



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/SC/2009/7
EUR/09/5088363/7
11 August 2009

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 (ОПТОСОЗ)

Седьмая сессия
Женева, 22-23 октября 2009 года
Пункт 6 предварительной повестки дня

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ ОПТОСОЗ

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ И МАНДАТ

1. Третье Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Амстердам, 22-23 января 2009 года) приняло Амстердамскую декларацию и вновь заявило о поддержке Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) со стороны государств-членов. Принимая эту

Декларацию, правительства подтвердили функции и мандат Руководящего комитета ОПТОСОЗ и его Бюро и создали новые механизмы реализации для выполнения работы в рамках ОПТОСОЗ в ближайшие пять лет (2009-2014 годы). В настоящем документе представлены институциональная структура ОПТОСОЗ для реализации рабочего плана с помощью этих механизмов, а также руководство по выполнению функций Руководящего комитета, Бюро и секретариата, которые были на них возложены третьим Совещанием высокого уровня. В его основу положен первоначальный круг ведения, на основании которого был учрежден Руководящий комитет.

2. В частности, в Амстердамской декларации правительства приняли совместное решение (ECE/AC.21/2009/2 - EUR/09/5086385/2, приложение I, пункты 9-14):

a) подтвердить функции и мандат Руководящего комитета ОПТОСОЗ и его Бюро и предложить этим двум органам формулировать предложения и организовать практическое внедрение вновь учрежденных механизмов реализации (а именно национальных планов действий по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (НПДТОСОЗ), "эстафеты" ОПТОСОЗ и Партнерства ОПТОСОЗ);

b) предложить Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Европейскому региональному бюро Всемирной организации здравоохранения (Региональному бюро ВОЗ) продолжать выполнять функции секретариата для ОПТОСОЗ и взять на себя обязательство продолжать оказывать такую поддержку;

c) выделить необходимые финансовые ресурсы и/или помощь в натуральной форме в поддержку выполнения рабочего плана ОПТОСОЗ и механизмов его реализации путем использования системы добровольных взносов;

d) систематически отслеживать процесс выполнения рабочего плана ОПТОСОЗ и внедрения новых механизмов реализации с включением этого вопроса в повестку дня ежегодных совещаний Руководящего комитета;

e) укрепить сотрудничество между ОПТОСОЗ и Европейским планом действий "Окружающая среда и здоровье детей" (ЕОСЗД);

f) вновь рассмотреть вопрос о рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в свете появляющихся новых обстоятельств;

g) созвать не позднее 2014 года четвертое Совещание высокого уровня для обзора и оценки достигнутых результатов в осуществлении рабочего плана ОПТОСОЗ, а также обновить или скорректировать приоритетные цели ОПТОСОЗ и наметить планы дальнейших действий.

3. Руководящий комитет, возможно, пожелает учесть эти основополагающие принципы при планировании последующих сессий и будущей работы в рамках ОПТОСОЗ в соответствии с нижеизложенными рекомендациями.

II. ФУНКЦИИ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА

4. Руководящий комитет ОПТОСОЗ был учрежден в 2002 году после второго Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. В соответствии с первоначальным кругом ведения основным директивным органом для совместной деятельности ВОЗ-ЕЭК ООН в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья стал трехсторонний Руководящий комитет, ответственный за руководство и стратегическое управление в рамках ОПТОСОЗ (ECE/AC.21/2002/5 - EUR/00/502609/5, приложение I).

5. В 2003 году Руководящий комитет принял правила процедуры, на основании которых было учреждено его трехстороннее Бюро в составе 9-15 членов, избираемых Комитетом, и были определены роль и функции секретариата ОПТОСОЗ (ECE/AC.21/2003/6 - EUR/03/5040828/6, приложение I). Комитет действовал с 2003 по 2009 годы в соответствии с этими положениями о круге ведения (см. приложение I) и правилами процедуры.

6. Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть свой первоначальный круг ведения для определения путей эффективного выполнения этих задач, исходя из новых приоритетных целей ОПТОСОЗ и вновь созданных механизмов реализации. Ниже изложены некоторые предложения по активизации роли Руководящего комитета.

A. Формат сессий Руководящего комитета (2010-2014 годы)

7. Для эффективного отслеживания, мониторинга и осуществления ОПТОСОЗ Комитет, возможно, пожелает также рассмотреть свой порядок работы, с тем чтобы стимулировать участие и более активно задействовать государства-члены и другие заинтересованные стороны в конструктивном обсуждении соответствующих вопросов в увязке с аспектами транспорта, охраны здоровья и окружающей среды.

8. В 2010 и в последующие годы Комитет мог бы рассмотреть возможность проведения полудневного семинара для более обстоятельного исследования отдельных тем.

Ежегодно в период 2010-2014 годов тематические обсуждения могли бы быть сосредоточены на одной из четырех панъевропейских приоритетных целей, закрепленных в Амстердамской декларации. На них можно было бы приглашать представителей академических кругов, неправительственных организаций и других участников для изложения своих позиций по отдельной теме. Таким образом, в течение четырех лет, оставшихся до четвертого совещания высокого уровня в 2014 году, Руководящий комитет мог бы отслеживать и оценивать ход работы над каждой из четырех приоритетных целей.

9. Для направления этих тематических дискуссий в нужное русло в настоящем документе содержится неисчерпывающий перечень, составленный Бюро ОПТОСОЗ, в котором в общих чертах описаны меры, которые могут быть приняты директивными органами (приложение II). Со временем этот перечень может быть расширен и доработан.

В. Отслеживание процесса реализации

10. В Амстердамской декларации содержится также призыв к государствам-членам отслеживать, через посредство Руководящего комитета, процесс выполнения рабочего плана и достижения четырех приоритетных целей. Комитет, возможно, пожелает разработать инструменты и методы для мониторинга результатов, полученных государствами-членами в связи с целями Амстердамской декларации. Речь может идти о типовой модели или вопроснике для представления информации о ходе реализации целей, отобранных для данного года, в соответствии с заданными критериями успеха и показателями достижения. В качестве основы может служить опыт представления информации странами в рамках ЕОСЗД и Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния ЕЭК ООН. Таким образом, Руководящий комитет мог бы стать для государств-членов платформой для анализа и оценки прогресса в достижении приоритетных целей на национальном уровне.

III. ФУНКЦИИ СЕКРЕТАРИАТА И ИНФОРМАЦИОННОГО ЦЕНТРА

11. В Амстердамской декларации подчеркивается также необходимость продолжать оказывать поддержку в деле управления ОПТОСОЗ через посредство совместного секретариата в составе представителей ЕЭК ООН в Женеве и Регионального бюро ВОЗ в Риме. В состав группы ЕЭК ООН входят сотрудники Отдела транспорта и Отдела окружающей среды, жилищного хозяйства и землепользования. Группа ВОЗ состоит из представителей Европейского центра по окружающей среде и охране здоровья.

Совместный вебсайт управляется ЕЭК ООН и имеет ссылку на вебсайт ВОЗ, на котором подробно изложены некоторые аспекты реализации, связанные со здоровьем.

12. Описание услуг, которые должен предоставлять секретариат ОПТОСОЗ, содержится в правилах процедуры Комитета. Комитет, возможно, пожелает обсудить вопрос о необходимости дальнейших усовершенствований в работе секретариата ОПТОСОЗ.

13. Комитет, возможно, пожелает также рассмотреть функции Информационного центра ОПТОСОЗ, который является частью институциональной структуры ОПТОСОЗ и служит коммуникационной платформой и механизмом для распространения информации, надлежащей практики и рекомендаций в области политики, например инструментария ОПТОСОЗ, среди всех государств - членов ЕЭК ООН и Регионального бюро ВОЗ.

IV. ДРУГИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С АМСТЕРДАМСКОЙ ДЕКЛАРАЦИЕЙ

A. Укрепление сотрудничества между Общеввропейской программой по транспорту, охране здоровья и окружающей среде и Европейским планом действий "Окружающая среда и здоровье детей"

14. ОПТОСОЗ является одним из процессов, содействующих выполнению обязательств, взятых на себя четвертой Конференцией на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья, которая приняла ЕОСЗД. ОПТОСОЗ способствует выполнению региональных приоритетных задач 2 (предупреждение травматизма и поощрение физической активности) и 3 (качество воздуха). Принимая во внимание пятую Конференцию на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья (Парма, Италия, 10-12 марта 2010 года), ОПТОСОЗ будет продолжать содействовать выполнению обязательств ЕОСЗД.

B. Распределение ресурсов

15. В Амстердамской декларации содержится призыв обеспечить выделение адекватных средств для поддержки беспрепятственной и эффективной реализации рабочего плана ОПТОСОЗ и осуществления проектов, призванных помочь государствам-членам в достижении четырех приоритетных целей Декларации. Комитет рассмотрит вопрос о ресурсах и возможностях для устойчивого финансирования ОПТОСОЗ на основе отдельного документа (ECE/AC.21/SC/2009/5 - EUR/09/5088363/5).

С. Рамочная конвенция по транспорту, охране здоровья и окружающей среде

16. Вопрос о том, может ли многостороннее соглашение по транспорту, охране здоровья и окружающей среде помочь государствам-членам в реализации своих комплексных целей во всех трех секторах, обсуждается с момента появления ОПТОСОЗ. На втором Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья правительства рассмотрели целесообразность начать переговоры по рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и изучили связанные с этим правовые вопросы (ECE/AC.21/2002/4 - EUR/02/5040828/4). На последующих сессиях Руководящего комитета также обсуждался вопрос о рамочной конвенции. На данный момент консенсуса достичь не удалось.

17. В Амстердамской декларации Руководящему комитету было предложено рассмотреть этот вопрос и провести дополнительную исследовательскую работу, в частности в свете таких новых проблем, как глобальный экономический кризис. Руководящий комитет, возможно, пожелает вновь обсудить значение и сильные стороны рамочного соглашения.

Д. Организация четвертого Совещания высокого уровня

18. В Амстердамской декларации содержится призыв к правительствам созвать не позднее 2014 года четвертое Совещание высокого уровня, для того чтобы провести обзор и оценку достигнутых результатов в осуществлении рабочего плана ОПТОСОЗ, обновить или скорректировать приоритетные цели ОПТОСОЗ и наметить планы последующих действий. Руководящий комитет, возможно, пожелает принять решение о том, будет ли он следовать своей прежней практике использования расширенного Бюро как главного организационного органа в отношении этого совещания и инициирования начала подготовительной работы (например, на десятой сессии Руководящего комитета в 2012 году).

Приложение I

КРУГ ВЕДЕНИЯ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

(принят на втором Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья 5 июля 2002 года)

Трехсторонний Руководящий комитет будет являться главным органом, принимающим решения по деятельности ВОЗ-ЕЭК ООН в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, и будет отвечать за обеспечение руководящих принципов и стратегических указаний для Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ). В частности, Руководящий комитет будет:

- a) содействовать осуществлению и координировать осуществление ОПТОСОЗ, обеспечивая координацию с другими международными мероприятиями и избегая дублирования;
- b) контролировать ход осуществления ОПТОСОЗ; готовить оценки/обзоры достигнутого прогресса и предлагать в случае необходимости новые приоритеты/меры для принятия их государствами-членами; выявлять проблемы и предлагать меры по их решению, когда это уместно;
- c) поддерживать связи и тесно сотрудничать с соответствующими основными вспомогательными органами ЕЭК ООН, органами ВОЗ, а также с межправительственными организациями, такими, как Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, Организация экономического сотрудничества и развития, Европейская конференция министров транспорта, Европейский союз, Центральноевропейская инициатива, и с неправительственными организациями, ведущими активную деятельность в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья;
- d) способствовать координации деятельности различных секторов и международному сотрудничеству государственных и частных организаций;

e) создавать специальные рабочие группы, целевые группы и другие органы, которые могут потребоваться для осуществления деятельности, согласованной в рамках ОПТОСОЗ;

f) инициировать предложения по выявлению источников средств для получения ожидаемых продуктов, обеспечивать, чтобы эти продукты готовились своевременно и соответствовали потребностям, в частности в том, что касается результатов;

g) рассматривать и одобрять новые предложения по мерам, которые необходимо осуществить в рамках реализации ОПТОСОЗ;

h) представлять доклады Европейскому региональному комитету ВОЗ и Европейской экономической комиссии ООН, если не будет принято иных решений;

i) давать направляющие установки относительно необходимости возможной дальнейшей разработки имеющихся или новых инструментов, способствующих развитию транспорта, отвечающего требованиям охраны здоровья и окружающей среды;

j) служить форумом, на котором могут представляться доклады о деятельности по выполнению тех пунктов Плана действий по Хартии и Венской программы совместных действий, которые не относятся к числу приоритетов, установленных в рамках ОПТОСОЗ, и принимать эту деятельность к сведению.

Руководящий комитет будет принимать свои решения на основе консенсуса.

Приложение II

МЕРЫ, КОТОРЫЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ ПРИНЯТЬ ДИРЕКТИВНЫМИ ОРГАНАМИ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ АМСТЕРДАМСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ

Примечание: Сформулированные ниже рекомендации были согласованы расширенным Бюро ОПТОСОЗ в ходе подготовки к третьему Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Руководящий комитет, возможно, пожелает воспользоваться этими рекомендациями в качестве неисчерпывающего перечня примеров возможных мер в области политики, которые надлежит принять на национальном уровне. Кроме того, этот перечень может послужить основой в расширении будущей роли Комитета как форума а) для исследования стратегий, политики и мер, направленных на обеспечение устойчивой мобильности и комплексного стратегического подхода, в частности путем организации обсуждений за круглым столом, и б) для отслеживания или обзора хода осуществления в государствах-членах четырех приоритетных целей Амстердамской декларации. Этот перечень может быть расширен и доработан с учетом предпринятых шагов и накопленного опыта, о которых государства-члены будут информировать Комитет.

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 безопасных форм передвижения.

- a) Стимулировать международное сотрудничество для повышения эффективности грузовых перевозок, особенно интермодальных перевозок, обеспечение более рационального управления логистикой; создавать логистические центры с элементами стыковки с железнодорожными сетями; и поощрять перераспределение перевозок по видам грузового транспорта с автомобильного на железнодорожный транспорт;
- b) принимать во внимание особые потребности экологически уязвимых районов в стратегиях развития транспорта и инфраструктуры, программах регионального планирования и системах ценообразования; и поощрять использование экологически чистых транспортных средств и видов транспорта, таких, как железнодорожный грузовой и общественный транспорт;
- c) разрабатывать меры и стандарты для экологически рационального планирования и создания транспортной инфраструктуры, например благодаря использованию новых технологий асфальтирования, позволяющих снизить уровень шума, окружных и кольцевых дорог, непересекающихся развязок и т.д.;
- d) поощрять надлежащие механизмы ценообразования и экономические инструменты, такие, как налоги, сборы за перегруженность и пользование дорогами, субсидии, акцизные сборы на топливо и фискальные схемы, с тем чтобы стимулировать принятие устойчивых транспортных решений в соответствии с принципом "платит загрязнитель" и концепцией интернализации внешних издержек.

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.

- a) Поощрять использование и инвестировать в экологически чистые и экономичные транспортные средства и виды транспорта, в частности общественного транспорта с удобной системой интермодальных связей;
- b) поддерживать применение устойчивых стратегий управления парковочным пространством и схем взимания платы за стоянку;
- c) разрабатывать программы для поощрения использования систем управления мобильностью для городов, муниципалитетов, районов, предприятий и публичных органов власти, а также для школ, университетов, в местах скопления молодежи, отдыха и туризма;
- d) стимулировать комплексное городское планирование, учитывающее аспекты транспорта, охраны здоровья и окружающей среды и сводящее к минимуму необходимость в передвижении, например за счет внутригородской застройки и повторного использования экологически неблагоприятных районов в качестве альтернативы росту городов, программ удаленной работы, поощрения смешанного землепользования (например, проживание, работа, отдых), приоритетного развития велосипедного и пешеходного движения, стратегий применения экологически чистых систем стоянки, перехватывающих парковок и т.д.;
- e) стимулировать использование интеллектуальных транспортных систем (ИТС), включая телематику и другие меры по управлению движением, а также информационно-коммуникационные технологии, для решения проблем перегруженности и улучшения доступности.

Приоритетная цель 3: снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума

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 эковозждения.

- a) Поощрять эффективное использование легковых автомобилей путем организации кампаний по "эковождению" и совместного использования легковых автомобилей;
- b) развивать городские экологические зоны, т.е. внутригородские районы, где применяются специальные правила дорожного движения, например запрещение движения большегрузного транспорта или частных транспортных средств с особо высоким уровнем загрязнения в целях снижения воздействия на окружающую среду в пределах этих зон;
- c) разрабатывать, осуществлять и оценивать планы действий в области качества воздуха, выбросов парниковых газов, а также мониторинга, отслеживания, снижения и уменьшения шума в соответствии с принятыми обязательствами;
- d) вводить и оценивать фискальные и нефискальные стимулы для использования более чистых транспортных средств и видов топлива и экологически более безопасной конструкции транспортных средств, а также продуктов и процессов для их обслуживания;
- e) соблюдать стандарты ЕВРО IV и V Европейской комиссии для большегрузных транспортных средств;
- f) поддерживать и инициировать государственно-частное партнерство в целях устойчивого развития, например поощрять использование чистых видов топлива и транспортных средств и стимулировать инвестиции в велосипедное движение и общественный транспорт;
- g) расширить использование альтернативных видов топлива, включая сжатый природный газ (метан), с тем чтобы снизить уровень выбросов мутагенных и канцерогенных веществ; и привлекать внимание директивных органов к проблеме выбросов твердых частиц (ТЧ) в результате сжигания топлива и частиц, образующихся в результате абразивного износа шин, торможения и воздействия на дорожную поверхность.

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.

- a) Стимулировать применение оценок воздействия на здоровье, оценок воздействия на окружающую среду и стратегических экологических оценок в транспортной политике и планировании;
- b) осуществлять и обеспечивать превентивные меры для предупреждения травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий, такие, как контроль предельных уровней содержания алкоголя в крови, снижение интенсивности движения и более низкие ограничения скорости в жилых зонах, регулирование скорости на автомагистралях и использование шлемов, а также поддерживать эти меры с помощью кампаний по безопасности дорожного движения;
- c) повышать безопасность и качество инфраструктуры для стимулирования велосипедного и пешеходного движения и других немеханизированных способов передвижения и соответствующих капиталовложений; и содействовать развитию мобильности за счет мускульной силы человека в процессе зонирования и планирования, а также проведению общественных кампаний и пропагандистских мероприятий;
- d) обеспечить доступ к мобильности для всех, включая уязвимые группы (например, пожилых людей, детей, социально неблагополучные группы населения и группы с низким уровнем дохода, инвалидов и лиц с ограниченными возможностями передвижения);
- e) уделять внимание проектированию и развитию устойчивых населенных пунктов, городов и городских районов и выделять соответствующие ресурсы, учитывая в процессе планирования и создания транспортной инфраструктуры интересы уязвимых групп, например с акцентом на создании городов, адаптированных к потребностям детей.
