



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/2004/13
EUR/04/5045236/13
22 January 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**

Европейское региональное бюро

**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ТРАНСПОРТУ,
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ**

Руководящий комитет ОПТОСОЗ

(Вторая сессия, 29 и 30 марта 2004 года,
пункт 4.C b) повестки дня)

**СОДЕЙСТВИЕ ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДНОГО И
ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДСКИХ РАЙОНАХ**

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ был подготовлен секретариатами Европейского регионального бюро ВОЗ и ЕЭК ООН для представления Руководящему комитету Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) на его второй сессии 29-30 марта 2004 года по пункту 4.C b) повестки дня "Новые проектные предложения".

2. В нем представлен новый проект, направленный на содействие развитию и повышению безопасности велосипедного и пешеходного движения в городских районах, что в сочетании с общественным транспортом является одной из важных предпосылок

для стимулирования перехода к более здоровой и экологически более благоприятной мобильности, основанной на физической активности. Тем самым он способствует реализации плана работы ОПТОСОЗ, принятого вторым Совещанием высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья¹.

3. Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть и одобрить этот проект, описание которого приводится в настоящем документе. Делегациям предлагается изучить свои возможности для содействия его реализации.

II. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ²

4. Существует в значительной степени неиспользованный потенциал для сохранения и повышения значимости пешеходного и велосипедного движения как одного из средств передвижения в условиях города, особенно в сочетании с хорошо функционирующим общественным транспортом. Например, сегодня в европейских городах, согласно оценкам, более 50% поездок на легковом автомобиле осуществляется на расстояние не менее 5,0 км, т.е. на расстояние, которое вполне можно было бы преодолеть на велосипеде (приблизительно 15 минут), и более 30% поездок - менее чем на 3,0 км, т.е. на расстояние, которое можно было бы пройти пешком (приблизительно 20 минут)³.

5. Однако в среднем на долю велосипедного и пешеходного движения приходится только 5% всех видов перемещения в городах. В результате ежедневно "средний

¹ См. пункт III.4 "Разработка мер по содействию развитию, с одной стороны, общественного транспорта и, с другой стороны, велосипедного и пешеходного движения" в плане работы ОПТОСОЗ, ECE/AC.21/2002/9 - EUR/02/5040828/9.

² Настоящий раздел этого документа основан на докладе "Возродить роль велосипеда: в программе развития здравоохранения - в программе развития городского транспорта", подготовленный Ф. Рачиоппи, Х. Раттером и К. Дора и представленный на международной конференции "Велогород - 2003", Париж, 23-26 сентября 2003 года (<http://www.velo-city2003.com/english/edito.html>).

³ ГД по окружающей среде, Европейская комиссия "Велосипедное движение: перспективы для малых и больших городов", Брюссель, Европейская комиссия, 1999 год http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.pdf (доступ с 11 августа 2003 года).

европейский гражданин" проезжает на велосипеде приблизительно 0,5 км и проходит пешком около 1,0 км, покрывая за то же время расстояние в 27,5 км на легковом автомобиле. Лишь в очень немногих странах, таких, как Дания и Нидерланды, в общем объеме перевозок на велосипедное движение приходится более значительная доля⁴.

6. Содействие повышению безопасности пешеходного и велосипедного движения не только позволит смягчить проблемы перегруженности, шумового воздействия и загрязнения воздуха, но и повлечет за собой значительные дополнительные выгоды с точки зрения здравоохранения, создавая больше возможностей для физически активного образа жизни. Физическое бездействие очень быстро становится одной из серьезнейших угроз здоровью населения. По оценкам, в глобальных масштабах оно является причиной смерти 1,9 млн. человек, 19 млн. лет жизни с коррективкой на болезнь (ГЖКБ), 10-16% случаев заболевания раком груди, позвоночника, прямой кишки и диабета, а также 22% случаев ишемической болезни сердца⁵.

7. Доля смертности в результате отсутствия физической активности по всему европейскому региону ВОЗ составляет 5-10%⁶ со значительными субрегиональными различиями. Общее число случаев смерти в результате отсутствия физической активности в Европе составляет порядка 600 000 в год. В целом это приблизительно в пять раз превышает число погибших в дорожно-транспортных происшествиях (порядка 121 000 в год)⁷.

⁴ Данные, основанные на докладе Генерального директората по энергетике и транспорту Европейской комиссии "Энергетика и транспорт Европейского союза в цифрах", 2003 год
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/etif_2003.pdf.

⁵ Всемирная организация здравоохранения "Доклад о состоянии здравоохранения в мире: уменьшение риска, содействие здоровому образу жизни", ВОЗ, Женева 2002 год
<http://www.who.int/whr/2002/en/> (доступ с 15 ноября 2002 года).

⁶ Всемирная организация здравоохранения "Доклад о состоянии здравоохранения в мире: уменьшение риска, содействие здоровому образу жизни", ВОЗ, Женева 2002 год
<http://www.who.int/whr/2002/en/> (доступ с 15 ноября 2002 года).

⁷ Всемирная организация здравоохранения, проект "Глобальное бремя болезней - 2000".

8. Особую озабоченность вызывают данные о низком уровне физической активности среди детей. Снижение физической активности в сочетании с нездоровым питанием является важнейшим фактором, способствующим широкому распространению ожирения и избыточного веса у детей по всему европейскому региону. Вместе с тем, согласно имеющимся статистическим данным, обострение проблемы лишнего веса и ожирения происходит на фоне снижения уровня физической активности, в частности велосипедного и пешеходного движения, среди детей (например, по пути в школу и из школы).

9. Одним из основных факторов, препятствующих развитию пешеходного и велосипедного движения как средства передвижения, является реальная и ощутимая физическая опасность дорожно-транспортных происшествий. Это обусловлено существованием "враждебной" обстановки для велосипедистов и пешеходов во многих крупных городах и тем фактом, что эти уязвимые участники дорожного движения подвергаются непропорционально высокому риску смерти или травмирования по сравнению с водителями и пассажирами легкового автомобиля. Такой "эффект барьера" был оценен в экономических показателях, например в одном из исследований, проведенных Норвегией, в котором приводятся оценки затрат и выгод инвестиций в безопасную инфраструктуру для пешеходного и велосипедного движения и проиллюстрирована их эффективность с точки зрения затрат⁸. Кроме того, последние исследования указывают на меньшую вероятность столкновения автомобилистов с пешеходами и велосипедистами в условиях более интенсивного пешеходного или велосипедного движения⁹. Поэтому политика, направленная на увеличение числа пешеходов и велосипедистов, по всей видимости, является эффективным способом повышения безопасности пешеходного и велосипедного движения.

⁸ Саелесминде, К. "Сети пешеходного и велосипедного движения в норвежских городах - анализы затрат-выгод, включая воздействие на здоровье человека и внешние издержки дорожного движения", Институт транспортной экономики, Норвегия (2002 год, доклад TOI 567/2002 (на норвежском языке).

⁹ Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling", P L Jacobsen Injury Prevention 2003; 9:205-209.

10. Ряд европейских стран разработали успешные стратегии для содействия повышению безопасности велосипедного и пешеходного движения, в которых основное внимание уделяется аспектам, связанным с созданием более безопасной инфраструктуры и условий движения. Кроме того, в контексте реализации ОПТОСОЗ совершенствуются познания в этой области и проводятся новые тематические исследования, например в Швейцарии и Северных странах¹⁰. Кроме того, в настоящее время ВОЗ занимается разработкой руководящих положений для оценки воздействия изменений в сфере пешеходного и велосипедного движения на здоровье человека применительно к транспортным стратегиям. Распространение информации о накопленном опыте и подходах к разработке политики могло бы оказаться полезным для других стран и местных органов управления, стремящихся улучшить условия безопасности для велосипедистов и пешеходов с учетом конкретных потребностей.

III. ПРОЕКТ

A. Цели

11. Цели настоящего проекта:

- a) обмен и распространение существующей надлежащей практики разных стран региона в области повышения безопасности пешеходного и велосипедного движения в городских районах;
- b) поощрение использования анализа затрат и выгод, касающегося связанных с транспортом стратегий и инфраструктур, учитывающих возможные преимущества для здоровья человека в результате повышения безопасности пешеходного и велосипедного движения;

¹⁰ См. документы и рекомендации по вопросам политики, разработанные в контексте проекта ОПТОСОЗ "Воздействие транспорта на здоровье и связанные с этим расходы и выгоды с уделением особого внимания детям", а также инициативы, упомянутой в предварительной повестке дня второй сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ по пункту 4.А С - Прочая деятельность "Совершенствование анализа расходов, касающегося инвестиций в инфраструктуру велосипедного движения" ECE/AC.21/2004/1 - EUR/04/5045236/1.

- c) оценка потенциальных возможностей снижения объема автомобильного движения и его негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека в городских районах в результате развития пешеходного и велосипедного движения;
- d) разработка руководящих положений по методологии оценки затрат на улучшение здоровья вследствие развития пешеходного и велосипедного движения на основе результатов работы, достигнутых в контексте проекта ОПТОСОЗ "Воздействие транспорта на здоровье и связанные с этим расходы и выгоды с уделением особого внимания детям", а также других инициатив, осуществляемых в настоящее время в регионе;
- e) содействие дальнейшей разработке руководящих положений ВОЗ по оценке воздействия пешеходного и велосипедного движения на здоровье человека.

В. План работы и предполагаемые результаты

12. Ожидается, что этот проект позволит добиться следующих результатов:
 - a) справочный документ с критическим обзором соответствующих документов по вопросам политики и технической документации с использованием результатов проводимых в настоящее время или уже завершенных международных мероприятий и исследований, таких, как доклад ЕКМТ по национальным стратегиям развития велосипедного движения, исследовательские проекты¹¹, финансируемые ЕС, и соответствующие национальные документы, в целях определения надлежащей практики, рекомендаций в области политики и тематических исследований (1-4 месяца);
 - b) обзор методов и практики проведения анализа затрат и выгод применительно к связанным с транспортом стратегиям и инфраструктурам, учитывающим возможные выгоды для здоровья человека и окружающей среды в результате повышения

¹¹ Например, "ПЕШКОМ/НА ВЕЛОСИПЕДЕ", "АДОНИС", "ТЕЙПЕСТРИ", "ИНФФОРМ".

безопасности пешеходного и велосипедного движения, на основе итогов работы, проводимой в рамках проекта ОПТОСОЗ "Воздействие транспорта на здоровье и связанные с этим расходы и выгоды с уделением особого внимания детям", а также работы, осуществляемой в Северных странах¹² (6-10 месяцы);

- c) международное рабочее совещание для рассмотрения выводов, сделанных в результате обзоров и анализа надлежащей практики, в целях развития пешеходного и велосипедного движения с уделением особого внимания проблемам, с которыми приходится сталкиваться странам ВЕКЦА (18 месяцев);
- d) на основе обзоров, анализа надлежащей практики и итогов рабочего совещания - разработка руководства по стимулированию велосипедного и пешеходного движения в городских районах.

13. Руководить работой по реализации этого проекта будет целевая группа в составе сотрудников секретариатов и экспертов, а также представителей государств-членов и соответствующих МПО и НПО. Целевая группа будет обеспечивать техническое и стратегическое руководство в ходе работы по выполнению вышеупомянутых задач. Эта работа будет проводиться с учетом опыта, уже накопленного в рамках проекта ОПТОСОЗ "Воздействие транспорта на здоровье и связанные с этим расходы и выгоды с уделением особого внимания детям", инициативы Северных стран и группы научных консультантов ВОЗ для разработки руководящих положений ВОЗ по оценке воздействия велосипедного и пешеходного движения на здоровье человека. В своей деятельности эта целевая группа будет пользоваться главным образом электронными средствами связи и, возможно, проведет одно совещание, если возникнет такая необходимость, например, одновременно с другими соответствующими мероприятиями.

14. Результаты будут опубликованы и распространены через посредство Координационного центра ОПТОСОЗ. В качестве одной из приоритетных задач следует рассматривать перевод текста с их описанием на русский язык.

¹² Руководящий комитет будет проинформирован об осуществляемом Швецией проекте "Совершенствование анализа затрат и выгод, касающегося инвестиций в инфраструктуру велосипедного движения" по пункту 4.A v) повестки дня.

С. Ориентировочные ресурсы

Статья	Источник финансирования	
	Внебюджетные средства (включая помощь в натуральной форме)	Целевой фонд ОПТОСОЗ ЕЭК ООН/ВОЗ
Координация работы по подготовке документации		X (РБ)
Средства на цели оказания консультативной помощи для подготовки обзоров соответствующих материалов по вопросам политики и технической документации (приблизительно 3 человеко-месяца)	X (240 000 долл. США) Эти расходы могут быть частично или полностью покрыты за счет откомандирования экспертов по техническим вопросам	
Размещение соответствующей документации на вебсайте ОПТОСОЗ и на адресной странице Координационного центра		X (РБ)
Подготовка программы и повестки дня рабочего совещания		X (РБ)
Поддержание связи с участниками и подготовка их списка		X (РБ)
Оказание помощи председателю рабочего совещания		X (РБ)
Подготовка, перевод и распространение доклада по итогам рабочего совещания		X (РБ)
Проездные расходы и командировочные для экспертов из стран переходного периода (15 человек из расчета приблизительно 2 000 долл. США на человека)	X (30 000 долл. США)	
Проездные расходы и командировочные для основных приглашенных выступающих (5 человек из расчета приблизительно 2 000 долл. США на человека)	X (10 000 долл. США)	
Председатель рабочего совещания (2,5 рабочих дня)	X (в натуральной форме)	
Конференц-зал и оборудование	X (в натуральной форме)	
Устный перевод	X (в натуральной форме)	
Сотрудник по вопросам связи	X (в натуральной форме)	
Персонал для обслуживания конференций (2-3 человека X 2,5 дня)	X (в натуральной форме)	
Регистрация участников, бронирование гостиничных номеров	X (в натуральной форме)	
Прием для приблизительно для 60 человек	X (в натуральной форме)	
Проездные расходы и суточные сотрудников ЕЭК ООН/ВОЗ (3-4 человека из расчета приблизительно 2 000 долл. США на человека)	X (8 000 долл. США)	