

Едем к зеленой экономике



## Езда на велосипеде и «зеленые» рабочие места

Ключевые выводы предстоящего совместного  
доклада ЮНЕП, ВОЗ и ЕЭК ООН



Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications  
WHO Regional Office for Europe  
UN City, Marmorvej 51  
DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-режиме на сайте Регионального бюро: <http://www.euro.who.int/PubRequest?language=Russian>.

**© Всемирная организация здравоохранения, 2016 г.**

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью.

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правильности. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.



Всемирная организация  
здравоохранения

Европейское региональное бюро

Едем к зеленой экономике

## **Езда на велосипеде и «зеленые» рабочие места**

Ключевые выводы предстоящего совместного  
доклада ЮНЕП, ВОЗ и ЕЭК ООН

Необходимость разработки политики устойчивого развития транспорта, которая улучшает качество транспорта, при этом способствуя улучшению здоровья, созданию более чистой окружающей среды и большей социальной сплоченности, была одной из причин создания Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Этот документ является предварительным резюме нового исследования «Едем к зеленой экономике: езда на велосипеде и «зеленые» рабочие места», проведенного в контексте партнерства ОПТОСОЗ по обеспечению рабочих мест в секторе экологически чистого и здорового транспорта. Данное исследование опирается на публикацию 2014 года «Открыть новые возможности - Рабочие места в секторе экологически чистого и здорового транспорта», (1) проводя обзор методов, используемых в других исследованиях, для оценки количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, в различных городах, а также (2) собирая больше доказательств о рабочих местах, связанных с ездой на велосипеде, непосредственно от самих городов. Данное резюме освещает основные выводы исследования. Полный текст доклада будет выпущен позже к концу этого года.

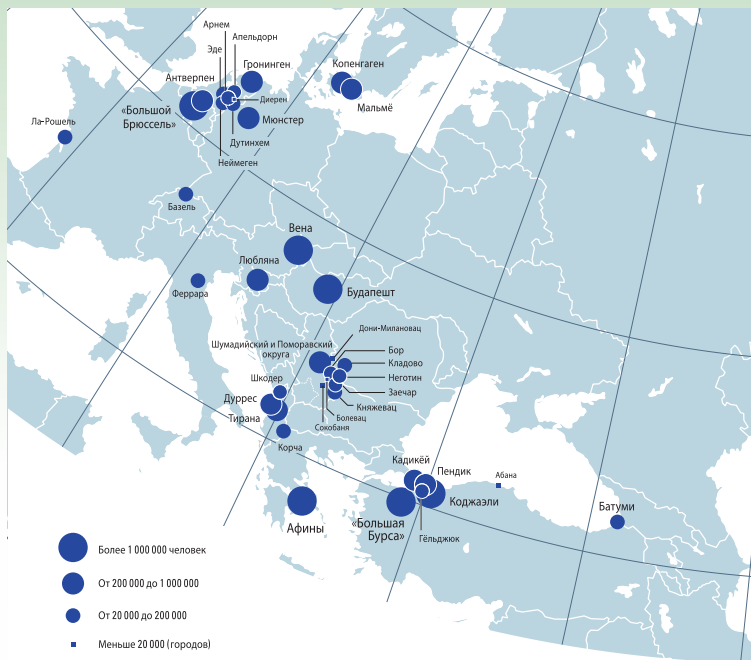
В докладе 2014 года многие оценки количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, основывались на статистических данных и данных исследований на национальном уровне. В противоположность этому, для предстоящего доклада города были непосредственно вовлечены в оценку количества рабочих мест,

связанных с ездой на велосипеде. Такой подход является актуальным для городских властей, так как это помогает обеспечить более четкое представление о текущих и потенциальных выгодах в сфере занятости, приносимых ездой на велосипеде в городе. Новое исследование представляет собой первую попытку собрать фактические данные в городах о количестве рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, с использованием стандартизированного подхода в общеввропейском регионе. Мы получили данные и информацию из 37 городов или регионов в 15 странах региона (Рис. 1).

**До 435 000 дополнительных рабочих мест могло бы появиться, если бы в 56 крупных городах доля езды на велосипеде в общем объеме транспорта стала такой же, как в Копенгагене**

Новые данные, собранные для нового доклада, позволили рассмотреть определенное количество дополнительных рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде и выявленных в публикации 2014 года. Согласно оценке данного отчета, если бы в 56 крупных городах общеввропейского региона доля езды на велосипеде среди всех видов транспорта стала такой же, как в столице Дании – Копенгагене, можно было бы создать около 76 600 рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Метод, используемый

**Рис. 1. Города и регионы, которые предоставили данные для предстоящего доклада**



тогда, просто экстраполировал количество рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде в Копенгагене. Он был основан на сравнении численности населения 56 крупных городов с населением Копенгагена и на величине, на которую должна была быть повышена доля езды на велосипеде в соответствующем городе, чтобы достичь такой же доли, как в Копенгагене.

Потенциальное количество дополнительных рабочих мест, упоминаемых в докладе 2014 года, представляет собой консервативную оценку, которая рассматривала лишь существующие рабочие места, связанные с ездой на велосипеде, в розничной и оптовой торговле, и

сфере проектирования в Копенгагене. Число рабочих мест, связанных с управлением, строительством и туризмом в столице Дании, не включалось. Сравнение информации для городов, охваченных в обоих докладах, подтвердило, что в предыдущем докладе количество существующих рабочих мест в этих городах в большинстве случаев было недооценено. В среднем, новые оценки повысились более чем на 150%. Кроме того, данные о взаимосвязи между количеством рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде на 1 000 жителей и доли велосипедного передвижения в общем объеме транспорта свидетельствуют о том, что фактор, связывающий эти две части информации, используемый

в предыдущем докладе, который был получен на основе данных из Копенгагена, был также существенно недооценен. В этом новом ракурсе, общее количество потенциальных рабочих мест, связанных с ездой

на велосипеде, увеличится до 435 000, в случае, если те же 56 крупных городов будут иметь ту же долю езды на велосипеде, что и Копенгаген (Таблица 1).

**Таблица 1. Население выбранных крупных городов, доля езды на велосипеде в общей транспортной системе, рассчитанное на данный момент число рабочих мест, имеющих отношение к езде на велосипеде, число потенциально создаваемых дополнительных рабочих мест благодаря увеличению доли езды на велосипеде до уровня Копенгагена**

Страна	Город	Население (млн.)	Доля езды на велосипеде (%)	Оценочное число существующих рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде	Потенциальное количество дополнительных рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде
Албания	Тирана	0.80	3% <sup>a</sup>	150	1 150
Андорра	Андорра-Ла-Велья	0.022	3% <sup>a</sup>	17	133
Армения	Ереван	1.12	3% <sup>a</sup>	875	6 709
Австрия	Вена	1.77	7%	1 058	2 872
Азербайджан	Баку	2.12	3% <sup>a</sup>	1 655	12 691
Беларусь	Минск	1.89	0%	98	12 645
Бельгия	Брюссель	1.08	4%	230	1 479
Босния и Герцеговина	Сараево	0.31	3% <sup>a</sup>	238	1 825
Болгария	София	1.17	1%	304	7 605
Канада	Оттава	1.24	2%	644	7 732
Хорватия	Загреб	0.79	5%	1 031	4 329
Кипр	Никосия	0.055	3% <sup>a</sup>	43	329
Чешская Республика	Прага	1.24	1%	323	8 071
Дания	Копенгаген	0.55	26%	3 712	0
Эстония	Таллинн	0.40	4%	417	2 294
Финляндия	Хельсинки	0.60	7%	1 084	2 941
Франция	Париж	2.23	3%	1 743	13 360
Грузия	Тбилиси	1.17	3% <sup>a</sup>	911	6 982
Германия	Берлин	3.50	13%	11 836	11 836
Греция	Афины	2.48	2%	905	10 860
Венгрия	Будапешт	1.74	2%	1 049	10 809
Исландия	Рейкьявик	0.12	3% <sup>a</sup>	92	706
Ирландия	Дублин	0.53	3%	412	3 155
Израиль	Тель-Авив	0.40	9%	947	1 788
Италия	Рим	2.76	0%	287	18 380
Казахстан	Астана	0.66	1%	172	4 301
Кыргызстан	Бишкек	0.89	3% <sup>a</sup>	694	5 320

Страна	Город	Население (млн.)	Доля езды на велосипеде (%)	Оценочное число существующих рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде	Потенциальное количество дополнительных рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде
Латвия	Рига	0.65	3% <sup>a</sup>	507	3 890
Лихтенштейн	Вадуц	0.0052	3% <sup>a</sup>	4	31
Литва	Вильнюс	0.55	1%	144	3 588
Люксембург	Люксембург	0.01	3% <sup>a</sup>	78	597
Мальта	Валлетта	0.0062	3% <sup>a</sup>	5	37
Монако	Монако	0.036	3% <sup>a</sup>	28	217
Черногория	Подгорица	0.18	3% <sup>a</sup>	141	1 081
Нидерланды	Амстердам	1.07	33%	9 170	0 <sup>b</sup>
Норвегия	Осло	0.60	5%	779	3 272
Польша	Варшава	1.71	5%	2 134	9 426
Португалия	Лиссабон	0.47	1%	123	3 086
Республика Молдова	Кишинёв	0.79	3% <sup>a</sup>	616	4 721
Румыния	Бухарест	1.94	1%	504	12 593
Российская Федерация	Москва	11.54	3% <sup>a</sup>	9 002	69 015
Сан-Марино	Сан-Марино	0.0045	3% <sup>a</sup>	3	27
Сербия	Белград	1.64	1%	426	10 657
Словакия	Братислава	0.41	3% <sup>a</sup>	321	2 463
Словения	Любляна	0.28	10%	110	176
Испания	Мадрид	3.27	1%	849	21 223
Швеция	Стокгольм	0.86	1%	225	5 618
Швейцария	Берн	0.12	11%	356	485
Таджикистан	Душанбе	0.70	1% <sup>a</sup>	183	4 576
Бывшая югославская Республика Македония	Скопье	0.32	3% <sup>a</sup>	247	1 895
Турция	Анкара	4.89	3% <sup>a</sup>	3 815	29 248
Туркменистан	Ашхабад	0.64	3% <sup>a</sup>	497	3 809
Украина	Киев	2.77	1% <sup>a</sup>	721	18 023
Соединенное Королевство	Лондон	7.83	3%	6 104	46 799
Соединенные Штаты Америки	Вашингтон, округ Колумбия	0.62	3%	482	3 696
Узбекистан	Ташкент	2.30	1% <sup>a</sup>	597	14 927
Всего					435 480

<sup>a</sup>Для этих городов, не было выявлено никакой информации о фактической доле езды на велосипеде в общей транспортной системе. Таким образом, в большинстве случаев предполагалась низкая доля в 3%. Эта оценка, вероятно, является завышенной, так как только около четверти городов, относительно которых имелась информация, обладали долей езды на велосипеде большей, чем эта. Для трех городов, для которых не было выявлено никакой информации о фактической доле езды на велосипеде в общей транспортной системе, принималась доля в 1%, так как полученная информация предполагала, что в этих городах почти не было никакого использования велосипедного транспорта.

<sup>b</sup>Для Амстердама новых рабочих мест не прогнозируется, поскольку уровень распространенности езды на велосипеде там уже выше, чем в Копенгагене

## Рабочие места, связанные с ездой на велосипеде различаются, а увеличение езды на велосипеде создает новые типы рабочих мест

Виды рабочих мест, имеющих отношение к велосипедному передвижению, различаются, а различные виды рабочих мест требуют различных наборов навыков (Рис. 2). Диапазон рабочих мест варьируется от проектирования и производства велосипедов, предоставления различных видов услуг, требующих различных уровней технических знаний, до рабочих мест в администрации и строительстве. Компании по производству велосипедов, находящиеся в городах, могут внести значительный вклад в количество рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Например,

количество рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, на 1000 человек в Дирене, Нидерланды, в шесть раз превышает количество рабочих мест на 1000 человек в Гронингене и превышало бы другие показатели, если бы было включено в Рис. 1

Города представлены в порядке количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, в каждом городе слева направо.

Также собранные данные показали, что увеличение велосипедного передвижения приводит не только к созданию большего количества рабочих мест, но и к появлению различных услуг, которые, в свою очередь, приводят к появлению новых видов рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Представленная информация включала различные виды услуг с использованием велосипедов, в

**Рис. 2. Рабочие места, связанные с ездой на велосипеде, на 1000 жителей для каждого города (за исключением городов с большой долей рабочих мест в сфере туризма, проектирования и производства)**

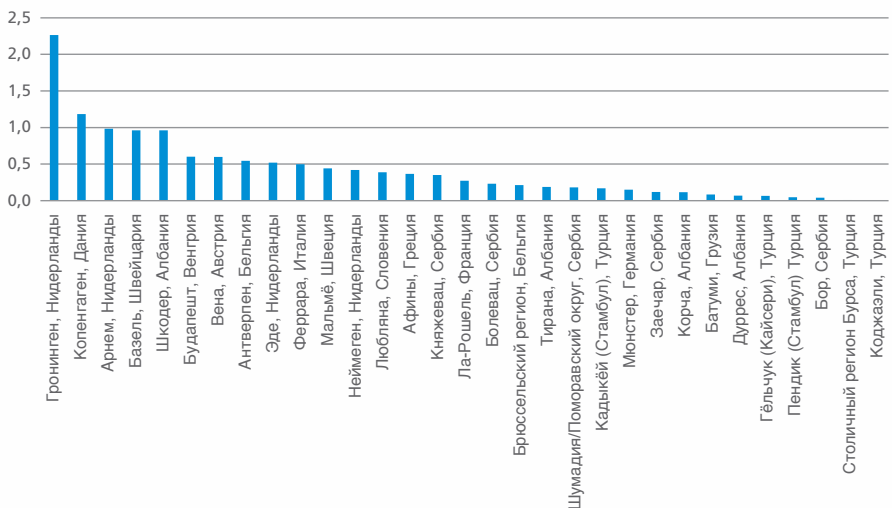
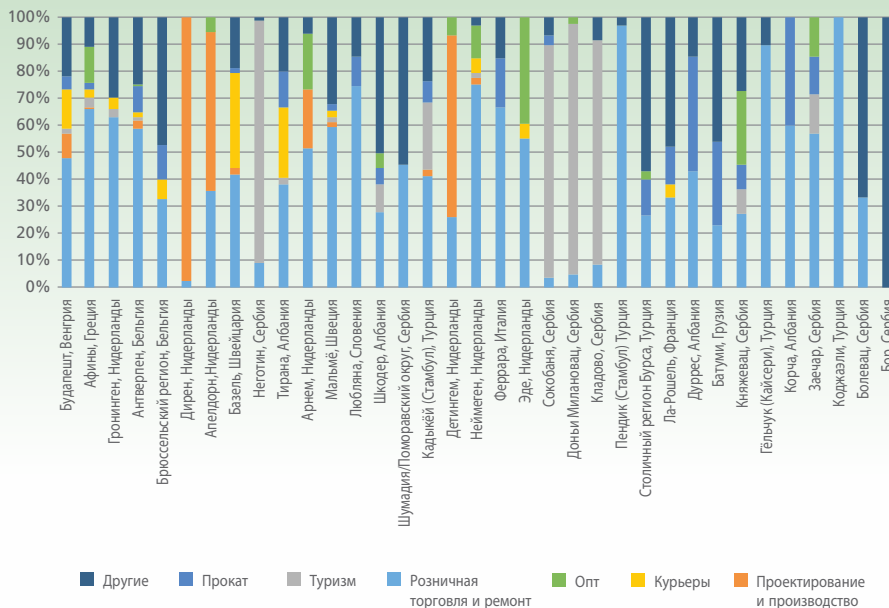




Рис. 3. Процент рабочих мест в каждом городе по основным видам занятости



том числе велосипедных курьеров, велосипедные такси и велосипедную логистику (использование велосипедов для доставки грузов в городах). Такие услуги могут поддерживаться инфраструктурой, способствующей езде на велосипеде и развитию более дружелюбной к велосипедистам транспортной культуры в городе. Информация для городов Антверпен, Гронинген и Любляна демонстрирует масштабы создания новых типов рабочих мест. В Антверпене и Любляне на рабочие места, связанные со схемами аренды общественных велосипедов, приходится более 10% от общего количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. В то же время в Гронингене более 20% рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, относятся к велосипедной парковке.

## Инвестирование в велосипедное движение увеличивает количество рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде

Инвестирование в данную область помогает поощрять и облегчать езду на велосипеде и вносит свой вклад в развитие более дружелюбной к велосипедистам транспортной культуры. С увеличением передвижения на велосипедах, большему количеству велосипедистов понадобится больше велосипедов, больше велосипедных аксессуаров и больше обслуживания и ремонта.

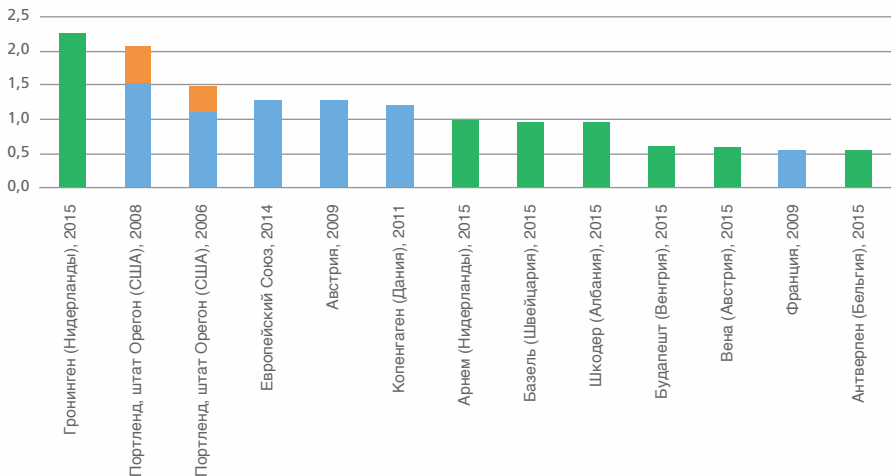
Чем больше поездок на велосипеде совершается в городе, тем больше

возрастает необходимость в велосипедной инфраструктуре; рост популярности велосипедов также будет стимулировать предпринимателей создавать смежные предприятия и развивать дополнительные услуги. Это было ясно продемонстрировано на примере исследований в Портленде, штат Орегон, Соединенные Штаты Америки, которые показали увеличение числа рабочих мест с течением времени (Рис. 4) и увеличением доли велосипедов в общем транспорте. Гронинген, Нидерланды, – город с одним из самых высоких показателей по количеству рабочих мест, связанный с ездой на велосипеде, на 1000 жителей – также имеет самую большую долю велосипедов в общем транспорте среди всех городов, которые предоставили данные для

предстоящего доклада. Многие другие города, о которых была собрана информация для предстоящего доклада, также имеют большую долю езды на велосипеде в общем транспорте.

Зеленые полоски представляют данные, собранные для этого отчета. Синие полоски представляют данные оценки других отчетов. Для Портленда, штат Орегон, синие полоски представляют низкую оценку количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, а оранжевые – высокую оценку. Рисунок не включает города, где значительная часть рабочих мест относится либо к производству велосипедов, либо к туризму; они рассматриваются более подробно в другом документе.

**Рис. 4. Регионы с самым высоким показателем рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, на 1000 человек из других отчетов и данных, собранных для предстоящего доклада**



## Рабочие места, связанные с ездой на велосипеде, есть не только в городах - туристические рабочие места также очень важны

Еще один важный вывод заключается в том, что существует большой потенциал для создания рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, вне городов. Об этом свидетельствует анализ как информации в других исследованиях, так и данных, собранных в городах для предстоящего доклада. Некоторые из других исследований, которые сосредоточены на более широких географических областях (национальных или региональных), привели к выводу, что туризм может составлять значительную долю от общего числа рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Например, доля рабочих мест в области туризма, связанных с ездой на велосипеде, в Австрии и Франции по оценкам составляет 70% и 47% соответственно.

Для городов, информация по которым была собрана для предстоящего доклада (некоторые из них проиллюстрированы зелеными полосками на Рис. 4), средняя доля рабочих мест в области туризма, связанных с ездой на велосипеде, составила лишь 7%. Тем не менее, этот показатель в значительной степени варьировался в зависимости от города. Некоторые города сообщили о невозможности распределить рабочие места,

связанные с туризмом, на те, которые связаны с ездой на велосипеде и те, которые не связаны. Другие лишь подсчитали рабочие места, связанные с велосипедными турами. На другом конце диапазона находились некоторые города в Сербии - в том числе города по маршруту ЕвроВело 6 вдоль реки Дунай, - которые сообщили, что рабочие места, связанные с туризмом, составляют, по меньшей мере, 80% от общего количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Следовательно, данные, собранные для настоящего исследования, не являются окончательными в определении доли рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, которые относятся к области туризма. Однако, если большое количество рабочих мест, связанных с велосипедным туризмом в Сербии, связано с наличием маршрута ЕвроВело 6, это позволяет предположить, что наличие междугородней велосипедной инфраструктуры может сыграть важную роль в создании рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Для подтверждения этого заключения понадобятся дополнительные исследования. Поскольку другие национальные исследования показывают, что значительная доля рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, относится к сфере туризма, наряду с доказательствами, недавно собранных для некоторых городов в Сербии, число рабочих мест в сфере туризма, связанных с ездой на велосипеде, может быть значительно выше, чем предполагалось в предстоящем докладе.

## Опосредованные и индуцированные рабочие места, имеющие отношение к езде на велосипеде, могут иметь решающее значение

Рассмотренные исследования и собранные данные также выявили другие малоисследованные аспекты, связанные с возможным созданием рабочих мест, имеющих отношение к езде на велосипеде. Многие виды рабочих мест, которые могут быть отнесены к велосипедному туризму, являются опосредованными, так как они относятся к другим секторам экономики, таким, как жилищный сектор и сектор питания. Такие рабочие места труднее связать с ездой на велосипеде и поэтому часто они не учитываются в оценке количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, которая, как правило, сосредоточена только на подсчете прямых рабочих мест. Другие секторы, не рассматриваемые в предыдущих исследованиях, могут содействовать созданию рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде. Кроме того, количество индуцированных рабочих мест, создаваемых, когда общий уровень расходов в экономике возрастает в результате повышения уровня занятости, связанной с ездой на велосипеде, также является потенциально важным. Только одно исследование, проводимое для Австрии, провело оценку числа индуцированных рабочих мест. Оно содержало заключение, что такие рабочие места могут составлять 40% от общего количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде.

## Необходимы лучшие и более последовательные данные

Прямой сбор данных от большинства городов, охваченных в новом докладе, оказался полезным и принес несколько преимуществ. Начнем с того, что он определил, что для большинства городов, охваченных в обоих докладах, новая оценка для числа рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, существенно отличается от предыдущих оценок. Неудивительно, что подход к сбору данных «снизу-вверх» является более актуальным для городских властей, чем оценка «сверху-вниз», так как он помогает обеспечить более четкое представление о текущих и потенциальных преимуществах трудоустройства в вело-сфере в городе. Еще более значительных результатов можно достичь путем дальнейшего разукрупнения данных, обычно собираемых городскими властями, чтобы четко выявить вклад езды на велосипеде в различные статистические данные, особенно касающиеся занятости.

Кроме того, очевидное значение туризма по отношению к числу рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, особенно за пределами городов, говорит о том, что понимание того, где и как создаются такие рабочие места, было бы полезно для создания государственными органами условий, способствующих возникновению таких рабочих мест.

Еще один ключевой вывод из предстоящего доклада заключается в том, что отношения между количеством рабочих мест, связанных

с ездой на велосипеде, городским населением и его долей среди велосипедистов носят сложный характер и нуждаются в дальнейших исследованиях, которые, в свою очередь, могут быть улучшены путем более эффективного и последовательного сбора данных.

## Органы государственной власти играют важную роль в создании «зеленых» рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде

Одна из целей предстоящего доклада и партнерства Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) и партнерства в области езды на велосипеде состоит в том, чтобы обратиться к государственным органам с тем, чтобы они могли в полной мере реализовать преимущества езды на велосипеде. Они включают в себя не только потенциал создания рабочих мест, как указано в недавнем анализе, но и роль, которую велосипедное сообщение может играть в обеспечении более «зеленой» и более здоровой транспортной системы. Это предполагает проактивный подход местных властей к езде на велосипеде. Городские власти должны поощрять и облегчать езду на велосипеде в качестве составной части системы смешанных перевозок за счет полной интеграции велосипедного сообщения в стратегию смешанных перевозок, включая мониторинг существующих уровней езды на велосипеде и понимание препятствий на пути ее увеличения.

Кроме того, понимание и увеличение потенциала езды на велосипеде для создания новых рабочих мест также требует от городских властей знать какие рабочие места, связанные с ездой на велосипеде у них уже есть, как их поощрять, а также стимулировать их дальнейшее создание. Позже эту информацию можно снова использовать в оценке и планировании транспортной политики для обеспечения того, чтобы велосипедное сообщение достигло своего полного потенциала в качестве городского вида транспорта. Предстоящий доклад продемонстрирует, что езда на велосипеде имеет потенциал, чтобы создавать значительное количество рабочих мест, что дополняет другие преимущества, такие как снижение выбросов двуокиси углерода и загрязнения воздуха, а также улучшение состояния здоровья – что может быть преобразовано в денежный эквивалент. Включение данной информации в оценку и планирование транспортной политики позволит более точно оценить потенциальные выгоды езды на велосипеде и позволит велосипедному транспорту в полной мере способствовать продвижению «зеленой» и здоровой транспортной системы от местного до национального уровня.

Учитывая все преимущества езды на велосипеде, ее поощрение является великолепным способом продвижения к осуществлению многих целей в области устойчивого развития. Особенно это относится к целям устойчивого развития №3 и №11 по обеспечению здорового образа жизни и поощрению благосостояния для

всех во всех возрастах, и созданию общедоступных, безопасных, гибких и устойчивых городов и населенных пунктов.

## Участники

Автор: Йен Скиннер (независимый консультант)

Рецензенты: Рие Тсутсуми (Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде), Кристиан Швайцер (Европейское региональное бюро ВОЗ), Франческа Рачиоппи (Европейское региональное бюро ВОЗ), Вирджиния Фузе (Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Отдел окружающей среды), Джордж Георгиадис (Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Отдел устойчивого развития транспорта) и Ивонн Хигуэро (Европейская экономическая комиссия Организации

Объединенных Наций, Отдел окружающей среды)

## Благодарности

Предстоящий доклад и эти ключевые выводы подготовлены партнерством ОПТОСОЗ по обеспечению рабочих мест в секторе экологически чистого и здорового транспорта. Партнерство выражает особую благодарность за щедрую финансовую поддержку правительствам Австрии, Франции, Норвегии, Сербии и Швейцарии, а также Программе Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

Авторы хотели бы также поблагодарить всех представителей городов, регионов и стран, которые предоставляли данные, а также Европейскую федерацию велосипедистов, МСМИОС (ICLEI), ПОЛИС (Polis) и Европейскую сеть ВОЗ «Здоровые города» за помощь в распространении вопросника.

Необходимость разработки устойчивой транспортной политики, которая улучшает качество транспорта, способствуя улучшению здоровья, созданию более чистой окружающей среды и большей социальной сплоченности, была одной из причин создания Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Партнерство ОПТОСОЗ по обеспечению рабочих мест в секторе экологически чистого и здорового транспорта изучает потенциал создания новых рабочих мест в нише более экологичного, более здорового и более эффективного транспорта. В данной публикации основное внимание уделяется созданию потенциальных рабочих мест в нише велосипедного транспорта и обеспечению анализа имеющихся доказательств того, что данный вид транспорта может быть крупным работодателем и вносить существенный вклад в зеленую экономику. Данное исследование опирается на публикацию 2014 года «Открыть новые возможности – Рабочие места в секторе экологически чистого и здорового транспорта», проводя обзор методов, используемых в других исследованиях, для оценки количества рабочих мест, связанных с ездой на велосипеде, в различных городах, а также собирая больше доказательств о рабочих местах, связанных с ездой на велосипеде, непосредственно от самих городов. Эти ключевые выводы по предстоящему полному отчету «Едем к зеленой экономике: езда на велосипеде и «зеленые» рабочие места» предоставляют резюме основных выводов. Полная версия отчета выйдет к концу текущего года.

**Всемирной организации здравоохранения  
Европейское региональное бюро**

UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark  
Тел.: +45 45 33 70 00 Факс: +45 45 33 70 01  
Эл. адрес: [contact@euro.who.int](mailto:contact@euro.who.int) Веб-сайт: [www.euro.who.int](http://www.euro.who.int)