



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ЕВРОПЕЙСКАЯ
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Цифры и факты
Амстердам, Копенгаген, Женева, 22 января 2009 г.

Десятилетняя деятельность по развитию экологически устойчивого и здорового транспорта в Европе: важнейшие достижения и дальнейшие действия

Быстрый рост дорожного транспорта в Европейском регионе¹, имевший место в последние десятилетия, с одной стороны, способствовал экономическому развитию и интеграции, а с другой стороны, сопровождался такими негативными явлениями для здоровья и окружающей среды, как транспортные заторы, дорожно-транспортные происшествия, загрязнение воздуха, шум, увеличение выбросов парниковых газов и усиление проблемы сидячего образа жизни. Негативные последствия транспорта для здоровья и окружающей среды затрагивают большую часть населения, а не только пользователей транспортных средств.

Возрастающая в европейских странах обеспокоенность и взятые ими обязательства по обеспечению большей интеграции стратегий в области окружающей среды, здоровья и транспорта привели к созданию ряда стратегических платформ, помогающих им принимать меры для развития экологически устойчивого и здорового транспорта. В 2002 г. эти платформы были объединены в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), управление которой осуществляется совместно Европейским региональным бюро ВОЗ и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

В последние 10 лет во многих странах разработаны стратегии и программы по улучшению мер защиты окружающей среды и здоровья в рамках транспортного сектора, особенно в западной части Региона. Реформирование политики в этом направлении имело менее выраженные темпы в ряде стран с низким и средним уровнем доходов, где целям экономического возрождения страны уделялся больший приоритет, чем экологическим целям. Наблюдающиеся тенденции показывают, что в целом для решения задач, связанных с созданием экологически устойчивых, доступных и жизнеспособных городов, необходимы инновационные подходы и решения.

Рост транспорта

В рамках Европейского региона имело место ширококомасштабное строительство новых дорог и скоростных шоссе. В 25 странах-членах, входящих в Европейский союз на 1 мая 2004 г. (ЕС-25), общая протяженность скоростных автомагистралей в период с 1990 по 2003 гг. в среднем возросла на

¹ Членство и в Европейском региональном бюро ВОЗ, и в Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) имеют следующие государства-члены: Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Сан-Марино, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония. Канада и Соединенные Штаты Америки также входят в состав ВОЗ и ЕЭК ООН, но они расположены вне рамок Европейского региона ВОЗ, а Лихтенштейн является государством - членом ЕЭК ООН и государством-не членом ВОЗ, принимающим участие в сессиях Европейского комитета ВОЗ в качестве наблюдателя.

38%, а объем пассажирских и грузовых перевозок за последние 25 лет удвоился. В странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и в странах Юго-Восточной Европы протяженность скоростных автомагистралей увеличилась еще более ощутимо: соответственно, на 144% и 157%.

Влияние на окружающую среду и здоровье: десятилетие в фактах и цифрах

- В Европейском регионе ВОЗ дорожно-транспортные происшествия (ДТП) ежегодно уносят жизни около 100 000 человек, при этом треть из них – это люди в возрасте до 25 лет. Кроме того, в результате ДТП 2,4 млн. человек ежегодно получают травмы.
- Согласно оценкам, в результате загрязнения воздуха жизнь каждого жителя ЕС-25 в среднем становится на 8,6 месяца короче, а выбросы транспортных средств являются существенной составляющей этого загрязнения.
- Около 120 миллионов жителей в 15 странах - членах ЕС до мая 2004 г. (ЕС-15), что составляет свыше 30% общего населения, подвергаются таким уровням дорожно-транспортного шума, которые превышают установленные стандарты: 55 дБ Ldn.
- В масштабах Европейского региона, где около 20–30% взрослых страдают от ожирения, малоподвижный образ жизни ежегодно становится причиной 600 000 случаев смерти.
- Объем выбросов парниковых газов от транспорта увеличился с 16,6% от общего объема выбросов в 1990 г. до 23,8% – в 2006 г. в 27 нынешних странах - членах ЕС, и этот показатель продолжает возрастать. На дорожный транспорт приходится свыше 70% этих выбросов.
- 95% транспортных перевозок осуществляется на нефтяных продуктах, и транспорт потребляет 60% мировых запасов нефти; эта зависимость все в большей степени делает данный сектор уязвимым к кризисам, связанным с поставками нефти и нестабильностью цен.
- На сегодняшний день на автомобильные дороги приходится 93% общей площади, используемой в ЕС для транспорта, а на железные дороги приходится только 4% общей площади; при этом железнодорожный транспорт использует в 3,5 раза меньше места на пассажиро-километр по сравнению с автомобилями.

Возможные направления деятельности по развитию экологически устойчивого городского транспорта в рамках ОПТОСОЗ

Что касается **загрязнения воздуха**, то ряд технических и правовых мер, проводимых с 1990 г., привел к уменьшению определенных сегментов транспортных выбросов в Европейском регионе. Наиболее важным достижением является то, что начиная с января 2002 г. все виды бензина, продаваемые в ЕС, не содержат добавок свинца. В 2007 г. Европейская комиссия предложила новые стандарты для транспортного топлива, которые позволяют еще больше уменьшить вклад транспорта в загрязнение воздуха и изменение климата.

Одним из важных правовых механизмов уменьшения выбросов в атмосферу, в том числе от транспорта, является Конвенция ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния². Каждая сторона данной Конвенции должна уменьшить объем выбросов и разрабатывать эффективные стратегии, политику и меры по уменьшению загрязнения воздуха.

В 2006 г. ВОЗ опубликовала новые рекомендации по качеству воздуха³, призывающие все страны мира улучшить качество воздуха в городах в целях защиты здоровья населения. Согласно оценкам, снижение уровня загрязнения воздуха мелкими твердыми частицами (которые называются ТЧ-10) может уменьшить показатели смертности в загрязненных городах до 15%.

² Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния [сайт]. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2009 (<http://www.unece.org/env/lrtap>, по состоянию на 19 января 2009 г.).

³ Рекомендации по качеству воздуха. Глобальные обновленные данные, 2005 г. Твердые частицы, озон, двуокись азота и двуокись серы. Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ, 2006 (http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20070323_1, по состоянию на 19 января 2009 г.).

Большинство стран Западной Европы достигли прогресса в уменьшении **дорожно-транспортного травматизма**: смертность в результате ДТП в ЕС снизилась на 21% в 2000–2005 гг., что произошло несмотря на значительный рост объема транспорта. Однако в восточной части Европейского региона наблюдалась обратная картина, и рост автомобильного транспорта в них сопровождался ростом дорожно-транспортного травматизма. Для снижения уровня смертности в результате ДТП многие страны поставили амбициозные цели в области повышения безопасности на дорогах и осуществляют мониторинг за их достижением. Так, например, страны ЕС обязались, что к 2010 г. они уменьшат вполнину число случаев смерти на дорогах по сравнению с 2000 г. Наиболее эффективными профилактическими мерами являются более эффективный контроль за соблюдением скоростного режима на дорогах, борьба с вождением в нетрезвом виде, применение ремней безопасности.

Воздействие **шума** на население уменьшилось в ЕС по сравнению с 1980-ми годами и в восточных странах Региона по сравнению с 1990-ми годами. Однако ожидаемый рост транспорта, в основном за счет моторно-транспортных средств и самолетов, по-видимому, сведет на нет некоторые из этих достижений. Что касается регулирования дорожного транспорта, то лишь относительно недавно вопросам шума стало уделяться большее внимание, и наиболее хорошим примером является принятие в 2002 г. директивы ЕС по шуму окружающей среды⁴. Европейское региональное бюро ВОЗ разрабатывает рекомендации, относящиеся к шуму в ночное время, в рамках проекта, осуществляемого в партнерстве с Европейской комиссией и рядом стран. Однако на международном уровне все еще не существует холистического интегрированного подхода к уменьшению шума в среде обитания человека.

Во многих странах приоритет отдавался развитию автотранспорта, что способствовало уменьшению возможностей для пешеходного и велосипедного движения. Однако имеются определенные данные о том, что работники транспортного сектора все в большей степени сотрудничают с работниками здравоохранения в целях улучшения возможностей для ходьбы и езды на велосипеде, а также для того, чтобы создать условия, в которых физическая активность станет частью повседневной жизни людей. Перенос акцента на эти два активных вида передвижения становится в ряде стран важным элементом национальных и городских стратегий, направленных не только на снижение выбросов парниковых газов и загрязнения воздуха, но и на снижение транспортных заторов. Во многих странах по-прежнему в основном нереализованными остаются возможности пешеходного и велосипедного движения как значительно большей потенциальной составляющей в общем объеме передвижений населения.

Общий объем **выбросов двуокиси углерода (CO₂)** продолжал последовательно повышаться в течение последних 10 лет. В Европейском регионе самыми крупными источниками этих выбросов являются энергетический и транспортный сектора. В 1990–2000 гг. вклад транспорта в общий объем выбросов парниковых газов увеличился на 4% в Центральной и Восточной Европе и на 19% – в 15 странах ЕС. Согласно прогнозам, к 2030 г. транспортные выбросы в атмосферу повысятся примерно на 50% по сравнению с уровнями 2000 г.

Более подробная информация по этим вопросам имеется на сайтах ОПТОСОЗ (www.thepep.org/en/welcome.htm), Европейского регионального бюро ВОЗ (<http://www.euro.who.int/transport?language=Russian>) и ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/trans/welcome.html>).

⁴ Директива 2002/49/ЕС Европейского парламента и Совета Европы от 25 июня 2002 г., относящаяся к оценке и контролю шума окружающей среды – Declaration by the Commission in the Conciliation Committee on the Directive relating to the assessment and management of environmental noise. *Official Journal of the European Communities*, 18/7/2002, L189:12–26 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0049:EN:HTML>, по состоянию на 19 января 2009 г.).

Для получения дополнительной информации просьба обращаться к следующим лицам:

ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Г-жа Francesca Racioppi,
Научный эксперт, Несчастные случаи, транспорт и
здоровье, офис в Риме,
Европейское региональное бюро ВОЗ,
Via Francesco Crispi 10, I-00187 Rome, Italy
Тел.: +39 06 4877545. Факс: +39 06 4877599
E-mail: frr@ecr.euro.who.int

Г-жа Brinda Wachs,
Специалист по вопросам окружающей среды,
Отдел окружающей среды, жилищной политики и
землепользования,
Европейская экономическая комиссия Организации
Объединенных Наций,
Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Тел.: + 41 22 917 2452. Факс: + 41 22 917 0621
E-mail: brinda.wachs@unece.org

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ПРЕССЫ:

Г-жа Cristiana Salvi,
Специалист, Партнерства и коммуникации,
Европейское региональное бюро ВОЗ,
Via Francesco Crispi 10, I-00187 Rome, Italy
Тел.: +39 06 4877543, моб. тел.: +39 348 0192305
Факс: +39 06 4877599. E-mail: csa@ecr.euro.who.int

Г-жа Charlotte Griffiths,
Старший сотрудник – информационная служба,
Европейская экономическая комиссия Организации
Объединенных Наций,
Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Тел.: +41 22 917 4444. Факс: +41 22 917 0505
E-mail: info.ece@unece.org