

Suvestinė redakcija nuo 2015-04-10

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2005, Nr. [87-3276](#), i. k. 1052250ISAK39/3-312

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SVEIKATOS APSAUGOS MINISTRAS,
LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRAS,
LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS**

**Į S A K Y M A S
DĖL PASAULIO SVEIKATOS ORGANIZACIJOS CHARTIJOS „TRANSPORTAS,
APLINKA IR SVEIKATA“ ĮGYVENDINIMO LIETUVOJE**

2005 m. liepos 11 d. Nr. V-564/D1-339/3-312
Vilnius

Vykdydami Nacionalinės aplinkos sveikatinimo veiksmų 2003–2006 metų programos įgyvendinimo 2004 metų priemonių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 24 d. nutarimu Nr. 321 „Dėl Nacionalinės aplinkos sveikatinimo veiksmų 2003–2006 metų programos įgyvendinimo 2004 metų priemonių patvirtinimo“, 3 krypties priemonę bei siekdami užtikrinti saugias transporto sistemos ir infrastruktūros plėtros poveikio visuomenės sveikatai bei aplinkai tendencijas Lietuvoje:

Preambulės pakeitimai:

Nr. [V-466/D1-270/3-131\(1.5 E\)](#), 2015-04-03, paskelbta TAR 2015-04-09, i. k. 2015-05483

1. P r i t a r i a m e Pasaulio sveikatos organizacijos chartijai „Transportas, aplinka ir sveikata“ (pridedama).

2. N u s t a t o m e, kad rengiant transporto, sveikatos apsaugos bei aplinkos strateginius dokumentus, numatant priemones jiems įgyvendinti bei priimant sprendimus dėl transporto infrastruktūros plėtros, teritorijų planavimo, investicinių programų bei Europos regioninės plėtros ir Sanglaudos fondų panaudojimo, būtina vadovautis chartijoje „Transportas, aplinka ir sveikata“ (toliau – Chartija) nurodytais principais ir veiklos kryptimis.

3. P a v e d a m e sveikatos apsaugos viceministrui, aplinkos viceministrui ir susisieikimo viceministrui pagal veiklos sritis kontroliuoti šio įsakymo vykdymą ir užtikrinti, kad informacija apie pasiektą pažangą, įgyvendinant Chartijos nuostatas, kasmet būtų teikiama Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos ir Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono biuro Europos programos „Transportas, sveikata ir aplinka“ įgyvendinimo koordinavimo grupei Lietuvoje, sudarytai Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisieikimo ministro 2014 m. lapkričio 21 d. įsakymu Nr. V-1207/D1-930/3-447-(E) „Dėl Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos ir Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono biuro Europos programos „Transportas, sveikata ir aplinka“ įgyvendinimo koordinavimo grupės Lietuvoje sudarymo ir jos darbo reglamento patvirtinimo.

Punkto pakeitimai:

Nr. [V-466/D1-270/3-131\(1.5 E\)](#), 2015-04-03, paskelbta TAR 2015-04-09, i. k. 2015-05483

SVEIKATOS APSAUGOS MINISTRAS

ŽILVINAS PADAIGA

APLINKOS MINISTRAS

ARŪNAS KUNDROTAS

SUSISIEKIMO MINISTRAS

PETRAS POVILAS ČĖSNA

TRANSPORTO, APLINKOS IR SVEIKATOS CHARTIJA

Europos sveikata 21a. 9 tikslas

Traumų dėl smurto ir nelaimingų atsitikimų sumažinimas

Iki 2020 metų turi būti pasiektas žymus ir nuolatinis traumų, neįgalumo ir mirčių mažėjimas dėl nelaimingų atsitikimų ir smurto Regione

(priimta Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono komiteto keturiasdešimt aštuntojoje sesijoje, Kopenhaga, 1998 m. rugsėjis)

Europos sveikata 21 a. 10 tikslas

Sveika ir saugi fizinė aplinka

Iki 2015 metų Regiono gyventojai turi gyventi saugesnėje fizinėje aplinkoje, kurioje kenksmingų sveikatai teršalų koncentracijos neviršytų tarptautinių standartų

(priimta Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono komiteto keturiasdešimt aštuntojoje sesijoje, Kopenhaga, 1998 m. rugsėjis)

Europos sveikata 21 a. 11 tikslas

Sveikesnė gyvensena

Iki 2015 metų visi gyventojai turi priimti sveikesnį gyvenimo būdą

(priimta Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono komiteto keturiasdešimt aštuntojoje sesijoje, Kopenhaga, 1998 m. rugsėjis)

Reikšminiai žodžiai

Aplinkos sveikatinimas – kongresai

Aplinkos politika

Transportavimas

Automobilių teršalų emisijos – neigiami poveikiai

Nelaimingi atsitikimai, eismas

Europa

Pasaulio sveikatos organizacija, 1999 m.

TRANSPORTO, APLINKOS IR SVEIKATOS CHARTIJA

Preambulė

Mes, ministrai ir PSO Europos šalių narių atstovai¹, atsakingi už transportą, aplinką ir sveikatą:

1. PRIPAŽIŖSTAME, kad transportas turi svarbią reikšmę šiandieniniame gyvenime. Transportas aprūpina mus prekėmis ir paslaugomis, individualaus mobilumo galimybėmis, suteikia geresnę gyvenimo kokybę bei vaidina svarbų vaidmenį bendruomenių ekonominiame ir socialiniame vystymesi;

2. ESAME SUSIRŪPINĘ, kad sprendimų transporto srityje poveikis sveikatai ir aplinkai iki šiol nebuvo tinkamai pripažintas. Mes turime užtikrinti, kad visų pirma būtų siekiama bendruomenių gerovės rengiant ir priimant sprendimus, susijusius su transporto ir infrastruktūros politika;

3. KONSTATUOJAME, kad:

¹ Nuoroda į palaikantį Europos Komisijos (EK) pareiškimą trečiosios ministrų aplinkos ir sveikatos konferencijos deklaracijoje (EUR/ICP/EHCO 02 02 05/18 Rev.5).

3.1. pasitikėjimas varikliniu transportu, ypač kelių transportu, tebedidėja, sukeldamas nepalankų poveikį aplinkai ir sveikatai. Šis poveikis ateityje gali dar padidėti, jei nebus imtasi efektyvių prevencinių bei struktūrinių veiksmų;

3.2. transporto saugumo didinimui bei avarių poveikio sveikatai mažinimui turi būti suteikiamas svarbus prioritetas;

3.3. transporto, aplinkos ir sveikatos politikos turi būti geriau koordinuojamos, siekiant jų tarpusavio integracijos. Potencialūs transporto, aplinkos ir sveikatos politikos konfliktai išaugs visais lygmenimis, jei šiandien nebus imtasi efektyvių veiksmų. Yra poreikis padidinti bendradarbiavimą ir koordinavimą tarp įvairių žinybų, valstybės ir vietos valdžios institucijų, taip pat ir tarp valdžios, visuomenės ir privataus sektoriaus;

3.4. iki šiol transporto įvairūs poveikiai sveikatai buvo vertinami atskirai nekreipiant dėmesio į jų kumuliacinį efektą. Yra būtinas tolesnis koordinavimas su sveikatos sektoriumi ir jo viduje;

3.5. strateginis poveikio sveikatai įvertinimas turi būti geriau integruotas į transporto planų, žemės panaudojimo planavimo ir infrastruktūrų programų bei investicijų derinimo, poveikio vertinimo, kaštų bei naudos įvertinimo procedūras;

3.6. variklinio transporto, ypač kelių bei oro transporto, naudotojai, paprastai nesusiduria su visais aplinkai ir sveikatai sukeltų padarinių kaštais, o tai gali sukelti nepalankų visuomenei transporto rinkos iškraipymą;

3.7. visuomenė yra nepakankamai informuota apie neigiamą variklinio transporto poveikį aplinkai ir sveikatai bei apie individualių veiksmų svarbą sprendžiant šias problemas.

Mes priimame šią Chartiją, kurią parengė transporto, aplinkos bei sveikatos ministrai. Ši Chartija nustato principus, strategijas bei veiksmus, orientuojančius mūsų politiką į sveikatą ir aplinką tausojančio transporto sistemos sukūrimą.

I. Kodėl sveikata yra transporto ir aplinkos politikos problema: nerimą keliantys dalykai (rūpesčiai)

Mes susirūpinę, kad šiuolaikinis transportas, ypač šiuo metu dominuojantis variklinis kelių transportas, turi esminį neigiamą poveikį sveikatai (aprašyta 1 priede).

1. Visose šalyse narėse eismo įvykiai ir ypač kelių eismo įvykiai sudaro didžiąją mirčių ir rimtų sužalojimų priežasčių dalį. Tačiau kai kurių šalių sėkmė mažinant avarių skaičių rodo, kad įmanoma iš esmės sumažinti šią didelę naštą sveikatai visose šalyse.

2. Kelių transportas yra pagrindinis žmogų veikiančios oro taršos šaltinis. Ilgalaikis oro teršalų poveikis bei jų koncentracijos, viršijančios rekomenduojamas vertes, yra susijęs su daugeliu neigiamų poveikių sveikatai, tarp jų vaikų ir suaugusiųjų kraujotakos bei kvėpavimo sistemų ligomis. Toks poveikis gali sumažinti būsimo gyvenimo trukmę. Kai kurie teršalai, tokie kaip benzenas ir tam tikros kietųjų dalelių rūšys, padidina vėžio riziką.

3. Didelę žmonių dalį Europoje veikia eismo triukšmas, kuris sukelia ne tik rimtą susierzinimą bei miego sutrikimus, bet taip pat bendravimo problemas ir net vaikų mokymosi problemas. Daugėja duomenų apie sąsają tarp hipertenzijos bei širdies išeminės ligos ir didelio triukšmo lygio. Aplinkos triukšmo lygiai didėja dėl nuolat didėjančios kelių eismo apimtys.

4. Transportas, reikalaujantis fizinio aktyvumo, pvz., važiavimas dviračiu, taip pat ėjimas pėsčiomis, atskirai ar kartu su viešuoju transportu teikia žymių sveikatos laimėjimų, tačiau planuojant ar priimant sprendimus šiam transportui dažnai skiriama nepakankamai dėmesio.

5. Sunkiojo transporto eismas ir pagrindinės infrastruktūros gali suskaldyti bendruomenes, sumažinti socialinio bendravimo galimybes bei pabloginti žmonių gyvenimo kokybę ir gali būti sietini su tarpasmeninių ryšių palaikymo sumažėjimu vietos lygiu.

6. Transportas avarių metu gali užteršti dirvą, vandenį ir orą vežant pavojingus krovinius, transporto infrastruktūrų ar transporto priemonių sunkiųjų metalų emisija, nuo apledėjimo saugančiomis medžiagomis, degalų nutekėjimu, išpylimu ir kita kelių ir geležinkelių transporto, laivų ir lėktuvų tarša.

7. Kiekvieno žmogaus sveikata yra veikiamas transporto tam tikru rizikos laipsniu, bet neigiamas poveikis sveikatai ypač paliečia pačias jautriausias visuomenės grupes: neįgalius žmones ar turinčius klausos ar regėjimo negalią, pagyvenusius žmones, socialinės atskirties grupes, vaikus ir jaunus žmones; ir žmones, gyvenančius ar dirbančius intensyvios ir kumuliacinės oro taršos ir triukšmo zonose.

II. Kas iki šiol įvyko: esama situacija

Mus skatina iniciatyvos, kurių jau imtasi priimant politines deklaracijas, konvencijas ir protokolus (išvardytas 2 priede), o ypač PSO strategija „Sveikata visiems“, Helsinkio deklaracija dėl aplinkos ir sveikatos veiksmų Europoje; Vienos deklaracija ir Bendrų transporto ir aplinkos veiksmų programa, priimti bendradarbiaujant Jungtinių Tautų ekonomikos komisijai Europoje (JT/EKE), taip pat ES teisės aktai šioje srityje. Mes patvirtiname jau priimtus įsipareigojimus transporto, aplinkos ir sveikatos srityse ir pripažįstame veiksmus, kurių imtasi siekiant aplinką ir sveikatą tausojančio transporto. Tačiau nepaisant šių pažangių žingsnių, mes susirūpinę, kad iki šiol dar ne visiškai pripažintas transporto srityje priimamų sprendimų poveikis sveikatai ir aplinkai.

1. Mes pripažįstame, kad būtina sustiprinti šiuo metu galiojančių eismo saugumo teisės aktų įgyvendinimo kontrolę.

2. Mes skatiname ratifikuoti JT/EKE teisinius dokumentus, susijusius su transportu, aplinka ir sveikata, tas šalis nares, kurios dar nėra to padariusios.

3. Mes esame susirūpinę, kad sveikatą tausojančios transporto rūšys, ypač viešasis transportas ir krovinių transportavimas geležinkeliais, daugelyje šalių praranda transporto rinkos dalį. Šią tendenciją padidina tai, kad dauguma transporto infrastruktūros investicijų skiriama kelių infrastruktūrai, ypač pereinamojo laikotarpio šalyse.

Mes pabrėžiame, kad reikia neatidėliotinai imtis priemonių, siekiant prisidėti prie pastangų darniai vystyti transportą, integruojant sveikatos reikalavimus ir įtraukiant aplinkos ir sveikatos institucijas į sprendimų priėmimą transporto, žemės naudojimo ir infrastruktūros plėtojimo srityse tarpvalstybiniu, valstybės, regiono ir vietos lygmenimis.

III. Ką norime pasiekti: sveikatą ir aplinką tausojančio transporto principai, požūriai ir pagrindinės strategijos

Mes nusprendėme įtraukti darnaus vystymosi principus ir požūrius, naudingus sveikatai ir aplinkai, į mūsų strategijas, susijusias su transportu (aprašyta 3 priede), o ypač šiuos:

- darnumas;
- atsargumo principas;
- prevencija;
- sveikatos apsauga ir jos skatinimas;
- principas „teršėjas moka“, įskaitant išorinių kaštų įskaičiavimą (internalizaciją);
- daugiasektorinė aplinkos ir sveikatos reikalavimų integracija ir sveikatos institucijų įtraukimas į sprendimų dėl transporto, žemės naudojimo ir infrastruktūros plėtojimo strategijų priėmimo procesus;
- teisumas;
- visuomenės dalyvavimas ir informacijos prieinamumas visuomenei;
- subsidiarumas;
- veiksmingumas.

Remdamiesi šiais principais ir požūriais, mes įtrauksime pagrindines sveikatą ir aplinką tausojančio transporto strategines kryptis į su transportu susijusias strategijas, ypač pritaikant sinergetinius šių esminių strateginių elementų derinius:

1. automobilių variklinio transporto poreikio sumažinimas, taikant žemės naudojimo strategijas bei miestų ir regionų planavimą;

2. susisiekimo būdų pakeitimas aplinką tausojančiais ir sveikatą skatinančiais būdais;
3. geriausių prieinamų technologijų ir geriausių aplinkos ir sveikatos standartų įgyvendinimas;
4. strateginių sveikatos ir aplinkos rodiklių bei poveikio vertinimo pritaikymas, įtraukiant sveikatos ir aplinkos institucijas;
5. transporto kaštų glaudesnis susiejimas su rida, su transportu susijusių aplinkos ir sveikatos kaštų bei naudingumo internalizavimas;
6. supratimo apie sveikatą ir aplinką tausojančią transportą ir mobilumą, įskaitant veiksmingą vairavimo būdą, ugdymas;
7. inovacinių metodų ir stebėsenos priemonių taikymas;
8. partnerystės nustatymas tarptautiniu, nacionaliniu, regioniniu bei vietiniu lygmenimis;
9. bandomųjų sveikatą ir aplinką tausojančio transporto projektų ir tyrimų programų skatinimas;
10. visuomenės informavimas ir įtraukimas į atitinkamus sprendimų priėmimo procesus.

IV. Kaip bus pasiekti tikslai: veiksmų planas siekiant sveikatą ir aplinką tausojančio transporto

Nusprendę įtvirtinti šį veiksmų planą, norėdami bendradarbiauti ir veikti kartu siekdami sveikatą ir aplinką tausojančio transporto ir prisidėti prie JT/EKE Vienos deklaracijos ir Bendrų veiksmų dėl transporto ir aplinkos programos, laikydamiesi III dalyje išvardytų principų, požiūrių ir pagrindinių strategijų:

MES ATLIKSIME šiame plane išdėstytus veiksmus ir įtrauksime PSO rekomendacijas į transporto ir su transportu susijusias strategijas; ir

MES PRAŠOME PSO Europos regiono biuro, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis, atlikti tarptautinius veiksmus, numatytus šiame veiksmų plane, ir pasižadame pagal galimybes paremti šias PSO pastangas.

A. Aplinkos ir sveikatos reikalavimų bei tikslų integracija į transporto ir žemės naudojimo strategijas ir planus

Mes:

1. Sieksime tarpsektorinio bendradarbiavimo ir užtikrinsime, kad aplinkos ir sveikatos reikalavimai būtų integruoti, o institucijos įtrauktos į su transportu susijusių sprendimų priėmimo procesus, tokius kaip sprendimai dėl transporto, vandens ir žemės naudojimo planavimo, infrastruktūros investicijų programų ir strategijų.

2. Įtvirtinsime sveikatą ir aplinką tausojančio transporto sąvoką ir ilgalaikius tikslus, remdamiesi jau kituose forumuose atliktu darbu.

3. Priimsime 4 priede išvardytus tikslus, paremtus mokslo žiniomis ir tyrimais bei PSO rekomendacijomis, ir įtrauksime juos į atitinkamas strategijas, kad sumažintume, be kita ko:

- mirtingumą, kraujotakos bei kvėpavimo sistemų problemas ir vėžio riziką bei neurologinio vystymosi problemas, sukeltas su transportu susijusio oro užterštumo;
- transporto nelaimingų atsitikimų sukeltą mirtingumą ir sergamumą;
- kraujotakos sistemos bei kitų ligų riziką, atsirandančią dėl fizinio krūvio trūkumo;
- triukšmo poveikį žmonėms.

4. Tobulinsime matavimo metodikas ir duomenų rinkimo procesus, kad galėtume stebėti pažangą, siekdami tikslų, išvardytų 4 priede. Strategijų, siekiančių sumažinti neigiamą transporto poveikį sveikatai ir aplinkai, rengimas turėtų remtis tokios stebėsenos rezultatais.

5. Peržiūrėsime ir prireikus toliau plėtosime strategijas arba parengsime nacionalinius veiksmų planus, kad užtikrintume tinkamą sveikatos ir aplinkos interesų integraciją į transporto, žemės panaudojimo strategijas, ypač toliau tobulinant nacionalinius aplinkos sveikatinimo veiksmų planus (NASVP), bei skatinsime panašius veiksmus regioniniu ir vietiniu lygmenimis.

6. Užtikrinsime, kad sveikatos institucijos atsižvelgtų į rengiamų strategijų poveikį transportui.

7. Toliau plėtosime arba diegsime strategijas, siekiančias mažinti oro, dirvos ir vandens taršą, nelaimingus atsitikimus ir triukšmą, šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas ir miškų naikinimą, susijusį su transportu bei jo infrastruktūra (oro uostais, greitkeliais, geležinkeliais, terminalais, uostais, degalinėmis ir pan.) taip kaip ir su kitais pagrindiniais pramoniniais šaltiniais.

8. Užtikrinsime, kad būtų pasiekta strategijų, skirtų įgyvendinti Kioto tikslams sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, ir strategijų sumažinti kitus su sveikata susijusius oro taršalus, sinergetika, ypatingą dėmesį atkreipiant į dyzelinių variklių emisijas.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

9. Siekiant sveikatą ir aplinką tausojančio transporto ir ypač siekiant integruoti sveikatos ir aplinkos reikalavimus bei tikslus į strategijas ir planus, parengti mokslines rekomendacijas, paremtas žiniomis apie visapusišką ir kombinuotą su transportu susijusios rizikos sveikatai poveikį, taip pat, jei įmanoma, slenkstinių verčių visuomenės sveikatai apsaugoti nustatymą.

B. Transporto rūšių ir žemės naudojimo planavimo būdų, geriausiai veikiančių visuomenės sveikatą, skatinimas

Mes:

1. Rengsime ir įgyvendinsime strategijas, skatinančias palankias sveikatai ir aplinkai transporto rūšis, siekdami jų įdiegimo, kad būtų mažiau specifinių teršalų ir avarijų rizikos. Ypač skatinsime saugų ir aplinkai palankų važiavimą dviračiu ir ėjimą pėsčiomis, sukuriant saugią infrastruktūrą ir tinklus, įgyvendinant eismo valdymo priemones, vykdant greičio kontrolę ir įvedant greičio ribas, tinkamas vietinėms aplinkybėms, bei suprojektuojant kelius ir gyvenvietes atsižvelgiant į pėsčiųjų ir dviratininkų poreikius.

2. Sumažinsime variklinio transporto poreikį, pritaikydami žemės naudojimo strategijas, miestų bei regionų plėtros planus, kad žmonės galėtų lengvai pasiekti gyvenvietes, namus ir darbo vietas, parduotuves ir laisvalaikio paslaugų centrus dviračiais, pėsčiomis ir viešuoju transportu.

3. Didinsime viešojo transporto, ėjimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu patrauklumą ir skatinsime jų kaitaliojimą, ypač teikdami prioritetą viešajam transportui, ėjimui pėsčiomis ir važiavimui dviračiu ryšium su infrastruktūros išplėtimu.

4. Suteiksime akstiną panaudoti geriausias prieinamas technologijas ir numatysime aukštus transporto emisijų standartus bei degalų kokybės reikalavimus tam, kad pagerintume saugą ir sumažintume oro taršą, triukšmą ir degalų sunaudojimą.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

5. Įvertinti ir suteikti informaciją apie skirtingų transporto rūšių teigiamą ir neigiamą poveikį visuomenės sveikatai.

6. Kiekviškai įvertinti pasekmes visuomenės sveikatai fiziškai aktyvių transporto rūšių, ypač ėjimo pėstute ir važiavimo dviračiu.

C. Poveikio sveikatai ir aplinkai vertinimas

Mes:

1. Įvertinsime politinių dokumentų, strategijų, programų, projektų ir teisinių priemonių, susijusių su transportu ir judamumu, poveikį sveikatai ir aplinkai, užtikrinsime, kad už visuomenės sveikatą atsakingos institucijos būtų įtrauktos į šį vertinimą visais lygmenimis.

2. Palaikysime šio vertinimo diegimą kaip nacionalinių ir tarptautinių procedūrų dalį priimančias sprendimus dėl investicijų ir infrastruktūros programų.

Mes kviečiame Pasaulio Banką, Europos investicijų banką, Europos rekonstrukcijos ir vystymo banką bei kitas investuojančias institucijas

3. Atlikti jų remiamų infrastruktūros projektų, susijusių su transporto ir žemės naudojimo planavimu, poveikio aplinkai ir sveikatai vertinimus.

Mes kviečiame PSO:

4. Bendradarbiaujant su JT/EKE, Jungtinių Tautų aplinkos programa (JTAP) ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis, parengti rekomendacijas, kaip atlikti politinių dokumentų, strategijų, programų, projektų ir teisinių priemonių, susijusių su transportu, poveikio sveikatai vertinimą.

5. Skatinti poveikio sveikatai vertinimo platesnį naudojimą ir jo integraciją į poveikio aplinkai vertinimą, skleidžiant priemones ir metodus, dalijantis gera patirtimi (praktika), teikiant mokymo ir ekspertų kvalifikacijos kėlimo paslaugas.

D. Ekonominiai transporto, aplinkos ir sveikatos aspektai**Mes:**

1. Apsvarstysime sveikatos kaštus, susijusius su infrastruktūros investicijomis ir žemės naudojimo planavimu, bei jų pasekmes, tenkinant transporto ir judamumo poreikį, atsižvelgiant ne tik į tiesioginius sveikatos kaštus, bet taip pat ir sveikatą skatinančių alternatyvų neįsisavinimo kaštus.

2. Skatinsime, įgyvendinsime ir peržiūrėsime strategijas, skirtas sveikatos ir aplinkos išorės kaštams dėl transporto veiklos internalizuoti. Šios strategijos taip pat apims priemones, kurios užtikrins, kad transporto kaštai geriau atspindėtų ribinius kaštus.

3. Užtikrinsime, kad strategijos, skirtos skatinti sveikatą ir aplinką tausojantį transportą, būtų efektyvios, atsižvelgiant į visus kaštus.

4. Skatinsime pažangaus metodo – subsidijų iš teršiančių transporto rūšių atėmimo įdiegimą.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis

5. Parengti išsamias metodų ir praktinių priemonių rekomendacijas transporto srityje priimamų sprendimų pasekmių sveikatai kaštams ir naudai įvertinti.

E. Ypatinga didesnės rizikos grupių priežiūra**Mes:**

1. Nustatysime grupes, laiko tarpsnius, aplinką ir vietas, kur galima didesnė transporto neigiamo poveikio sveikatai rizika, atsižvelgiant į PSO pasiūlytus kriterijus, ir atliksime atitinkamo poveikio sveikatai monitoringą šiose grupėse, kaip aprašyta žemiau.

2. Rengsime, įgyvendinsime ir konkrečias strategijas bei priemones ir atliksime jų monitoringą, kad apsaugotume šias didesnės rizikos grupes nuo neigiamo transporto poveikio sveikatai.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

3. Rengti poveikio sveikatai vertinimo ir monitoringo metodus didesnėms rizikos grupėms, patiriančioms neigiamą su transportu susijusį poveikį.

4. Suteikti informaciją ir parengti su transportu susijusių sveikatos tikslų, ribinių verčių ir priemonių rekomendacijas didesnės rizikos grupės gyventojams dėl:

a) ypatingo pažeidžiamumo (vaikai, vyresnio amžiaus žmonės, sergantys žmonės, pabėgėliai ir imigrantai);

b) didesnio žalingos sveikatai aplinkos poveikio, susijusio su geografinė ir topografinė padėtimi, gyvenvietės charakteristikomis, kelionėmis ir profesija;

c) neįgalumo ir socialinių kliūčių, kilusių dėl nepakankamo paslaugų prieinamumo, bendruomenių irimo ir didesnės avarijų rizikos.

F. Dar ne visiškai kiekybiškai įvertinta rizika visuomenės sveikatai**Mes:**

1. Skatinsime tarptautinį bendradarbiavimą mokslo tiriamųjų ir standartizuotų matavimų programų srityje ir skatinsime efektyvių (kaštų prasme) priemonių prieš neigiamą triukšmo, teršalų

bei potencialių karcinogenų, tokių kaip dyzelinių variklių emisijos ir kietųjų dalelių poveikį sveikatai parengimą.

2. Skatinsime tarptautinį bendradarbiavimą ekspozicijos matavimų programose bei remsime mokslo tyrimus dėl sąsajų tarp transporto rodiklių, ekspozicijos ir sveikatos.

Mes kreipiamės į PSO:

3. Skatinti tolesnius teršalų, teršalų mišinių, triukšmo ir kitų transporto keliamų pavojų poveikio sveikatai tyrimus, srityse, kuriose trūksta įrodymų, o poveikis (ekspozicija) reikšmingas (pvz., dyzelinių variklių emisijos, o ypač kietosios dalelės), įskaitant jų potencialią karcinogeninę riziką.

4. Kur įmanoma, siūlyti rekomendacines koncentracijos aplinkoje ir ekspozicijos vertes tiems teršalams ir triukšmui, kuriems dar nėra nustatytos rekomendacinės vertės, ypač atsižvelgiant į tai, kad iki 2005 metų bus siekiama peržiūrėti Europos Sąjungos oro kokybės standartus.

5. Skatinti poveikio sveikatai tyrimą žmogui teršalų mišinių, triukšmo ir kitų kenksmingų veiksnių, įskaitant jų kombinuotą poveikį variklinio transporto priemonėse, ant šaligatvių, važiuojant dviračiu, taip pat gyvenimą ir (ar) darbą šalia intensyvaus eismo kelių, ir parengti išsamias rekomendacijas (įskaitant rekomendacines vertes) dėl ekspozicijos lygių.

6. Toliau rengti rekomendacijas dėl kietųjų dalelių rizikos sveikatai, remiantis jų poveikio sveikatai vertinimu, atkreipiant ypatingą dėmesį į jų skaičių, masę, dydį, paviršių ir sudėtį.

7. Įvertinti transporto ir jo infrastruktūrų keliamos rizikos sveikatai dėl dirvožemio ir vandens užteršimo, pagrindimą ir pateikti rekomendacijas dėl galimybės nustatyti saugias ribas bei siektinus tikslus.

8. Skatinti poveikio sveikatai ir psichosocialinio poveikio dalyvaujant moderniam eisme tyrimus.

G. Rodikliai ir stebėseną (monitoringas)

Mes:

1. Įgyvendinsime ir, esant poreikiui, toliau tobulinsime sistemas, skirtas su transportu susijusios ekspozicijos ir poveikio aplinkai ir sveikatai stebėsenai atlikti.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

2. Parengti rodiklius ir rekomendacijas su transportu susijusio poveikio sveikatai matavimams ir stebėsenai bendroje populiacijoje ir padidintos rizikos grupėse bei vietose atlikti ir įvertinti priemonių šiam poveikiui sumažinti efektyvumą.

H. Bandomieji veiksmai ir tyrimai

Mes:

1. Skatinsime tyrimų programas ir bandomuosius projektus ir jų rezultatus inkorporuosime į mūsų transporto, aplinkos, žemės panaudojimo ir sveikatos strategijas, ypač kartu su PSO.

2. Sudarysime sąlygas bandomiesiems projektams, kur taršai ir kitiems neigiamiems transporto poveikiams sumažinti bus taikomos vietinės priemonės, pavyzdžiui, skatinant aplinkai palankias transporto priemones, ribojant labai teršiančių transporto priemonių naudojimą bei skatinant važiavimą dviračiu, ėjimą pėsčiomis ir pažangų viešąjį transportą, vietinius greičio ribojimus ir automobilių parkavimo apribojimus.

3. Pasistengsime užpildyti vis dar egzistuojančią spragą tarp mūsų žinių apie strategijas, kurios gali būti naudojamos siekiant sveikatą ir aplinką tausojančio transporto, ir dabartinio transporto, žemės naudojimo ir infrastruktūros modelių.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

4. Palengvinti programų, skirtų neigiamam transporto poveikiui sveikatai ir teigiamam fiziškai aktyvių transporto būdų, ypač ėjimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu, poveikiui sveikatai tyrimų rengimą, ir skatinti su šiomis problemomis susijusius bandomuosius projektus.

5. Bendradarbiauti su šalimis dėl poveikio sveikatai bandomojo vertinimo metodų išbandymo, įvertinant strategijos įdiegimo kaštus ir naudingumą bei remiant apmokymo iniciatyvas ir informacijos platinimo programas.

I. Visuomenės dalyvavimas, visuomenės sąmoningumas, informacija

Mes:

1. Užtikrinsime informacijos, susijusios su sveikata, prieinamumą visuomenei ir jos dalyvavimą priimant sprendimus dėl transporto projektų, programų, strategijų, planų ir teisės aktų ir, vadovaudamiesi Orhuso Konvencijos nuostatomis, užtikrinsime teisę kreiptis į teisėsaugos institucijas. Šios nuostatos turėtų būti taikomos visoms Chartijoje numatytoms priemonėms.

2. Skatinsime plėtrą ir pritaikymą:

a) informacinių, švietimo ir komunikacijos, įskaitant ir parengtas tarptautinių institucijų kampanijų, kelti suinteresuotų dalyvių ir sprendimų priėmėjų sąmoningumui dėl sveikatą ir aplinką tausojančio transporto poreikio;

b) informacinių kampanijų, skirtų grupėms, naudojančioms mažiausiai palankias aplinkai transporto rūšis.

3. Prisidėsime prie PSO informacijos platinimo pastangų ir suteiksime bei platinsime nacionalinę ir regioninę informaciją visuomenei apie transporto poveikį sveikatai ir aplinkai bei apie sveikatą ir aplinką tausojančias transporto strategijas ir priemones, skirtas konkrečioms gyventojų grupėms.

Mes kviečiame PSO:

4. Parengti informacijos, švietimo ir komunikacijos strategiją siekiant padidinti visuomenės supratimą apie transporto poveikį žmogaus sveikatai ir paskatinti sveikatą ir aplinką tausojančių transporto rūšių pasirinkimą.

5. Įkurti tarptautinį informacijos pasidalijimo ir geros praktikos sveikatą ir aplinką tausojančio transporto srityje skleidimo PSO tinklą.

J. Pereinamojo laikotarpio šalys ir šalys, turinčios rimtų problemų dėl su transportu susijusio poveikio sveikatai

Mes:

1. Bendradarbiausime ir, kiek įmanoma, remsime šias šalis skatinant sveikatą ir aplinką tausojančią transportą.

2. Atkreipsime dėmesį į iššūkius integruojant transportą, aplinką ir sveikatą pereinamojo laikotarpio ekonomikoje, siekiant išvengti ir sumažinti didėjančio transporto poveikį sveikatai bei aplinkai.

Mes kviečiame PSO, bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis

3. Skirti specialias rekomendacijas ir paramą šioms šalims.

V. Įgyvendinimas ir tolesnis procesas

Mes bendradarbiaudami **įgyvendinsime** veiksmų planą, išdėstytą šioje Chartijoje, ir atitinkamai pasiruošime jo tęsiniai, transporto, aplinkos ir sveikatos sprendimų tęsimui ir stebėsenai, kiek įmanoma, naudodami egzistuojančius mechanizmus, tokius kaip Europos aplinkos ir sveikatos komitetas (EASK), nacionaliniai aplinkos sveikatinimo veiksmų planai (NASVP), PSO Europos aplinkos ir sveikatos ministrų konferencijos, JT/EKE Vienos deklaracija ir Bendrų transporto ir aplinkos apsaugos veiksmų programa, Ekonominio bendradarbiavimo ir vystymo organizacijos (EBVO) Transporto ir aplinkos apsaugos darbo grupė bei Europos aplinkos (Environment for Europe) procesas.

Mes:

1. Bendradarbiausime su kitomis šalimis dėl tarpvalstybinių ir tarptautinių klausimų, atsižvelgdami į PSO ir kitų tarptautinių organizacijų pasiūlytas rekomendacijas ir priemones.

2. Skatinsime didesnę PSO bendradarbiavimą su kitomis tarpyvyriausybėmis institucijomis, tokiomis kaip JT/EKE, UTAP (UNEP), Europos Bendrijos ir tarptautinėmis institucijomis, tokiomis kaip Centrinės Europos iniciatyva (CEI), EBTO, Europos transporto ministrų konferencija (ETMK), Europos aplinkos agentūra (EAA), nevyriausybėmis organizacijomis (NVO) taip pat ir privačiu sektoriumi.

3. Skatinsime visuomenę, nevyriausybines organizacijas bei privatų sektorių ir remsime savivaldos institucijas ir atitinkamus miestus prisidėti prie pastangų siekiant sveikatą ir aplinką tausojančio transporto, o tai skatintų aktyviai prisidėti prie šios Chartijos veiksmų plano įgyvendinimo.

Mes, bendradarbiaudami su PSO ir kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

4. Tęsime šioje Chartijoje išdėstytą sprendimų įgyvendinimą:

a) pasinaudodami nacionaliniais kontaktiniais asmenimis, paskirtais JT/EKE Vienos deklaracijai ir Bendrai veiksmų programai transportui ir aplinkai įgyvendinti, ir paskirdami papildomus kontaktinius asmenis sveikatai iki 1999 m. pabaigos;

b) užtikrindami, kad kontaktiniai asmenys būtų efektyviai susiję su PSO Europos aplinkos ir sveikatos ministrų konferencijų bei JT/EKE Vienos deklaracijos bei Bendros veiksmų programos transportui ir aplinkai, taip pat nacionaliniu mastu su Buveinių komitetų veikla;

c) įkurdami priežiūros grupę iš suinteresuotų šalių narių ir tarptautinių organizacijų, siekdami skatinti šios Chartijos įgyvendinimą ir palengvinti tarpsektorinį koordinavimą ir tarptautinį visuomeninių ir privačių institucijų bendradarbiavimą, bei koordinuoti ir glaudžiai bendradarbiauti su JT/EKE Bendruoju susitikimu dėl transporto ir aplinkos (BSTA).

5. Prireikus palaikysime PSO ir kitas agentūras sudarant egzistuojančių susitarimų ir teisinių priemonių transporto, aplinkos ir sveikatos srityje apžvalgą, kaip nurodyta žemiau, ir apsvarstysime pasiūlymus dėl tolesnių reikalingų veiksmų, kuriuos jie atliks, remdamiesi minėta apžvalga.

6. Reguliariai atliksime transporto, aplinkos, žemės naudojimo ir sveikatos sąsajų stebėseną, naudodami prieinamą susijusią informaciją ir rengsime ataskaitas apie šių sąsajų padėtį regione.

7. Stebėsime kaip siejami tikslai, susiję su sveikatą ir aplinką tausojančiu transportu bei sveikatos ir aplinkos aspektų integracija į vandens, žemės naudojimo ir transporto politiką, kaip dalis egzistuojančių tarptautinių apžvalgos procesų (pvz., EBTO ir JT/EKE aplinkosauginių veiksmų apžvalgos).

Mes kviečiame PSO:

8. Padėti suinteresuotų šalių narių ir tarptautinių organizacijų priežiūros grupei EASK veikloje.

9. Platinti informaciją apie naujus mokslo įrodymus apie transporto poveikį aplinkai ir sveikatai, apie poveikio aplinkai ir sveikatai vertinimo metodus bei patirtį ir apie su transportu susijusio poveikio sveikatai ekonominius įvertinimus.

10. Atnaujinti tikslus, rekomendacijas ir kitas priemones, susijusias su šios Chartijos įgyvendinimu, ir atnaujinti su Chartija susijusius tyrimų prioritetus, ypač bendradarbiaujant tarptautinių mokslo tyrimų plotmėje.

Mes kviečiame JT/EKE BTAS

11. Koordinuoti ir glaudžiai bendradarbiauti su priežiūros grupe, paminėta 4(c) punkte.

Mes kviečiame PSO, kartu su JT/EKE ir bendradarbiaujant su kitomis tarptautinėmis organizacijomis:

12. Parengti atitinkamų susitarimų ir teisinių instrumentų apžvalgą, siekiant pagerinti ir suderinti jų įgyvendinimą bei tobulinimą, jei to prireiktų. Ataskaita apie šią apžvalgą turėtų būti pateikta vėliausiai iki 2000 m. pavasario ir turėtų rekomenduoti tolesnius reikalingus veiksmus. Ši ataskaita turėtų paliesti naujų teisiškai neįpareigojančių veiksmų galimybę bei galimumą, reikalingumą ir naujo teisiškai įpareigojančio instrumento (pvz., transporto, aplinkos ir sveikatos konvencijos) turinį, akcentuojant papildomą naudą ir dubliavimosi išvengimą vertinant egzistuojančius susitarimus.

Londonas, 1999 m. birželio 19 d.

Hon Tessa Jowell, MP Hon Michael Meacher, MP
Valstybės ministrė visuomenės sveikatai Aplinkos ministras
Jungtinė Karalystė Jungtinė Karalystė

Lordas Whitty iš Kembervilio Dr. J. E. Asvall
Parlamento Valstybės sekretoriaus pavaduotojas Europos regioninis direktorius
Aplinkos, transporto ir regionų departamentas Pasaulio sveikatos organizacija
Jungtinė Karalystė

TRANSPORTO, APLINKOS IR SVEIKATOS SĄSAJOS DUOMENYS² PAGRINDINIAI FAKTAI IR SKAIČIAI

Kelių eismo įvykiai

Kasmetiniai skaičiai apie kelių eismo įvykius PSO Europos regione yra vis dar labai dideli – apie 2 milijonus eismo įvykių, kurių metu buvo sužeidimų, iš jų 120 tūkst. baigėsi mirtimi, buvo sužeisti 2,5 milijono žmonių.

Viena iš trijų keliuose įvykusių mirčių nusineša jaunesnio kaip 25 metų asmens gyvybę.

Kelių eismo įvykiai yra fatališkiausi iš visų transporto įvykių rūšių, jiems tenka ir didžiausia absoliutaus mirčių skaičiaus dalis, ir didžiausias mirčių skaičius, tenkantis ridos kilometrui. Pavyzdžiui, 1995 metais Europos Sąjungoje kelių eismo įvykių metu žuvo 44 tūkst. žmonių, o dėl geležinkelio eismo įvykių žuvo 936 žmonės. Mirtingumas milijardui ridos kilometrų kelių transporto buvo apie tris kartus didesnis negu geležinkelių (atitinkamai 11 ir 3,4 žūtys milijardui kilometrų). Pagal pasaulinę skrydžių saugumo ataskaitos statistiką, 1997 metais įvyko 916 žūčių dėl nelaimingų atsitikimų ore, įskaitant ir maršrutinius skrydžius, atitinkančios 0,4 žūčių milijardui ridos kilometrų. Pagal pasaulinę statistikos ataskaitą, 1996 metais 690 žmonių žuvo jūrose.

Eismo įvykių mirtingumo rodikliai yra sumažėję Europos regione per pastarąjį dešimtmetį, bet vis dar yra beveik dešimteriopi skirtumai tarp šalių narių, kuriose yra aukščiausi ir žemiausi rodikliai.

Pažeidžiamiausi kelių eismo dalyviai – pėstieji bei dviratininkai sudaro 30–35% žūčių. Nelaimingi eismo įvykiai, kuriuose nukenčia pėstieji, visada yra dvigubai žiauresni negu tie, kurių dalyviai automobilių keleiviai.

Oro tarša

Naudojant kaip rodiklį transporto išmestų kietųjų dalelių KD10 koncentracijos aplinkoje dalį, apskaičiuota, kad Europos miestuose apie 80 tūkst. suaugusiųjų mirčių per metus priežastis yra ilgalaikis kelių transporto sukeltos oro taršos poveikis.

PSO duomenimis, oro kokybės trumpalaikio ir ilgalaikio veikimo ribinės koncentracijų vertės Europos regione yra dažnai ir žymiai viršijamos, ypač ozono, NO₂ ir kietųjų dalelių.

Atsiranda naujų įrodymų, patvirtinančių, kad vaikai, gyvenantys šalia kelių, kur yra intensyvus transportas, turi apie 50% aukštesnę riziką jausti kvėpavimo sistemos sutrikimo požymius, negu vaikai, gyvenantys teritorijose, kuriose eismas neintensyvus.

Automobilių keleiviai patiria ženkliai aukštesnę variklio emisijų poveikį nei žmonės, nesantys automobilyje.

Kalifornijos Oro išteklių valdyba 1998 metais apibūdino dyzelinių degalų emisiją kaip „toksinį oro teršalą“, remdamiesi tyrimais su gyvūnais bei epidemiologiniais tyrimais, kurie patikimai parodė priežastinius ryšius tarp profesinio dyzelinių degalų poveikio ir plaučių vėžio. Jau 1989 metais Tarptautinė vėžio tyrimų agentūra (IARC) padarė išvadą, kad dyzelinio variklio išmetalai yra „tikriausiai kancerogeniški žmogui“ (grupė 2A), o benzininio variklio išmetalai yra „galbūt kancerogeniški žmogui“ (grupė 2B).

Transporto triukšmas

² 1 priede pateikti duomenys remiasi sukauptomis PSO žiniomis, ypač dirbant su mokslininkais, kurie parengė apibendrinantį pagrindžiantį dokumentą ir leidinį „Transportas, aplinka ir sveikata“, kuriame smulkiai aptariamos susijusios problemos ir pateikiamas literatūros sąrašas. Apibendrinantis pagrindžiantis dokumentas ir leidinys pristatyti Trečiosios aplinkos ir sveikatos ministrų konferencijos metu ir gali būti užsakyti iš PSO. Apibendrinantį pagrindžiantį dokumentą taip pat galima rasti tinklalapyje <http://www.who.dk/london99>

Transportas ir ypač kelių transportas yra pagrindinė žmogų veikiančio aplinkos triukšmo priežastis.

Europos regiono populiacijos dalis, veikiama aukšto triukšmo lygio (ekvivalentiško 65 dBLA_{ekv} per 24 valandas) išaugo nuo 15% iki 26% per 1980–1990 metus.

Nustatyta, kad apie 65% Europos populiacijos yra veikiama triukšmo lygių, sukeliančių rimtą dirginimą, kalbos trikdžius ir miego sutrikimus (55–65 dBLA_{ekv} per 24 valandas).

Vaikai, nuolat veikiami didelio triukšmo lygio (pavyzdžiui, oro uostų apylinkėse), blogiau skaito, sunkiau koncentruoja dėmesį ir sprendžia problemas.

Triukšmas gali pabloginti protinę veiklą, reikalaujančią dėmesio koncentracijos, atminties bei sugebėjimo spręsti sudėtingas analitines problemas. Adaptacija ignoruoti triukšmą ir jos įgyjimas siejamas su didelėmis streso hormonų koncentracijomis ir aukštu kraujospūdžiu.

Atsiranda įrodymų, kad yra sąsaja tarp hipertenzijos ir išeminės širdies ligos bei didelio triukšmo lygio.

Fizinis aktyvumas

Nepakankamas fizinis aktyvumas yra vienas iš didžiausių širdies kraujagyslių ligų rizikos veiksnių, pagrindinės mirtingumo priežasties Europoje. Kita vertus kasdienis ėjimas pėsčiomis bei važiavimas dviračiu gali sustiprinti sveikatą, skatindamas fizinį aktyvumą ir mažindamas triukšmą bei oro taršą.

Reguliaraus fizinio aktyvumo naudą sveikatai galima apibūdinti taip:

- 50% sumažina širdies kraujagyslių ligų atsiradimo riziką (t. y. panašus efektas kaip nerūkymo atveju);
- 50% sumažina suaugusiųjų diabeto vystymosi riziką;
- 50% sumažina nutukimo riziką;
- 30% sumažina hipertenzijos išsivystymo riziką;
- 10/8 mm Hg sumažina kraujospūdį esant hipertenzijai (t. y. panašus efektas kaip antihipertenzinių vaistų).

Kita nauda, įskaitant osteoporozės sumažinimą, – depresijos ir nerimo simptomų palengvinimas ir kritimų senatvėje prevencija.

30 minučių greitas ėjimas pėsčiomis ar važiavimas dviračiu didesnę dalį savaitės dienų, net jei tai trunka 10–15 minučių, teikia efektyvią naudą sveikatai.

Ėjimo pėsčiomis vidurkis Europoje yra apie 1,5 km, o važiavimo dviračiu vidurkis yra apie 3,5 km, kiekvienam iš šių veiksmų atlikti reikia apie 15 minučių: dviejų tokių kelionių kiekvieną dieną užtektų rekomenduojamai fizinio aktyvumo kasdienos dozei užtikrinti.

Psichosocialiniai efektai

Tam tikros transporto formos sukelia įvairų poveikį psichinei sveikatai, įskaitant rizikingą ir agresyvių elgesį, depresiją bei potrauminius psichologinius nelaimingų eismo įvykių efektus.

Dideli transporto srautai gali sukelti socialinę izoliaciją ir apriboti tarpasmeninį bendravimą, t. y. veiksnis, siejamas su didesniu pagyvenusių žmonių mirtingumu ir sergamumu.

Vaikai, kurie turi galimybę žaisti nepatirdami gatvės pavojų ir be suaugusiųjų priežiūros, turėjo dvigubai daugiau kontaktų su žaidimų draugais iš kaimyninės aplinkos, negu tie, kurie negalėjo palikti savo namų be suaugusiųjų priežiūros dėl didelių eismo srautų.

Tėvai nurodė nelaimingų įvykių baimę, kaip pagrindinę priežastį, kodėl jie vežioja vaikus į mokyklą automobiliais. Tai apriboja vaikų nepriklausomybės vystymąsi bei sumažina jų kontaktų užmezgimo galimybes. Tai taipogi daro įtaką vaikų nuostatoms dėl lengvųjų automobilių naudojimo bei asmeninio požiūrio į judumą, kai jie suauga.

Fizinio aktyvumo nepakankamumas yra siejamas su psichikos sveikatos problemomis, tarp jų ir su depresija.

Vandens ir dirvos tarša

Transporto, vežančio pavojingus krovinius, avarijos gali sukelti lokalizuotą pavojų aplinkai ir sveikatai dėl oro, vandens bei dirvos taršos.

Transporto infrastruktūra, transporto priemonių sunkiųjų metalų emisijos ir nuo apledėjimo saugančios medžiagos, transporto priemonių atliekos (pavyzdžiui, seni automobiliai, padangos, akumulatoriai), degalų ištekėjimai, padangų ir kelių nusidėvėjimas gali sukelti dirvos ir gruntinio vandens užteršimą, kuris savo ruožtu gali daryti neigiamą įtaką vandens bei žemės ūkio produktų kokybei.

Laivų nuotekos gali sukelti mikrobinę vandens gyvūnijos bei vandens taršą. Balastinio vandens (vanduo, kuriuo užpildomi tušti naftos tankeriai) išpylimai užteršia vandenį angliavandeniliais.

Didžiausios rizikos grupės

Transporto poveikis sveikatai neproporcingai didelė našta užgriūna tam tikras populiacijos grupes. Kai kurie žmonės dėl senyvo ar jauno amžiaus, ligų ar negalios yra labiau pažeidžiami transporto eismo keliamų pavojų. Kiti naudoja transporto rūšimis, susijusiomis su didesne rizika (pavyzdžiui, motociklais). Kai kurie yra labiau veikiami, nes gyvena, dirba ar juda tokiose vietose, kuriose teršalų ir triukšmo koncentracijos yra didesnės (pavyzdžiui, dėl specifinių geografinių ir topografinių savybių, sąlygojančių didesnę intensyvumą bei gyvenvietės ypatybių), ar yra kitų grėsmių, ar dėl apribotų galimybių eiti pėsčiomis bei važiuoti dviračiu. Dauguma transporto sukeltų blogybių veikia tas pačias bendruomenes, dažniausiai tas bendruomenes, kuriose socialinis ekonominis lygis yra žemiausias bei blogiausia sveikatos būklė.

2 priedas

SUSIJĘ TARPTAUTINIAI VEIKSMAI –
PADĖTIS IKI 1999 M. KOVO MĖN.

(Pastaba. Šis priedas nėra išsamus visų tarptautinių veiksmų transporto, aplinkos ir sveikatos srityje sąrašas. Jis parengtas kaip „dokumentas, kurį galima visada tobulinti“. Jo paskirtis tiesiog pateikti chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata“ skaitytojams atitinkamų nuorodų sąrašą)

Teisiškai įpareigojantys dokumentai³***Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija (UNECE)****Oro tarša*

1979 m. Tolimųjų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencija ir jos protokolai

- 1984 m. protokolas dėl bendradarbiavimo programos tolimųjų oro teršalų pernašų Europoje monitoringo ir įvertinimo srityje ilgalaikio finansavimo

- 1988 m. protokolas dėl azoto oksidų išmetamų kiekių ar jų tarpvalstybinių pernašų ribojimo

- 1991 m. protokolas dėl lakiųjų organinių junginių išmetamų kiekių ar jų tarpvalstybinių pernašų ribojimo

- 1994 m. protokolas dėl tolesnio sieros išmetamų mažinimo

- 1998 m. protokolas dėl sunkiųjų metalų;

- 1998 m. protokolas dėl patvariųjų organinių teršalų

Poveikio aplinkai vertinimas

1991 m. Poveikio aplinkai įvertinimo tarpvalstybiniame kontekste konvencija (Espoo konvencija)

Visuomenės informavimas ir dalyvavimas

1991 m. Konvencija dėl prieinamumo prie informacijos, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teisėsaugos institucijas aplinkos apsaugos klausimais (Orhuso konvencija)

Pavojingų krovinių gabenimas

1957 m. rugsėjo 30 d. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo keliais (ADR)

1993 m. lapkričio 28 d. protokolas, pakeičiantis 1957 m. rugsėjo 30 d. Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo keliais (ADR) 1 straipsnio a punktą, 14 straipsnio 1 punktą ir 14 straipsnio 3 punktą

1989 m. lapkričio 10 d. konvencija dėl civilinės atsakomybės už žalą, padarytą pavojingų krovinių gabenimo keliais, geležinkeliais ir vidaus laivybos laivais metu (CRTD)

Greitai gendančių maisto produktų gabenimas

1970 m. rugsėjo 1 d. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP)

Kelių eismas ir kelio ženklai bei signalai

1949 m. rugsėjo 19 d. Kelių eismo konvencija

1968 m. lapkričio 8 d. Kelių eismo konvencija

1949 m. rugsėjo 19 d. Kelio ženklų ir signalų protokolas

1968 m. lapkričio 8 d. Kelio ženklų ir signalų konvencija

1971 m. gegužės 1 d. Europos susitarimas, papildantis 1968 m. Kelių eismo konvenciją

1971 m. gegužės 1 d. Europos susitarimas, papildantis 1968 m. Kelio ženklų ir signalų konvenciją

³ Turkija susilaikė dėl konvencijų ir susitarimų, kuriems ji nėra pasirašiusioji šalis.

1950 m. rugsėjo 16 d. Europos susitarimas dėl 1949 m. Kelių eismo konvencijos 23 straipsnio taikymo dėl transporto priemonių matmenų ir svorio, leidžiamo važiuojant tam tikrais sutarties šalių keliais

1950 m. rugsėjo 16 d. Europos susitarimas, papildantis 1949 m. Kelių eismo konvenciją ir

1949 m. Kelio ženklų ir signalų protokolą

1957 m. gruodžio 13 d. Europos susitarimas dėl kelio ženklinimo

1973 m. kovo 1 d. protokolas dėl kelio ženklinimo, papildant Europos susitarimą, papildantį Kelio ženklų ir signalų konvenciją

1975 m. balandžio 1 d. Susitarimas dėl minimalių reikalavimų vairavimo teisių išdavimui ir galiojimui (APC)

Kelių transporto priemonės

1958 m. kovo 20 d. sutartis dėl bendrų techninių nurodymų ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti sumontuotos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse ir dėl abipusio patvirtinimų pripažinimo sąlygų, išduotų remiantis šiais nurodymais, taip pat įskaitant atitinkamus techninius reikalavimus, išdėstytus Sutartyje

1997 m. sutartis dėl bendrų sąlygų periodinėms techninėms ratinių transporto priemonių apžiūroms ir abipusio tokių apžiūrų pripažinimo

Sutartis dėl globalių techninių reikalavimų ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti sumontuotos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse įvedimo

Transporto infrastruktūros

1950 m. rugsėjo 16 d. deklaracija dėl tarptautinių automagistralių tiesimo

1975 m. lapkričio 15 d. Europos susitarimas dėl tarptautinių automagistralių (AGR)

1985 m. gegužės 31 d. Europos susitarimas dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų (AGC)

1991 m. vasario 1 d. Europos susitarimas dėl svarbiausių tarptautinių kombinuotų transporto linijų ir susijusių įrenginių (AGTC)

1991 m. Europos susitarimo dėl svarbiausių tarptautinių kombinuotų transporto linijų ir susijusių įrenginių (AGTC), 1997 m. protokolas dėl kombinuoto transporto vidaus vandens keliuose

1996 m. sausio 19 d. Europos susitarimas dėl tarptautinės reikšmės svarbiausių vidaus vandens kelių (AGN)

Darbo sąlygos

1970 m. liepos 1 d. Europos susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važiuojančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)

Mokesčiai

1956 m. gegužės 18 d. Konvencija dėl mokesčių privačioms kelių transporto priemonėms, naudojamoms tarptautiniuose keliuose

1956 m. gruodžio 14 d. Konvencija dėl mokesčių kelių transporto priemonėms, vykdančioms tarptautinius keleivių vežimus

1956 m. gruodžio 14 d. Konvencija dėl mokesčių kelių transporto priemonėms, vykdančioms tarptautinius krovinių vežimus

Privati teisė

1956 m. gegužės 19 d. Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių gabenimo keliais (CMR)

Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių gabenimo keliais (CMR) 1978 m. liepos 5 d. protokolas

1973 m. kovo 1 d. Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo keliais (CVR)

Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo keliais 1978 m. liepos 5 d. protokolas

Ekonominiai reikalavimai

1954 m. gegužės 17 d. bendrasis susitarimas dėl tarptautinio kelių transporto ekonominių reikalavimų

Vidaus vandenų laivyba

1960 m. kovo 15 d. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių suvienodinimo dėl laivų susidūrimų vidaus vandenų laivyboje

1965 m. sausio 25 d. Konvencija dėl vidaus vandenų navigacijos laivų registracijos

1966 m. vasario 15 d. Konvencija dėl vidaus vandenų navigacijos laivų matavimų

1973 m. kovo 1 d. Konvencija dėl vidaus vandenų laivų savininkų atsakomybės apribojimo (CLN)

Konvencijos dėl vidaus vandenų laivų savininkų atsakomybės apribojimo (CLN) 1978 m. liepos 5 d. protokolai

1976 m. vasario 6 d. Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo vidaus vandenų keliais (CVN)

Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo vidaus vandenų keliais (CVN) 1978 m. liepos 5 d. protokolai

Vandens apsauga

1992 m. kovo 17 d. (Helsinkis) Konvencija dėl tarpvalstybinių vandentakių ir tarptautinių ežerų apsaugos ir naudojimo

Gabenimas geležinkeliais

1980 m. gegužės 9 d. Konvencija dėl tarptautinių vežiojimų geležinkeliais (Bernas), įskaitant:

- bendras taisyklės dėl sutarčių dėl tarptautinių keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais (CIV)

- bendras taisyklės dėl sutarčių dėl tarptautinių krovinių vežiojimų geležinkeliais (CIM)

- reikalavimai dėl tarptautinių pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais (RID)

Jungtinės Tautos (JT)*Klimato kaita*

1992 m. gegužės 9 d. (Niujorkas) Bendroji klimato kaitos konvencija

Bendrosios klimato kaitos konvencijos 1997 m. gruodžio 11 d. Kioto protokolai

Jungtinių Tautų aplinkos programa (UNEP)*Ozono sluoksnio apsauga*

1985 m. kovo 22 d. Vienos konvencija dėl ozono sluoksnio apsaugos

1987 m. rugsėjo 16 d. Monrealio protokolai dėl medžiagų, naikinančių ozono sluoksnį, ir papildymai, priimti Londone (1990 m.), Kopenhagoje (1992 m.), Vienoje (1995 m.) ir Monrealyje (1997 m.)

Pavojingų atliekų ir cheminių medžiagų tarpvalstybiniai pervežimai

1989 m. kovo 22 d. Bazelio konvencija dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinio pervežimo bei jų tvarkymo kontrolės

1998 m. Roterdamo konvencija dėl sutikimo, apie kurį pranešama iš anksto, procedūros, taikomos tam tikroms pavojingoms cheminėms medžiagoms ir pesticidams tarptautinėje prekyboje (PIV konvencija)

Europos Sąjunga (ES)*Poveikio aplinkai vertinimas*

1985 m. birželio 27 d. Europos Tarybos direktyva 85/337/EEB dėl tam tikrų visuomeninių bei privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo

1997 m. kovo 3 d. Europos Tarybos direktyva 97/11/EB, pakeičianti direktyvą 85/337/EEB, dėl tam tikrų visuomeninių bei privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo

Saugumas keliuose

1970 m. vasario 6 d. direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipų patvirtinimą, suderinimo

1971 m. liepos 26 d. direktyva 71/320/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų stabdžių sistemas, suderinimo

1974 m. liepos 22 d. direktyva 74/408/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių salonų saugą (sėdynių ir jų tvirtinimo įtaisų stiprumas), suderinimo

1976 m. direktyva 76/115/EEB dėl motorinių transporto priemonių saugos diržų įtvirtinimo

1977 m. birželio 28 d. direktyva 77/541/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržus ir tvirtinimo sistemas, suderinimo

1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 dėl kai kurių su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo

1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų

1989 m. liepos 18 d. direktyva 89/459/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių kai kurių kategorijų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų padangų protektoriaus gylį, suderinimo

Direktyva 91/671/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių privalomą saugos diržų naudojimą mažiau nei 3,5 tonų sveriančiose motorinėse transporto priemonėse, suderinimo

Direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo kai kurioms motorinių transporto priemonių kategorijoms ir šių prietaisų naudojimo Bendrijoje

1996 m. liepos 25 d. direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje naudojamų kelių transporto priemonių maksimalius leistinus matmenis vidaus ir tarptautinio vežimo sąlygomis bei maksimalią leistiną masę tarptautinio vežimo sąlygomis

1996 m. gruodžio 20 d. direktyva 96/96/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą, derinimo

Vairavimo teisės

1976 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 76/914/EEB dėl kai kurių kelių transporto priemonių vairuotojų minimalaus mokymo lygio

1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų, pakeista tokiomis direktyvomis:

1994 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyva 94/72/EB

1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyva 96/47/EB

1997 m. birželio 2 d. Tarybos direktyva 97/26/EB

Oro kokybė

Direktyva 70/220/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių oro apsaugos nuo teršimo automobilių išmetamosiomis dujomis priemones, derinimo, įskaitant pakeitimus:

direktyva 74/209/EEB; direktyva 77/102/EEB; direktyva 78/665/EEB; direktyva 83/351/EEB; direktyva 88/76/EEB; direktyva 88/609/EEB; direktyva 89/458/EEB; direktyva 91/441/EEB („Konsoliduota direktyva“); direktyva 94/12/EB; direktyva 96/69/EB; direktyva 98/69/EB

1972 m. rugpjūčio 2 d. direktyva 72/306/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių priemones, kurių turi būti imamasi prieš oro taršą transporto priemonių dyzelinių variklių išmetamosioms dujoms taršą, suderinimo

Direktyva 75/716/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių sieros kiekį tam tikrų rūšių skystajame kure, suderinimo, su direktyvos 87/219/EEB pakeitimais

Direktyva 78/611/EEB dėl švino kiekio benzine

1980 m. liepos 15 d. direktyva 80/779/EEB dėl oro kokybės ribinių verčių ir sieros dioksido ir kietųjų dalelių orientacinių verčių

Direktyva 82/884/EEB dėl švino ribinio dydžio ore

1985 m. kovo 7 d. direktyva 85/203/EEB dėl azoto dioksidui nustatytų oro kokybės normų

1985 m. kovo 20 d. direktyva 85/210/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių švino kiekį benzine, derinimo, ir dėl bešvinio benzino naudojimo

1985 m. gruodžio 5 d. direktyva 85/536/EEB dėl žaliavinės naftos taupymo naudojant benzino degalų komponentų pakaitalus, su pataisymais

Direktyva 88/77/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių priemones, naudojamas motorinėse transporto priemonėse dyzelinių variklių dujinių teršalų išmetams sumažinti, su direktyvos 91/542/EEB pakeitimais

1989 m. birželio 21 d. direktyva 89/427/EEB, iš dalies pakeičianti direktyvą 80/779/EEB, dėl oro kokybės ribinių verčių ir orientacinių sieros dioksido ir kietųjų dalelių verčių

Direktyva 92/55/EEB dėl inspekcijos ir priežiūros

1992 m. rugsėjo 21 d. direktyva 92/72/EEB dėl oro taršos ozonu

Direktyva 93/12/EEB dėl benzininio ir dyzelinio kuro kokybės, kurią pakeitė direktyva 98/70/EB

1994 m. gruodžio 20 d. direktyva 94/63/EB dėl lakiųjų organinių junginių (LOJ) išsiskyrimo į aplinką laikant benziną ir tiekiant iš terminalų į degalines valdymo

1996 m. rugsėjo 27 d. direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo (Oro kokybės bendroji direktyva) ir jos dukterinės direktyvos

1997 m. sausio 27 d. Tarybos sprendimas 97/101/EB dėl pasikeitimo informacija ir duomenimis iš tinklų ir individualių stočių, matuojančių aplinkos oro taršą valstybėse narėse

Triukšmas

1970 m. vasario 6 d. direktyva 70/157/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių leistiną motorinių transporto priemonių garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, suderinimo, kurią pakeitė direktyva 84/424/EEB

1978 m. lapkričio 23 d. direktyva 78/1015/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių leistiną motociklų garso lygį ir išmetimo sistemas, derinimo, kurią pakeitė direktyva 89/235/EEB; direktyva 92/97/EEB

1979 m. gruodžio 20 d. direktyva 80/51/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių leistiną ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo lygį, suderinimo

1989 m. gruodžio 4 d. direktyva 89/629/EEB dėl civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo skleidimo ribojimo

1992 m. kovo 2 d. direktyva 92/14/EEB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988 m.) 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriaus reikalavimai, naudojimo apribojimo, kurią pakeitė 1998 m. kovo 30 d. direktyva 98/20/EB

1996 m. kovo 27 d. direktyva 96/20/EB, derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 70/157/EEB dėl leistino motorinių transporto priemonių garso lygio ir dujų išmetimo sistemų

Dviratės ar triratės motorinės transporto priemonės

1997 m. birželio 17 d. direktyva 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų

Vidaus vandenų keliai

1976 m. sausio 20 d. direktyva 76/135/EEB dėl vidaus vandenų laivų tinkamumo plaukioti liudijimų abipusio pripažinimo

1982 m. spalio 4 d. direktyva 82/714/EEB, nustatanti techninius reikalavimus vidaus vandenų laivams

Laivybos saugumas ir jūrinės aplinkos apsauga

1978 m. gruodžio 21 d. direktyva 79/115/EEB dėl giliųjų jūrų laivavedžių laivų pilotavimo Šiaurės jūroje ir Lamanšo sąsiauryje

1991 m. kovo 4 d. reglamentas (EEB) Nr. 613/91 dėl laivų perkėlimo iš vieno Bendrijos registro į kitą, kurį pakeitė Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2158/93

1992 m. vasario 25 d. Tarybos sprendimas 92/143/EEB dėl Europos radionavigacijos sistemų

1993 m. rugsėjo 13 d. direktyva 93/75/EEB dėl minimalių reikalavimų laivams, išvykstantiems iš Bendrijos uostų ir gabenančių pavojingus arba užterštus krovinius, papildyta 1996 m. birželio 19 d. direktyva 96/39/EB; 1997 m. birželio 6 d. direktyva 97/34/EB; 1998 m. liepos 17 d. direktyva 98/55/EB; 1998 m. spalio 1 d. direktyva 98/74/EB

Valstybių narių kompetentingų institucijų, kurioms turi būti siunčiama informacija ir pranešimai, numatyti 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyvoje 93/75/EEB dėl minimalių reikalavimų laivams, išvykstantiems iš Bendrijos uostų ir gabenančių pavojingus arba užterštus krovinius, sąrašas (1997 m. kovo 1 d. OJ Nr. C 65, p. 3, ir modifikuotas sąrašas 1998 m. gegužės 16 d. OJ Nr. C 150, p. 3)

1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos reglamentas (EK) Nr. 2978/94 dėl tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijos A.747(18) dėl balasto cisternų tonažo matavimo naftos tanklaiviuose su izoliuotomis cisternomis taikymo

1994 m. lapkričio 22 d. direktyva 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų, kuri buvo pakeista 1997 m. rugsėjo 26 d. Tarybos direktyva 97/58

1996 m. rugsėjo 30 d. Tarybos sprendimas 94/57/EB dėl pripažintų organizacijų, apie kurias valstybės narės pranešė pagal Tarybos direktyvą 94/57/EB, sąrašo paskelbimo, kuri buvo pakeista 1998 m. birželio 12 d. Tarybos sprendimu 98/403/EB

1998 m. balandžio 22 d. Tarybos sprendimas dėl graikų laivybos registro pripažinimo pagal Tarybos direktyvą 94/57/EB

1994 m. lapkričio 22 d. direktyva 94/58/EB dėl minimalaus jūrininkų mokymo lygio, kuri buvo pakeista 1998 m. gegužės 25 d. direktyva 98/35/EB

1995 m. birželio 19 d. direktyva 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė), kuri papildyta 1998 m. balandžio 27 d. direktyva 98/25/EB; 1998 m. birželio 19 d. direktyva 98/42/EB

1996 m. birželio 25 d. direktyva 96/40/EB, nustatanti bendro pavyzdžio asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą inspektoriams, vykdančioms uosto valstybės kontrolę

1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3051/95 dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo, pakeistas 1998 m. sausio 23 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 179/98

1996 m. gruodžio 20 d. direktyva 96/98/EB dėl laivų įrenginių, kurią pakeitė 1998 m. lapkričio 11 d. direktyva 98/85/EB

1997 m. gruodžio 11 d. direktyva 97/70/EB, nustatanti suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams

1998 m. kovo 17 d. direktyva 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų

1998 m. birželio 18 d. direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos

Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO)

1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija ir susiję protokolai, ir susitarimai, ypač Konvencijos 16 priedas dėl aplinkos apsaugos

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO)

Jūrų sauga

1974 m. ir 1960 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS)

1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinės vaterlinijos nustatymo (LL)

1971 m. Sutartis dėl specialių prekybinių keleivinių laivų (STP)

1972 m. tarptautinės taisyklės, padedančios išvengti laivų susidūrimų jūroje (COLREG)

1972 m. Tarptautinė konvencija dėl saugių konteinerių (CSC)

1976 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų satelitinės organizacijos (INMARSAT)

1977 m. Toremolinos tarptautinė konvencija dėl žvejybos laivų saugos

1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūreivių parengimo, jų sertifikavimo ir budėjimo laive (STCW)

1979 m. Tarptautinė konvencija dėl paieškos ir gelbėjimo jūrose (SAR)

1995 m. Tarptautinė konvencija dėl žvejybinių laivų personalo parengimo, jų sertifikavimo ir budėjimo laive (STCW-F)

Jūrų tarša

1954 m. Tarptautinė konvencija dėl priemonių saugoti jūras nuo taršos nafta (OILPOL) (ją pakeitė MARPOL konvencija)

1972 m. Konvencija dėl priemonių saugoti jūras nuo taršos atliekomis bei kitomis medžiagomis (LDC)

1973 m. Tarptautinė konvencija dėl priemonių saugoti jūras nuo taršos iš laivų, modifikuota 1978 m. protokolu, susijusiu su (MARPOL 73/78)

1969 m. Tarptautinė konvencija dėl įsikišimo jūros taršos nafta atvejais (INTERVENTION)

1990 m. Tarptautinė konvencija dėl pasiruošimo, atsako ir bendradarbiavimo naftos taršos atvejais

Atsakomybė ir kompensacija

1969 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta žalą (CLC)

1971 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinio fondo taršos nafta padarytos žalos kompensavimui įsteigimo (FUND)

1971 m. Konvencija dėl civilinės atsakomybės branduolinių medžiagų gabenimo jūromis srityje (NUCLEAR)

1974 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra (PAL)

1976 m. Konvencija dėl jūrų išeikinių atsakomybės apribojimų (LLMC)

1996 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir toksiškų medžiagų vežimu jūra (HNS)

Kiti klausimai

1965 m. Konvencija dėl tarptautinio jūrų eismo pagerinimo

1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (TONNAGE)

1988 m. Konvencija dėl neteisėtų veiksmų prieš jūrų laivybos saugumą apribojimo (SUA)

1988 m. Protokolas dėl neteisėtų veiksmų prieš fiksuotų platformų, išsidėsčiusių ant kontinentinio šelfo, saugumą apribojimo (SUAPROT)

1989 m. Tarptautinė turto gelbėjimo vandenyse konvencija (SALVAGE)

Teisiškai neįpareigojantys dokumentai

Pasaulio sveikatos organizacija (PSO)

Europos aplinkos ir sveikatos chartija (1989 m.)

Helsinkio aplinkos ir sveikatos deklaracija (1994 m.)

Europos aplinkos sveikatinimo veiksmų planas (1994 m.)

Sveikata 21 – Sveikata visiems strategija Europos regionui 21 amžiuje (1998 m.)

Oro kokybės vadovas (rekomendacijos) (1998 m.)

Geriamojo vandens kokybės vadovas (1993 m.)

Bendruomenės triukšmo vadovas (greitai pasirodys)

Saugios rekreacinių vandenviečių aplinkos vadovas (greitai pasirodys)

Atėnų sveikų miestų deklaracija (1998 m.)

Sveikų miestų rezoliucija – stiprinti visus sveikatos siekiančius veiksmus vietos bei miestų lygmenimis PSO Europos regione (EUR/RC48/R3)

Europos Sąjunga (ES)

Komisijos pranešimas „Bendros transporto politikos tolesnė plėtra – globalinis požiūris į Bendrijos darnaus judamumo politiką“, Europos Bendrijų biuletenio papildymas 3/93, parengtas pagal COM(1992) 494 final

„Darnumo link – Europos Bendrijos aplinkos ir darnaus vystymosi politikos ir veiksmų programa“, 1993 m. gegužės 17 d. OJ Nr. C138/5

„Bendrijos prieinamo viešo transporto veiksmų programa“ – Komisijos ataskaita Tarybai dėl Bendrijos veiksmų asmenų su sumažintu judamumu transporto prieinamumo srityje, 1993 m. lapkričio 26 d.

„Piliečių tinklas“ naudojant viešo keleivinio transporto potencialą Europoje“, Europos Komisijos žalieji puslapiai, 1996 m.

Komisijos pranešimas „Skatinant saugumą keliuose Europos Sąjungoje: 1997–2001 m. programa“, 1997 m. balandžio 9 d. COM(1997) 131 final

Komisijos pranešimas „Aplinkosaugos integracijos į ES politiką strategija“, 1998 m. birželio mėn., Kardifas, 1998 m. gegužės 27 d. COM(1998) 333 final

Europos Tarybos išvados, 1998 m. birželio mėn., Kardifas

Transporto ir Aplinkos Tarybos išvados, 1998 m. birželio mėn., Liuksemburgas

Komisijos pranešimas „Bendroji transporto politika – darnus judamumas: ateities perspektyvos“, 1998 m. gegužės 25 d. COM(1998) 333 final

Tarptautinė geležinkelių sąjunga (TGS)

Atitinkami reikalavimai saugumo ir aplinkosaugos klausimais TGS kodekse

Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAK)

ECAK rekomendacijų ir rezoliucijų žinynas, susijęs su palengvinimo ir saugumo reikalais, ECAK dokumento Nr. 30 (7 redakcija), 1998 m. balandžio mėn. – 5 skyrius: Apriboto judamumo asmenų transportavimo palengvinimas

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO)

1996 m. birželio 24 d. rekomendacijos keleivinių laivų, pritaikytų pagyvenusiems ir su negalia asmenims, projektavimui bei naudojimui

Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) rezoliucijos

Nr. 94/6 „Dėl kombinuoto transporto skatinimo“

Nr. 97/6 „Dėl kombinuoto transporto plėtojimo“

Nr. 97/3 „Išsami rezoliucija dėl transporto pritaikyto asmenims su judamumo negalia“

Nr. 66 „Dėl transporto ir aplinkos“

Nr. 98/1 „Dėl politinio požiūrio į išorinių transporto kaštų internalizaciją“

Nr. 34 (1975 m.) „Dėl pėsčiųjų saugumo“

Nr. 39 „Dėl vaikų ir jaunų žmonių saugumo keliuose“

Nr. 43 „Dėl greičio ribojimų bei eismo šviesų laikymosi monitoringo“

Nr. 44 „Dėl saugesnio važiavimo dviračiais“

Nr. 50 „Dėl vaikų saugumo keliuose“

Nr. 90/4 „Dėl autobusų, traukinių ir tarpmiestinių autobusų prieinamumo asmenims su judėjimo negalia“

Nr. 91/3 „Dėl pagyvenusių žmonių saugumo keliuose pagerinimo“

Nr. 92/3 „Dėl decentralizuotos saugumo keliuose politikos“

Nr. 93/5 „Dėl išgėrimų kaip rizikos faktoriaus kelių eismo įvykiuose“

Nr. 97/5 „Dėl dviratininkų“

Nr. 68 „Dėl transporto asmenims su judamumo negalia“

Nr. 91/8 „Dėl informacijos ir komunikacijos“

Nr. 94/2 „Dėl taksi prieinamumo asmenims su apribotu judamumu“

1997 m. balandžio 21 d. išsami rezoliucija dėl asmenų su judamumo negalia

1997 m. balandžio 21 d. deklaracija dėl „pažeidžiamų“ transporto naudotojų

Rezoliucija dėl palaipsnio benzino su švinu naudojimo (greitai pasirodys)

Ekonominio bendradarbiavimo ir vystymo organizacija

Vankuverio darnaus transporto principai (1996 m.)

Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija (UNECE)

Vienos deklaracija ir Bendrų veiksmų programa, priimta 1997 m. lapkričio mėn. UNECE transporto ir aplinkos ministrų regioninėje konferencijoje

Orhuso deklaracija dėl palaipsninio atsisakymo naudoti šviną benzine, priimta 1998 m. birželio 24 d. Orhuse (Danija)

Jungtinių Tautų aplinkos ir vystymosi konferencija (UNCED)

Darbotvarkė 21 a.: Darnaus vystymosi veiksmų programa, Jungtinių Tautų aplinkos ir vystymosi konferencija (JTAVK) (1992 m.)

Jungtinių Tautų žmonių gyvenviečių centras (JTŽGC)

HABITAT darbotvarkė žmonių gyvenvietėms (1996 m.)

Centrinės Europos iniciatyva (CEI)

Centrinės Europos iniciatyvos (CEI) ministrų deklaracija: „Link darnaus transporto CEI šalyse“ (1997 m.)

Jungtinių Tautų aplinkos programa (JTAP)

JTAP Tarptautinė deklaracija dėl švaresnės produkcijos (1998 m.)

Darnūs Europos miestai ir sostinės (miesteliai)

Europos miestų ir sostinių chartija darnumo link (Alborgo chartija) (1994 m.)

3 priedas

PRINCIPŲ, POŽIŪRŲ IR REKOMENDUOJAMŲ STRATEGIJŲ, SKIRTŲ SVEIKATĄ IR
APLINKĄ TAUSOJANČIAM TRANSPORTUI, APRAŠYMAS**Principai ir požiūriai⁴**

Darnumas. Transporto veikla turi būti tvarkoma taip, kad šios žmonių kartos poreikiai būtų patenkinti ir neatimta galimybė ateities kartoms patenkinti savo poreikius.

Atsargumo principas. Veiksmai, skirti apsaugoti, kontroliuoti ar sumažinti transporto priemonių emisijas, kenksmingas sveikatai ir aplinkai, neturėtų būti atidėti dėl to, kad moksliniai tyrimai dar neįrodė priežastinės sąsajos tarp emisijų, dėl kurių imamasi tų veiksmų, ir jų galimo kenksmingo poveikio sveikatai ir aplinkai.

Su transportu susijusios neigiamos įtakos sveikatai prevencija. Tai oro, dirvos ir vandens taršos, avarijų rizikos ir triukšmo, šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų ir žalos miškams mažinimas žemiau kenksmingų lygių bei pavojingų medžiagų, technologijų ar procesų vertinimas ir valdymas, siekiant, kad jų kenksmingas poveikis būtų sumažintas iki minimumo, be kita ko, stengiantis kaip galima greičiau jų nebenaudoti.

Sveikatos apsauga ir stiprinimas. Tai apima visų žmonių fizinę, psichinę ir socialinę gerovę ir saugumą, ypatingą dėmesį skiriant labiausiai transporto poveikio pažeidžiamoms žmonių grupėms, tokioms kaip vaikai, moterys, pagyvenę, su negalia ir silpna klausa, taip pat gyventojus, kurie yra labiausiai veikiami transporto, t. y. gyvenančius urbanizuotose arba „jautriose“ teritorijose, kuriose dėl geografinių ir topografinių aplinkybių tarša ir triukšmas yra suintensyvėję.

Principas „teršėjas moka“, įskaitant išorinių kaštų įskaičiavimą (internalizaciją), kai išlaidas už taršos prevenciją, kontrolę ir mažinimą turėtų padengti teršėjas. Teršėjas turėtų apmokėti, kiek tai įmanoma, ir visas išlaidas sveikatai ir aplinkai dėl transporto daromos žalos.

Daugiasektorinė integracija. Aplinkos ir sveikatos reikalavimai turi būti tinkamai integruoti į transporto, vandens ir žemės naudojimo strategijas, infrastruktūros programas ir investicijas bei kitas su transportu susijusias planavimo veiklas. Aplinkos ir sveikatos institucijos turi būti įtrauktos į sprendimų priėmimą visais lygiais, o tarptautinis bendradarbiavimas darnaus ir sveikatą tausojančio transporto srityje turi būti skatinamas.

Teisumas. Transporto teikiama nauda sveikatai turi būti prieinama visiems, o neigiamas poveikis neturi neproporcingai tekti tam tikroms gyventojų grupėms, ypač vaikams ir moterims, žmonėms su negalia ir socialiai atskirtiems, kuriai nors kartai ar regionui.

Visuomenės dalyvavimas ir informavimas. Visuomenės priėjimas prie aktualios informacijos apie su transportu susijusiais pavojais sveikatai ir aplinkai ir platus šios informacijos paskleidimas turi būti užtikrintas pirmaisiais etapais. Visuomenė, nevyriausybinės organizacijos, privatus sektorius, savivaldybės ir regionai turi būti raginami dalyvauti priimančiam sprendimus, susijusius su transporto daroma įtaka sveikatai ir aplinkai.

Subsidiarumas. Sprendimai ir veiksmai, skirti vykdyti su transportu susijusiai veiklai, turėtų būti priimami atitinkamu administraciniu lygmeniu ir kiek galima arčiau bendruomenių.

Veiksmingumas. Veiksmingas transporto naudojimas turėtų būti skatinamas ekonominėmis ir žmonių sąmoningumą keliančiomis priemonėmis.

Rekomenduojamos strategijos

Mažinti variklinio transporto poreikį ir priklausomybę nuo automobilių, žemės naudojimo strategiją ir miestų bei regionų planavimą orientuojant į nuvažiuojamų atstumų mažinimą, viena vertus, suteikiant galimybę lengviau naudotis sveikatą tausojančiomis transporto priemonėmis, kita vertus, geriau panaudojant turimas galimybes.

⁴ Šie apibūdinimai buvo aprenkti specialiai šiai Chartijai.

Pakeisti naudojamasis transporto priemonės į aplinkai palankias ir sveikatai tausojančias, propaguojant transporto priemones, susijusias su dideliu fiziniu aktyvumu, saugias, skleidžia mažiausią triukšmą ir dujų emisijas, leidžia geriausiai išsaugoti išteklius, raginant nenaudoti transporto priemonių ir technologijų, kenkiančių sveikatai ir aplinkai.

Įgyvendinti geriausias prieinamas technologijas ir geriausius aplinkos ir sveikatos standartus, planavimo metodus ir praktinius pavyzdžius, pasinaudojant mokslu pagrįstais požiūriais, įtraukiant visus su transportu susijusius sektorius, pvz., transporto ir žemės naudojimo planuotojus, technologus bei aplinkos, visuomenės sveikatos ir susisiekimo ekspertus.

Diegti sveikatos ir aplinkos rodiklius bei poveikio vertinimo metodą, kaip transporto, vandens ir žemės naudojimo politikos, miesto ir rajono plėtros planavimo, sprendimų įdiegimo, infrastruktūros planavimo ir investicijų programų pagrindą, tame darbe dalyvaujant aplinkos ir sveikatos institucijoms.

Išspręsti rinkos pažeidimus: internalizuojant su transportu susijusius aplinkos ir sveikatos kaštus ir naudą; transporto kaštus susiejant su rida; stimuliuojant sveikatai stiprinantį judamumą ir alternatyvaus transporto priemonių naudojimą įgyvendinti ekonomines priemones.

Ugdyti supratimą apie sveikatai tausojančio transporto ir judamumo, vartojimo ir gamybos būdų naudą, skleidžiant informaciją apie transporto poveikį visuomenei, svarbioms tikslinėms žmonių grupėms ir suinteresuotoms pusėms per ryšių su visuomene veiklą ir informacines kampanijas.

Rengti ir taikyti inovacinius metodus, tokius kaip dedukcinių scenarijų kūrimas („backcasting“) ir poveikio vertinimas, taip pat rodiklius ir kitas transporto poveikio sveikatai ir aplinkai monitoringo priemones, taip suteikiant objektyvias rekomendacijas suinteresuotoms ir politiką formuojančioms institucijoms.

Įtvirtinti partnerystę tarptautiniu, tautiniu, regioniniu ir vietiniu lygmenimis tarp vyriausybinių ir tarpvyriausybinių institucijų, visuomenės, nevyriausybinių aplinkos, sveikatos ir transporto organizacijų, pramonės, privataus sektoriaus ir kt., užtikrinant, kad būtų imamasi sinergetinių veiksmų, kad įvairiais lygmenimis taikomos priemonės neprieštarautų viena kitai. Ypač svarbu suaktyvinti pereinamojo laikotarpio ekonomikų bendradarbiavimą, siekiant skatinti geros praktikos, susijusios su sveikatai stiprinančiu transportu, pavyzdžius.

Pradėti ir skatinti sveikatai ir aplinkai tausojančio transporto bandomuosius projektus ir mokslo tyrimų programas.

Plačiai informuoti visuomenę apie transporto poveikį aplinkai ir sveikatai ir skatinti visuomenės dalyvavimą priimant sprendimus dėl transporto ir žemės naudojimo bei infrastruktūros strategijų ir planavimo.

4 priedas

SVEIKATOS TIKSLAI TRANSPORTO, APLINKOS IR SVEIKATOS SRITYJE

Kiek įmanoma skubiau, o vėliausiai iki 2004 metų, kiekviena šalis narė nustatys nacionalinius kiekybinius arba, jeigu techniškai to neįmanoma padaryti, kokybinius sveikatos tikslus, siekiant priartėti prie regioninių sveikatos tikslų, kurie yra nurodyti žemiau. Nustatydamos šiuos tikslus šalys narės atsižvelgs į turimus tarptautinius įsipareigojimus ir vykdomą atitinkamą tarptautinę veiklą. Šalys narės taip pat atsižvelgs į kaštų ir efektyvumo santykį ir praktines galimybes.

Oro kokybė

Sumažinti transporto emisijas ir oro teršalų poveikį žmonėms, tokiu būdu padedant pasiekti saugų lygį, atitinkantį PSO *Oro kokybės rekomendacijas* žmogaus sveikatai.

(a) Kiek galima daugiau sumažinti transporto emisijas ir poveikį žmonėms tų oro teršalų, kurie *Oro kokybės rekomendacijose* apibūdinami kaip neturintys saugių ribų. Tai kietosios dalelės, kai kurie kenksmingi lakieji organiniai junginiai (LOJ), tokie kaip benzenas, ilgalaikiai organiniai teršalai, tokie kaip poliaromatiniai angliavandeniliai, dioksinai, furanai ir polichlorinti bifenilai.

(b) Sumažinti transporto priemonių CO, NO₂ ir SO₂ emisijas ir šių junginių poveikį žmonėms.

(c) Sumažinti aplinkos ozono koncentraciją sumažinant transporto išmetamų LOJ ir NO_x kiekius.

Sumažinti poveikį (ekspoziciją) transporto išmetamų kietųjų dalelių, nustatant tikslus, kuriuose būtų atsižvelgta į PSO rekomendacijas dėl jų kiekio, masės, dydžio, paviršiaus ir sudėties.

Sumažinti žmonių ekspoziciją švinu dėl transporto emisijų, pamažu likviduojant švino turintį benziną ir atsižvelgiant į Orhuso deklaraciją.

Eismo nelaimių metu įvykusios mirtys ir rimti sužalojimai

Nedelsiant dėti visas pastangas, kad sumažėtų dėl transporto įvykstančių mirčių ir rimtų sužalojimų (ypač kelių eismo nelaimių metu), stengtis prilygti ar netgi pagerinti jau esančius geriausius Europos regiono rodiklius. Šalys narės turėtų nustatyti reiklius vidutinės trukmės kiekybinius tikslus, kurie padėtų pasiekti šį uždavinį.

Nedelsiant dėti visas pastangas, kad sumažėtų dėl transporto įvykstančių mirčių ir rimtų sužalojimų, o ypač įvykusių kelių eismo nelaimių metu pėsčiųjų ir dviratininkų, tačiau tuo pat metu raginti žmones kuo daugiau vaikščioti pėsčiomis ir važinėti dviračiais.

Fizinio aktyvumo skatinimas, raginant vaikščioti pėsčiomis ir važinėti dviračiais

Sumažinti kai kurių plačiai paplitusių ir sunkių ligų, ypač kraujotakos sistemos ligų, ir funkcinį sutrikimų atvejų, žymiai padidinant reguliarius fizinius pratimus bei fiziškai aktyvų judumą, ypač vaikščiojimą pėsčiomis ir važinėjimą dviračiais.

Sukurti palankias aplinkos sąlygas, gyvenviečių tipus, žemės naudojimo planavimo sąlygas ir viešojo transporto infrastruktūras ir paslaugas, kurios leistų ir skatintų trumpų kelionių aktyviais keliavimo būdais padaugėjimą.

Triukšmas

Stiprinti žmonių sveikatą ir gerovę mažinant transporto keliamo triukšmo poveikį šiomis priemonėmis:

(a) nustatyti tikslus, atsižvelgiant į PSO rekomendacijas dėl triukšmo (1980, 1993, 1999), tokioje aplinkoje, kur turėtų būti ramybė (gyvenamosios, mokyklų, ligoninių teritorijos), taip pat aplinkoje, kurioje transporto keliamas triukšmas turėtų būti sumažintas (oro uostų apylinkės, magistraliniai keliai, geležinkeliai, terminalai, degalinės), ypač jautriaisiais laiko periodais (naktys, vakarai, savaitgaliai);

(b) pakeisti bendrą triukšmo taršos didėjimo tendenciją, derinant emisijų ir imisijų kontrolės priemones;

(c) nakties metu gyvenamosiose teritorijose palaikyti PSO rekomenduojamą nakties metu garso lygį, o ten, kur šios vertės yra viršijamos, siekti sumažinti jas iki rekomenduojamų;

(d) apsaugoti ramias parkų teritorijas bei draustinius ir skatinti ramybės palaikymą šiose teritorijose, palaikyti žemesnį transporto keliamo triukšmo santykio su foniniu garso lygiu lygį.

Surengti transportui skirtą sesiją Trečiojoje aplinkos ir sveikatos ministrų konferencijoje buvo nuspręsta 1996 m PSO Europos regiono šalyse narėse atliktos anketinės apklausos metu. Europos aplinkos ir sveikatos komitetas patvirtino tą poreikį ir pasiūlė parengti Chartiją; Austrija sutiko tapti vadovaujančiąja šalimi. Chartijos tekstas buvo aptartas tarpvyriausybiniuose susitikimuose, kuriuose dalyvavo transporto, aplinkos ir sveikatos apsaugos ministerijų atstovai iš PSO Europos regiono šalių narių, atstovai iš tarptautinių organizacijų, Europos Komisijos ir nevyriausybinių organizacijų. Chartijos projektus rengė pirmojo tarpvyriausybinių susitikimų metu sudarytos projekto rengimo grupės.

PADĖKOS

PSO dėkoja už paramą, kurią suteikė Austrijos, Danijos ir Maltos Vyriausybės, Europos aplinkos apsaugos agentūra ir Jungtinių Tautų aplinkos apsaugos programa.

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [V-466/D1-270/3-131\(1.5 E\)](#), 2015-04-03, paskelbta TAR 2015-04-09, i. k. 2015-05483

Dėl Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 11 d. įsakymo Nr. V-564/D1-339/3-312 „Dėl Pasaulio sveikatos organizacijos chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata“ įgyvendinimo Lietuvoje“ pakeitimo