



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
5 March 2014
Russian
Original: English

**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

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

Одиннадцатая сессия
Женева, 27 и 28 ноября 2013 года

**Доклад Руководящего комитета Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья о работе его одиннадцатой сессии
и доклад о работе двадцать первого совещания Бюро
Руководящего комитета**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–11	3
A. Участники	2	3
B. Открытие сессии и организационные вопросы	3–11	3
II. Итоги симпозиума Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья 2013 года	12–26	4
A. Каким образом города могут способствовать повышению качества жизни, привлекательности и улучшению здоровья для всех граждан на основе выбора тех или иных транспортных решений?	18	6

GE.14-21138 (R) 150414 220414



* 1 4 2 1 1 3 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



В.	Какие стратегии необходимы на национальном уровне для создания в городах более благоприятных условий для ходьбы пешком и езды на велосипеде?	19	6
С.	Каково оптимальное сочетание усилий по стимулированию ходьбы пешком, езды на велосипеде и общественном транспорте и созданию соответствующей инфраструктуры для этого?	20	6
D.	Каковы экономические преимущества активизации ходьбы пешком и езды на велосипеде?	21–22	7
E.	Чему можно поучиться у первопроходцев в сфере активной мобильности?	23–26	7
III.	Подготовка четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	27–35	8
IV.	Осуществление Амстердамской декларации	36–45	10
A.	Национальные планы действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	37	10
B.	"Эстафета" Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.....	37–41	10
C.	Партнерства Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.....	42–45	11
V.	Управление Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья	46–54	12
A.	Мониторинг осуществления	46–47	12
B.	Коммуникационная стратегия.....	48–49	12
C.	Программа работы на 2013–2014 годы	50	13
D.	Финансовые вопросы	51	13
E.	Укрепление синергического взаимодействия с международными организациями и процессами	52–54	13
VI.	Следующее совещание Руководящего комитета.....	55	14
Приложение			
	Доклад о работе двадцать первого совещания Бюро Руководящего комитета		15

I. Введение

1. Руководящий комитет Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций провел свою одиннадцатую сессию 27 и 28 ноября 2013 года в Женеве, Швейцария.

A. Участники

2. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Боснии и Герцеговины, бывшей югославской Республики Македония, Германии, Грузии, Италии, Казахстана, Кыргызстана, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Узбекистана, Украины, Франции, Хорватии и Швейцарии. На ней присутствовали также представитель Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и делегаты от следующих учреждений, компаний и организаций, представляющие научные, промышленные круги, правительства и гражданское общество: компания "Адженция мобилита амбьенте э терриtorio", управление коммунального обслуживания Барселоны, "Евро-хелз-нет", Европейская ассоциация изготовителей велосипедов, Европейская федерация велосипедистов, Международный союз по общественному транспорту, компания "Джон Томпсон и партнеры", лондонская структура Европейского партнерства в области транспорта, Лондонская школа гигиены и тропической медицины, организация "Рэли интернэшнл", Университетские клиники Женевы и Программа исследований в области городской мобильности.

B. Открытие сессии и организационные вопросы

3. Перед участниками сессии с приветственным словом выступил старший советник по вопросам политики и программ Отдела политики и управления в области окружающей среды и здравоохранения Европейского регионального бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ/Европа), а также директор Отдела транспорта и директор Отдела окружающей среды ЕЭК.

4. Руководящий комитет утвердил повестку дня, подготовленную секретариатом ОПТОСОЗ в консультации с Бюро Руководящего комитета (ECE/AC.21/SC/2013/1– EUDCE1206040/1.9/SC11/1).

5. Руководящий комитет избрал руководителя Отдела оздоровления окружающей среды Института общественного здоровья Министерства здравоохранения г-на Михаила Кочубовски (бывшая югославская Республика Македония) Председателем, поблагодарив г-на Роберта Талера из Федерального министерства сельского и лесного хозяйства, окружающей среды и водных ресурсов (Австрия), покидающего пост Председателя, за проделанную им эффективную работу.

6. Руководящий комитет принял следующее предложение (неофициальный документ № 10) по поправкам к Правилам процедуры Руководящего комитета (ECE/AC.21/2003/6–EUR/03/5040828/6, приложение 1, раздел "Должностные лица") (поправки выделены жирным шрифтом):

Руководящий комитет избирает из числа представителей Председателя, а также двух заместителей Председателя, **которыми являются, как правило, лицо, покидающее пост Председателя, и лицо, которое в предварительном порядке назначено Председателем следующей сессии.** Должность Председателя заполняется на основе **ежегодной** ротации между представителями секторов транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, причем представители каждого из секторов занимают одну из трех должностей. Председатель выполняет свои функции и в периоды между сессиями, а также представляет Руководящий комитет и Бюро.

7. Комитет избрал советника Федерального бюро по транспорту г-на Матиаса Риндеркнехта, (Швейцария) заместителем Председателя и в предварительном порядке назначил его Председателем Руководящего комитета двенадцатой сессии. В соответствии с приведенной выше поправкой г-н Талер был избран вторым заместителем Председателя этой сессии.

8. Комитет подтвердил следующий нынешний состав Бюро:

а) **сектор транспорта:** г-жа Надин Асконшило (Франция), г-н Вадим Донченко (Российская Федерация) и г-н Матиас Риндеркнехт (Швейцария);

б) **сектор охраны здоровья:** г-н Франсуа Андре (Бельгия), г-н Михаил Кочубовски (бывшая югославская Республика Македония) и г-н Йон Салару (Республика Молдова);

в) **сектор окружающей среды:** г-н Барт Коббс (Соединенные Штаты Америки), г-жа Бильяна Филипович (Сербия), г-н Роберт Талер (Австрия) и г-жа Нино Тхилава (Грузия).

9. Председатель просил государства-члены определить дополнительных кандидатов в члены Бюро, в частности от секторов охраны здоровья и транспорта.

10. Руководящий комитет утвердил доклад о работе своей десятой сессии (Женева, 14 и 15 ноября 2012 года) и доклад о работе восемнадцатого совещания Бюро (Женева, 16 ноября 2012 года) (ECE/AC.21/SC/2012/9-EUDCE1206040/1.9/SC10/9), а также доклады о работе девятнадцатого и двадцатого совещаний Бюро (Париж, 4 и 5 апреля 2013 года, и Копенгаген, 11 и 12 июля 2013 года; неофициальные документы № 1 и 2 соответственно).

11. Бюро должно провести свое двадцать первое совещание 29 ноября 2013 года (см. приложение). Председатель подтвердил, что совещания Бюро до апреля 2014 года включительно будут открыты для всех членов Руководящего комитета ("расширенного Бюро") в целях обеспечения адекватной и своевременной подготовки четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья 2014 года.

II. Итоги симпозиума Общоевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья 2013 года

12. В соответствии с решением, принятым на седьмой сессии, Руководящий комитет провел симпозиум продолжительностью в половину рабочего дня с целью стимулирования обсуждения соответствующих проблем, касающихся всех трех секторов ОПТОСОЗ. Симпозиум ОПТОСОЗ 2013 года ("Активная мобильность для всех: безопасные и благоприятные для здоровья условия для пеше-

ходного и велосипедного движения в городах") был призван повысить информированность и обменяться опытом в контексте приоритетной цели 4, содержащейся в Амстердамской декларации (ECE/AC.21/4), которая состоит в том, чтобы "содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта". В ходе этого симпозиума выступили два основных докладчика и состоялось два групповых обсуждения под председательством ведущего.

13. В концептуальной записке, подготовленной секретариатом в сотрудничестве с Бюро, были обозначены основные вопросы, подлежащие рассмотрению в ходе симпозиума 2013 года (ECE/AC.21/SC/2013/2–EUDCE1206040/1.9/SC11/2).

14. На симпозиуме были рассмотрены стратегии, реализованные в ряде государств-участников и их городах с целью стимулирования таких безопасных и благоприятных для здоровья активных либо обеспечиваемых мускульной силой человека видов мобильности, как ходьба пешком и езда на велосипеде, а также аспекты их интеграции в сети общественного транспорта для бесперебойной перевозки. На нем была продемонстрирована заинтересованность Бюро в предлагаемой новой цели 5, касающейся интеграции городского пространственного планирования с целями в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды.

15. Доктор Гарри Руттер из Лондонской школы гигиены и тропической медицины выступил с основным докладом, посвященным предпосылкам и потенциалу создания более благоприятного для здоровья и доступного транспорта в интересах городского населения путем стимулирования ходьбы пешком и езды на велосипеде. Второй из основных докладчиков – г-н Фред Лондон из компании "Джон Томпсон и партнеры" – поделился опытом работы в области комплексного планирования землепользования, сославшись на конкретные примеры в различных местах региона.

16. В ходе двух круглых столов обсуждались вопросы, касающиеся претворения международных и национальных стратегий в области устойчивого городского транспорта в конкретные действия на местах с акцентом на вертикальную интеграцию, необходимую для создания национальных стратегических рамок, которые позволяли бы городам принимать соответствующие меры, а также с упором на факторы, способствующие интеграции ходьбы пешком, езды на велосипеде и общественном транспорте в местную транспортную систему. В работе круглого стола приняли участие оба основных докладчика, а также г-жа Муна Азаль (Управление мобильности университетских клиник Женевы), г-жа Мария Беррини (Агентство по мобильности Милана), г-н Морено Фьораванти (Европейская ассоциация изготовителей велосипедов), г-н Жеральд Франц (координатор по вопросам езды на велосипеде в Нижней Австрии), г-н Жером Пурбэ (Международный союз по общественному транспорту), г-жа Люси Сондерз (Администрация Большого Лондона, проект "Транспорт для Лондона"), г-н Дэниел Сотер (Walk21), г-жа Рита Скетерскиене (Министерство здравоохранения Литвы), г-н Гюго Збэндан (Европейская федерация велосипедистов) и г-н Реда Сетчи (управление коммунального обслуживания Барселоны).

17. В частности, на симпозиуме был рассмотрен ряд конкретных вопросов (см. подразделы А–Е ниже)¹.

¹ С программой работы симпозиума, в которой перечислены все ораторы и темы их выступлений, можно ознакомиться на следующем сайте:
<http://www.unece.org/index.php?id=30840>.

A. Каким образом города могут способствовать повышению качества жизни, привлекательности и улучшению здоровья для всех граждан на основе выбора тех или иных транспортных решений?

18. Докладчики рассказали о собственном опыте разработки комплексных и всеобъемлющих городских планов устойчивого развития транспорта, нацеленных на повышение качества жизни в городах и улучшение здоровья городского населения, на основе выбора благоприятных для здоровья видов транспорта. Было решено, что на городском уровне наиболее перспективным с точки зрения успешной реализации с участием многочисленных заинтересованных сторон, с самого начала принимающих участие в процессе разработки и осуществления, является подход, предусматривающий сочетание принципов "сверху вниз" и "снизу вверх".

B. Какие стратегии необходимы на национальном уровне для создания в городах более благоприятных условий для ходьбы пешком и езды на велосипеде?

19. Осознав, что наиболее действенные меры по обеспечению устойчивых городских перевозок принимаются на местном уровне, участники дискуссии подчеркнули важное значение национального контекста, обуславливающего принятие таких мер на местах, включая наделение муниципалитетов надлежащими полномочиями, постановку целей и ответственность (в том числе отчетность и показатели разработки), финансирование и технический потенциал, а также такую поддержку многосекторальных рамок, как пространственное планирование, транспорт, торговля, перевозки, образование, окружающая среда, здравоохранение и т.д.

C. Каково оптимальное сочетание усилий по стимулированию ходьбы пешком, езды на велосипеде и общественном транспорте и созданию соответствующей инфраструктуры для этого?

20. Участники симпозиума решили, что для повышения уровня использования общественного транспорта, а также ходьбы пешком и езды на велосипеде в условиях города эти виды передвижения должны быть более интегрированными и должны быть представлены в качестве удобных альтернатив для потребителя. Те места, где ходьба пешком и езда на велосипеде являются небезопасными, характеризуются "порочным кругом", обуславливающим снижение общественной активности в таких малопосещаемых районах. Преодолеть этот порочный круг можно с помощью облагораживания общественных территорий, сокращения численности автовладельцев и степени использования автомобилей, сокращения числа поездок на автомобилях на короткие расстояния, повышения потенциала общественного транспорта и создания безопасной и адекватной городской среды для ходьбы пешком и езды на велосипеде в качестве благоприятных для здоровья и конкурентоспособных видов передвижения в условиях города. В качестве пробных шагов для привлечения к этой деятельности граждан можно было бы принимать такие временные меры, как закрытие отдельных улиц для движения транспорта.

D. Каковы экономические преимущества активизации ходьбы пешком и езды на велосипеде?

21. Было решено, что ходьба пешком и езда на велосипеде характеризуются такими экономическими преимуществами, которые пока еще не получили полного признания, как снижение расходов, связанных с профилактикой сердечно-сосудистых заболеваний и рака, и улучшение психического и психологического здоровья человека.

22. Ораторы сослались на появляющиеся перспективные исследования, посвященные возможному вкладу усилий по стимулированию активной мобильности в развитие "зеленой" экономики и создание новых рабочих мест. По оценкам, проведенным в совместном исследовании Министерства окружающей среды и Торговой палаты Австрии на тему "Езда на велосипеде как один из экономических факторов в Австрии", вклад данного сектора в экономику Австрии составляет около 900 млн. евро в год и он обеспечивает 18 000 "зеленых" рабочих мест. Было также отмечено, что его влияние на экономику не ограничивается производством и техническим обслуживанием в контексте общественного транспорта и активной мобильности и что он может также положительно воздействовать на туризм, бизнес и культуру.

E. Чему можно поучиться у первопроходцев в сфере активной мобильности?

23. Докладчики отметили, что существует острая необходимость и имеются потенциальные возможности для "оздоровления" транспорта на основе стимулирования развития благоприятных для здоровья и безопасных видов транспорта. Развитие таких немоторизованных (или активных) видов передвижения, как ходьба пешком и езда на велосипеде, в сочетании с надлежащей безопасностью дорожного движения, адекватными дорожными знаками, инфраструктурой, повышением информированности и эффективным общественным транспортом может способствовать существенному прогрессу в области решения проблем, связанных с загруженностью транспортной системы, загрязнением воздуха, шумностью, дорожно-транспортными происшествиями и недостатком физической активности населения. С учетом усредненных маршрутов передвижения в городах Европы немоторизованные виды передвижения в значительной мере могли бы стать реальной и удобной альтернативой моторизованному транспорту.

24. Кроме того, участники отметили, что ходьба пешком и езда на велосипеде легко доступны практически для каждого. Обеспечение безопасности городов в плане ходьбы пешком и езды на велосипеде позволило бы улучшить здоровье их жителей и в то же время решить проблему их неравенства с точки зрения мобильности. Кроме того, активная мобильность могла бы играть важную роль как часть пакета мер по смягчению последствий изменения климата и сокращению зависимости от ископаемых видов топлива на субнациональном уровне. В исследованиях, посвященных различным сценариям стратегий смягчения последствий изменения климата в таких совершенно не похожих друг на друга городах, как Лондон и Нью-Дели, содержатся оценки, свидетельствующие о том, что с учетом важных сопутствующих преимуществ для здоровья, которые обусловлены физической активностью, стимулирование активной мобильности в сочетании с развитием общественного транспорта могло бы служить наиболее эффективным с точки зрения затрат вариантом.

25. Участники дискуссии обменялись опытом стимулирования использования общественного транспорта и активных видов транспорта на местном, региональном и национальном уровнях. Они рекомендовали сосредоточиться на следующих аспектах: предоставлении соответствующей фактологической базы по ряду секторов; акцентировании преимуществ от реализации стратегий устойчивого развития транспорта для соответствующих секторов; максимально эффективном использовании таких существующих механизмов оценки преимуществ, как инструменты экономической оценки пользы для здоровья (ИЭОПЗ) от ходьбы пешком и езды на велосипеде; включении механизмов оценки в цикл разработки стратегий и реализации их на практике; поддержании достаточной гибкости на стратегическом уровне в целях адаптации к местным обстоятельствам и потребностям; придании особого значения эффективному руководству.

26. Такие инициативы должны включать принятие мер на всех уровнях в рамках комплексной структуры, начиная с международного (например, ОПТОСОЗ) и заканчивая национальным (например, национальный генеральный план для велосипедистов), региональным, муниципальным и местным. Участники симпозиума также рассмотрели концепцию общеевропейской политики в велосипедном секторе и вопрос о том, могла ли бы такая стратегия способствовать дальнейшей реализации соответствующих мер на национальном уровне. Важное значение этих аспектов можно было бы подчеркнуть в итоговом документе предстоящего четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья 2014 года, увязав их со стратегией разумного, устойчивого и сбалансированного роста в контексте "Европы-2020" Европейского союза, а также с текущей деятельностью Организации Объединенных Наций по выполнению повестки дня в области развития на период после 2015 года. Государствам-членам было настоятельно рекомендовано использовать эти возможности для отражения вопроса об устойчивом развитии транспорта в соответствующих международных и национальных повестках дня.

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

27. Руководящий комитет обсудил вопрос о подготовке четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, которое должно состояться 14–16 апреля 2014 года в Париже. Представители правительства Франции от Министерства экологии, устойчивого развития и энергетики и Министерства здравоохранения представили обновленные планы этого трехдневного мероприятия².

28. Было решено, что первый день совещания, проходящий в рамках "Транспортной исследовательской арены" (ТИА), будет посвящен техническому сегменту, а второй день – политическому сегменту. Третий день будет посвящен сегменту Бюро с согласованием нового плана работы на период 2014–2020 годов. ТИА 2014 будет организована правительством Франции и привлечет, как ожидается, около 2 000 участников; к ней будут приурочены ряд мероприятий, посвященных различным темам, начиная от обсуждения проблем женщин на

² Сигнальный экземпляр предварительной повестки дня и предварительной программы мероприятий в рамках четвертого Совещания высокого уровня будет представлен на двадцать втором совещании Бюро расширенного состава, которое состоится 30 и 31 января 2014 года в Цюрихе.

транспорте и проблем, возникающих в связи с аэропортами в городских районах, и заканчивая семинаром по аспектам невнимательного вождения и безопасности дорожного движения.

29. Параллельно пройдет подготовительное совещание в контексте ежегодного саммита Международного транспортного форума (МТФ) под девизом "Транспорт для изменяющегося мира: понимание тенденций и подготовка ответов". В понедельник (14 апреля) вечером пройдет совместное стратегическое рабочее совещание, организуемое ОПТОСОЗ, ТИА и МТФ, на тему: "Городские инновации и изменения: динамическая связь между транспортом, охраной здоровья и окружающей средой".

30. Вскоре Франция разошлет письма с приглашением принять участие в Совещании высокого уровня, и после этого секретариат направит письма во все три министерства с просьбой представить кандидатуры для участия в этом мероприятии, с тем чтобы члены Руководящего комитета ОПТОСОЗ могли согласовать последующие действия со своими министерствами. После этого будет передана информация относительно регистрации и материально-технической поддержки.

31. К Комитету была обращена просьба обеспечить участие в работе сессии высокопоставленных представителей, с тем чтобы добиться необходимой заинтересованности в осуществлении Парижской декларации на самом высоком уровне и придать надлежащее политическое значение процессу ОПТОСОЗ в будущем.

32. Ряд делегаций отметили важность задействования таких многосторонних соглашений в области окружающей среды, как Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния и Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата. В контексте предлагаемой новой цели 5 Комитет по жилищному хозяйству и землепользованию ЕЭК также мог бы принять участие в одном из круглых столов на уровне министров и, возможно, представить свои рекомендации по пространственному планированию.

33. В среду, 16 апреля, во второй половине дня ОПТОСОЗ предлагается в ходе "открытой сессии" ТИА представить такие соответствующие инструменты и методы, как ИЭОПЗ и "Концепция создания благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте".

34. Что касается проекта Парижской декларации, то были приняты к сведению следующие замечания в отношении доработки текста, который должен быть представлен на двадцать втором совещании расширенного Бюро ОПТОСОЗ 30 и 31 января 2014 года в Цюрихе:

а) проект декларации должен быть более лаконичным, например речь идет о двухстраничном тексте с изложением конкретных целей, которые можно было бы достичь;

б) предлагаемая новая цель № 5 аналогична цели № 2 Амстердамской декларации, поэтому следует изменить ее формулировку во избежание дублирования;

в) декларация должна отражать такие общие проблемы, как смягчение последствий изменения климата, уменьшение выбросов технического углерода, использование чистых видов топлива и транспортных средств, борьба с неинфекционными заболеваниями, ожирением и недостатком физической активности, с акцентом на "активной мобильности", а не "мобильности, обеспечиваемой мускульной силой человека";

d) декларация должна содержать последовательные ссылки на транспорт или мобильность (либо на то и другое) по всему тексту, а также на "взаимосвязь", а не на "функциональную совместимость", причем понятия эковождения и экомобильности не следует рассматривать на равной основе, так как электромобильность позволяет достичь более эффективных результатов;

e) пункт, касающийся рассмотрения рамочной конвенции следует сохранить, но без ссылки на какие-либо обязанности или обязательства правительств.

35. Было достигнуто согласие о двухэтапном подходе, начиная с краткой политической декларации, за которым следует отдельный документ, касающийся институциональных механизмов и плана работы, охватывающего период 2014–2020 годов. Пересмотренный проект декларации, включающий все согласованные Комитетом изменения, будет направлен в координационные центры ОПТОСОЗ заблаговременно до двадцать второго совещания расширенного Бюро ОПТОСОЗ.

IV. Осуществление Амстердамской декларации

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

36. Секретариат представил окончательный вариант руководства по разработке национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (НПДТОСОЗ) (неофициальный документ № 4), отметив, что оно является одним из основных механизмов осуществления Амстердамской декларации и предусматривает способ практического обеспечения устойчивого развития транспорта. Это руководство поможет странам определить свои основные цели, задачи, виды деятельности и механизмы координации в области устойчивого развития транспорта. Руководящий комитет окончательно утвердит используемые примеры и завершит работу над руководством заблаговременно до совещания Бюро в Цюрихе. Затем руководство будет опубликовано на трех языках и представлено на четвертом Совещании высокого уровня. Комитет поблагодарил секретариат за подготовку этого полезного руководства и одобрил его в качестве одного из основных справочных документов к Совещанию высокого уровня.

B. "Эстафета" Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

37. Представитель Казахстана охарактеризовал итоги рабочего совещания ОПТОСОЗ на тему: "Зеленая и благоприятная для здоровья устойчивая мобильность в городах Центральной Азии", состоявшегося 26 и 27 сентября 2013 года в Алматы (Казахстан). Более 100 участников рабочего совещания согласовали дальнейшие действия политиков по семи различным направлениям. Министерство транспорта Казахстана подвело итоги этого рабочего совещания для распространения полученной информации в рамках всех трех секторов и страны в целом, а также для рассмотрения возможности для отражения этой информации в национальном законодательстве и нормативных документах, например в контексте сокращения связанных с транспортом выбросов загрязняющих веществ в

атмосферу и создания устойчивых городских транспортных систем, и отметило важное значение вовлечения в этот процесс частного сектора.

38. Представитель Российской Федерации сообщил о прогрессе, достигнутом после московского рабочего совещания на тему: "Устойчивое развитие городского транспорта: вызовы и возможности", состоявшегося 7 и 8 июня 2012 года в Москве (ECE/AC.21/SC/2012/4– EUDCE1206040/1.9/SC10/4). Он отметил, что возросла пропускная способность московского метро и улучшилась ситуация с организацией автостоянок.

39. Представитель Литвы (Министерства здравоохранения) подтвердила заинтересованность своей страны в проведении следующего "эстафетного" рабочего совещания осенью 2014 года, отметив, что свяжется с секретариатом для начала работы над организационными аспектами.

40. Представитель Азербайджана подтвердил заинтересованность своей страны в том, чтобы стать возможной принимающей страной последующего рабочего совещания, которое планируется провести осенью 2015 года в Баку.

41. Комитет выразил благодарность принимающей стороне рабочего совещания в Алматы и подчеркнул важное значение ожидаемой справочной публикации "От Амстердама до Парижа и далее: ОПТОСОЗ, 2009–2020 годы" к четвертому Совещанию высокого уровня, которая должна быть издана Францией в сотрудничестве с принимающими сторонами шести рабочих совещаний. Этот документ будет включать резюме итогов рабочих совещаний, состоявшихся после принятия Амстердамской декларации, которая ознаменовала собой старт "эстафеты" ОПТОСОЗ в 2009 году, а также информацию о партнерствах ОПТОСОЗ и осуществлении ОПТОСОЗ на национальном уровне на основе ответов на вопросник ОПТОСОЗ.

С. Партнерства Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

42. Секретариат представил информацию о ходе работы над публикацией "Благоприятные для окружающей среды и здоровья рабочие места на транспорте" (неофициальный документ № 6), которая, как ожидается, позволит привлечь государства-участники к Партнерству в интересах создания благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте в контексте второго этапа. При этом подразумевается разработка стандартных механизмов количественной оценки активной мобильности и общественного транспорта, которые позволят правительствам получать оценочные показатели, касающиеся благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте в их странах. На сегодняшний день государства – члены ОПТОСОЗ представили пять ситуационных исследований. Руководящий комитет поручил Бюро и секретариату завершить работу над публикацией к четвертому Совещанию высокого уровня.

43. Представитель Австрии внес предложение по новому партнерству в интересах стимулирования езды на велосипеде, нацеленное на институционализацию форума национальных координаторов езды на велосипеде и поощрение езды на велосипеде на национальном уровне. Будут поставлены следующие цели: дальнейшее развитие Европейской велосипедной сети, обобщение имеющихся сведений о новых стратегиях и подходах, обмен оптимальной практикой и опытом, а также мониторинг и оценка существующей ситуации и будущего потенциала.

44. Представитель Франции охарактеризовал проект публикации "Знаки и сигналы для активной мобильности" (неофициальный документ № 7), основанной на ответах на вопросник, который был распространен Центром исследований по вопросам сетей, транспорта, городского планирования и общественных сооружений (СЕРТЮ), являющимся научно-исследовательским учреждением, базирующимся в Лионе (Франция). Секретариат заявил, что после одобрения этой публикации Руководящим комитетом и затем четвертым Совещанием высокого уровня она будет передана Рабочей группе 1 (WP.1) ЕЭК в качестве возможного вклада в разработку международного стандарта для знаков и сигналов в рамках Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, так как знаки и сигналы для активной мобильности до сих пор не согласованы на международном уровне.

45. Руководящий комитет одобрил идею формирования нового партнерства в интересах стимулирования езды на велосипеде на национальном уровне. Комитет высоко оценил публикации "Благоприятные для окружающей среды и здоровья рабочие места на транспорте" и "Знаки и сигналы для активной мобильности" и поручил секретариату завершить работу над ними, с тем чтобы их представить четвертому Совещанию высокого уровня.

V. Управление Общевропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

A. Мониторинг осуществления

46. Секретариат и консультант от ВОЗ рассказали о полученных ответах на вопросник 2013 года о достижении Амстердамских целей, который был разослан координационным центрам ОПТОСОЗ в августе 2013 года в соответствии с решением, принятым на десятой сессии Руководящего комитета. Согласно рекомендации Бюро, вынесенной на его двадцатом совещании в Копенгагене, информация, собранная в результате распространения вопросников ОПТОСОЗ за последние несколько лет, была объединена с данными о партнерствах ОПТОСОЗ и "эстафетных" рабочих совещаниях ОПТОСОЗ в рамках единой справочной публикации к четвертому Совещанию высокого уровня, озаглавленной "От Амстердама до Парижа и далее: обзор политики ОПТОСОЗ и будущее ОПТОСОЗ" (неофициальный документ № 8).

47. Руководящий комитет поблагодарил секретариат за подготовку проекта публикации и поручил ему завершить работу над ней.

B. Коммуникационная стратегия

48. Секретариат проинформировал Руководящий комитет о предложенных мерах по обеспечению непрерывного функционирования Информационного центра ОПТОСОЗ и еще раз отметил, что государства-члены, возможно, пожелают рассмотреть пути развития Информационного центра, в том числе требования в отношении ресурсов.

49. Секретариат отметил, что четвертое Совещание высокого уровня послужит удобной возможностью для повышения информированности об ОПТОСОЗ на основе, среди прочего, организации пресс-конференции перед подписанием Парижской декларации, проведения выставок и заседаний с представлением

стендовых докладов в ходе ТИА и "открытого совещания" ОПТОСОЗ для привлечения внимания к соответствующим достижениям и инструментам, к публикации "Еженедельника ЕЭК ООН" (UNECE Weekly), к веб-сайтам ЕЭК и ОПТОСОЗ, а также к прочим мероприятиям по рекламированию уникального комплексного стратегического подхода ОПТОСОЗ и ее будущих мероприятий, например "эстафетных" рабочих совещаний.

С. Программа работы на 2013–2014 годы

50. Секретариат представил общую программу работы ОПТОСОЗ, отражающую мероприятия, проведенные в 2013 году, а также мероприятия, запланированные на 2014 год (ECE/AC.21/SC/2013/4-EUDCE1206040/1.9/SC11/4). Более подробный план работы на период 2014–2020 годов будет согласован Бюро в расширенном составе на его совещании, которое пройдет непосредственно после окончания четвертого Совещания высокого уровня, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Д. Финансовые вопросы

51. Секретариат проинформировал Руководящий комитет об объеме внебюджетных средств, которые были предоставлены ЕЭК и ВОЗ/Европа в 2012 и 2013 годах, а также об их использовании (ECE/AC.21/SC/2013/5-EUDCE1206040/1.9/SC11/5 (только на английском языке)). Руководящий комитет одобрил намерение Австрии, Норвегии, Франции, Швейцарии и, как можно надеяться, других стран продолжить финансирование деятельности в контексте ОПТОСОЗ.

Е. Укрепление синергического взаимодействия с международными организациями и процессами

52. Руководящий комитет был проинформирован о взаимодействии ОПТОСОЗ с соответствующими международными процессами в целях укрепления синергии. Австрия сообщила Руководящему органу о двух предстоящих мероприятиях, а именно о Международной конференции по управлению мобильностью и об официальном инициировании Партнерства ОПТОСОЗ по эковождению; оба этих мероприятия пройдут в Вене 24–26 февраля 2014 года в Торговой палате Австрии параллельно с двадцать третьим совещанием расширенного Бюро ОПТОСОЗ, которое состоится 25 февраля 2014 года.

53. Комитет принял к сведению информацию, представленную секретариатом Конвенции ЕЭК о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния в отношении проблем, обусловленных загрязнением воздуха в регионе, а также связей с ОПТОСОЗ. Комитет приветствовал возможность активизировать сотрудничество в рамках этой Конвенции, в частности в плане обмена информацией и оптимальной практикой в области борьбы с загрязнением воздуха, в том числе из таких мобильных источников этого загрязнения, как автомобильный транспорт, в рамках Рабочей группы по стратегиям и обзору Конвенции.

54. Г-н Карлос Дора (ВОЗ) представил показатели здоровья, имеющие отношение к обсуждаемым целям устойчивого развития (ЦУР), и указал на необходимость разработки соответствующей фактологической базы данных, вклю-

чающей, например, информацию о доле городских поездок с использованием таких благоприятных для здоровья видов транспорта, как общественный транспорт и виды передвижения на основе активной мобильности; информацию о доле городского населения, подвергающегося вредному воздействию выбросов загрязняющих воздух веществ, степень которого превышает рекомендации ВОЗ относительно качества воздуха; информацию о смертности, связанной с загрязнением воздуха в городах; информацию о снижении уровня смертности в результате ДТП среди велосипедистов и пешеходов в расчете на 1 000 км немоторизованного передвижения; а также информацию о доле дневной физической активности, обеспечиваемой активной мобильностью. Комитет положительно оценил работу по этим показателям и рекомендовал государствам-членам использовать их при обсуждении вопросов, связанных с ЦУР в области здравоохранения.

VI. Следующее совещание Руководящего комитета

55. Руководящий комитет решил, что его двенадцатая сессия состоится 19 и 20 ноября 2014 года в штаб-квартире ВОЗ в Женеве и начнется с проведения во второй половине дня 19 ноября 2014 года симпозиума ОПТОСОЗ 2014 года, причем основное внимание будет уделено новым Парижским целям. После этой сессии (21 ноября 2014 года) состоится совещание Бюро.

Приложение

Доклад о работе двадцать первого совещания Бюро Руководящего комитета

I. Участники

1. Двадцать первое совещание Бюро ОПТОСОЗ (в расширенном составе) состоялось 29 ноября 2013 года во Дворце Наций в Женеве. Председательские функции на нем исполнял Председатель Руководящего комитета ОПТОСОЗ г-н Михаил Кочубовски (бывшая югославская Республика Македония), а в качестве сопредседателей выступили г-н Роберт Талер (Австрия) и г-н Матиас Риндеркнехт (Швейцария). В работе совещания Бюро приняли участие все участники одиннадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ, перечисленные в пункте 3 доклада о работе этого совещания (за исключением нескольких участников симпозиума).

2. На совещании также присутствовали представители секретариата ЕЭК из Отдела охраны окружающей среды и Отдела транспорта, а также ВОЗ/Европа.

II. Симпозиум ОПТОСОЗ

3. Бюро рассмотрело итоги симпозиума ОПТОСОЗ 2013 года, отметив, что этот симпозиум прошел в динамичном и перспективном ключе и придал существенный импульс работе по подготовке к четвертому Совещанию высокого уровня. Бюро просило секретариат рассмотреть возможность корректировки формата организации симпозиума ОПТОСОЗ 2014 года таким образом, чтобы уменьшить количество приглашенных экспертов и выделить более продолжительное время для обсуждения по существу. Как и в прошлом, Бюро просило секретариат подготовить концептуальную записку к следующему симпозиуму, основанную на подтвержденных или новых целях, которые будут закреплены в будущей Парижской декларации.

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

4. Бюро продолжило обсуждение проекта Парижской декларации на основе отредактированного варианта, представленного секретариатом. Государства-члены указали на необходимость достижения оптимального баланса между управлением мобильностью и спросом на мобильность, с тем чтобы не упустить из виду важного значения зашумленности, и отметили важную задачу привлечения ресурсов, включая вклады натурой, для поддержки ОПТОСОЗ до 2020 года. Дальнейший пересмотренный вариант проекта Декларации будет представлен расширенному Бюро ОПТОСОЗ заблаговременно до проведения его двадцать второго совещания в Цюрихе. Кроме того, в качестве "дорожной карты" мероприятий и проектов, которые должны быть реализованы в течение следующих шести лет в рамках достижения целей будущей Парижской декларации, к четвертому Совещанию высокого уровня будет представлен проект плана работы на 2014–2020 годы.

А. Предлагаемый формат и график

5. Бюро обсудило формат и содержание трехдневного мероприятия и согласовало программу мероприятий четвертого Совещания высокого уровня.

В. График совещаний

6. Бюро согласовало следующий график оставшихся совещаний, запланированных в рамках подготовки четвертого Совещания высокого уровня и осуществления Парижской декларации:

25 февраля 2014 года: двадцать третье совещание расширенного Бюро ОПТОСОЗ, Вена.

14–16 апреля 2014 года: четвертое Совещание высокого уровня, включая двадцать четвертое совещание расширенного Бюро ОПТОСОЗ, Париж.

Лето 2014 года (требуется уточнение): двадцать пятое совещание Бюро ОПТОСОЗ, Европейское региональное бюро ВОЗ, Копенгаген.

Осень 2014 года: рабочее совещание, посвященное началу осуществления Парижской декларации (Литва; сроки и место будут объявлены дополнительно).

19 и 20 ноября 2014 года: двенадцатая сессия Руководящего комитета ОПТОСОЗ, которая начнется с проведения 19 ноября 2014 года симпозиума ОПТОСОЗ 2014 года, штаб-квартира ВОЗ, Женева.

21 ноября 2014 года: двадцать шестое совещание Бюро ОПТОСОЗ, штаб-квартира ВОЗ, Женева.

Лето 2015 года (требуется уточнение): двадцать седьмое совещание Бюро ОПТОСОЗ, Европейское региональное бюро ВОЗ, Копенгаген.

18 и 19 ноября 2015 года: тринадцатая сессия Руководящего комитета ОПТОСОЗ, которая начнется с проведения 18 ноября 2015 года симпозиума ОПТОСОЗ 2015 года.

20 ноября 2015 года: двадцать восьмое совещание Бюро ОПТОСОЗ, Дворец Наций, Женева.
