



**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня
по транспорту, охране здоровья
и окружающей среде

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, охране
здоровья и окружающей среде**

Десятая сессия

Женева, 14 и 15 ноября 2012 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

Симпозиум ОПТОЗОС 2012 года

**Симпозиум ОПТОЗОС 2012 года на тему:
«"Зеленая" и благоприятная для здоровья
мобильность в интересах экологически
устойчивой городской жизни»**

**Концептуальная записка, подготовленная секретариатом
ОПТОЗОС**

Резюме

На своей седьмой сессии (Женева, 22–23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) обсудил пути обеспечения более активного участия государств-членов и других заинтересованных сторон в изучении вопросов, имеющих приоритетное значение для ОПТОЗОС (ECE/AC.21/SC/2009/7–EUR/09/5088363/7, пункт 8). С этой целью Комитет решил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения или симпозиумы, в которых будут, в частности, участвовать докладчики от частного сектора, академических кругов, правительств и гражданского общества (ECE/AC.21/SC/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46).

Тематические вопросы будут соответствовать четырем приоритетным целям, одобренным на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Амстердам, 22–23 января 2009 года), и ежегодно охватывать одну из целей Амстердамской декларации (там же).

Симпозиум ОПТОЗОС 2012 года будет проведен в среду, 14 ноября 2012 года, в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения в Женеве, Швейцария, и откроется в 15 ч. 00 м. Основное внимание будет уделено цели 3 Амстердамской декларации: "Снизить выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума". Делегатам рекомендуется принять активное участие в работе этого симпозиума.

I. Вводная информация по рассматриваемым вопросам

1. *Проблема.* Транспорт и мобильность играют важнейшую роль в общественной и личной жизни: то, каким образом люди взаимодействуют друг с другом, работают, проводят досуг, развиваются и получают доступ к товарам и услугам, в значительной степени зависит от их способности переезжать из одного места в другое. Несмотря на повышение уровня информированности о преимуществах для здоровья человека и окружающей среды, предоставляемых городской транспортной политикой, которая поощряет активные передвижения (на велосипеде или пешком) в сочетании с публичным транспортом, нынешние структуры мобильности продолжают негативно сказываться на нашем здоровье и окружающей среде в результате воздействия дорожных пробок, загрязнения воздуха, выбросов парниковых газов (ПГ), травм и шума. В Амстердамской декларации, принятой в январе 2009 года на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, указывается приоритетная цель 3: "Снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума". Участники проводимого под эгидой Общевропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) Симпозиума 2012 года имеют своей целью изучить современные знания о нынешних уровнях выбросов и их воздействии на здоровье человека, а также определить надлежащие меры реагирования в рамках проводимой политики.

2. *Загрязнители воздуха и их воздействие на здоровье человека.* Транспортные перевозки предусматривают сжигание ископаемого топлива для производства энергии, необходимой для передвижения. Загрязнение воздуха возникает в результате протекания химических реакций сгорания топлива, неполного сжигания углеводородов, наличия других элементов в топливе или в воздухе в ходе сжигания, а также – в случае автодорожного транспорта – при износе тормозов и шин. В ходе этих процессов образуются самые различные загрязнители, включая двуокись углерода (CO₂), окись углерода, тонкодисперсные и крупнодисперсные частицы (PM_{2,5} и PM₁₀), летучие органические соединения, черный углерод (сажу), окислы азота, закись азота (N₂O), золу и свинец. В свою очередь первичные загрязнители могут вступать в атмосфере в химическую реакцию и образовывать озон и другие вредные вторичные загрязнители. В число последствий загрязнения воздуха для здоровья населения, которое затрагивается высокими концентрациями и/или долгосрочным воздействием загрязнителей, входят сердечно-сосудистые и респираторные заболевания и инфекции, раздражение и воспаление легких и повреждение иммунной системы защиты, астма, эмфизема и рак^a. В частности, недавно Международное агентство по изучению рака Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) классифицировало выхлопы дизельных двигателей в качестве газов, оказывающих канцерогенное воздействие на людей^b.

^a Michal Krzyzanowski et al. (eds.), *Health effects of transport-related air pollution*, (Copenhagen, World Health Organization Regional Office for Europe (WHO/EURO), 2005). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/pre2009/health-effects-of-transport-related-air-pollution>.

^b Lamia Benbrahim-Tallaa et al. on behalf of the International Agency for Research on Cancer, "Carcinogenicity of diesel-engine and gasoline-engine exhausts and some nitroarenes", *The Lancet Oncology*, vol. 13, No. 7 (July 2012).

3. *Выбросы ПГ^c из транспортного сектора и воздействие изменения климата на здоровье человека.* Самые крупные и наиболее хорошо изученные выбросы ПГ в транспортном секторе приходятся на долю CO₂, однако в данном секторе также отмечаются выбросы метана и NO₂. Выбросы ПГ обусловили необратимую тенденцию в направлении глобального потепления. Как ожидается, изменение климата приведет к увеличению частотности таких экстремальных погодных явлений, как засухи, периоды необычно жаркой погоды, ураганы, циклоны и наводнения. В свою очередь изменение климата воздействует на здоровье человека^d, например в контексте модификации распределения вектора инфекционных заболеваний и систем сельскохозяйственной и продовольственной безопасности: это может повлечь за собой недостаточное питание населения и его вынужденное переселение и миграцию. Наводнения могут приводить к возрастанию числа заболеваний, передаваемых через воду, а засуха – числа инфекций дыхательных путей, глаз и кожи. Кроме того, повышение температуры может усугублять последствия загрязнения воздуха. Экстремальные погодные явления могут влечь за собой несчастные случаи (например, смерть в результате утопления и дорожно-транспортный травматизм) и препятствовать доступу к жизненно необходимой инфраструктуре, такой как медицинские учреждения и автомобили скорой помощи (в которых особо нуждаются такие уязвимые группы населения, как престарелые, инвалиды, молодежь и беднота), а также приводить к ущербу, наносимому жилью и общественным зданиям.

4. *Шумовое загрязнение и его воздействие на здоровье человека.* Шумовое загрязнение, в том числе из такого источника, как транспортный сектор, оказывает негативное воздействие на качество жизни в городских районах, а также во все большей степени рассматривается в качестве опасности для здоровья человека. Шум определяется как "нежелательные или раздражающие звуки". Звуки становятся нежелательными в тех случаях, когда они либо нарушают нормальное течение жизни, такое как сон или разговор, либо подрывают или ухудшают качество жизни того или иного лица. Поскольку его невозможно видеть, различать на вкус или обонять, директивные органы, как правило, уделяют шуму менее значительное внимание в сравнении с другими видами загрязнения. Чрезмерный шум оказывает значительное негативное воздействие на здоровье человека и нарушает повседневную жизнь людей в школах, на работе, в домашней обстановке и во время отдыха. Он может нарушать сон, вызывать сердечно-сосудистые и психофизиологические заболевания, снижать работоспособность и провоцировать психологические эффекты и изменения в социальном поведении. Один из пяти европейцев регулярно подвержен воздействию шума в ночное время суток, которое может наносить значительный ущерб здоровью человека^e. Кроме того, новые появившиеся данные свидетельствуют о том, что еже-

^c ПГ – это присутствующие в атмосфере газы, которые абсорбируют и излучают радиацию в тепловом инфракрасном диапазоне. Этот процесс является основным источником парникового эффекта. К числу первичных парниковых газов, присутствующих в атмосфере Земли, относятся водные пары, CO₂, метан, N₂O и озон. ПГ в значительной степени воздействуют на температуру Земли; если бы их не было, то температура поверхности Земли была бы в среднем приблизительно на 33 °C (59 °F) ниже, чем в настоящее время.

^d Bettina Menne et al. (eds.), *Protecting health in Europe from Climate Change* (Copenhagen, WHO/EURO, 2008). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Climate-change/publications/pre-2009/protecting-health-in-europe-from-climate-change-2008>.

^e WHO/EURO, "Noise", 2012. Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise>.

годно в Европе теряется, по меньшей мере, 1 млн. лет здоровой жизни в результате шума, исходящего только от одного дорожного движения^f. Ежегодный размер связанных с шумом социальных издержек в 22 государствах ЕС^g составляет свыше 40 млрд. евро, при этом основная часть этих издержек приходится на долю легковых и грузовых автомобилей (автомобилей большой грузоподъемности)^h.

II. Меры реагирования в рамках проводимой политики

5. В приоритетной цели 3 Амстердамской декларации приводятся ссылки на предлагаемые меры в рамках проводимой политики, направленной на выполнение такой задачи, как сокращение выбросов ПГ и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровней транспортного шума, в частности на такие, как:

- a) оказание содействия таким процессам, как рост доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, а также рост использования топлива на основе возобновляемых источников энергии;
- b) поощрение сдвига в сторону экологически чистых видов передвижения;
- c) содействие применению электродвигателей и популяризация эко-вождения.

6. Как отмечается в Амстердамской декларации, принимаемые в рамках проводимой политики меры реагирования на выбросы ПГ и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также шумовое загрязнение включают в себя следующие: управление мобильностью (смешанные перевозки, регулярная работа в дистанционном режиме, поощрение таких видов активного транспорта, как передвижение пешком или на велосипеде, наряду с использованием общественного транспорта), поддержка процесса использования экологически чистого и эффективного топлива и поощрение применения транспортных средств на электротяге.

7. Однако такие меры политического реагирования требуют также повышения уровня информированности о необходимости применения комплексного подхода в отношении городов будущего: это предусматривает информированность о воздействии выбросов транспортного происхождения на здоровье человека и окружающую среду, а также о связях между сокращением выбросов транспортного происхождения и наличием здоровых и активных источников средств к существованию в городских районах в интересах создания более на-

^f ВОЗ/ЕВРО "Бремя болезней, обусловленное шумом как фактором окружающей среды: количественная оценка утраченных лет здоровой жизни в Европе" (Копенгаген, 2011 год). Размещено в Интернете по следующему адресу: <http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

^g Все нынешние государства – члены ЕС, за исключением Кипра, Латвии, Литвы, Мальты и Эстонии.

^h Eelco den Boer and Arno Schrotten, "Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise" (Delft, the Netherlands, CE Delft, March 2007). Размещено в Интернете по следующему адресу: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821?PHPSESSID=ad8353eb75ccfd097561c2fc46a6f6a.

сыщенной атмосферы оживленности, экономического стимулирования, надлежащего медицинского ухода за местным населением и наращивания благосостояния.

8. Политика, направленная на сокращение уровней транспортных выбросов и шума, должна стремиться привлекать граждан к здоровым и активным перемещениям (в большей степени требующим от них физических сил) и поощрять устойчивый городской транспорт и меры в сфере землепользования, которые содействуют обеспечению благополучия всех граждан в контексте демографических тенденций (например, новые жители городских районов, попавшие туда в результате миграции, и все более активное и здоровое стареющее население), а также уязвимых групп населения (например, лиц, находящихся в неблагоприятном социально-экономическом положении, и инвалидов). Именно в этом отношении подход ОПТОЗОС к комплексной политике может играть эффективную роль в изменении типа мышления, адаптации поведения к более устойчивой практике и предоставлении директивным органам в секторах транспорта, охраны здоровья и окружающей среды возможностей для признания и развития связей между этими областями и принятия стратегий, служащих интересам всех этих трех секторов.

III. Организация Симпозиума ОПТОЗОС

A. Предлагаемое содержание Симпозиума

9. Предлагаемой темой Симпозиума ОПТОЗОС 2012 года является тема «"Зеленая" и благоприятная для здоровья мобильность в интересах экологически устойчивой городской жизни», отражающая различные компоненты Цели 3 Амстердамской декларации. Она содержит ссылки на качество жизни в городах, включая более благоприятные для здоровья и устойчивые структуры транспорта, поощрение зеленых пространств и активной мобильности, т.е. политики, которая поддерживает системы использования пешеходного и велосипедного движения в городских районах. В число вопросов, на которые будут получены ответы и которые будут рассмотрены в ходе проведения Симпозиума ОПТОЗОС 2012 года, могут входить следующие:

a) Каковы тенденции изменения уровней выбросов загрязнителей воздуха, ПГ и шума для транспортного сектора, в особенности дорожного транспорта, в регионе Европейского регионального бюро ВОЗ/ЕЭК (ВОЗ/ЕВРО)?

b) Какие современные данные свидетельствуют о воздействии загрязнителей воздуха и шума на здоровье человека? Какие шаги предпринимаются в настоящее время и какие меры должен принять сектор дорожного транспорта с целью сокращения или стабилизации связанных с дорожным транспортом выбросов (например, путем принятия законодательства, добровольных соглашений и фискальных мер)?

c) Каковы существующие нормативные рамки в регионе ЕЭК/ВОЗ/ЕВРО, регламентирующие шумовое загрязнение?

d) Каким образом в рамках транспортной политики и систем планирования можно обеспечить учет необходимости сокращения уровней выбросов загрязнителей воздуха, ПГ и шума при одновременной адаптации и подготовке

к ожидаемому увеличению частотности экстремальных погодных явлений в результате глобального потепления?

В. Предлагаемый формат Симпозиума

10. Симпозиум будет организован в рамках десятой сессии Руководящего комитета ОПТОЗОС (Женева, 14–16 ноября 2012 года). Он состоится в штаб-квартире ВОЗ 14 ноября 2012 года (15 ч. 00 м. – 18 ч. 00 м.) с устным переводом (английский, русский и французский языки) и начнется с основного доклада, после которого будут проведены два политических и информационных брифинга. Затем будет проведено групповое обсуждение: вначале с краткими заявлениями выступят три-четыре участника, после чего состоится организованная дискуссия.

11. Секретариат резюмирует итоги обсуждений для Руководящего комитета на следующий день, т.е. 15 ноября, в рамках пункта 5 предварительной повестки дня. Комитету будет предложено рассмотреть итоги Симпозиума и вопрос о возможных последующих действиях в связи с ОПТОЗОС и ее будущей программой работы. Подробная программа работы Симпозиума ОПТОЗОС 2012 года, в том числе фамилии выступающих и названия докладов, будет подготовлена в октябре 2012 года. Ниже приводится предлагаемая программа, в которую будут внесены изменения после того, как докладчики подтвердят свое участие.

Приложение

Симпозиум ОПТОЗОС 2012 года

"Зеленая" и благоприятная для здоровья мобильность в интересах экологически устойчивой городской жизни

Среда, 14 ноября 2012 года, открытие в 15 ч. 00 м.

15 ч. 00 м. – 15 ч. 10 м.

Приветственные и вступительные замечания (Председатель ОПТОЗОС и руководитель дискуссии)

15 ч. 10 м. – 15 ч. 30 м.

Основной доклад: "Совместные выгоды "зеленого" и экологического чистого транспорта для здоровья человека"

Аннотация: Современный анализ транспортной политики, имеющей своей целью сократить выбросы ПГ, в частности в соответствии с рекомендациями Межправительственной группы экспертов по изменению климата, подкрепляет концепцию "совместных выгод", т.е. концепцию, применение которой позволяет довести до максимального уровня влияние и окупаемость политики, направленной не только на уменьшение выбросов ПК, но и на решение проблем воздействия загрязнения воздуха, шума и ограниченных возможностей для физической активности на здоровье человека^а. Докладчик проиллюстрирует основные результаты недавнего исследования ВОЗ, посвященного совместным выгодам для здоровья человека, связанным с политикой в области предотвращения изменения климата и адаптации к нему.

15 ч. 30 м. – 16 ч. 00 м.

Два политических брифинга: "Загрязнение воздуха и шум – по-прежнему обще-европейская проблема?"

Аннотация: В последнем докладе "Механизм представления докладов по транспорту и окружающей среде (МПДТОС)", подготовленном Европейским агентством по окружающей среде, подчеркивается, что, хотя с 1990 года был достигнут значительный прогресс в области сокращения выбросов широкого круга загрязнителей воздуха из транспортного сектора, многие города, тем не менее, по-прежнему сталкиваются с трудностями в соблюдении предельных показателей концентраций, указываемых в законодательстве по загрязнителям воздуха, поскольку автодорожный транспорт играет особенно важную роль в обеспечении надлежащего качества воздуха в городах^б. Негативное воздействие

^а Jamie Hosking, Pierpaolo Mudu and Carlos Dora, *Health in the Green Economy: health co-benefits of climate change mitigation — transport sector*, (Geneva, WHO, 2011).

Размещено в Интернете по следующему адресу:

http://www.who.int/hia/green_economy/transport_sector_health_co-benefits_climate_change_mitigation/en/index.html.

^б Европейское агентство по окружающей среде (ЕАОС), *Laying the foundations for greener transport — TERM 2011: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, EEA Report No. 7/2011 (Copenhagen and Luxembourg, 2011). Размещено в Интернете по следующему адресу:

<http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>.

загрязнения воздуха на здоровье человека имеет надежное документальное подтверждение. Кроме того, новые появившиеся данные свидетельствуют о том, что ежегодно в Европе теряется, по меньшей мере, 1 млн. лет здоровой жизни в результате шума, исходящего только от одного дорожного движения^c. В ходе этой сессии будет проведено два брифинга, в ходе которых будет рассмотрен такой аспект, как понимание особенностей воздействия загрязнения воздуха и шума на здоровье человека.

16 ч. 00 м. – 16 ч. 20 м.

Обсуждение

16 ч. 20 м. – 16 ч. 40 м.

Перерыв

16 ч. 40 м. – 17 ч. 30 м.

Групповое обсуждение: «"Зеленая" и благоприятная для здоровья мобильность: меры реагирования в рамках проводимой политики»

Аннотация: Краткие выступления трех–четырех участников (Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, частный сектор, другие заинтересованные стороны) продолжительностью не более семи минут каждое, после чего состоится общее обсуждение в группах, в ходе которого со своими вопросами сначала выступит руководитель дискуссии, а затем участники из зала заседания.

17 ч. 30 м. – 17 ч. 50 м.

Общая дискуссия с выступлениями из зала

17 ч. 50 м. – 18 ч. 00 м.

Заключительные соображения, выводы и замечания

^c ВОЗ/ЕВРО, *Бремя болезней, обусловленное шумом как фактором окружающей среды.*