



**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация здравоохранения
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

Пятая сессия

В онлайн-режиме, Женева, 17 мая 2021 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Представление Венской декларации «Более
эффективное развитие за счет перехода к новым,
экологически чистым, безопасным, благоприятным
для здоровья и инклюзивным мобильности
и транспорту»**

**Факты и данные, касающиеся Общеευропейской
программы по транспорту, окружающей среде и охране
здоровья**

**Проект приложения I к проекту декларации:
Основные факты и данные, касающиеся транспорта,
окружающей среды и охраны здоровья**

Пересмотр

Представлено Нидерландами*

Резюме

На своей семнадцатой сессии (Женева, 21–23 октября 2019 года) Руководящий комитет Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) поддержал продолжение подготовки брошюры по основным темам, касающимся транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, в качестве одного из итогов пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Он подчеркнул, что брошюра должна быть краткой, визуально привлекательной и легко читаемой. Нидерланды возглавили работу над подготовкой этой брошюры (ECE/AC.21/SC/2019/2–EUPCR1814179/2.1/THE PER SC/2, п. 48).

* Документ был представлен позднее установленного графика в связи с тем, что переговоры продолжались до крайнего срока представления документов.



На внеочередном совещании ОПТОСОЗ (Женева (в онлайн-режиме), 22 апреля 2020 года) была достигнута договоренность о том, что в брошюре будут также включены элементы, касающиеся последствий пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19) для транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

Делегаты от Нидерландов и их Национального института здравоохранения и охраны окружающей среды представили на тридцать седьмом совещании Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ (в онлайн-режиме, 29 июня 2020 года) и на подготовительном совещании к пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Женева (в онлайн-режиме), 30 июня 2020 года) аннотированный план брошюры.

На своей восемнадцатой сессии (в онлайн-режиме, 25–27 ноября 2020 года) Руководящий комитет решил, что приложение I к проекту декларации о вызовах, возможностях и видении будет основываться на брошюре и будет учитывать основные факты и послания.

Настоящий документ является итогом заключительных обсуждений, которые состоялись на подготовительном совещании к пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (в онлайн-режиме, 2 марта 2021 года).

Совещанию высокого уровня предлагается принять проект приложения I к Венской декларации.

Основные факты и данные, касающиеся транспорта, окружающей среды и охраны здоровья

1. В настоящем приложении освещаются основные факты и данные, призванные обеспечить государствам — членам Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций и странам европейского региона Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) прочную основу для поддержки их усилий по совершенствованию транспортной системы в их странах и ускорению перехода к устойчивому развитию транспорта и мобильности на основе стратегии «сокращение–переход–модернизация» политики в области мобильности и транспорта.
2. Несмотря на достигнутый технический прогресс, нынешняя транспортная система и модели мобильности остаются неустойчивыми. Транспортное сообщение по-прежнему является источником ряда проблем во многих странах, в то время как мобильность и транспорт играют важную роль в наших обществах и экономике. Этот сектор обеспечивает доступ к рабочим местам, образованию, услугам, удобствам и средствам досуга и способствует экономическому росту, занятости и торговле. В то же время он оказывает все большее воздействие на окружающую среду и здоровье человека.
3. ОПТОСОЗ определяет свои цели, стратегии и действия на основе последних имеющихся научных данных и сведений, анализируя и освещая текущее положение дел со связанными с мобильностью и транспортом последствиями для окружающей среды и здоровья населения в регионе. Эта информация должна послужить отправной точкой для дальнейшей трансформации сектора в направлении нулевого уровня выбросов, поощрения мобильности в интересах охраны здоровья и обеспечения безопасного и эффективного транспорта в предстоящем десятилетии. В этой трансформации существует острая необходимость, поскольку ожидается, что глобальный рост населения, общего благосостояния и торговли приведет к увеличению объемов перевозок и мобильности.
4. В странах ЕЭК и европейского региона ВОЗ автотранспортные средства продолжают играть важную роль в сфере перевозок. Существуют значительные различия не только между регионами, но и между городскими районами, где увеличивается доля перемещений пешком, на велосипеде и общественном транспорте,

и сельскими районами, где все еще доминирует автомобиль и зачастую не обеспечена мультимодальная мобильность.

5. Из-за пандемии COVID-19 можно наблюдать противоположные тенденции. С одной стороны, быстрая интеграция новых цифровых услуг может привести к сокращению объемов транспорта, а доля активной мобильности на различных видах транспорта увеличивается. С другой стороны, общественный транспорт оказался под давлением, в результате чего количество пассажиров и распределение по видам транспорта значительно сократились.

6. Связанные с дорожным движением загрязнение воздуха, шум и дорожно-транспортные происшествия вносят значительный вклад в бремя заболеваний в регионе, причем их непропорционально большое бремя сконцентрировано в определенных географических районах и среди менее обеспеченных социальных групп. Автомобили и связанная с ними инфраструктура, такая как парковочные места, занимают большую часть и без того очень ограниченного пространства в городских районах.

7. Выбросы основных загрязнителей воздуха снизились за последние десятилетия, что в целом привело к улучшению качества воздуха. Однако значительная часть городского населения Европы по-прежнему подвергается воздействию загрязнения воздуха, уровни которого превышают значения, указанные в Рекомендациях ВОЗ по качеству воздуха. Это делает загрязнение воздуха единственной крупнейшей экологической опасностью в Европе. По оценкам ВОЗ, для всего Европейского региона 509 000 случаев преждевременной смерти в год были вызваны в 2016 году загрязнением окружающего воздуха, измеренным в виде твердых частиц, аэродинамический диаметр которых составляет не более 2,5 микрона (PM_{2,5}). Еще одним вызывающим озабоченность загрязнителем, обычно ассоциируемым с выбросами выхлопных газов транспортных средств, является двуокись азота (NO₂). По оценкам Европейского агентства по окружающей среде, ежегодно 417 000 случаев преждевременной смерти и потеря более 4,8 млн лет жизни происходят в результате воздействия PM_{2,5}, в то время как 55 000 случаев преждевременной смерти и потеря 624 000 лет жизни происходят в результате воздействия NO₂, на основе данных 2018 года, охватывающих 41 страну. Политика по борьбе с загрязнением воздуха транспортными средствами должна быть сосредоточена не только на ограничении выбросов выхлопных газов, но и на сокращении выбросов, которые не связаны с выхлопными газами (таких, как выбросы в результате истирания шин и тормозов), но также являются значительной причиной загрязнения воздуха, в основном из-за образования твердых частиц¹.

8. По меньшей мере 20 процентов жителей стран ЕЭК и европейского региона ВОЗ проживают в районах, где уровень шума, производимого дорожным движением, является вредным для здоровья. В городских районах большинства стран этот показатель превышает 50 процентов.

9. Ежегодно в странах ЕЭК и европейского региона ВОЗ на дорогах погибает более 110 000 человек. В среднем это означает, что каждые пять минут умирает один человек. Еще миллионы людей получают в дорожно-транспортных происшествиях тяжелые травмы. Травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий является основной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире.

10. Кроме того, на долю автомобильного транспорта приходится около четверти связанных с производством выбросов парниковых газов, что способствует изменению климата и повышению глобальной температуры.

11. Зависимость от автомобиля, ограниченное использование общественного пространства и недостаточная безопасность велосипедистов и пешеходов способствуют отсутствию физической активности и малоподвижному образу жизни,

¹ Этот пункт был заменен по просьбе Нидерландов для представления более полной информации.

что увеличивает риск неинфекционных заболеваний и ожирения. По оценкам, только в европейском регионе ВОЗ из-за отсутствия физической активности ежегодно умирает около одного миллиона человек. Ожирение также приводит к смерти примерно одного миллиона человек в год. Однако физическая активность, например езда на велосипеде или ходьба, очень полезна для здоровья.

12. Внешние затраты на автомобильный транспорт не отражаются в текущих рыночных ценах. Например, общий счет за дорожные заторы, загрязнение окружающей среды и дорожно-транспортные происшествия только для государств — членов Европейского союза оценивается в 502 млрд евро в год. Преимущества перехода к более активной мобильности и общественному транспорту обусловлены главным образом увеличением ожидаемой продолжительности жизни, повышением производительности и снижением расходов на здравоохранение, связанных с неинфекционными заболеваниями. Это показывает, что существует прочная основа для инвестирования в пешеходное и велосипедное движение в городах и за их пределами и для их поощрения.

13. Неравенство, связанное с транспортом и разрастанием городов, можно обнаружить в уровнях воздействия загрязнения воздуха, шума и угроз безопасности дорожного движения и в их негативных последствиях для здоровья. Кроме того, выгоды от перевозок также распределяются неравномерно. Не все социально-экономические группы имеют равный доступ к благоприятным для здоровья перевозкам, сетям общественного транспорта и рекреационным или зеленым зонам.

14. Условия и обстоятельства, в которых живут люди, определяют их состояние здоровья и уровень физической активности. Условия, в которых живут люди (города, рабочие места, школы и т. д.), должны позволять делать выбор в пользу здорового образа жизни: в данном случае в пользу активных перемещений (ходьба и езда на велосипеде).

15. Страны различаются экономическими и социально-культурными условиями, плотностью населения, местным климатом, географией и топографией. Эти различия необходимо учитывать при разработке индивидуальных подходов и решений проблем, создаваемых транспортом на региональном, национальном и местном уровнях.

16. Для обеспечения эффективного мониторинга воздействия транспорта решающее значение имеют согласованные данные о транспорте, окружающей среде и здоровье. Существуют значительные пробелы в доступности и качестве данных, которые необходимо заполнить для лучшего понимания и сравнения данных между странами.

17. Преобразование сектора транспорта и мобильности требует междисциплинарного подхода. Поэтому сотрудничество между лицами, принимающими решения, и экспертами в области транспорта, окружающей среды, здравоохранения, территориального планирования и экономики имеет решающее значение при разработке связанной с транспортом политики, приносящей пользу окружающей среде, здравоохранению и климату одновременно. Кроме того, необходимо международное, межотраслевое и многоуровневое (страны, регионы и города) сотрудничество, с тем чтобы стимулировать переход к устойчивому, экологичному и благоприятному для здоровья транспорту.