

Выбор в пользу устойчивых решений. Улучшение здоровья. Улучшение экологии.

Фактологическая справка 1

Города

Транспорт, здоровье и окружающая среда

Данную фактологическую справку следует рассматривать совместно со справками по вопросам загрязнения воздуха, шума, городского планирования и мусора, в которых изложены городские проблемы, требующие решения на местном уровне, но не получившие детального описания в настоящем документе.

Резюме

Осуществление устойчивой транспортной политики, содействующей развитию общественного транспорта, безопасного велосипедного и пешеходного передвижения и использования электромобильных средств, в сочетании с компактным планированием городских территорий способствует улучшению показателей здоровья, снижению уровня загрязнения окружающей среды и предотвращению транспортных заторов. Эта политика также поддерживает меры, осуществляемые в связи с изменением климата, и делает жизнь в городе более удобной и привлекательной. Общеευропейская программа ВОЗ и ЕЭК ООН по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) оказывает поддержку государствам-членам в реализации этих стратегических изменений.



Обзор

Транспорт – это важный сектор европейской экономики. Только в странах Европейского союза он является источником 5% ВВП, предоставляя рабочие места примерно для 10 миллионов человек. В то же время транспорт оказывает существенное давление на окружающую среду и создает угрозы для здоровья населения, обусловленные следующими факторами: выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов в атмосферу и шумовое воздействие; фрагментация биоразнообразия, отведение ценных земель под дороги и парковки, транспортные заторы, неэффективное использование городской территории, травматизм и снижение возможностей для физической активности. Многие из этих неблагоприятных воздействий характерны для городской среды, в которой сегодня проживают 73% европейцев. Их не удается устранить только путем технических инноваций, польза от которых нивелируется за счет роста спроса на транспорт.

Вместе с тем имеются возможности для решения вышеперечисленных экологических проблем наряду с улучшением как показателей здоровья, так и качества жизни в городах. Они включают: реализацию комплексной устойчивой политики в области транспорта и городского развития, содействующей переходу к преимущественному использованию общественного транспорта, велосипедному и пешему передвижению; снижение уровней использования частного автотранспорта; рост применения транспортных средств на электрической тяге. Все большее число государств-членов и городов проводят эксперименты с внедрением таких стратегий, стимулируя изменение культурных и поведенческих установок и структуры потребления соответствующих услуг.

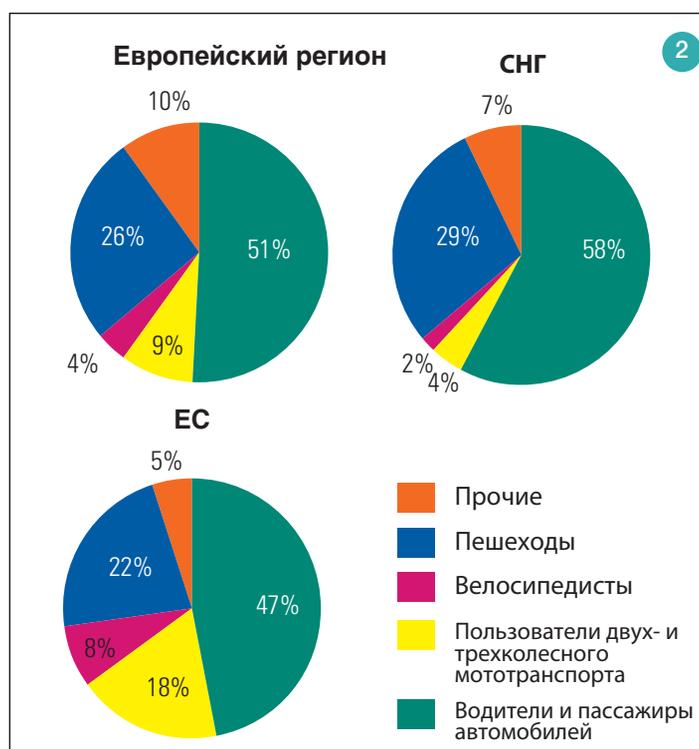
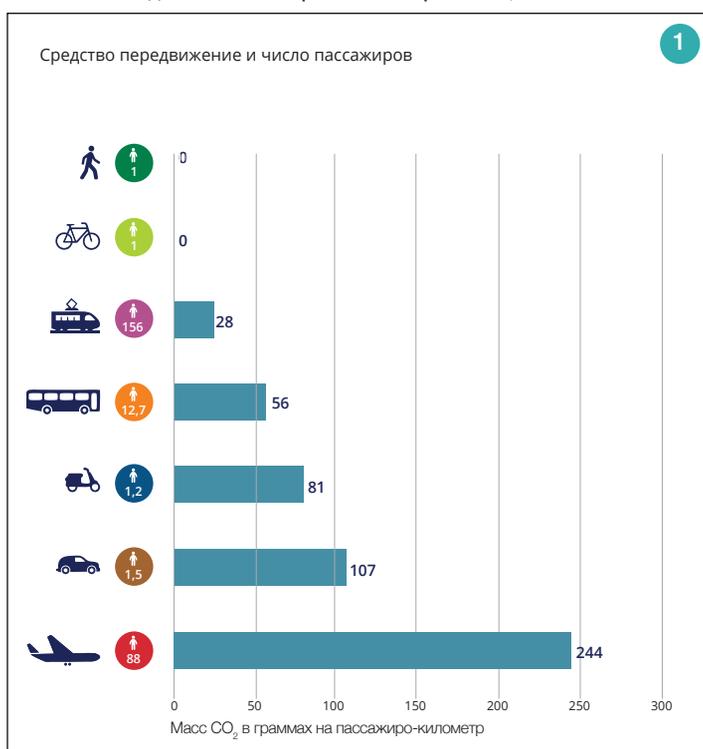


Ключевые положения

- Устойчивая и здоровая политика в области транспорта – это один из важных компонентов в «обеспечении открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов» (ЦУР 11.2). Она также вносит вклад в «обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте» путем сокращения: уровней загрязнения воздуха и дефицита физической активности, которые являются важными факторами риска неинфекционных заболеваний (ЦУР 3.4, 3.9); смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий, особенно среди уязвимых участников дорожного движения (ЦУР 3.6).
- Поскольку автомобильный транспорт является самым активным источником выбросов парниковых газов в транспортном секторе (в ЕС примерно 73%, причем 44,4% приходится на легковые автомобили), политика, направленная на преимущественное использование общественного транспорта в сочетании с физически активными средствами передвижения, по имеющимся оценкам, дает наиболее выраженную совокупную выгоду (см. рис. 1). Она обусловлена главным образом позитивным влиянием на здоровье благодаря повышению уровня физической активности.
- Городское планирование может играть важную роль в решении многочисленных проблем, связанных с транспортом, в частности путем компактного размещения различных объектов городской инфраструктуры, снижающего потребности в протяженных поездках, а также путем инвестирования в создание сети велосипедных и пешеходных сообщений и в общественный транспорт. При этом сокращается частота возникновения дорожных заторов, снижаются уровни загрязнения окружающей среды и шума, горожане получают больше возможностей для укрепления здоровья и повышается качество их жизни, что делает город более привлекательным местом для проживания.
- Работая под эгидой ОПТОСОЗ – стратегической платформы, созданной во время Третьей министерской конференции по окружающей среде и охране здоровья, – ряд государств-членов объединились в партнерства в целях решения следующих задач: разработка методов и инструментов для оценки воздействия транспортных стратегий и вмешательств на здоровье людей; обмен информацией и знаниями; обоюдное извлечение полезных уроков из опыта друг друга.

Рисунок 1. Объемы выбросов CO₂ от различных видов транспорта при средней численности пассажиров, 2014 г.

Рисунок 2. Структура смертности от дорожно-транспортных несчастных случаев в зависимости от типов участников дорожного движения в Европейском регионе, СНГ и ЕС.



Источник: TERM 2016: Transitions towards a more sustainable mobility system. Copenhagen: European Environment Agency; 2016 (<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2016>, accessed on 9 May 2017).

Источник: Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015. Копенгаген; Европейское региональное бюро ВОЗ; 2015 (<http://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/-violence-and-injuries/publications/2015/european-facts-and-the-global-status-report-on-road-safety-2015> (по состоянию на 15 мая 2017 г.))



Ключевые факты

- В 2013 г. жертвами дорожно-транспортных происшествий в Европейском регионе стали 85 000 человек, из которых 26% составили пешеходы и 4% мотоциклисты. Такие несчастные случаи явились ведущей причиной смерти в возрастной группе от 5 до 29 лет (см. рис. 2).
- Автомобильный транспорт является значительным источником загрязнения воздуха. Воздействие загрязненного атмосферного воздуха, по оценкам, вызывает ежегодно в Европе почти 500 000 случаев преждевременной смерти.
- Транспортный сектор – это крупнейший источник выбросов оксида азота. В 2014 г. транспорт обусловил 47% от общего объема этих выбросов в странах ЕЕА-33. В 2014 г. в странах ЕС-28 на транспорт также пришлось соответственно 13 и 15% от общего объема первичных выбросов ВЦ-10 и ВЦ-2,5. Выбросы, не связанные с выхлопными газами, по оценкам, соответствуют около 50% от выхлопных выбросов первичных ВЦ-10 и около 22% от выхлопных выбросов первичных ВЦ-2,5.
- По оценочным данным, в Европейском регионе ВОЗ ежегодно почти 1 миллион случаев смерти обусловлен недостаточной физической активностью населения.
- Регулярная езда на велосипеде и ходьба с нагрузкой, рекомендуемой ВОЗ для поддержания здоровья – для взрослых около 150 минут в неделю физической нагрузки умеренной интенсивности, – позволяет снизить смертность от всех причин примерно на 10%.
- В городах ЕС транспортный шум вызывает ежегодно потерю вплоть до 1,6 млн лет здоровой жизни. В государствах-членах ЕЕА-33 около 100 млн человек, из которых 73 млн живут в городах, подвергаются воздействию дорожного шума с интенсивностью выше 55 дБ (рекомендуемое ВОЗ предельное значение для ночного шума составляет 40 дБ). Из них 32 млн страдают от воздействия крайне высокого уровня шума – выше 65 дБ.
- В странах ЕС-28 на автомобильный транспорт, включая международные грузовые перевозки, приходится самый большой объем потребления энергии в транспортном секторе, составивший в 2014 г. 73% от совокупного спроса. Значительно возросла доля дизельного топлива в структуре общего потребления горюче-смазочных материалов автомобильным транспортом: с 51% в 2000 г. до 69% в 2014 г.
- Чрезмерная зависимость от моторного транспорта снижает доступ к трудоустройству, услугам, образованию и досуговой активности для менее обеспеченных групп населения.

Наиболее выгодные вложения

- Интеграция стратегий в области транспорта и городского развития может способствовать построению более компактных городов и модальному сдвигу в сторону большего использования велосипеда, пешей ходьбы и общественного транспорта.
- Вмешательства по управлению спросом, такие как коллективное использование автомобилей (каршеринг) и велосипедов, стимулы для пользования общественным транспортом и ограничения на передвижение частных автомобилей, правила в отношении парковки, а также поведенческие изменения, например эковожждение (снижающее расход топлива), могут способствовать снижению выбросов веществ, загрязняющих атмосферу, и парниковых газов, а также уменьшению шума.
- Ограничение скорости движения автотранспорта в городских зонах, на отдельных улицах – до 30 км/ч, повышает уровень безопасности для уязвимых участников дорожного движения.
- Разработка национальных стратегий развития физически активных видов передвижения может повысить значение велосипеда и пешей ходьбы в политической повестке дня страны. В рамках ОПТОСОЗ государства-члены работают в партнерстве над созданием общеевропейского генерального плана по развитию велосипедного передвижения, который планируется принять на Пятом совещании высокого уровня по транспорту, здоровью и окружающей среде (Австрия, 2019 г.).
- Средства передвижения на электрической тяге, включая электровелосипеды, способствуют снижению зависимости транспорта от углеводородов и распространению велосипедной езды среди более широких групп населения.
- Необходимо повышать потенциал для всестороннего учета экономического и иного воздействия политики и вмешательств в сфере транспорта и городского развития на здоровье и окружающую среду, а также для оценки новых технологических достижений, таких как разработка систем автоматического управления автомобилем.

Уличное движение в Риме



Источник: ВОЗ / V. Shkaruba.



Бонн



Источник: ВОЗ / F. Racioppi.

Основная библиография

TERM 2016: Transition towards a more sustainable mobility system. Copenhagen: European Environment Agency; 2016 (<http://glossary.eea.europa.eu/terminology/sitesearch?term=TERM+2016>, accessed on 1 February 2017).

Transport, Health and Environment Pan-European Programme. Geneva: UNECE; 2002 (<http://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>, accessed on 1 February 2017).

Health co-benefits of climate change mitigation – Transport sector. Geneva: World Health Organization; 2011 (http://www.who.int/hia/green_economy/transport_sector_health_co-benefits_climate_change_mitigation/en/, accessed on 1 February 2017).

Health as the Pulse of the New Urban Agenda. Geneva: World Health Organization; 2016 (<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/250367/1/9789241511445-eng.pdf>, accessed on 1 February 2016).

Jackisch J, Sethi D, Mitis F, Szymanski T, Arra A. Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015. Копенгаген; Европейское региональное бюро ВОЗ; 2015 (<http://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2015/european-facts-and-the-global-status-report-on-road-safety-2015> (по состоянию на 15 мая 2017 г.)).

Air quality in Europe – 2016 report. Copenhagen: European Environment Agency; 2016 (<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>, accessed on 15 May 2107).

Kelly P, Kahlmeier S, Götschi T, Orsini N, Richards J, Roberts N, et al. Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship. International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity. 2014;11:132. doi: 10.1186/s12966-014-0132-x.

(http://download.springer.com/static/pdf/644/art%253A10.1186%252Fs12966-014-0132-x.pdf?originUrl=http%3A%2F%2Fijnpa.biomedcentral.com%2Farticle%2F10.1186%2Fs12966-014-0132-x&token2=exp=1494272448~acl=%2Fstatic%2Fpdf%2F644%2Fart%25253A10.1186%25252Fs12966-014-0132-x.pdf*~hmac=845029825e07fc5ca60c86b32d86213954cbc22e2554d36de3c1ec1d0177b6da, accessed on 8 May 2017).

Шестая министерская конференция по окружающей среде и охране здоровья

13–15 июня 2017 г., Острава, Чешская Республика