



**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация
здравоохранения**

Европейское региональное бюро

**Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья**

Девятая сессия

Женева, 16 и 17 ноября 2011 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

Осуществление Амстердамской декларации:

"Эстафета" ОПТОСОЗ

"Эстафета" ОПТОСОЗ

**Доклад семинара по безопасному и полезному для здоровья
пешеходному и велосипедному движению в городских
населенных пунктах (Батуми, сентябрь/октябрь 2010 года)**

Резюме

Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) на своей седьмой сессии (22–23 октября 2009 года) принял решение организовать "эстафеты" в качестве составной части новой коммуникационно-имплементационной стратегии в целях распространения основных идей Амстердамской декларации в масштабах всего региона (ЕСЕ/АС.21/SC/2009/4-EUR/09/5088363/4, пункты 8–10). Каждая из "эстафет" будет сосредоточена на одном вопросе или одной теме, которые определяются с учетом четырех приоритетных целей Декларации. "Эстафетные палочки", символизирующие собой отдельные темы, будут передаваться из страны в страну в общеввропейском контексте с распространением ноу-хау и обменом опытом.

На своей четырнадцатой сессии (Рим, 20–21 июня 2011 года) Бюро Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья обсудило долгосрочное воздействие – "эстафет" ОПТОСОЗ на местах и постановило, что доклады должны представляться соответствующими государствами-членами на последующих сессиях Руководящего комитета¹.

¹ Соответствующий доклад будет в ближайшее время размещен на вебсайте ОПТОСОЗ по адресу: <http://live.unecce.org/index.php?id=2506>.

Третий семинар в рамках "эстафеты" по теме "Безопасное и полезное для здоровья пешеходное и велосипедное движение в городских населенных пунктах" состоялся в Батуми, Грузия, 30 сентября – 1 октября 2010 года. Участники семинара, который был организован секретариатом ОПТОСОЗ в сотрудничестве с государственными и местными органами власти Грузии, договорились о следующих направлениях действий для директивных органов и местных субъектов:

- создание возможностей для работы с населением и повышение уровня осведомленности;
- активное использование аргументации в пользу здорового образа жизни;
- максимально эффективное использование существующих активов местной окружающей среды;
- акцент на "зеленую" экономику;
- поддержка действий на местном уровне и их осуществления.

С дополнительной информацией, включая документы и презентации семинара в Батуми, можно ознакомиться на вебсайте http://www.unece.org/thepep/en/workplan/utban/batumi_docs.htm.

I. Введение

1. Третий семинар в рамках "эстафеты" Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) под названием "Безопасное и полезное для здоровья пешеходное и велосипедное движение в городских населенных пунктах" был проведен в Батуми, Грузия, 30 сентября – 1 октября 2010 года.
2. Семинар был организован секретариатом ОПТОСОЗ (Отделами транспорта и окружающей среды Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ-Европа)) в сотрудничестве с Министерством труда, здравоохранения и социальной защиты Грузии, Министерством охраны окружающей среды и природных ресурсов Грузии, Министерством регионального развития и инфраструктуры Грузии; администрациями Аджарии и города Батуми. Специальная техническая и финансовая поддержка была оказана правительствами Австрии и Швейцарии.
3. В проведении этого мероприятия секретариату ОПТОСОЗ также оказала содействие неправительственная организация "Центр экологической информации и устойчивого развития РИО".

II. Участники

4. В батумском семинаре приняли участие 62 эксперта от государств – членов ЕЭК и ВОЗ-Европа и гражданского общества, включая сотрудников национальных и местных органов власти, градостроителей и архитекторов, ученых и исследователей из следующих 17 стран: Австрии, Армении, Беларуси, Бельгии, Германии, Грузии, Кыргызстана, Латвии, Нидерландов, бывшей югославской Республики Македония, Республики Молдова, Таджикистана, Туркменистана, Украины, Франции, Швейцарии и Чешской Республики. В нем участвовали следующие неправительственные и межправительственные организации: Кишиневский филиал Природоохранного движения Молдовы, Программа Чешского фонда экологического партнерства "Зеленые коридоры", Информационный центр Международной благотворительной организации "Зеленое досье" (Украина), Партнерство в области безопасности дорожного движения (Грузия), Нидерландский союз велосипедистов (Нидерланды), Международная ассоциация "кочевников" мира, Тбилисская государственная академия искусств и Сеть по проблемам детей ЕПДОСЗД ВОЗ².

III. Техническое сотрудничество в области пешеходного и велосипедного транспорта

5. В связи с ролью ОПТОСОЗ в области технического сотрудничества и наращивания потенциала правительство Нидерландов предоставило Грузии технического эксперта г-на Хенка Хендрикса, руководителя проекта Нидерландского союза велосипедистов, с тем чтобы он до начала семинара провел оценку возможностей организации пешеходного и велосипедного движения в Батуми.

² Европейский план действий "Окружающая среда и здоровье детей" (ЕПДОСЗД).

6. Целями этой технической миссии являлись определенные степени поддержки администрацией города Батуми – с точки зрения инфраструктуры, законодательства и правил безопасности – немоторизованного транспорта, повышение уровня информированности местного населения о привлекательности полезного для здоровья транспорта, пробуждение интереса в местной и национальной прессе к этой теме, формулирование рекомендации в отношении будущих мер по стимулированию пешеходного и велосипедного движения для представления в ходе семинара ОПТОСОЗ.

7. Ниже приводятся отчет о результатах этой технической поездки и стратегические рекомендации для местного и национального уровней, которые были выработаны на основе прошедших в ходе семинара обсуждений.

А. Транспортная ситуация в Батуми

8. В настоящее время в городе Батуми создается соответствующая инфраструктура для рекреационного велосипедного движения в качестве средства привлечения туристов. Помимо рекреационных прогулок на велосипеде, велосипеды используются в городе туристами и жителями в качестве средства передвижения, способного уменьшить интенсивность автомобильного движения в городе.

9. Велосипед является доступным и популярным средством передвижения в пляжной зоне и по тротуарам в городе, хотя многие его районы до сих пор не имеют специально оборудованных велосипедных дорожек. Улучшить можно также пешеходные маршруты, соединяющие пляжи с городом, обеспечив повышенную безопасность дорожного движения для пешеходов и велосипедистов.

10. Туристический сезон в Батуми длится с начала июня до середины сентября. В этот период автомобильное движение страдает от хаоса и пробок, особенно на главных дорогах. В течение этого периода на работу зачастую можно быстрее добраться на велосипеде, чем на автомобиле.

11. В пик туристического сезона основное пешеходное движение приходится на участки, соединяющие центр города с пляжами. Общее впечатление туристов от Батуми улучшится, если дороги, ведущие к пляжам, станут более удобными для пешеходов и велосипедистов. Так, следует расширить пешеходные тротуары, специально оборудованные велосипедные дорожки должны быть непрерывными и связывать город с пляжами, при этом необходимо принять меры к снижению интенсивности движения, например путем ограничения числа автомобилей в центре города.

12. Велосипед является интересной альтернативой, особенно для учащихся средних школ, приезжающих в Батуми из близлежащих деревень, в первую очередь по проложенному вдоль пляжа променаду, который идеально подходит для езды на велосипеде, а также для туристов, путешествующих по Аджарии.

В. Рекреационная инфраструктура

13. Основной туристической зоной в Батуми является бульвар (променада) вдоль пляжа, который был построен в 1880 году и постепенно превратился в большой парк протяженностью в несколько километров. По нему проходят велосипедная и пешеходная дорожки, которые хорошо оборудованы и освещены

для обеспечения безопасности. Вместе с тем расширение сети таких дорожек и привлечение внимания общественности к преимуществам велосипедного и пешеходного движения привели бы к более активному их использованию во время туристического сезона и в межсезонье. В настоящее время планируется продлить бульвар в южном направлении, почти до границы с Турцией (20 км), в том числе построить мост с пролетом в 800 м, по которому будут проложены пешеходная и велосипедная полосы шириной соответственно 10 и 5 метров.

14. Некоторые туристы приезжают в Батуми для катания на горных велосипедах, но конкретные планы, рассчитанные на эту целевую группу, еще не разрабатывались.

С. Техническая помощь

15. В ходе технической поездки в Батуми становилась все более очевидна необходимость оказания дополнительной технической помощи в планировании городской сети велосипедных дорожек. Муниципальные власти решительно настроены расширить масштабы использования велосипеда в городе.

16. В ходе беседы с архитектором города основное внимание было уделено старому городу, где возникли трудности с проектированием инфраструктуры для велосипедистов на узких улицах и в прилегающих к бульвару районах.

17. Было решено в центре старого города разрешить только одностороннее автомобильное движение и отказаться от планов оборудовать велосипедные дорожки на всех улицах. На тех улицах, на которых специальные дорожки для велосипедистов будут проложены против движения, они будут отделяться от проезжей части низким барьером. В тех случаях, когда направление специально оборудованных велосипедных дорожек будет совпадать с направлением движения автомобилей, заезжать на такие дорожки смогут и грузовые автомобили.

18. Данная система опирается на пример Нидерландов, где велосипедисты находятся в большинстве, а легковым автомобилям проезд разрешается только в качестве "гостей". На проезжей части, оборудованной отдельными дорожками для велосипедов, парковка будет запрещена. Припарковать автомобиль можно будет на других дорогах. Рядом с центром старого города для увеличения возможностей парковки будут построены дополнительные стоянки.

19. В том месте, где бульвар прилегает к старому городу, проезжая часть широкая, и в беседах с местным архитектором основное внимание было уделено возможности создания сети велосипедных дорожек. В этом районе необходимо ограничить скорость движения, с тем чтобы уменьшить риск (тяжесть травм) в случае столкновений на перекрестках. Дороги в указанном районе должны быть открыты только для проезда к местам в данном районе, при этом следует запретить транзитный проезд через него. В целях стимулирования транзитного проезда по более крупным дорогам все же потребуется в определенной степени скорректировать односторонний проезд.

20. Муниципальные органы в первую очередь планируют определить участок, на котором велосипедные дорожки будут проложены из прилегающих к бульвару районов ко второй главной дороге. Этот участок простирается примерно на 500 м от бульвара. Такие расстояния преодолеваются пешком почти так же быстро, как и на велосипеде; следовательно, в данном случае возможности для значительного увеличения велосипедного движения отсутствуют. Велосипед сможет конкурировать с ходьбой при распространении инфраструктуры велосипедного движения на большой по площади район.

21. Рекомендации в отношении последующих шагов включают в себя увеличение количества велосипедов в городе и использование, по мере возможности, систем их проката. Путем проведения соответствующей политики следует также поощрять использование велосипедов в профессиональных целях, например полицейскими, почтальонами, курьерами, перевозящими деловую корреспонденцию, врачами и т.д. Ремонтные работы в парках и пешеходных зонах также могут проводиться с использованием грузовых велосипедов, а не автотранспортных средств.

D. Запуск первого "пешеходного школьного автобуса"

22. Повышению осведомленности о ходьбе в качестве конкурентного, полезного для здоровья и экологически чистого средства передвижения по городу способствовал запуск в Батуми первого "пешеходного школьного автобуса" для детей. Это событие освещали местные и национальные теле- и радиостанции, и в нем приняли участие политики, архитекторы и градостроители местного и национального уровней. Запуск "пешеходного школьного автобуса" подтолкнул общественность к обсуждению вопроса о том, как заинтересовать детей и родителей в ходьбе в качестве привлекательного способа передвижения, и позволил определить местные потребности в отношении организации безопасного и укрепляющего здоровье маршрута. Было очевидно, что идущие группами дети и передвигающиеся группами велосипедисты (например, те из них, которые участвовали в мероприятии, проведенном в рамках семинара ОПТОСОЗ) привлекли к себе особое внимание жителей. Кроме того, семинар ОПТОСОЗ получил огласку в местной прессе и стал основой для успешной мобилизации политической поддержки пешеходного и велосипедного движения.

IV. Направления деятельности для директивных органов и местных субъектов

23. Участники семинара подробно обсудили технические потребности в деле организации безопасного и полезного для здоровья пешеходного и велосипедного движения в Батуми и поделились опытом своих стран и организаций в области содействия развитию немоторизованного транспорта, отметив его позитивный вклад в укрепление здоровья, обеспечение устойчивой мобильности и экономическое развитие за счет туризма. Были отмечены следующие стратегические направления, которые необходимо учитывать в качестве важных аспектов планирования в будущем:

а) *создание возможностей для работы с населением и повышение уровня осведомленности.* Этого можно добиться с помощью таких мероприятий, как организация "пешеходных школьных автобусов", с тем чтобы заинтересовать детей и их родителей и привлечь их внимание к вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Кроме того, следует проводить рекламные кампании или аналогичные мероприятия, рассчитанные на участников дорожного движения, а также велосипедистов и пешеходов, в целях содействия безопасности пешеходного и велосипедного движения;

б) *активное использование аргументации в пользу здорового образа жизни.* Аспектами транспорта, связанными с укреплением здоровья и физической активностью, часто пренебрегают. Соответствующие рекомендации ВОЗ в отношении физической активности способны придать необходимый стратегический импульс деятельности правительства и гражданского общества. Это

приобретает особую важность в контексте роста числа неинфекционных заболеваний, причем в значительной степени данное явление обусловлено связанными с транспортом последствиями для здоровья. Этого можно также достичь путем использования местных и национальных систем здравоохранения и повышения через них уровня осведомленности общественности;

с) *максимально эффективное использование существующих активов местной окружающей среды.* Успешная стратегия развития пешеходного и велосипедного движения должна обеспечивать баланс между созданием адекватной инфраструктуры, повышением уровня осведомленности и пропагандистской деятельностью. Для ее успеха важно работать с тем, что уже имеется, и сосредоточить внимание на возможностях улучшения существующей инфраструктуры в целях создания такой городской окружающей среды, которая будет безопасной, доступной, удобной, комфортной и привлекательной с точки зрения пешеходного и велосипедного движения;

d) *акцент на "зеленую" экономику.* Важно указать беспроигрышные ситуации (с точки зрения укрепления здоровья населения, охраны окружающей среды и экономического развития), которые могут сложиться в результате развития пешеходного и велосипедного движения в городах. Это стимулировало бы также международные финансовые учреждения к дополнительному инвестированию в развитие пешеходного и велосипедного транспорта, а не только в создание традиционной дорожной инфраструктуры;

e) *поддержка действий на местном уровне и их осуществления.* И хотя следует разрабатывать общенациональные планы действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, с тем чтобы избежать дублирования усилий и обеспечить хорошую координацию действий, нет необходимости ожидать начала таких процессов. При опоре на местный опыт и энтузиазм (примеры успешной деятельности на местах) конкретные действия способны привести к заметным результатам на местном уровне и привлечь к ним внимание в масштабах всей страны. В свою очередь, это, в качестве передовой практики, может стимулировать другие регионы и города к принятию аналогичных мер. Обмен местным опытом на международном уровне способен дополнительно укрепить местный потенциал (например, посредством проведения семинаров ОПТОСОЗ и через партнерство ОПТОСОЗ).

V. Программа семинара

24. В ходе семинара были рассмотрены следующие вопросы и темы:

Сессия I: Основные параметры – пешеходный и велосипедный потенциал Батуми

- Пешеходный и велосипедный потенциал Грузии
- Польза для здоровья от пешеходного и велосипедного движения

Сессия II: Закладывая фундамент – политика, законодательство и институциональная база для поддержки инфраструктуры и планирования

Сессия III: Инвестирование в пешеходное и велосипедное движение – беспроигрышный вариант для здоровья, окружающей среды и экономического развития

Сессия IV: Роль гражданского общества, средств массовой информации и школ

Сессия V: Да будет так! – Пешеходное и велосипедное движение в городских районах по всей территории региона ЕЭК ООН–ВОЗ-Европа

Сессия VI: Основные идеи и направления действия для политиков

- Развивая далее программу действий, принятую в Прухонице, Чешская Республика (сентябрь 2009 года)
- Следующие шаги – передача "эстафетной палочки" и мониторинг прогресса

Экскурсия: ознакомление с возможностями развития в Батуми пешеходного и велосипедного движения и проведение мероприятия в целях повышения уровня осведомленности.
