные структуры, такие как межведомственные комитеты, комиссии и т.д., объединяющие представителей различных министерств и ведомств.
- Определить постоянный руководящий центр (для осуществления функций посредничества и мониторинга), который помогал бы координировать результаты деятельности таких организационных структур.

Вставка 14. Передовая практика интегрирования транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды

Бельгия

В 2003 г. Бельгия ввела в действие соглашение о сотрудничестве в области окружающей среды и охраны здоровья, в соответствии с которым на всех уровнях государственного управления были интегрированы государственные ведомства, занимающиеся вопросами охраны здоровья и окружающей среды. Это помогло придать практике согласованной выработки политики официальный статус и получило официальное одобрение парламента. Выработка интегрированной политики больше не рассматривается как самоцель, а признается средством достижения практических итогов, которые одновременно позволяют достичь целей нескольких заинтересованных сторон. Политическая воля и распределение ресурсов не менее важны, чем механизмы и институциональные условия. Улучшить согласование политики помогло также участие общественности: это привело к улучшениям в проведении мероприятий и в их восприятии общественностью, что в свою очередь способствовало повышению доверия населения к политическим решениям.

Лондон, Соединенное Королевство

В рамках интегрированной транспортной стратегии в жилых микрорайонах и вблизи школ в районе Кэмден было введено девять новых зон со скоростью движения транспорта 20 миль в час. После этого число дорожно-транспортных травм в этих зонах снизилось на 58 процентов. Пешеходный план района Кэмден в Лондоне является примером интегрированных планов развития транспорта. Для формирования интегрированной транспортной стратегии важнейшее значение имеет межсекторальное сотрудничество. В случае пешеходного плана успех был достигнут благодаря вкладу партнеров из сектора транспорта и из сектора здравоохранения.

Источники: Интеграция охраны окружающей среды в транспортную политику – от стратегий к передовой практике. Наиболее важные моменты конференции “Надлежащая практика в сфере интеграции охраны окружающей среды в транспортную политику”, 10-11 октября 2002 г. (на англ. языке) (60) и Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (62).

- Через межсекторальные стратегии, программы и направления политики, в том числе через общие для всех секторов цели внедрить принципы сотрудничества в профессиональную культуру участвующих в работе министерств.
 - на межсекторальном уровне совместных стратегий;
 - внедрить общие показатели и параметры для анализа;
 - инициировать публичные дебаты по различным вопросам, поскольку часто неправительственные организации и общественность воспринимают эти вопросы более целостно.
- Поддерживать совместную подотчетность:
 - включить финансовые стимулы для реализации совместных программ, бюджеты для осуществления

- Поддерживать действия по укреплению организационно-кадрового потенциала и повышению информированности:
 - обмен на национальном и международном уровне передовой практикой создания межсекторального организационно-кадрового потенциала и преодоления препятствий (новыми методами, идеями и инструментами);
 - регулярные семинары и учебные курсы по разумному стратегическому руководству, управлению и многокритериальному принятию решений;
 - поочередное пребывание в должности для укрепления вертикальных и горизонтальных рабочих отношений, если это поддерживается принятой в стране административной культурой;
 - создать и обучить многопрофильные группы в министерствах для мониторинга и оценки вопросов, общих для всех мер вмешательства;
 - внедрить оценку путем сравнения с эталонами и конкурс на лучшие методы в сфере интеграции политики;
 - использовать процессы мониторинга и отчетности для содействия диалогу и обмену информацией между секторами.
- Внедрить инструменты оценки путем сравнения с эталонами, мониторинга и отчетности для оценки прогресса в улучшении интеграции политики в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды.

институциональных обязанностей и механизмов координации между министерствами, национальными учреждениями, негосударственными организациями и научными центрами, которые участвуют в разработке и осуществлении плана действий. Для этого требуется определить, кто будет осуществлять общее руководство и кто будет отвечать за различные цели и меры вмешательства.

В странах с децентрализованной государственной системой очень важно вовлекать в стадию разработки региональные и местные власти, так как их сотрудничество в любом случае потребуется при осуществлении НПДТЗОС. По организационным и административным причинам это может оказаться нелегким делом. Учитывая вероятную роль региональных и местных органов власти в осуществлении НПДТЗОС, представляется целесообразным с самого начала правильно настроить их (например, посредством серии консультативных совещаний и семинаров). На этапе осуществления может потребоваться дополнительная поддержка, например, путем проведения учебных мероприятий. Как было указано в п. 3.2.2, большое значение имеет создание логически последовательной и благоприятной национальной системы целей и принципов для действий и осуществления плана на местном уровне.

Главная ответственность за охрану здоровья и окружающей среды от вредного воздействия транспорта лежит прежде всего на центральном уровне власти. Однако большинство действий обычно осуществляется на территориальном или местном уровне. Для того, чтобы такие действия были результативными, центральные органы власти должны создать благоприятные системные условия и механизмы для поддержки территориальных и местных организаций и органов

3.2.4 Шаг 8: определить обязанности

Успех НПДТЗОС в большой степени зависит от определения

власти. Обычно руководящую роль в подготовке НПДТЗОС играет центральное правительство, однако в конечном счете НПДТЗОС в идеальном варианте представляет собой сочетание нескольких местных планов действий в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды. Поддержка со стороны центрального правительства может принимать следующие формы (63):

- обеспечение законодательной базы для действий на местном уровне;
- определение приоритетности действий;
- оказание помощи в разработке национальных показателей для использования на местном уровне и в создании информационных систем, которые также адаптируются к местному уровню;
- содействие интеграции секторов на всех уровнях государственного управления;
- поощрение участия сектора научных исследований в оценке рисков и анализе затрат и выгод;
- предоставление финансирования;
- делегирование полномочий территориальному и местному уровням;
- принятие окончательной ответственности за решение вопросов транспорта, охраны здоровья и окружающей среды;
- оказание помощи в решении любых трансграничных вопросов.

3.2.5 Шаг 9: определить потребности в ресурсах и источники ресурсов

Успешная реализация НПДТЗОС требует наличия достаточных финансовых и кадровых ресурсов.

Для разработки НПДТЗОС необходимо:

- оценить потребности в кадровых ресурсах, включая обучение и участие в национальных и международных совещаниях;
- разбить затраты на осуществление НПДТЗОС по отдельным мерам вмешательства и определить национальные и международные источники финансирования.

Министерства и центральные ведомства, участвующие в осуществлении НПДТЗОС, должны соответствующим образом скорректировать свои бюджеты и заручиться дополнительной финансовой поддержкой со стороны доноров. Необходимо выявить возможности синергизма между министерствами, чтобы можно было совместно пользоваться финансовыми средствами и увеличивать финансирование. Может понадобиться укрепить организационно-кадровый потенциал для оформления заявок на получение финансовой поддержки от международных финансирующих учреждений и организаций, и необходимо делиться имеющимися знаниями и опытом с другими заинтересованными министерствами.

Помочь в мобилизации требуемых ресурсов вполне может разработка с самого начала серьезного плана действий, который включал бы хорошо продуманные партнерства и инициативы (такие как проведение опытных мероприятий) (вставка 15). Доноры, работающие на двухсторонней основе, и международные финансирующие учреждения (такие как Европейская комиссия, Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, немецкий Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, другие страны в Европейском регионе) с большей готовностью поддержат мероприятия, предусмотренные в плане действий, когда будет разработан

комплексный и поддающийся измерению и оценке НПДТЗОС.

3.2.6 Шаг 10: определить механизм мониторинга и оценки

В плане действий также должно быть предусмотрено решение вопроса о мониторинге и оценке. Мониторинг обычно охватывает четыре уровня: процесс, продукты, конечные результаты и последствия (65). Мониторинг процесса можно осуществлять на протяжении всего этапа разработки, а также сразу после начала процесса. Мониторинг трех других элементов можно проводить только после того, как начнется осуществление. Мониторинг представляет собой постоянный процесс, который должен обновляться по мере появления более совершенных методов и новых данных. Желание оценить процесс разработки НПДТЗОС возникает часто, однако следует со всей определенностью делать упор на

мониторинге и оценке осуществления плана. Показатели, выбранные для мониторинга и оценки, должны быть одни и те же на всем протяжении процесса, чтобы добиться более ощутимого синергизма. НПДТЗОС должен:

- в положительной форме выражать необходимость документально фиксировать прогресс;
- определять достаточные ресурсы, необходимые для мероприятий, связанных с мониторингом и оценкой;
- предусматривать процесс проверки, включая:
 - обязанности по оценке осуществления и последствий осуществления плана действий;
 - периодичность отчетности;

Вставка 15. Передовая практика определения потребностей и источников

Германия

Национальная инициатива по защите климата представляет собой программу федерального министерства окружающей среды, охраны природы, строительства и ядерной безопасности (64). Цель Национальной инициативы по защите климата состоит в том, чтобы использовать уже имеющийся потенциал для сокращения выбросов при малых издержках. Кроме этого, Международная инициатива по защите климата поддерживает меры по адаптации к изменению климата и по защите связанного с климатом биоразнообразия в развивающихся и пороговых странах. Национальная инициатива по защите климата финансирует проекты экологически устойчивой мобильности, такие как перечисленные ниже инвестиции в инфраструктуру:

- перестройка улиц с целью улучшения доступности для всех различных видов транспорта и особенно для содействия пешеходному движению, чтобы уменьшить выбросы CO₂;
- строительство остановок интермодальной мобильности для улучшения стыковки между пешеходным движением, ездой на велосипеде, совместным использованием автомобилями и общественным транспортом с целью содействия экологически устойчивой мобильности;
- инструменты для улучшения велосипедных маршрутов, такие как улучшение качества имеющихся велосипедных маршрутов и создание высококачественных велопарковок в узловых пунктах общественного транспорта.

- иерархию отчетности;

- возможность применения мер принуждения к осуществлению плана;

- определять механизм обратной связи, позволяющий регулярно пересматривать план действий, чтобы повысить его точность и актуальность;
- определять информацию (качественные и/или количественные показатели) и методы, которые должны быть использованы.

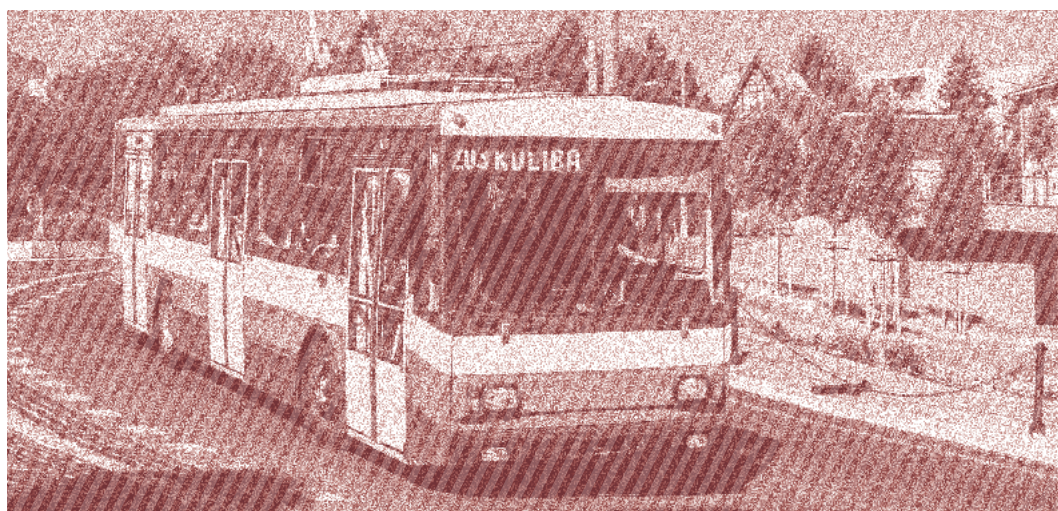
Мониторинг НПДТЗОС, эффекта от предусмотренных в нем мер и их связи с целями и целевыми показателями, особенно в количественном выражении, является нелегкой задачей. Каждая цель, целевой показатель и мера вмешательства, предусмотренные в плане действий, должны быть дополнены указаниями о необходимой и измеримой информации, которая позволит их оценить. Для мониторинга экологически устойчивого транспорта в целом имеется несколько наборов предлагаемых показателей. Однако часто ограничивающим фактором является качество и наличие данных. Решение этих проблем может быть особо предусмотрено в самом НПДТЗОС.

Возможные количественные и качественные способы мониторинга и

оценки НПДТЗОС могут включать:

- критические обзоры, проводимые в стране специалистами в данной области;
- внутренние проверки;
- внешние аудиты;
- парламентские обзоры;
- бюджетные проверки;
- мониторинг на основе показателей;
- общественный или местный мониторинг;
- международный мониторинг;
- мониторинг существующих родственных программ, таких как национальный план действий по охране окружающей среды.

Наилучшие результаты может дать сочетание нескольких из перечисленных выше способов. Некоторые организации наряду с повседневным мониторингом и оценкой проектов выполняют оценку с участием партнеров из научной среды. Это дает возможность осуществлять независимые и более интенсивные исследования, которые могут включать такие факторы, как поведенческие и психические аспекты организации и практики поездок (Philip Insall, директор



Sustrans по вопросам здравоохранения, Соединенное Королевство, личная переписка, 2014 г.). Такая информация может позднее служить ценным источником фактических данных. Подход, который страна выберет в конечном итоге для мониторинга и оценки своего НПДТЗОС, должен быть ясно отражен в НПДТЗОС, и должны быть сформулированы соответствующие требования к информации.

Для обеспечения устойчивого осуществления плана действий важно доводить до сведения всех заинтересованных сторон и до широкой общественности результаты мониторинга и оценки. Например, для демонстрации показателей НПДТЗОС можно использовать правительственные веб-сайты; можно также регулярно издавать краткие информационно-разъяснительные брошюры.

3.3 Этап 3: осуществление

Контроль за осуществлением НПДТЗОС осуществляет руководящий комитет. Этот комитет состоит из представителей министерств, ведающих транспортом, здравоохранением и охраной окружающей среды, других государственных ведомств и организаций, ученых и представителей основных заинтересованных сторон и соисполнителей. Руководящий комитет может пожелать более детально проработать план работы, изложенный в НПДТЗОС.

3.3.1 Шаг 11: принятие НПДТЗОС

Порядок официального принятия плана действий должен отражать местные политические условия. В идеале одобрения и утверждения НПДТЗОС следует вначале просить у заинтересованных сторон, а уж потом у правительства. Утверждение плана должно сопровождаться рекламными, пропагандистскими мероприятиями, такими как официальное публичное представление плана действий с проведением пресс-конференций и

других мероприятий по повышению информированности населения. Разумеется, для того, чтобы план был ратифицирован правительством или иным директивным органом, может потребоваться некоторое время, но здесь могут быть большие различия в зависимости от обстоятельств.

3.3.1.1 Одобрение заинтересованными сторонами

Проект НПДТЗОС должен быть направлен для комментариев в другие государственные ведомства. Руководящий комитет должен рассмотреть полученные комментарии и, насколько это возможно, включить их в проект документа, чтобы укрепить у заинтересованных сторон и соисполнителей положительное отношение к НПДТЗОС как к своему собственному проекту.

3.3.1.2 Утверждение на уровне правительства

В одних странах планы действий утверждают министры, а в других планы также требуется представлять вышестоящим должностным лицам или органам. Иногда вместо вынесения той или иной программы на официальное утверждение правительства ее может утвердить группа министров или какой-либо комитет. В зависимости от системы государственной власти окончательный текст НПДТЗОС в идеале совместно утверждают заинтересованные министры – министры транспорта, здравоохранения, окружающей среды, правительство страны или президент. Рекомендуется также, чтобы план утвердили и другие министры, имеющие к нему отношение, например, министры, отвечающие за финансы и/или городское планирование, поскольку многие меры вмешательства могут также входить в их компетенцию. В некоторых странах НПДТЗОС также утверждается парламентом.

В некоторых случаях добиться официального утверждения НПДТЗОС



легче, когда он увязан с каким-либо другим новым или действующим национальным механизмом, таким как национальный план по смягчению последствий изменения климата, национальная программа по экологически устойчивому потреблению и производству или национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья. Для стран, собирающихся вступить или недавно вступивших в ЕС, было бы удачно, если бы в их НПДТЗОС присутствовали цели и меры вмешательства, в максимально возможной степени совпадающие с требованиями ЕС; это было бы двойным преимуществом – выполнение требований ЕС одновременно с принятием НПДТЗОС. Это также может иметь следствием повышение значимости и важности НПДТЗОС. Однако независимо от каких бы то ни было связей с другими планами или инструментами представляется чрезвычайно желательным, чтобы НПДТЗОС утверждали все заинтересованные министерства. Это также поможет достичь цели включения тематики НПДТЗОС во все направления государственной политики. Важно все время демонстрировать лицам, принимающим решения, что при разработке НПДТЗОС соблюдался строгий и обстоятельный процесс с широким участием всех заинтересованных сторон. Цели, целевые показатели и меры вмешательства в плане действий должны быть согласованы с общими приоритетами страны. Поэтому чрезвычайно важно подчеркивать связи со всеми действующими стратегиями, направлениями политики и планами действий в данной области и показывать дополняющий статус предусмотренных в НПДТЗОС действий. В НПДТЗОС должны быть ясно определены его кратко-, средне- и долгосрочные цели и выгоды для страны.

Поскольку осуществление НПДТЗОС требует сотрудничества нескольких

министерств, а его общий эффект зависит от долгосрочной приверженности и поддержки, чрезвычайно желательно, чтобы план действий также был ратифицирован законодательным органом (обычно парламентом) и под него была подведена правовая основа. Это сделает план действий более устойчивым к изменениям политического климата. Поскольку такие процессы могут потребовать немало времени, в ходе процесса утверждения центральное место могут занимать такие действия, как информационно-разъяснительная работа, лоббирование и распространение информации в СМИ. Собственно говоря, и для осуществления НПДТЗОС может быть чрезвычайно полезно, если принятие НПДТЗОС будет сопровождаться освещением в прессе или в других средствах массовой информации.

Если же на этом этапе добиться утверждения не удастся, может потребоваться дальнейшая доработка и модификация НПДТЗОС прежде, чем он снова будет представлен в соответствующий директивный орган. Возможно, для этого руководящему комитету придется вернуться на этап 2 и снова проделать шаги этого этапа.

3.3.2 Шаг 12: включить действия из НПДТЗОС в планы работы всех заинтересованных министерств

После того, как НПДТЗОС официально утвержден, может начинаться фактическое осуществление плана действий. Этот процесс зависит от условий работы в стране. Необходимо максимально строго выполнять все действия, которые намечены в НПДТЗОС. Поскольку НПДТЗОС обычно охватывает не один, а несколько циклов планирования в государственных ведомствах, кратко-, средне- и долгосрочные целевые показатели и соответствующие им меры вмешательства и мероприятия, предусмотренные в НПДТЗОС, должны быть включены в планы работы

Вставка 16. Передовая практика: включение действий, предусмотренных в НПДТЗОС, в планы работы заинтересованных министерств

Шотландия

Инициатива “Хорошие места – лучше здоровье” (66) стартовала в 2008 г. как стратегия шотландского правительства в области охраны здоровья и окружающей среды. В ней подчеркивается важность взаимодействия между всеми звеньями и всеми уровнями правительства и учреждений для того, чтобы выполнить задачу создания безопасной и позитивной окружающей среды. На национальном уровне большое внимание сегодня уделяется тому, как добиться, чтобы рекомендации, содержащиеся в политике, были приняты к исполнению во всех секторах.

Инициатива “Хорошие места – лучше здоровье” свидетельствует о возросшем признании дополнительной потребности в создании таких мест, в которых будут все условия для позитивного здоровья, благополучия и жизнестойкости. В этом новом подходе к окружающей среде и охране здоровья в Шотландии признается, что многие ключевые субъекты действуют на местном уровне, в том числе через советы по здравоохранению, местное самоуправление, партнерства по планированию развития местных сообществ, организации третьего сектора и сами местные сообщества. Важнейшим элементом в реализации этого нового подхода является работа по вовлечению партнеров и созданию благоприятных условий на местном уровне. На начальном этапе изучались различные подходы и механизмы для увязки окружающей среды и некоторых итоговых показателей здоровья населения. Подчеркивалось значение местного аспекта, чтобы различные ведомства могли лучше понять не только угрозы, исходящие от окружающей среды, но и прежде всего позитивный оздоровительный потенциал окружающей среды.

всех заинтересованных сторон и действующих субъектов (вставка 16). Для этого руководящему комитету может понадобиться образовать рабочие группы и поручить им задачу разработки конкретных планов работы.

Если во время этого этапа возникнет необходимость изменить первоначально предложенные меры, любые изменения должны быть сделаны с учетом общих целей и задач НПДТЗОС.

3.3.3 Шаг 13: выделить необходимый бюджет

Выделение необходимого бюджета на осуществление плана является решающим, но часто весьма трудным шагом в его осуществлении (вставка 17). Часть денег на осуществление НПДТЗОС может поступить из государственного бюджета, если на это даст согласие правительство или парламент. В

ином случае заинтересованные министерства могут выделить часть своего бюджета на выполнение мероприятий, предусмотренных в НПДТЗОС, и/или мобилизовать ресурсы для сбора требуемых средств от внешних спонсоров, таких как доноры, работающие на двухсторонней основе. Очень важно, чтобы на выполнение плана действий было получено определенное количество денег для обеспечения политического одобрения и постоянной поддержки и для покрытия расходов на важнейшие виды деятельности, такие как участие в семинарах, учебных мероприятиях, международных конференциях, на которые денег часто не хватает.



Вставка 17. Передовая практика: выделение необходимого бюджета

Австрия

Национальная программа действий по управлению мобильностью (klima:aktiv mobil) представляет собой общегосударственную программу федерального министерства сельского хозяйства, лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водных ресурсов, предназначенную для того, чтобы мотивировать и поддерживать компании и хозяев автопарков, города и регионы, секторы туризма и досуга, школы и группы молодежи в их деятельности по разработке и реализации проектов развития мобильности, не причиняющих ущерба для климата, но уменьшающих выбросы CO₂ (54). Главной опорой всех проводимых в рамках программы мероприятий является программа финансирования, также поддерживаемая Австрийским фондом по проблемам климата и энергии. За время первого периода Национальной программы (2007–2012 гг.) были достигнуты следующие результаты:

- уменьшение выбросов CO₂ примерно на 570000 тонн в год благодаря реализации 4900 проектов мобильности;
- на поддержку 2000 проектов городами, регионами, компаниями, предпринимателями в секторе туризма и развлечений, школами и молодежными группами было выделено 66,6 млн евро, и эти вложения стали катализаторами последующих инвестиций в сумме 495 млн евро и позволили создать и сохранить 5600 “зеленых” рабочих мест;
- предоставлена финансовая поддержка для приобретения примерно 12000 альтернативных транспортных средств для автопарков компаний и муниципалитетов, включая более 10000 электромобилей;
- финансирование 200 велосипедных проектов, охватывающих развитие велосипедной инфраструктуры, логистическое обеспечение и повышение информированности и включающих расширение велосипедной инфраструктуры во всех девяти федеральных землях Австрии и крупнейших городах;
- повышение квалификации 1000 инструкторов вождения до уровня аттестованных инструкторов эковождения.

Главными элементами в планах работы до 2020 г. являются программа консультативной помощи, программа финансирования развития безвредной для климата мобильности в компаниях, муниципалитетах и ассоциациях, кампании по повышению информированности, партнерства и программы обучения и аттестации. Продлевая Национальную программу до 2020 г., федеральное министерство сельского хозяйства, лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водных ресурсов гарантирует поддержку компаний, муниципалитетов и ассоциаций в осуществлении безвредных для климата проектов в области управления мобильностью и транспорта на долговременной основе.

3.3.4 Шаг 14: распространять информацию о проводимых мероприятиях и результатах

Важно продолжать информационно-разъяснительную работу и доводить до населения и заинтересованных сторон

информацию о НПДТЗОС и после того, как закончится этап разработки и правительство утвердит план. С этой целью следует с самого начала разработать план информационной поддержки осуществления НПДТЗОС

с участием СМИ. Общим слабым местом крупномасштабных проектов по изменению поведения людей в отношении передвижения является то, что в них недостаточно планируется работа по распространению важных идей и тезисов через различные СМИ, и действия в этой работе не ориентированы на упреждение событий, вследствие чего деятельность СМИ сводится к реагированию на уже свершившиеся факты.

Кроме того, как только станут известны первые результаты этапа оценки, их также следует распространить и использовать для дальнейшей информационно-разъяснительной работы и повышения информированности. Это может быть весьма полезным для обеспечения устойчивости в осуществлении НПДТЗОС. Есть несколько способов доведения НПДТЗОС до сведения заинтересованных сторон, в том числе через различные средства массовой информации, такие как интернет, печать, телевидение и радио. Коммуникационная кампания может быть нацелена на заинтересованные стороны, у которых есть особый интерес к определенным темам, распространять общую информацию о НПДТЗОС или сочетать в себе то и другое.

3.4 Этап 4: мониторинг, оценка и корректировка

Руководящий комитет должен начать мониторинг и оценку НПДТЗОС как можно раньше. На каждом этапе планирования, разработки и осуществления должна составляться документация для ведения мониторинга, получения сведений о соблюдении всех требований и обмена информацией. Поскольку позднее придется повторять многие шаги в этом процессе, наличие готовой документации может быть весьма полезным. Руководящий комитет может содержать библиотеку документации по этапам планирования, разработки и осуществления. Это

также может быть очень полезным для других стран, которые проявят интерес к изучению имеющегося опыта.

3.4.1 Шаг 15: образовать группу по проведению оценки и внедрить определенные ею механизмы оценки

Руководящий комитет принимает решение о проведении оценки НПДТЗОС и определяет техническое задание на ее проведение (см. этап 2, шаг 10).

Собственные и сторонние эксперты, обладающие необходимыми знаниями и квалификацией, образуют группу по проведению оценки, и эта группа с самого начала процесса отвечает за разработку подробного плана и инструментов для осуществления мониторинга и оценки (вставка 18). Обычно методы оценки включают в себя:

- анализ определенных в НПДТЗОС показателей, касающихся транспорта, окружающей среды и здоровья;
- проведение собеседований с людьми, представляющими основные заинтересованные стороны в разработке и осуществлении НПДТЗОС и участвовавшими в этом процессе;
- организацию фокус-групп для обсуждения сильных и слабых сторон, благоприятных возможностей и ограничивающих факторов НПДТЗОС, в ходе которого особое внимание должно уделяться урокам и выводам из опыта осуществления;
- качественный обзор документов касающихся НПДТЗОС, таких как другие национальные планы действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, национальные программы здравоохранения и стратегии развития экологически устойчивого транспорта.

Вставка 18. Передовая практика: создать группу по проведению оценки и внедрить заранее определенные механизмы оценки

Франция

Для оценки осуществления и эффективности национального плана действий Франции в области окружающей среды и охраны здоровья была образована совместная комиссия по его рассмотрению, в которую вошли представители инспекций по вопросам устойчивого развития, здравоохранения, высшего образования и научных исследований (67). Комиссия подчеркнула силу структуры стратегического руководства как заслугу ее национального руководящего комитета, но также указала на то, как трудно дать точную оценку осуществления плана действий, поскольку для этого нет точных показателей. По итогам оценки также было рекомендовано обеспечить более полное включение региональных аспектов в третий национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья и было указано, что действия в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды должны быть осуществлены в рамках конкретных планов при сохранении привязки к третьему национальному плану действий в области окружающей среды и охраны здоровья. В течение 2014 г. Франция разработает третий национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья, в котором будет принят комплексный и междисциплинарный подход к определению и осуществлению национальной политики в области окружающей среды и охраны здоровья, предусматривающей следующие три цели:

- уменьшение подверженности воздействию окружающей среды и определение характеристик последствий воздействия окружающей среды на здоровье в течение всей жизни;
- принятие мер в первоочередном порядке в отношении тех видов воздействия окружающей среды, которые приводят к развитию заболеваний, имеющих наиболее пагубные последствия;
- укрепление системы обучения и просвещения в области окружающей среды и охраны здоровья

Особая рабочая группа по транспорту, здравоохранению и окружающей среде будет отдельно заниматься обеспечением увязки между третьим национальным планом действий в области окружающей среды и охраны здоровья и ОПТОСОЗ.

3.4.2 Шаг 16: обеспечить устойчивое осуществление и откорректировать НПДТЗОС

С самого начала процесса разработки НПДТЗОС должен быть предусмотрен механизм, гарантирующий, что план может и будет обновляться. Важно иметь график пересмотра и обновления НПДТЗОС. На практике главные основания для обновления НПДТЗОС возникнут, скорее всего, в результате оценки (шаг 15, описанный выше) и повторения некоторых шагов на этапах

1 и 2. Впрочем, могут быть и другие, более тонкие и сложные причины для обновления НПДТЗОС, такие как изменения в политических, социальных и экономических условиях в стране. Однако для обеспечения устойчивого осуществления НПДТЗОС требуется нечто большее, чем составление графика его обновлений (вставка 19). Руководящему комитету вместе со всеми организациями-соисполнителями также нужно постоянно поддерживать

интерес к НПДТЗОС. Есть много способов выполнения этой задачи:

- проведение регулярных совещаний со всеми заинтересованными сторонами, на которых представляется отчет о ходе осуществления и обсуждаются возможные улучшения;
- проведение регулярных информационно-коммуникационных кампаний, направленных на все заинтересованные стороны, в том числе на всё население;
- постоянные попытки руководящего комитета обеспечить дополнительное финансирование и политическую поддержку НПДТЗОС со стороны других заинтересованных партнеров, включая правительство;
- вовлечение бизнеса и промышленности.

Вставка 19. Передовая практика: обеспечение устойчивого осуществления и корректировка НПДТЗОС

Франция

Франция разрабатывает или пересматривает национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья каждые пять лет. В первом национальном плане действий в области окружающей среды и охраны здоровья (2005–2009 гг.) содержались меры по предупреждению угроз для здоровья, связанных с общей окружающей средой. Второй план (2009–2013 гг.) возник в результате работы Гренельского экологического форума и предусматривал меры в отношении транспорта, такие как улучшение качества воздуха, снижение подверженности воздействию канцерогенных веществ (радона и асбеста), смягчение последствий шума, изучение возникающих новых рисков, охрана здоровья детей и уязвимых групп, защита от воздействия зараженных вод, почвы и воздуха и усиление научных исследований и повышение общей квалификации в области охраны здоровья и окружающей среды (68, 69). В нем также были приняты во внимание пути воздействия разных видов транспорта на здоровье, поощрялись активные способы передвижения и альтернативная мобильность, предусматривались меры по снижению шума от дорожного движения и улучшению здоровья и комфорта пользователей и работников транспорта. Согласно третьему национальному плану действий в области окружающей среды и охраны здоровья, будут образованы три рабочие группы по общим проблемам и одна рабочая группа, специально занимающаяся вопросами транспорта, здравоохранения и окружающей среды. Он также предусматривает наличие национального руководящего комитета, который называется GSE (группа по гигиене окружающей среды), для осуществления контроля и общего руководства реализацией третьего национального плана действий в области окружающей среды и охраны здоровья. Этот комитет состоит из представителей различных заинтересованных сторон, таких как центральное правительство, парламент, местные органы власти, ассоциации, профсоюзы и работодатели, а также лиц, имеющих необходимую квалификацию, и медицинских работников. Комитет будет иметь право корректировать меры при необходимости и в соответствии с новыми знаниями. GSE будет действовать в качестве постоянного мозгового центра по вопросам гигиены окружающей среды.



Инструменты

Для каждого этапа и шага в разработке НПДТЗОС на международном, национальном, территориальном и местном уровнях имеется целый ряд инструментов и источников информации. В рамках Программы ОПТОСОЗ ведутся два главных сборника полезной информации и инструментов и имеется механизм для предоставления поддержки в разработке НПДТЗОС. Набор инструментов THE PEP Toolbox (<http://www.healthytransport.com>) представляет собой постоянно обновляемый репозиторий такой информации. Набор инструментов был разработан для того, чтобы помочь лицам, формирующим политику, и местным специалистам решать транспортные проблемы, влияющие на здоровье населения и окружающую среду. В дополнение к инструментам и описаниям перспективных методов в нем содержатся краткие сводки данных для формирования политики по отдельным темам и обеспечивается доступ к информации из источников, представляющих интерес. В нем также дается информация о различных последствиях для здоровья человека, связанных с транспортом, и предлагаются устойчивые в долгосрочной перспективе решения таких проблем, как травматизм в дорожно-транспортных происшествиях, загрязнение воздуха, шум, изменение климата и физическая активность.

Информационный центр Программы ОПТОСОЗ (<http://www.theper.org/CHWebSite>) – это веб-портал,

предназначенный для того, чтобы облегчать обмен информацией и знаниями между секторами транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения в Европейском регионе. В частности, его задача – удовлетворять потребности стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и Юго-Восточной Европы. В его функции входит сбор и распространение информации и обмен информацией об экологически устойчивых стратегиях, законодательстве, научных исследованиях и передовой практике в области транспорта. Содержание имеющейся в нем информации охватывает более 100 тем, имеющих отношение к секторам транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения, включая такие приоритетные темы, как влияние транспорта на здоровье человека и на окружающую среду, интеграция политики, городской транспорт и управление спросом на транспортное обеспечение. Информационный центр имеет очень практичную организационную структуру и в нем принят интуитивный метод доступа к информации о загрязнении воздуха или шума в городских населенных пунктах, о стратегиях в отношении влияния частных автомобилей или о любой другой теме, которая входит в сферу ОПТОСОЗ.

Партнерство ОПТОСОЗ является “фабрикой” или механизмом Программы ОПТОСОЗ, способным предоставлять техническую помощь в разработке НПДТЗОС и в создании инструментов,



методов, литературных источников и других важных материалов для семинаров ОПТОСОЗ, проводимых в виде эстафеты. Главной целью Партнерства ОПТОСОЗ является проведение мероприятий по укреплению организационно-кадрового потенциала в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и Юго-Восточной Европы. Как таковое Партнерство ОПТОСОЗ может играть центральную роль в поддержке стран в вопросах разработки и осуществления НПДТЗОС.

К дополнительным механизмам обмена опытом и распространения передовой практики относятся:

- POLIS – Европейская сеть городов и регионов, сотрудничающих в реализации инновационных решений в транспортном секторе;
 - ACCESS – Сеть европейских городов для создания новой культуры мобильности;
 - CPRM – Конференция периферийных приморских регионов Европы;
 - BEST – Оценка европейского экологичного транспорта путем сравнения с эталонами;
 - Центр знаний Программы научных исследований ЕС в области транспорта;
 - ELTIS – Европейская информационная служба по вопросам местного транспорта;
 - Европейская программа подготовки специалистов городского транспорта;
 - База данных о передовой практике в области управления городским хозяйством и обеспечения устойчивости городов;
 - Инициатива CIVITAS и
- Проект ОЭСР EST –Экологически устойчивый транспорт.

В данной главе перечислено несколько дополнительных инструментов, источников информации и материалов для дополнительного чтения по каждому этапу и шагу, описанным выше в настоящем руководстве.

4.1 Этап 1: планирование

4.1.1 Анализ ситуации относительно влияния транспорта на здоровье человека и окружающую среду

- Серия проводимых ЕЭК ООН обзоров показателей экологической деятельности (ОПЭД) (<http://www.unesco.org/env/epr/welcome.htm>)
- Проводимые Европейским региональным бюро ВОЗ обзоры показателей деятельности по охране окружающей среды и здоровья (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/health-impact-assessment/country-work/environment-and-health-performance-reviews-ehprs>)
- Транспортная статистика Европейской комиссии (http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm)
- Механизм отчетности ЕАОС по транспорту и окружающей среде (TERM) (<http://www.eea.europa.eu/themes/transport/indicators>)
- Статистика, представляемая Международным транспортным форумом (МТФ) (<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/statistics.html>)
- Евростат: статистическое бюро ЕС (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)
- Инструменты Европейского регионального бюро ВОЗ для оценки воздействия на здоровье

(<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/health-impact-assessment>)

- Информационные бюллетени от Европейской информационной системы по окружающей среде и охране здоровья (ENHIS) Европейского регионального бюро ВОЗ (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/data-and-evidence/environment-and-health-information-system-enhis/publications/2009/enhis-fact-sheets-2009>)
- Данные и карты ЕАОС (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps>)
- Составляемые ВОЗ страновые профили бремени болезней, обусловленных факторами окружающей среды (http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/national/countryprofile/en/index.html)
- Страновые профили в Европейском докладе о состоянии безопасности дорожного движения “За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы”, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2009 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/111151/E92789R.pdf)
- Страновые профили на портале “Исследования и инновации в области транспорта” (<http://www.transport-research.info/web>)
- Экономическая оценка последствий для здоровья, связанных с транспортом. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/pre-2009/economic-valuation-of-transport-related-health-effects-2008>)
- Инструмент экономической оценки (HEAT) влияния езды на велосипеде на здоровье. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008 г. (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling>)
- Стратегическая оценка воздействия планов и программ в области транспорта на окружающую среду. Министерство транспорта Соединенного Королевства, 2004 г. (<http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/unit2.11.php>)
- Загрязнение атмосферного воздуха: оценка бремени болезней, обусловленных факторами окружающей среды, на национальном и местном уровнях. Штаб-квартира ВОЗ, 2004 г. (http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/publications/ebd5/en)
- Инструменты для оценки влияния качества воздуха на здоровье: прикладная программа AirQ 2.2. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2004 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/tools-for-health-impact-assessment-of-air-quality-the-airq-2.2-software>)
- Бремя болезней, обусловленных шумом в окружающей среде: количественная оценка утраченных лет здоровой жизни в Европе. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2011 г. (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf)
- Справочно-методическое пособие по контролю качества воздуха в городах. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей

среде, 2005 г. (http://www.unep.org/urban_environment/pdfs/toolkit.pdf)

- Разработанные ВОЗ инструменты анализа соотношения затрат и выгод (http://www.who.int/hia/tools/xtra_tools/en/index.html)
- Пример формулирования проблемы совместно с инициативой Шотландского правительства “Хорошие места – лучше здоровье” (<http://www.scotland.gov.uk/Topics/Health/Healthy-Living/Good-Places-Better-Health/Approach/Methodology>)

4.1.2 Международные стратегии и программы, связанные с оценкой воздействия на здоровье и окружающую среду

- Директива 2001/42/EC Европейского парламента и Совета от 27 июня 2001 г. об оценке влияния определенных планов и программ на окружающую среду. Official J Eur Communities. 2001;L 197:30–7 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:EN:HTML>)
- Протокол ЕЭК ООН о стратегической экологической оценке. ЕЭК ООН, 2003 г. (http://www.unepce.org/env/eia/sea_protocol.htm)
- Конвенция о трансграничном переносе загрязнения воздуха на большие расстояния. ЕЭК ООН, 1979 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/transboundary.shtml)
- Законодательство ЕС о транспорте (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_en.htm)

4.1.3 Повышение информированности

- Модульный курс обучения TEACH-VIP по профилактике травматизма, выработке политики и информационно-разъяснительной работе. Штаб-квартира ВОЗ, 2007 г. ([http:// who.int/violence_injury_](http://who.int/violence_injury_)

[prevention/capacitybuilding/teach_vip/e-learning/en](http://www.unepce.org/prevention/capacitybuilding/teach_vip/e-learning/en))

4.2 Этап 2: разработка

4.2.1 Источники информации и знаний для вмешательств в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья

- Эстафета ОПТОСОЗ (серия семинаров) по экологически устойчивому и здоровому городскому транспорту (<http://www.unepce.org/index.php?id=26085>)
- Модули TEACH-VIP: базовое (один) и углубленное (три) обучение по вопросам дорожного движения: факторы риска, меры вмешательства, передовая практика, разработка мер вмешательства. Штаб-квартира ВОЗ, 2007 г. (<http://teach-vip.edc.org>)
- ОПТОСОЗ. Совместная деятельность по развитию экологически устойчивого и здорового транспорта: методические рекомендации по обеспечению благоприятных условий для интеграции политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды. ЕЭК ООН, 2008 г. (<http://www.unepce.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>)
- Методическая разработка ВОЗ по укреплению организационно-кадрового потенциала в области профилактики дорожно-транспортного травматизма: TEACH-VIP, базовый модуль 20. Штаб-квартира ВОЗ, 2008 г. (<http://teach-vip.edc.org>)
- Модель “Движущая сила–нажим–государство–воздействие–эффект–действие” (DPSEEA), адаптированная к более широкому контексту (Morris G. New approaches to problem framing in environmental health: application to water. Public Health. 2010;124:607–12)

- Модель МЭМВ (“Множественные эффекты множественных воздействий”). Штаб-квартира ВОЗ, 2014 г. (<http://www.who.int/ceh/indicators/indicconcept/en>)
- Инструмент экономической оценки (HEAT) влияния езды на велосипеде на здоровье. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008 г. (<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling>)
- Ситуационные исследования и примеры передовой практики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в странах с низким и средним уровнем доходов. Штаб-квартира ВОЗ, 2010 г. (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index2.html>)
- Партнерство “За чистые виды топлива и транспортные средства”, созданное на Всемирном саммите по устойчивому развитию в сентябре 2002 г. с целью снижения загрязнения воздуха от транспортных средств в странах с низким и средним уровнем доходов путем поощрения чистых видов топлива и транспортных средств (<http://www.unep.org/pcf/main/main.htm>)
- Информационный центр Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде по вопросам экологически устойчивого транспорта для стран Центральной и Восточной Европы (<http://est east.unep.ch>)
- Европейский план действий “Окружающая среда и здоровье детей”. Европейское региональное бюро ВОЗ, 2004 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/noncommunicable-diseases/chronic-respiratory-diseases/publications/pre-2011/childrens-environment-and-health-action-plan-for-europe>)
- Европейская информационная служба по вопросам местного транспорта (<http://www.eltis.org>)
- Европейская платформа по управлению мобильностью (<http://www.epomm.eu>)
- ADD HOME (<http://www.add-home.eu>)
- Открытый источник для мобильного и экологически устойчивого города (OSMOSE) (<http://www.osmose-os.org>)
- Экологически устойчивая мобильность (SMILE) (<http://www.smilesproject.eu>)
- Кампания “Экологически устойчивая энергетика в Европе” (http://www.managenergy.net/meta_informations/425)
- Информационный центр Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде по вопросам экологически устойчивого транспорта для стран Центральной и Восточной Европы (<http://est east.unep.ch>)
- *Сотрудничество между секторами здравоохранения и транспорта в поощрении физической активности: примеры из опыта Европейских стран.* Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/pre-2009/collaboration-between-the-health-and-transport-sectors-in-promoting-physical-activity-examples-from-european-countries>)
- *Вмешательства в транспортном секторе с целью поощрения безопасной езды на велосипеде и ходьбы пешком: краткая сводка*

- фактических данных Национального института здравоохранения и клинического совершенства, 2007 г. (http://www.nice.org.uk/niceMedia/pdf/Transport_Evidence_Briefing_05-07.pdf, pages 22 and 35–38)
- *Профилактика травматизма в Европе: от международного сотрудничества к реализации на местах.* Европейское региональное бюро ВОЗ, 2010 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2010/preventing-injuries-in-europe-from-international-collaboration-to-local-implementation>)
 - “Зеленая книга” по вопросам городской мобильности. Отчет о консультации с заинтересованными сторонами. ECORYS Nederland BV для Европейской комиссии, 2008 г. (http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2008_green_paper_urban_mobility_stakeholder_consultation_report.pdf)
 - *Планы развития экологически устойчивого городского транспорта.* Европейская комиссия, 2007 г. (http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2007_sustainable_urban_transport_plan.pdf; annex: http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2007_sustainable_urban_transport_plan_annex.pdf)
 - Портал Европейской комиссии по стратегиям в отношении экологически устойчивого транспорта (http://ec.europa.eu/transport/sustainable/index_en.htm)
 - May AD. *Разработка стратегий в области экологически устойчивого городского землепользования и транспорта. Руководство для лиц, принимающих решения.* Проект PROSPECTS, 2003 г. (http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del15dmgen.pdf) Forschung/International/PROSPECTS/pr_del15dmgen.pdf)
 - *Здоровый город – это активный город: руководство по планированию физической активности.* Европейское региональное бюро ВОЗ, 2008 г. (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0012/99975/E91883.pdf)
 - *Сборник материалов GIZ по экологически устойчивому городскому транспорту* Проект “Экологически устойчивый городской транспорт”, 1999 г. (http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&task=view&id=426&Itemid=189&lang=en)
 - *Города мира, благоприятные для лиц пожилого возраста: справочник.* Штаб-квартира ВОЗ, 2007 г. (http://www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/en/index.html)
 - Планы экологически устойчивой городской мобильности. Европейская информационная служба местного транспорта (<http://www.mobilityplans.eu/index.php?ID1=4&id=4>)
- ### 4.3 Этап 3: осуществление
- ОПТОСОЗ. *Совместная деятельность по развитию экологически устойчивого и здорового транспорта: методические рекомендации по обеспечению благоприятных условий для интеграции политики в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды.* ЕЭК ООН, 2008 г. (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>)
 - Методическое руководство, обучение и укрепление кадрового потенциала. Штаб-квартира ВОЗ, 2014 г. (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index4.html>)
 - Информационно-разъяснительная работа и участие местных сообществ.

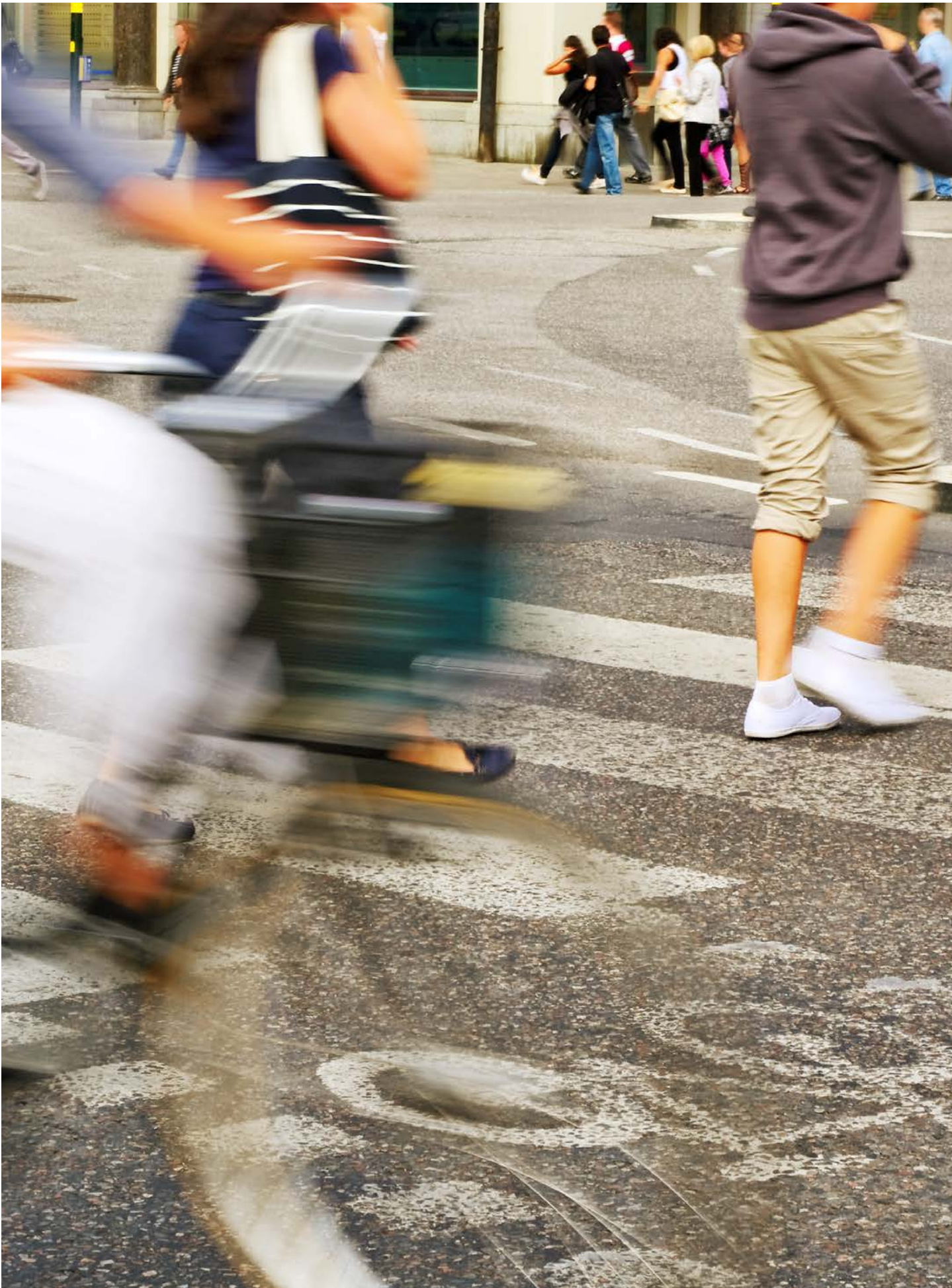


Штаб-квартира ВОЗ, 2014 г.
(<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index5.html>)

- *Финансирование ЕС природоохранной деятельности: справочник по программному периоду 2007–2013 г. Всемирный фонд охраны природы, 2005 г.* (<http://assets.panda.org/downloads/eufundingforenvironmentweb.pdf>)

4.4 Этап 4: мониторинг, оценка и корректировка

- Европейская информационная система по окружающей среде и охране здоровья (ENHIS), Европейское региональное бюро ВОЗ (<http://www.euro.who.int/en/data-and-evidence/environment-and-health-information-system-enhis>)
- Показатели, касающиеся транспорта и окружающей среды. ЕАОС, 2014 г. (<http://www.eea.europa.eu/themes/transport/indicators>)
- Надзор и мониторинг тенденций развития транспорта. Штаб-квартира ВОЗ, 2014 г. (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index6.html>)
- Надзор и мониторинг тенденций развития транспорта. Штаб-квартира ВОЗ, 2014 г. (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index6.html>)г. (<http://www.who.int/heli/risks/urban/transpdirectory/en/index7.html>)



5

Библиография

1. Амстердамская декларация. Звенья одной цепи. Пути развития транспорта в интересах здоровья, окружающей среды и благосостояния. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2009 г. (http://www.unesc.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/Amsterdam%20Declaration%20final_RU.pdf по состоянию на 1 декабря 2015 г.).
2. Пармская декларация по окружающей среде и охране здоровья. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2010 г. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/noncommunicable-diseases/cancer/publications/2010/parma-declaration-on-environment-and-health>, по состоянию на 1 декабря 2015 г.).
3. CE Delft, Infras, Fraunhofer ISI. External costs of transport in Europe: update study for 2008. Delft: CE Delft; 2011 (http://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258, accessed 14 March 2014).
4. Length of land transport infrastructure in the EEA-32. Copenhagen: European Environment Agency; 2012 (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/term18-length-of-land-transport-infrastructure-in-the-eea-32>, accessed 14 March 2014).
5. Mitis F, Sethi D. European facts and global status report on road safety. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2013 (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/185572/e96811.pdf, accessed 14 March 2014).
6. Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project: technical report. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2013 (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0004/193108/REVIHAAP-Final-technical-report-final-version.pdf, accessed 14 March 2014).
7. Global health risks: mortality and burden of disease attributable to selected major risks. Geneva: World Health Organization; 2009 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GlobalHealthRisks_report_full.pdf accessed 14 March 2014).
8. Burden of disease from environmental noise: quantification of healthy life years lost in Europe. Geneva: World Health Organization; 2011 (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf, accessed 14 March 2014).
9. Commission staff working document: accompanying document to the Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Results of the review of the Community strategy to reduce CO emissions from passenger cars and light-commercial vehicles, Brussels: European Commission; 2007 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/sec_2007_60_exsum_en.pdf, accessed 14 March 2014).

10. EEA land take (CSI 014/LSI 001)– assessment published Jun 2013. Copenhagen: European Environment Agency; 2013 ([http:// www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-2/assessment-2](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-2/assessment-2), accessed 14 March 2014).
11. Loomis D et al. The carcinogenicity of outdoor air pollution. *Lancet Oncol.* 2013;14:1262–1263.
12. Environmentally sustainable transport for Asian cities: a sourcebook. Nagoya: United Nations Centre for Regional Development; 2007 (http://www.uncrd.or.jp/env/publication/est_sourcebook.pdf, accessed 14 March 2014).
13. Trilling M. Decreasing dependence on fossil fuels: the role of EU public banks in energy financing in Central and eastern Europe. Prague: CEE Bankwatch and Friends of the Earth Europe EU Funds Campaign Coordinator; 2013 (<http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201304/20130425ATT65196/20130425ATT65196EN.pdf>, accessed 14 March 2014).
14. Transport, Health and Environment Pan-European Programme. Working together for sustainable and healthy transport: guidance on supportive institutional conditions for policy integration of transport, health and environment. New York: United Nations; 2009 (<http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/thepep/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>, accessed 14 March 2014).
15. Глобальная стратегия по питанию, физической активности и здоровью. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2004 г. (<http://www.who.int/publications/list/9241592222/ru/> по состоянию на 1 декабря 2015 г.).
16. Рекомендации ВОЗ по качеству воздуха, касающиеся твердых частиц, озона, двуокиси азота и двуокиси серы: глобальные обновленные данные, 2005 г. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2006 г. (http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/69477/4/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_rus.pdf по состоянию на 1 декабря 2015 г.).
17. Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (веб-сайт). Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 2014 г. ([http:// www.un.org/millenniumgoals](http://www.un.org/millenniumgoals), по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
18. Резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 2010 г. (<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/15/PDF/N0947715.pdf?OpenElement> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
19. Протокол по стратегической экологической оценке – “Протокол по СЭО”. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2003 г. (<https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/protocolrussian.pdf> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
20. European Council recommendation on the prevention of injury and the promotion of safety. Brussels: European Commission; 2007 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:164:0001:0002:EN:PDF>, accessed 14 March 2014)
21. Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 1999 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/94970/E69044R.pdf?ua=1 по состоянию на 2 декабря 2015 г.).

22. A strategic framework for air quality management in Asia. Nairobi: United Nations Environment Programme; 2004 (http://www.unep.org/PDF/APMA_strategic_framework.pdf, accessed 14 March 2014).
23. European Charter of Pedestrians' Rights. Strasbourg: European Parliament; 1988 (<http://www.pezh.gr/english/pedchart.htm>, accessed 14 March 2014).
24. Harare resolution on the prevention and control of regional air pollution in southern Africa and its likely transboundary effects. Gaborone: Southern African Development Community; 1998 (<http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Projects/Atmospheric/RapidC/harres.PDF>, accessed 14 March 2014).
25. Здоровье-2020: основы европейской политики и стратегия для XXI века (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/215432/Health2020-Long-Rus.pdf по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
26. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата. Нью-Йорк, 1992 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/climate_framework_conv.shtml по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
27. Конвенция Организации Объединенных Наций о дорожном движении, сводный текст 2006 г. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2006 г. (https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
28. Конвенция Организации Объединенных Наций о дорожном движении. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1968 г. (<http://milex.by/resources/law/18371> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
29. Конвенция Организации Объединенных Наций о дорожных знаках и сигналах. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1968 г. (<http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/signalsr.pdf> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
30. Соглашение о введении Глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 г. Брюссель, Европейская комиссия, 1998 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/reg_wheel98.pdf по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
31. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 г. Вена, 1997 г. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1997 г. (<https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/main> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
32. Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1979 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/transboundary.shtml по состоянию на 2 декабря 2015 г.).

33. Орхусская конвенция о доступе к информации, участии общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1998 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/orhus.shtml по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
34. Конвенция Эспо об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, 1991 г. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1991 г. (http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/env_assessment.shtml по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
35. Рамочная конвенция по защите и устойчивому развитию Карпат. Вена, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, 2003 г. (<http://carpaty.net/?p=16839&lang=ru> по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
36. Transport Protocol of the Alpine Convention. Brussels: European Commission; 2006 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/nature_and_biodiversity/l28161_en.htm, accessed 14 March 2014).
37. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 1957 г. (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/ADRagree_r.pdf по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
38. EU directive on ambient air quality and cleaner air for Europe. Brussels: European Commission, 2008 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:EN:P DF>, accessed 14 March 2014).
39. EU directive on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles. Brussels: European Commission; 2009 (http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/en0011_en.htm, accessed 14 March 2014).
40. EU regulation on emission performance standards for new passenger cars. Brussels: European Commission; 2009 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:en:NOT>, accessed 14 March 2014).
41. National Transport Plan 2014–2023: English summary. Oslo: Ministry of Transport and Communications, 2013 (<http://www.ntp.dep.no/> English, accessed 14 March 2014).
42. Germany's National Cycling Plan. Bonn: Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure; 2010 (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle>, accessed 14 March 2014).
43. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners. Geneva: World Health Organization; 2006 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/39919_oms_br_2.pdf, accessed 14 March 2014).
44. Bényi M et al. Injury prevention: situation, analysis, policy – good practices. Budapest: National Centre for Healthcare Inspection and Audit; 2010 (http://193.225.50.35/dokumentum/2009/ANG_0602.pdf, accessed 14 March 2014).
45. Policy toolkit for strengthening health sector reform. Washington, DC: Latin American and Caribbean

- Regional Sector Reform Initiative; 2000 (http://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.healthsystems2020.org%2Ffiles%2F1002_file_lacpolicytoolkitforHSR_EN.pdf, accessed 14 March 2014).
46. Stead D. Institutional aspects of integrating transport, environment and health policies. Delft: Delft University of Technology; 2008 (Transport Policy 15:139–48).
47. Developing NICE public health guidance. London: National Institute for Health and Care Excellence, 2014 (http://www.nice.org.uk/aboutnice/howwework/developingnicepublichealthguidance/developing_nice_public_health_guidance.jsp, accessed 14 March 2014).
48. Public health guidance process and method guides. London: National Institute for Health and Care Excellence, 2014 (http://www.nice.org.uk/aboutnice/howwework/developingnicepublichealthguidance/publichealthguidanceprocessandmethodguides/public_health_guidance_process_and_method_guides.jsp, accessed 14 March 2014).
49. Racioppi F et al. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2004 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/87566/E82659R.pdf?ua=1 по состоянию на 2 декабря 2015 г.).
50. Mobilitätserziehung. Bonn: Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Building and Nuclear Safety; 2014 (<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/projekte/schule.htm>, accessed 14 March 2014).
51. Lehr- und Lernmaterialien zum Jahresthema Mobilität: UN-Dekade “Bildung für nachhaltige Entwicklung”. Bonn: Deutsche UNESCO-Kommission; 2013 (http://www.bne-portal.de/fileadmin/unesco/de/Downloads/Dekade_Publicationen_national/20130207_Lehrmaterialien_2520Mobilit_25C3_25A4t.File.pdf, accessed 14 March 2014).
52. [План действий Сербии “Окружающая среда и здоровье детей”] Belgrade: Ministry of Health; 2009.
53. Masterplan Radfahren. Vienna: Ministry of Life; 2011 (http://www.lebensministerium.at/publikationen/umwelt/laerm_verkehr_mobilitaet/masterplan_radfahren.html, accessed 14 March 2014).
54. klima:aktiv mobil – the National Action Programme for Mobility Management. Vienna: Austrian Energy Agency; 2014 (<http://www.klimaaktiv.at/english/mobility/Mobility.html>, accessed 14 March 2014).
55. Key messages for Transport Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) toolbox: what works? Geneva: Transport Health and Environment Pan European Programme, 2009 (http://www.healthytransport.com/athena/site/file_database/key_messages.pdf, accessed 14 March 2014).
56. The first Austrian Mobility Centre in Graz. Brussels: ELTIS; 2014 (http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1301, accessed 14 March 2014).
57. Bures: Helmpflicht wirkt – 100 Kinder weniger mit Kopfverletzungen im Spital. Vienna: Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology; 2012 (<http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/0606OTS0123.html>, accessed 14 March 2014).
58. Worum geht es? Vienna: AUVA Radworkshop; 2014 (<http://www.>

- radworkshop.info/cms, accessed 14 March 2014).
59. Общественный транспорт [веб-сайт, на англ. языке]. Брюссель: Федеральное правительство Бельгии; 2014 (http://www.belgium.be/en/mobility/public_transport, accessed 14 March 2014).
60. Integration of environment into transport policy – from strategies to good practice. Highlights from the Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, 10–11 October 2002. Brussels, Belgium. Brussels: European Commission; 2003 (http://ec.europa.eu/environment/archives/gpc/pdf/transp_policy_en.pdf, accessed 14 March 2014).
61. THE PEP institutional framework: note by the Secretariat. New York: United Nations; 2009 (<http://www.unep.org/fileadmin/DAM/thepep/en/commitee/documents/2009/ECE.AC.21.SC.2009.7.e.pdf>, accessed 14 March 2014).
62. Transport, Health and Environment Pan-European Programme. Working together for sustainable and healthy transport: guidance on supportive institutional conditions for policy integration of transport, health and environment. New York: United Nations; 2008 (<http://www.thepep.org/en/publications/WorkingTogether.Guidance.en.pdf>, accessed 14 March 2014).
63. MacArthur ID. Local environmental health planning: guidelines for local and national authorities. Copenhagen:WHO Regional Office for Europe; 2002 (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0006/98412/E76436.pdf, accessed 14 March 2014).
64. Kommunaler Klimaschutz [website]. Cologne and Berlin: Kommunaler Klimaschutz; 2014 (<http://kommunen.klimaschutz.de/portal.html>, accessed 14 March 2014).
65. Developing an effective evaluation plan. Atlanta: United States Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, Office on Smoking and Health, Division of Nutrition, Physical Activity, and Obesity; 2011 (<http://www.cdc.gov/obesity/downloads/cdc-evaluation-workbook-508.pdf>, accessed 14 March 2014).
66. Good Places, Better Health [“Хорошие места – лучше здоровье”, веб-сайт, на англ. языке]. Эдинбург, Правительство Шотландии; 2014 (<http://www.scotland.gov.uk/Topics/Health/Healthy-Living/Good-Places-Better-Health>, accessed 14 March 2014).
67. Durand F et al. Contribution à l'évaluation du 2ème Plan National Santé Environnement 2009–2013. Paris: Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable; 2013 (<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/contribution-a-l-evaluation-du-a1656.html>, accessed 14 March 2014).
68. Environment and health: 2nd National Action Plan 2009–2013 – everything you need to know about the NEHAP 2. Paris: Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea; 2010 (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_sup_grd_public_anglais-2.pdf, accessed 14 March 2014).
69. Environment and health: 2nd National Action Plan 2009–2013. Paris: Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea; 2010 (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Health_environnement_second_national_action_plan_anglais-2.pdf, accessed 14 March 2014).

Приложение 1.

Предлагаемая структура НПДТЗОС

Возможный вариант шаблона для структуры НПДТЗОС включает:

- преамбулу (обоснование необходимости НПДТЗОС: описание современного состояния транспорта, здоровья и окружающей среды и целей и руководящих принципов плана действий);
- цели и показатели;
- меры вмешательства;
 - цель (цели);
 - описание мер вмешательства;
 - задействованные партнеры;
 - бюджет;
 - сроки исполнения;
- график работ;
- роли и обязанности;
- бюджеты;
- план коммуникационной работы;
- процессы управления работами по выполнению плана;
- мониторинг и оценка.

Приложение 2.

Примеры из практики стран

Информационные материалы из стран и регионов и примеры из практики стран

Ниже приведен список некоторых информационных материалов из стран, которые уже разработали или разрабатывают НПДТЗОС. Обновленную информацию можно получить в Информационном центре ОПТОСОЗ, работающем в режиме онлайн: <http://www.thepep.org/chwebsite>.

Страна	Документ с планом действий	Ссылки в Интернете
Австрия	Доклад о выполнении плана действий "Окружающая среда и здоровье детей (2010 г.) (на английском языке)	http://publikationen.lebensministerium.at/filemanager/download/57383
Бельгия	План действий по охране окружающей среды и здоровья, 2009–2013 гг., только на французском, голландском и немецком языках	http://www.health.belgium.be/filestore/18076820_FR/4_Annexe_Program_Operationelle_NEHAP_2009-2013-jvo-100304_18076820_fr.doc Main portal: www.nehap.be
Дания	<i>Окружающая среда и охрана здоровья тесно связаны между собой: стратегия и план действий по охране здоровья населения от факторов окружающей среды, 2003 г.</i> (на английском языке)	http://www2.mst.dk/Udgiv/publications/2003/87-7972-931-2/pdf/87-7972-932-0.pdf
Франция	<i>Второй национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья, 2009–2013 гг.</i> Только на французском языке	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2.pdf http://http://www.developpement-durable.gouv.fr/PNSE2-2009-2013.html http://www.sante.gouv.fr/rapports-annuels-de-suivi-du-pnse-2.html Summary in English: http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_gdPUBLIC_GB_web.pdf Summary in Russian: http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE2_gdPUBLIC_RUS_web.pdf
Франция	Доклад об оценке Первого плана действий в области окружающей среды и охраны здоровья, 2004–2008 гг., только на французском языке	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CODEV_Rapport.pdf
Германия	План действий в области окружающей среды и охраны здоровья, 1999 г., только на немецком языке	http://www.apug.de
Мальта	Обзор показателей экологической деятельности Мальты (на английском языке) <i>Национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья: резюме и приоритеты</i> (на английском языке) – обзор	http://ehealth.gov.mt/HealthPortal/public_health/environmental-health/policy_coord_unit/seminars_publications.aspx
Норвегия	План действий по развитию транспорта на 2010–2019 гг. с комплексными устойчивыми подходами, также с участием сектора здравоохранения (на английском языке)	http://www.ntp.dep.no
Португалия	Национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья, только на португальском языке	http://www.apambiente.pt/politicasambiente/AmbienteSaude/emp Portugal/Paginas/default.aspx
Сербия	Национальный план действий «Окружающая среда и здоровье детей», 2009 г. (на английском языке)	http://www.cehap.gov.rs/en.html
Швеция	Национальный план действий в области окружающей среды и охраны здоровья, 2007 г., только на шведском языке	http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2007/2007-131-28
Соединенное Королевство	<i>Стратегия в области окружающей среды и здоровья детей в Соединенном Королевстве, 2009 г.</i> (на английском языке)	http://www.hpa.org.uk/cehape

Европейское региональное бюро ВОЗ

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) – специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, созданное в 1948 г., основная функция которого состоит в решении международных проблем здравоохранения и охраны здоровья населения. Европейское региональное бюро ВОЗ является одним из шести региональных бюро в различных частях земного шара, каждое из которых имеет свою собственную программу деятельности, направленную на решение конкретных проблем здравоохранения обслуживаемых ими стран.

Государства-члены

Австрия
Азербайджан
Албания
Андорра
Армения
Беларусь
Бельгия
Болгария
Босния и Герцеговина
Бывшая югославская
Республика Македония
Венгрия
Германия
Греция
Грузия
Дания
Израиль
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Казахстан
Кипр
Кыргызстан
Латвия
Литва
Люксембург
Мальта
Монако
Нидерланды
Норвегия
Польша
Португалия
Республика Молдова
Российская Федерация
Румыния
Сан-Марино
Сербия
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Таджикистан
Туркменистан
Турция
Узбекистан
Украина
Финляндия
Франция
Хорватия
Черногория
Чешская Республика
Швейцария
Швеция
Эстония



**Всемирная организация здравоохранения
Европейское региональное бюро**

UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark
Тел.: +45 45 33 70 00 Факс: +45 45 33 70 01 Эл. адрес: contact@euro.who.int
Веб-сайт: www.euro.who.int