

**Европейская экономическая комиссия Европейское региональное бюро
Всемирной организации
здравоохранения**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

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

Восемнадцатая сессия

Женева, 25–27 ноября 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Подготовка пятого Совещания высокого уровня
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья**

**Факты и данные, касающиеся Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья****Подготовительная записка Министерства инфраструктуры
и водных ресурсов (Нидерланды)***Резюме*

На своей семнадцатой сессии (Женева, 21–23 октября 2019 года) Руководящий комитет Общеввропейской 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 подготовку этой брошюры (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, пункт 48).

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



Делегаты из Нидерландов и их Национального института общественного здоровья и окружающей среды представили на тридцать седьмом совещании Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ (Женева (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. Бюро поручило секретариату представить проект брошюры в качестве официального документа восемнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ^a.

Настоящий документ был представлен Национальным институтом секретариату. Он представляет собой расширенный план проекта брошюры и основан на данных, собранных Национальным институтом в сотрудничестве с несколькими экспертами из государств-членов.

^a См. доклад о работе совещания, пункт 9h),

URL: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

Справочная информация

1. На своей семнадцатой сессии (Женева, 21–23 октября 2019 года) Руководящий комитет Общеευропейской 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, содержащая факты и данные, должна быть краткой, визуально привлекательной и легко читаемой. Нидерланды возглавили подготовку этой брошюры (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PEP SC/2, пункт 48).
2. На внеочередном совещании ОПТОСОЗ (Женева (в онлайн-режиме), 22 апреля 2020 года) было принято решение о том, что брошюра с фактами и данными ОПТОСОЗ должна также включать в себя элементы, касающиеся последствий пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19) для транспорта, окружающей среды и охраны здоровья¹.
3. Делегаты из Нидерландов и их Национального института общественного здоровья и окружающей среды представили на тридцать седьмом совещании Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ (Женева (в онлайн-режиме), 29 июня 2020 года)² и на подготовительном совещании к пятому Совещанию высокого уровня (Женева (в онлайн-режиме), 30 июня 2020 года)³ аннотированный план брошюры. Бюро поручило секретариату представить проект брошюры в качестве официального документа восемнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ⁴.
4. В целом брошюра затрагивает вопрос о том, насколько экологически чистыми и экологически благоприятными являются наша мобильность и транспорт сегодня. Брошюра познакомит читателей с ОПТОСОЗ и объяснит важность брошюры для поддержки совместного продвижения к более экологически чистой, здоровой и экологически благоприятной мобильности. Она заложит основу для стратегий и сотрудничества, направленных на ускорение перехода к низким и нулевым уровням выбросов, а также к благоприятным для здоровья мобильности и транспорту в предстоящем десятилетии. В ней также будет разъяснен контекст изменений в мобильности в связи с COVID-19.
5. Брошюра предназначена для широкого круга целевых групп, в частности для лиц из различных областей и сфер деятельности, ответственных за разработку политики на высоком уровне.
6. Настоящий документ был представлен Национальным институтом секретариату. Он представляет собой расширенный план проекта брошюры и основан на данных, собранных Национальным институтом в сотрудничестве с несколькими экспертами из государств-членов. В этом варианте брошюры определены оглавление, сюжетная линия, первые сообщения и некоторые источники. Ниже приводятся только полные ссылки⁵. Цель настоящего документа заключается в том, чтобы облегчить

¹ См. доклад о работе внеочередного совещания Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), пункт 22 b).

URL: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-06/Report%20special%20THE%20PEP%20meeting%20clean%20for%20web.pdf>.

² См. доклад о работе совещания, пункт 18 b),

URL: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

³ См. доклад о работе подготовительного совещания к пятому Совещанию высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, пункт 9.

URL: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Preparatory%20meeting%2030%20June%20for%20the%20web.pdf>.

⁴ См. доклад о работе совещания, пункт 9 h), URL: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

⁵ Неполные ссылки не были включены в настоящий документ; Руководящему комитету будет представлен неофициальный документ со ссылками.

дальнейшее обсуждение желаемого содержания брошюры Руководящим комитетом на нынешней сессии и сбор данных, идей и сообщений среди 56 государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) в качестве вклада в подготовку окончательного варианта.

7. Структура остальной части документа соответствует предполагаемой структуре брошюры, состоящей из следующих частей: введения (раздел I); краткого раздела, посвященного транспорту и мобильности в регионе (раздел II); основного раздела, который посвящен воздействию транспорта и мобильности на здоровье и окружающую среду и в котором рассматриваются несколько тем (раздел III); краткого раздела, посвященного пониманию региональных различий (раздел IV); и заключения (раздел V).

8. Кроме того, к брошюре предусмотрено два приложения: в одном из них содержится информация о дополнительных тематических показателях, а в другом — более подробная информация о рассматриваемом регионе.

I. Введение

A. Новое десятилетие, новая реальность, новое будущее

9. Временное снижение уровня загрязнения воздушной среды, уменьшение шума на улицах, возвращение к практике пеших и велосипедных передвижений — это лишь некоторые из предварительных положительных последствий пандемии для дорожного движения, несмотря на ее разрушительные последствия. Эти положительные эффекты вдохновляют и позволяют нам переосмыслить то, как мы путешествуем и добираемся до работы.

10. Транспортное движение является причиной ряда экологических, экономических, социальных и медицинских проблем. Кроме того, под влиянием глобального роста численности населения и благосостояния этот сектор будет продолжать расти. Это придает безотлагательный и неизбежный характер необходимости трансформации сектора транспорта и мобильности в лучшую сторону.

11. Нынешний кризис свидетельствует об ограничениях нашей существующей системы транспорта и мобильности, которая не является устойчивой. Пандемия демонстрирует безотлагательность в отношении амбиций и действий в таких направлениях, как цели в области устойчивого развития и Парижское соглашение. Цель состоит в том, чтобы создать для нашего транспорта и мобильности более экологически чистую, здоровую и процветающую систему, охватывающую: чистый нулевой эффект; сбалансированную устойчивую систему, в которой одинаково ценятся доступность, эффективность, окружающая среда и безопасность; и систему, которая улучшает удобство проживания в жилых районах и побуждает граждан к ведению более здорового образа жизни.

12. В результате COVID-19 происходят новые изменения в окружающей среде, а уже начавшиеся изменения ускоряются. Особое значение имеют увеличение плотности заселения городских зон, изменение климата, изменения в моделях мобильности и изменения в нашей продовольственной системе. Осознавая новую реальность, все субъекты сектора транспорта и мобильности должны избавиться от бремени негативных аспектов этого сектора. С учетом этой новой реальности:

a) информация о здоровье и окружающей среде вдохновляет и направляет в нужное русло усилия по улучшению ситуации в данном секторе, чтобы сделать его более благоприятным для здоровья и устойчивым;

b) на горизонте появляются экологически чистые технологии и решения, готовые к выходу на рынок;

c) потребители готовы делать более осознанный выбор;

- d) экологизация нашего транспорта и мобильности обеспечивает нашей экономике умное восстановление и создает возможности для «зеленых» инвестиций;
- e) разработка комплексной политики становится главной предпосылкой устойчивого развития.

В. Движение к новой реальности

13. Нам нужно быть прагматичными. Никто не может достичь этой новой реальности в одиночку, и для достижения прогресса потребуется много времени, усилий и ресурсов. Для ускорения нам необходимо учитывать различные дискурсы, языки и подходы. Нам нужны благое управление и терпение, лучшая наука, умные предприниматели и критически настроенные граждане. Мы должны общаться и обмениваться идеями и работать вместе, чтобы найти решения в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, а также в смежных отраслях, таких как энергетика, информационно-коммуникационные технологии и городское планирование.

14. Брошюра является ступенькой для всех, кто хочет двигаться вперед: это компактный и четкий ориентир для того, чтобы начать отвечать на вопрос «Насколько экологически чисты и экологически благоприятны сегодня наша мобильность и транспорт в регионе?». Она дает представление о нашей нынешней системе транспорта и мобильности в регионе ЕЭК, о ее влиянии на наше здоровье и окружающую среду, а также об экономическом, социальном, культурном и географическом контексте. Брошюра задает тон, подчеркивая положение охраны здоровья и окружающей среды на транспорте сегодня как одного из движущих факторов перехода транспортного сектора. Она поможет лицам, ответственным за принятие решений, понять и совместно работать над ускорением перехода к системе чистого нулевого эффекта.

15. Регион может взять на себя ведущую роль в построении нового будущего для нашей мобильности и транспорта, принося одновременно пользу нашему здоровью, окружающей среде и процветанию. ЕЭК и Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) предлагают через ОПТОСОЗ программу, которая объединяет 56 стран региона ЕЭК. Цель ОПТОСОЗ — ускорить преобразование транспортного сектора и сделать эти изменения необратимыми, направляя новую ОПТОСОЗ в десятилетие 2020–2030 годов, используя возможности и объединяя в совместных усилиях знания из различных сфер — транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, деятельности экономистов, занимающихся вопросами транспорта, экологов, специалистов по здравоохранению и поведению, а также амбиции политиков, лиц, принимающих решения, предпринимателей и граждан — и волю к переменам.

16. Новая реальность предлагает перспективы и возможности. Поэтому давайте вместе решать проблемы, зная факты и понимая различия, чтобы стать инициаторами более экологически чистых решений.

II. Транспорт и мобильность в регионе

17. Данные о модальном разделении автомобильного и городского транспорта в странах необходимы для понимания проблем и различий внутри региона, например следующие данные:

- a) о легковых автомобилях (количества, километраж, владельцы и т. д.);
- b) маршрутных автобусах и трамваях (количества, километраж и т. д.);
- c) грузовиках и автофургонах (количества, километраж и т. д.);
- d) мотоциклах и мопедах (количества, километраж и т. д.);
- e) пеших и велосипедных передвижениях (количества, километраж и т. д.);

- f) расходе топлива двигателями внутреннего сгорания (бензин, дизельное топливо, газ и биогаз) и электромобилями;
- g) транспортных средствах (средний возраст транспортных средств и т. д.);
- h) возрасте автопарка⁶.

18. В идеале данные должны собираться по всему региону. К сожалению, это крайне затруднительно из-за отсутствия соответствующих данных. Некоторые источники данных были определены, другие — специфичны для ситуации в Нидерландах, в то время как в базе данных Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) содержится информация по различным странам.

19. В настоящем разделе представлена дополнительная информация о данных и статистике, например о километрах, выполненных пассажирами и грузами, а также о количествах транспортных средств.

A. Выполненные пассажиро-километры

20. ОЭСР собирает данные о километрах, пройденных легковыми автомобилями, железнодорожным транспортом и городскими и междугородными автобусами⁷. Железная дорога включает в себя как национальные, так и местные железнодорожные сети, а также, возможно, трамваи и метро. Аналогичную статистику собирает Евростат — статистическое агентство Европейского союза⁸.

21. По Нидерландам имеются хорошие статистические данные по всем видам транспорта, включая пешие и велосипедные передвижения, измеренные единообразно⁹. Доля общественного транспорта в Нидерландах относительно невелика в связи с широким использованием велосипедов. Доля экологически чистых передвижений — общественного транспорта, езды на велосипеде и пеших передвижений — относительно высока по сравнению с международными показателями. Включение или невключение езды на велосипеде и ходьбы имеет большое значение для сравнения.

22. Статистические данные о километрах, проделанных на трамвае, отсутствуют. Статистические данные имеются только по всем автобусам, как общественным, так и частным, а также по всем железным дорогам. Международная статистика километров, выполненных пешком или на велосипеде, отсутствует.

B. Выполненные грузо-километры

23. Международные статистические данные о километраже грузового транспорта отсутствуют, вместо них доступны данные о тонно-км¹⁰. Однако Евростат предоставляет статистические данные о транспортных средствах-км для грузовых

⁶ В настоящее время имеются только данные по Нидерландам.

⁷ URL: https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ, доступ осуществляется через рубрику “Themes”, а затем — “Transport”, “Transport measurement”, “Passenger transport” и “Inland passenger transport”. Пассажирские автомобили, как представляется, включают в себя как водителя, так и пассажира.

⁸ URL: <https://ec.europa.eu/Eurostat/web/transport/data/database>, доступ осуществляется через рубрику “European Commission”, а затем — “Eurostat”, “Transport”, “Data” и “Database”.

⁹ URL: <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/0>, доступ осуществляется через рубрику “Inhoudsopgave”, а затем — “Kerngegevens” (только на нидерландском языке).

¹⁰ Данные ОЭСР см. в URL: https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ, доступ осуществляется через рубрику “Themes”, а затем — “Transport”, “Transport measurement”, “Freight transport” и “Inland freight transport”.

автомобилей и автопоездов¹¹. Неясно, как учитывать международные грузовые перевозки.

С. Количества

24. ОЭСР собирает статистические данные о количествах единиц железнодорожной и автотранспортной техники с несколькими подробными разбивками, такими как тип транспортного средства, вес, возраст и мощность (дизельное, бензиновое или электрическое)¹². Аналогичную статистику собирает Евростат¹³. Также, возможно, стоит обратить внимание на объявления о прекращении производства автомобилей с двигателями внутреннего сгорания в Европе¹⁴.

III. Воздействие транспорта и мобильности на здоровье и окружающую среду

25. В настоящем разделе представлен обзор тем, охватывающих шесть основных проблем в области охраны здоровья и окружающей среды, связанных с транспортом и мобильностью.

26. На основе предыдущей работы ОПТОСОЗ были определены проблемы, связанные с транспортом, охраной здоровья и окружающей средой в общеевропейском регионе, и в ходе семнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ было принято решение собрать наилучшие имеющиеся данные об основных проблемах и подготовить краткую брошюру (ECE/AC.21/SC/2019/2-EUPCR1814179/2.1/THE PER SC/2, пункт 48). Этими основными проблемами являются загрязнение воздушной среды, транспортный шум, выбросы парниковых газов, дорожно-транспортный травматизм, физическая активность и доступность. Эти шесть тем также определены в проекте декларации пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ECE/AC.21/SC/2020/3-EUPCR20166697/5.3/3) в качестве ключевых проблем.

27. По каждой из шести тем необходимо ответить на три вопроса:

- a) Что это?
- b) Что мы знаем об этом сегодня?
- c) Что является самой большой проблемой для перемен?

28. В этом разделе будет представлена информация по одному ключевому показателю для каждой из этих тем. Факты и данные по дополнительным показателям по каждой теме будут представлены в приложении.

A. Загрязнение воздушной среды

29. Участники неофициального совещания экспертов по вопросам загрязнения воздушной среды (Утрехт, Нидерланды (в онлайн-режиме), 28 июля 2020 года) отметили следующие ключевые заявления и предложения в отношении показателей. Этот раздел необходимо пересмотреть в соответствии с замечаниями, внесенными в

¹¹ Щелкните по рубрике “Road transport”, а затем — “Road freight transport measurement” и “Total road freight transport” в транспортной базе данных Евростата, указанной выше.

¹² URL: https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ITF_CQ, доступ осуществляется через рубрику “Themes”, а затем — “Transport” и “Data” в ITF/Eurostat/UNECE questionnaire.

¹³ URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

¹⁴ Wappelhorst, S., “The end of the road? An overview of combustion-engine car phase-out announcements across Europe”, Briefing (International Council on Clean Transportation, May 2020), URL: <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Combustion-engine-phase-out-briefing-may11.2020.pdf>.

протокол этого совещания¹⁵. Могут быть также рассмотрены дополнительные источники информации.

Ключевые заявления

30. Были предложены следующие заявления:

a) общий объем загрязнителей воздуха уменьшился. Однако безопасные уровни еще не достигнуты. Транспорт является значительным источником, особенно в городских районах;

b) загрязнение воздушной среды представляет собой один из самых больших рисков для здоровья: 9 из 10 человек дышат воздухом, превышающим пороговые значения, установленные руководящими принципами ВОЗ в отношении качества воздуха;

c) загрязнение воздушной среды является не только медицинской, но и социально-экономической проблемой из-за высоких издержек для общества. Транспорт является очень серьезным источником загрязнения воздушной среды;

d) с учетом людей, в значительной степени подверженных риску, самым серьезным источником является транспорт. Это не отражено в средних уровнях загрязнения воздушной среды;

e) загрязнение воздушной среды и его воздействие на здоровье различны для разных видов транспорта, видов топлива и качества сгорания и могут различаться в разных субрегионах;

f) расположение дорог и городов — не единственная очевидная тема; важным вопросом является также обездоленность. В последние годы проблеме неравенства уделяется больше внимания;

g) не следует фокусировать внимание только на твердых частицах и смертности;

h) следует также учитывать двуокись азота (NO₂) и черный дым, заболеваемость и затраты, связанные с загрязнением воздушной среды.

Предлагаемые показатели

31. Были предложены следующие показатели загрязнения воздушной среды:

a) выбросы твердых частиц (например, ТЧ_{2,5}, которые представляют собой твердые частицы диаметром менее 2,5 мкм) и/или NO₂; общий вклад в дорожное движение в расчете на одного жителя и на километр пробега; и общий показатель в расчете на страну в 2017 году. Необходимо собрать данные о вкладе автомобильного транспорта, а также о вкладе каждого вида транспорта (транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания);

b) концентрация твердых частиц (например, ТЧ_{2,5}) и/или NO₂; масса концентрации на м³ (общий вклад в движение, на одного жителя и на километр пробега); и в 2017 году. Необходимо собрать данные о вкладе автомобильного транспорта, а также о вкладе каждого вида транспорта (транспортные средства с двигателями внутреннего сгорания) (что занимает больше времени для концентраций, чем для выбросов);

c) может распространяться на другие загрязнители воздуха (например, сажевые аэрозоли и ТЧ₁₀).

32. Были предложены следующие показатели состояния здоровья:

¹⁵ С протоколами тематических совещаний экспертов, о которых говорится в настоящем документе, можно ознакомиться в онлайн-режиме на защищенном паролем веб-сайте, URL: <https://platform.healthandsafety.nl/>.

a) долгосрочное воздействие загрязнителей воздуха; сокращение ожидаемой продолжительность жизни (месяцы); преждевременная смерть; и количество потерянных лет жизни в год, на километр пробега и на 100 000 жителей;

b) аналогичным образом, показатель воздействия, исходя из предположения о том, что меньшее количество выбросов является более безопасным для здоровья;

c) влияние на здоровье, которое является наиболее значимым показателем. Тем не менее трудно включить в расчеты воздействия на здоровье NO₂ и сажевые аэрозоли. Следует надеяться, что ВОЗ сможет дать рекомендации по этому вопросу;

d) астма, связанная с загрязнением воздушной среды, если это возможно, и количество дней госпитализации. Существуют инструменты для расчета таких показателей (например, в Нидерландах).

33. Выбор показателя здоровья зависит от целевой группы. Бремя заболеваний, связанных с ТЧ_{2,5}, является хорошим показателем для воздействия на политиков и специалистов, но не подходит для воздействия на общественность. Публикация ОПТОСОЗ должна быть также ориентирована на общественность. Показатели, ориентированные на конкретного человека, были бы более полезны, например количество часов, проведенных в легковом автомобиле. Нашей целью являются политики; однако политиками движет общественность. Если мы сможем объяснить проблему общественности, она окажет давление на политиков. Ученые из Нидерландов сравнили вождение автомобиля с курением сигарет, хотя это может быть чересчур драматично. Годы жизни с поправкой на инвалидность объективно описывают эффекты, одновременно показывая большое бремя. Вместо потерянных лет жизни или бремени заболеваний более подходящими для сообщения могут быть индивидуальные риски.

34. Были предложены следующие другие типы показателей, которые могут побудить людей отказаться от поездки в своих автомобилях (помимо их подверженности уровням загрязнения окружающей среды)¹⁶:

a) количество дней, в течение которых наложены ограничения на использование автомобилей из-за превышения лимитов загрязнения, — вероятно, это не региональный охват, а возможное тематическое исследование;

b) количество часов, проведенных в машине, которое влияет на людей.

Неравенство в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды¹⁷

35. Загрязнение воздушной среды представляет собой серьезную экологическую проблему, которая зачастую в большей степени, чем другие, затрагивает социально неблагополучные районы и может быть связана с повышенным уровнем воздействия на представителей социально неблагополучных групп населения. Несмотря на то, что за последние годы уровень загрязнения воздушной среды снизился, по-прежнему сохраняется неравенство в степени подверженности воздействию. Наиболее важными факторами, обуславливающими неравное воздействие загрязнения воздушной среды, являются следующие:

a) землепользование и урбанизация, поскольку люди с более низким социально-экономическим статусом, как правило, живут и работают в районах с более высокой интенсивностью движения и промышленной деятельности, что приводит к более высоким уровням загрязнения воздушной среды;

¹⁶ Учитывая также возможность того, что люди должны извлекать выгоду из того, что они не передвигаются в своих машинах.

¹⁷ См. также раздел IV.E ниже.

b) жилищные условия, поскольку группы населения с низким уровнем дохода, как правило, живут ближе к месту работы в городских центрах или промышленных районах в связи с лучшим доступом и/или более низкими затратами;

c) социально-экономическое неравенство. Статус занятости, уровень образования и доходов могут сказываться на состоянии здоровья людей, влияя на их чувствительность и, следовательно, на уязвимость к последствиям загрязнения воздушной среды для здоровья. Эти эффекты, как правило, сильнее проявляются среди групп населения с более низким социально-экономическим статусом из-за хронических заболеваний, плохих жилищных условий, неадекватного питания и стресса¹⁸.

36. Экологические исследования убедительно свидетельствуют о том, что более высокие индексы депривации и низкое экономическое положение обычно связаны с более высокими уровнями загрязняющих веществ, таких как твердые частицы (ТЧ_{2,5} и ТЧ₁₀) и оксиды азота (NO_x). Исследования, в которых используются данные на индивидуальном уровне, в основном сосредоточены на беременных женщинах или молодых матерях; в этих исследованиях депривация и этническая принадлежность с большей вероятностью связаны с более высоким воздействием плохого качества воздуха.

37. В нижеследующей таблице показано, что воздействие ТЧ_{2,5}, как правило, выше в более неблагополучных районах; это справедливо для всех пространственных масштабах и для большинства рассматриваемых показателей неблагополучия. При обследовании малых регионов для установления специфического диагноза (Номенклатура территориальных единиц для целей статистики 3)¹⁹ более неблагополучные регионы с точки зрения валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения, как правило, имеют более высокий показатель воздействия ТЧ_{2,5} (коэффициент воздействия 1,3:1, показывающий, что уровень воздействия на 30 процентов выше в наиболее неблагополучных регионах). См. также рис. I ниже.

Перспективы

38. Предлагаются следующие меры по смягчению последствий воздействия загрязнения воздушной среды в транспортном секторе²⁰:

a) управление дорожным движением, например переход к пешим и велосипедным передвижениям, улучшение работы общественного транспорта или создание зон с низким уровнем выбросов в городских центрах — все это поможет уменьшить воздействие загрязнения воздушной среды там, где, как правило, проживают социально уязвимые группы населения;

b) совершенствование пространственного планирования и планирования землепользования (например, создание многополярных городов или озеленение общественных пространств) с целью сокращения выбросов загрязнителей воздуха и воздействия на наиболее обездоленные группы населения, уменьшения социально-экономических контрастов и контрастов воздействия;

¹⁸ European Commission, Science for Environment Policy In-depth Report, No. 13, “Links between noise and air pollution and socioeconomic status” (Luxembourg, Publications Office of the European Union, August 2016); и Barnes J. and others, “Qualitative assessment of links between exposure to noise and air pollution and socioeconomic status”, *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, vol. 230 (2018), pp. 15–25; и National Institute for Public Health and the Environment, *Cycling in the Netherlands*, 2018, URL: https://www.sportenbewegenincijfers.nl/sites/default/files/2019-02/011047_Factsheet%20Fietsen_V3_TG.pdf.

¹⁹ Номенклатура территориальных единиц для целей статистики (NUTS) представляет собой иерархическую систему разделения экономической территории Европейского союза для статистических исследований, при этом NUTS 1 является крупными социально-экономическими регионами, NUTS 2 — базовыми регионами для применения региональной политики и NUTS 3 — малыми регионами для специфических диагнозов.

²⁰ Предложения ВОЗ.

с) определение в краткосрочных планах действий мер по снижению концентрации в местах, где обездоленные люди живут или проводят свое время.

Воздействие ТЧ_{2,5} по показателям социального неблагополучия на уровнях NUTS 3, NUTS 2 и города

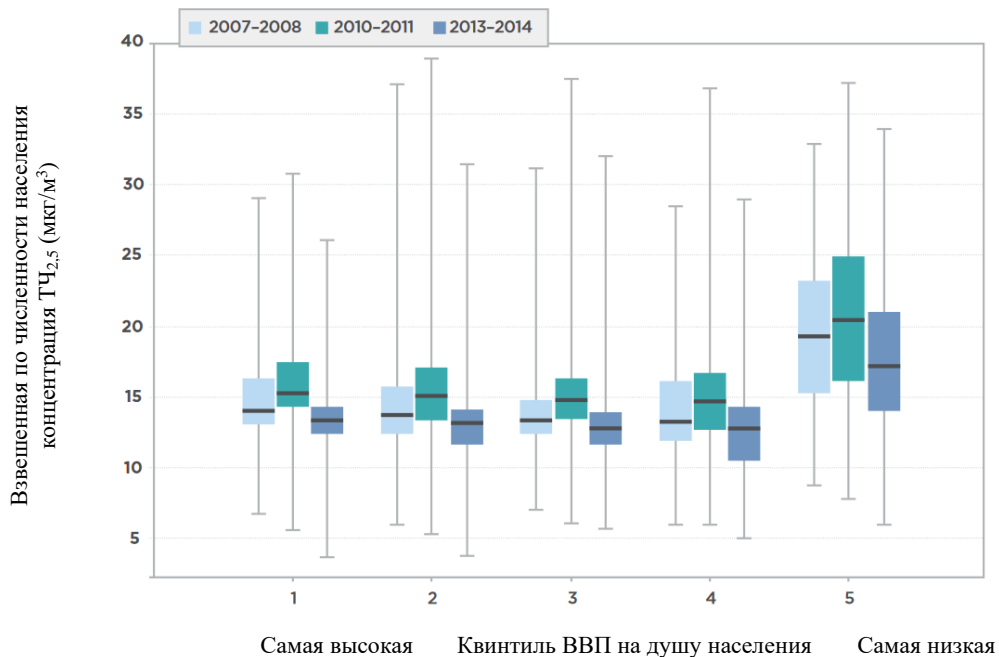
Пространственная шкала	Социальный показатель	Коэффициент подверженности наиболее обездоленных: квинтиль наименее обездоленных			Разница в воздействии между наиболее обездоленными и квинтилем наименее обездоленных (мкг/м ³)		
		2007–2008	2010–2011	2013–2014	2007–2008	2010–2011	2013–2014
Регион NUTS 3	ВВП на душу населения	1,31:1	1,30:1	1,33,1	4,6	4,7	4,3
Регион NUTS 2	Процент людей без высшего образования	1,45:1	1,36:1	1,46:1	5,8	5,0	5,2
	Доходы домохозяйств	1,29:1	1,39:1	1,37:1	4,5	6,1	5,0
	Уровень длительной безработицы	1,39:1	1,24:1	1,29:1	5,1	3,3	3,3
			2010–2012				2010–2012
Город городского аудита	Процент людей без высшего образования			1,20:1			2,9
	Уровень безработицы			1,01:1			0,1

Примечания: Значение коэффициента воздействия >1:1 указывает на то, что наиболее неблагополучные регионы имеют более высокий уровень воздействия, чем наименее неблагополучные; значение <1:1 указывает на обратное.

Источник: WHO Regional Office for Europe, *Environmental health inequalities in Europe. Second assessment report* (Copenhagen, 2019), based on European Environment Information and Observation Network/European Topic Centre on Air Pollution and Climate Change Mitigation Report, No. 7/2018, “Analysis of air pollution and noise and social deprivation” (Bilthoven, Netherlands, October 2018)²¹.

²¹ URL: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/external/analysis-of-air-pollution-and-1>.

Рис. I
Воздействие ТЧ_{2,5} в зависимости от ВВП на душу населения в регионах NUTS 3 с течением времени



Источник: WHO Regional Office for Europe, *Environmental health inequalities in Europe. Second assessment report* (Copenhagen, 2019), based on European Environment Information and Observation Network/European Topic Centre on Air Pollution and Climate Change Mitigation Report, No. 7/2018, “Analysis of air pollution and noise and social deprivation” (Bilthoven, Netherlands, October 2018).

В. Транспортный шум

39. Участники неофициального совещания экспертов по проблеме транспортного шума (Утрехт, Нидерланды (в онлайн-режиме), 30 июля 2020 года) отметили следующие ключевые заявления и предложения, касающиеся показателей. Этот раздел необходимо пересмотреть в соответствии с замечаниями, внесенными в протокол этого совещания²². Могут быть также рассмотрены дополнительные источники информации.

Ключевые заявления

40. Были предложены следующие заявления:

- a) шум — одна из главных экологических проблем в Европе. По меньшей мере в 50 процентах районов есть проблемы с уровнем шума, которые влияют на здоровье. Особо остро эта проблема ощутима в городских районах;
- b) шум — это серьезная проблема. Даже если вы привыкли к шуму, он присутствует и все равно оказывает влияние на здоровье. Особое выделение этой проблемы может помочь в сборе данных в будущем. Во многих странах шум не воспринимается всерьез, и люди должны понимать его негативное воздействие;
- c) количество жалоб не обязательно отражает последствия для здоровья;
- d) кроме раздражения, существует риск сердечно-сосудистых заболеваний;

²² С протоколами тематических совещаний экспертов, о которых говорится в настоящем документе, можно ознакомиться в онлайн-режиме на защищенном паролем веб-сайте, URL: <https://platform.healthandsafety.nl/>.

е) в отношении шума, производимого дорожным транспортом, следует руководствоваться рекомендациями, касающимися шума окружающей среды. Ограничение в 53 децибела (дБ) среднесуточного уровня шума ($L_{двн}$) может использоваться для сообщений. В ночное время суток этот предел должен быть снижен до 45 дБ, а воздействие на здоровье должно быть подробно продемонстрировано;

ф) шумовое воздействие должно снижаться с помощью мер по уменьшению воздействия источников шума с акцентом на шум от дорожного движения, хотя шум от железнодорожного и авиационного транспорта также важен;

г) в отношении шума, производимого при дорожном движении, меры, касающиеся качества воздуха, также эффективны в отношении шума;

h) шум от дорожного движения является значительным источником и оказывает сильное негативное влияние на здоровье. Карта шума, составленная в соответствии с директивой²³ Европейского союза об экологическом шуме, предназначена только для агломераций и охватывает 5 дБ и ниже, в то время как руководящие указания ВОЗ²⁴ начинаются с 53 дБ; это необходимо учитывать. Предельные значения не следует рассматривать, так как новые ограничения и рекомендации должны быть в большей степени сосредоточены на улучшении здоровья: следует убедиться, что проблема не усугубляется;

i) предельный уровень шума при дорожном движении — это точка на горизонте, до которой необходимо добраться, чтобы предотвратить ухудшение ситуации;

j) меры в отношении источников важны и могут сочетаться с мерами, касающимися загрязнения воздушной среды, однако до сих пор нет достаточных системных доказательств (отсутствуют данные) того, что меры по борьбе с шумом улучшают здоровье людей.

Предлагаемые показатели

41. Были предложены следующие показатели:

a) число людей, подвергшихся воздействию $L_{двн}$ не ниже 55 дБ, и число людей, подвергшихся воздействию ночного шума ($L_{ночь}$), уровень которого превышает или равен 50 дБ;

b) число людей, подвергшихся воздействию $L_{двн}$ ниже 53 дБ или $L_{ночь}$, равному 45 дБ, и последствия для здоровья. Нет подробных данных по всему региону, но главным образом по странам — членам Европейского агентства по окружающей среде; следует сделать ссылку на уровни, рекомендованные в руководящих указаниях;

c) широкая работа Европейского союза над картами шума — это лучшее, что у нас есть, но рассказывает только часть истории и только для агломераций и высоких уровней шума. Также была проведена оценка воздействия на здоровье;

d) данные о числе людей, подвергшихся воздействию выше 55 дБ $L_{двн}$, широко доступны, главным образом, на уровне Европейского союза, а также число людей, подвергшихся воздействию выше уровня ВОЗ как днем, так и ночью. Необходимо сделать выбор в отношении того, какое воздействие на здоровье проявляется, например раздражение или нарушение сна. Возможно, первый показатель следует выбирать в отношении воздействия, а второй — в отношении последствий для здоровья. Большинство данных касаются воздействия

²³ Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise - 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*, L 189 (2002), pp. 12–25.

²⁴ World Health Organization (WHO) Regional Office for Europe, *Environmental Noise Guidelines for the European Region* (Copenhagen, 2018), p. 30.

выше 55 дБ $L_{двн}$, но был разработан метод для моделирования данных для более низких уровней шума, хотя этот метод не является официальным и основан на экстраполяции;

е) нарушение сна, что является хорошим показателем (самостоятельное предоставление сведений). Евростат собирает информацию о шумах в микрорайонах, которая может быть полезным показателем. Этот показатель измеряет нечто иное, чем раздражение.

Неравенство в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды

42. Неравенство в жалобах на шум от соседей или на улице очевидно среди людей с разным уровнем доходов: более бедные люди демонстрируют более высокую распространенность, особенно в странах, где действуют нормы «Евро 1». Аналогичная картина неравенства в отношении шумового раздражения, о котором сообщают сами респонденты, наблюдается в городских и сельских регионах стран, где действуют нормы «Евро-2».

43. Несмотря на то, что в последние годы в странах, где действуют нормы «Евро 1» и «Евро 2», несколько снизилась распространенность раздражения, вызванного шумом от соседей или с улиц, сведения о котором предоставлялись самостоятельно, абсолютное неравенство возросло, особенно в странах, где действуют нормы «Евро 1».

Актуальность для здоровья

44. По меньшей мере 100 млн человек в Европейском союзе страдают от дорожного шума, а в Западной Европе по крайней мере 1,6 млн лет здоровой жизни теряются из-за дорожного шума. Воздействие шума может быть как физиологическим, так и психологическим. Имеются также убедительные доказательства неслухового воздействия шума на здоровье взрослых, что подчеркивает существенное воздействие этого типа загрязнения окружающей среды на здоровье населения²⁵.

45. Эпидемиологические исследования дают противоречивые результаты в отношении распределении воздействия шума между различными социальными группами. Исследования с использованием показателей материальной депривации или индексов депривации показали более высокий уровень воздействия шума окружающей среды в группах с более низким социально-экономическим положением²⁶.

46. Исследования показывают смешанные результаты для обеспеченных людей, которые могут быть более уязвимы, поскольку они отдают предпочтение центральному жилому району, чтобы избежать поездок на работу²⁷. Лица, находящиеся в более благоприятном положении, реже страдают от воздействия шума на здоровье, даже если они живут в более шумных районах²⁸. Следовательно, неравенство в отношении здоровья может возникать не только в результате различий в воздействии, но и различий в уязвимости.

47. Скорее всего, сочетание более высокого воздействия, повышенной уязвимости и меньшего количества денежных средств приводит к более выраженным последствиям для здоровья, связанным с шумом, среди социально незащищенных слоев населения.

²⁵ WHO Regional Office for Europe, *Environmental Noise Guidelines for the European Region* (Copenhagen, 2019), p. 66.

²⁶ Dreger S. and others, "Social inequalities in environmental noise exposure: a review of evidence in the WHO European Region", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 16, No. 6 (2019).

²⁷ Havard S. and others, "Social inequalities in residential exposure to road traffic noise: an environmental justice analysis based on the RECORD Cohort Study", *Occupational and Environmental Medicine*, vol. 68, No. 5 (2011), pp. 366–374; and Dreger, "Social inequalities in environmental noise exposure".

²⁸ European Commission, Science for Environment Policy In-depth Report, No. 13.

48. Информацию об уровне раздражающего шума, о котором сообщают сами люди, можно получить из обзора статистики доходов и условий жизни Евростата, который включает в себя сведения о некоторых стран Западной и Юго-Восточной Европы, не являющихся членами Европейского союза²⁹. Здесь можно было бы включить цифру, показывающую распространенность жалоб на шум от соседей или с улицы по квинтильным группам доходов в 2016 году³⁰.

Перспективы

49. Предлагаемые действия по смягчению последствий:

а) улучшение отчетности об объективном воздействии шума, связанного с дорожным движением, и субъективной шумовой раздражительности в разбивке по полу и дополнительным социально-экономическим аспектам в качестве предпосылки для эффективной целенаправленной работы с наиболее пострадавшими группами населения или районами;

б) дальнейшее обеспечение соблюдения директивы об экологическом шуме в целях решения важной проблемы шума, связанного с дорожным движением, с уделением особого внимания социально уязвимым группам населения при принятии мер по мониторингу и смягчению последствий. Данная директива не распространяется на страны, не являющиеся членами Европейского союза, которые должны обеспечивать соблюдение своих собственных правил; если такие правила отсутствуют, они должны быть разработаны;

в) обеспечение того, чтобы планы действий по решению проблем шума на региональном уровне учитывали потенциальное социальное неравенство в отношении воздействия шума и различные факторы уязвимости;

г) целенаправленные меры по снижению уязвимости социально-экономически обездоленных слоев населения перед воздействием шума на здоровье с целью гарантировать, что они не будут подвергаться большему риску из-за нехватки ресурсов, неспособности справиться или более высокого уровня воздействия;

д) поощрение и внедрения более устойчивых форм транспорта в целях снижения как уровня шума, так и загрязнения воздушной среды в результате автомобильных перевозок.

50. В дополнение к субъективному воздействию шума, данные об объективном воздействии шума от конкретных источников повысят достоверность мониторинга воздействия шума. Кроме того, такие уязвимые группы, как дети, хронически больные и пожилые люди³¹, всегда должны учитываться при мониторинге социального неравенства в отношении воздействия шума и разработке мер по смягчению последствий, специально предназначенных для тех, кто в силу своего социально-экономического положения является более уязвимым и не обладает достаточными возможностями для того, чтобы справляться с этими проблемами.

С. Выбросы парниковых газов

51. Участники неофициального совещания экспертов по выбросам парниковых газов (Утрехт, Нидерланды (в онлайн-режиме), 28 июля 2020 года) отметили следующие ключевые заявления и предложения в отношении показателей. Этот раздел необходимо пересмотреть в соответствии с замечаниями, внесенными в протокол

²⁹ Eurostat, European Union Statistics on Income and Living Conditions database, URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/microdata/european-union-statistics-on-income-and-living-conditions>.

³⁰ Автором была включена цифра, но без информации об источнике.

³¹ WHO Regional Office for Europe, *Environmental health inequalities in Europe. Second assessment report* (Copenhagen, 2019), p. 70.

этого совещания³². Могут быть также рассмотрены дополнительные источники информации.

Ключевые заявления

52. Были предложены следующие заявления:

a) выбросы парниковых газов трудно напрямую связать с транспортом и мобильностью;

b) несколько всемирных организаций указали, что транспорт является вторым сектором, способствующим выбросам парниковых газов, заявив, что этот сектор растет и, как ожидается, будет расти в течение следующих 20 лет благодаря росту благосостояния во всем мире;

c) темпы роста транспорта зачастую опережают темпы роста ВВП. Было бы интересно указать долю транспорта в выбросах парниковых газов, включая виды транспорта (кроме того, для автомобилей — также сведения о том, дизельные ли они или нет); такая информация могла бы также дать представление о том, какие меры по смягчению последствий могут быть приняты;

d) использование ископаемых видов топлива в транспортном секторе является основным препятствием на пути к сокращению выбросов углерода. Ключевым источником является автомобильный транспорт. Наибольший вклад вносят легковые и грузовые автомобили;

e) возраст автомобилей показывает, насколько экологически чистыми являются автомобили, и использование более экологически чистых автомобилей приведет к снижению выбросов. Вид топлива также важен для выбросов;

f) было бы интересно посмотреть на субрегиональные различия, чтобы лучше понять тенденции в регионе ЕЭК;

g) даже если это не входит в сферу действия ОПТОСОЗ, было бы интересно посмотреть на растущую долю выбросов от авиации и судоходства³³;

h) также было бы интересно посмотреть, как будут развиваться электромобили и как получить необходимую им электроэнергию;

i) последствия изменения климата очень важны не только для здоровья, но и для окружающей среды.

Предлагаемые показатели

53. Были предложены следующие показатели:

a) парниковые газы (диоксид углерода (CO₂), закись азота (N₂O), метан (CH₄), гидрофторуглероды, перфторированные соединения, гексафторид серы (SF₆) и трифторид азота (NF₃), а также четыре косвенных парниковых газа (NO_x, монооксид углерода (CO), неметановые летучие органические соединения и двуокись серы (SO₂)), показывающие общее количество парниковых газов на одного жителя, на петаджоуль, на километр, например: CO₂ на километр пробега в расчете на одного жителя. Показатели могут быть разбиты по видам транспорта и даже по различным энергоносителям. Для оценки воздействия на здоровье следует использовать один и тот же показатель воздействия, исходя из предположения о том, что меньшее количество выбросов является более безопасным для здоровья;

³² С протоколами тематических совещаний экспертов, о которых говорится в настоящем документе, можно ознакомиться в онлайн-режиме на защищенном паролем веб-сайте, URL: <https://platform.healthandsafety.nl/>.

³³ Можно было бы задать Бюро ОПТОСОЗ вопрос о том, согласно ли оно упомянуть эти сектора в брошюре.

b) многие показатели можно получить в Европейском агентстве по окружающей среде, особенно за 2015 году (модальный переход, количество автомобилей и т. д.).

54. Однако основные показатели не охватывают весь регион ЕЭК, и наличие данных по странам, не входящим в Европейский союз, должно служить основой для поиска показателей. В идеале следует учитывать распределение по видам транспорта, долю автомобильного транспорта по сравнению с общественным транспортом, пешими и велосипедными передвижениями, а также возраст парка транспортных средств.

55. В базе статистических данных ЕЭК имеются следующие данные³⁴: автопарк по состоянию на 31 декабря с разбивкой по категориям и возрастным группам транспортных средств; автопарк по состоянию на 31 декабря с разбивкой по категориям транспортных средств и видам топлива; уровень автомобилизации (количество автомобилей на 1000 человек); доля дизельных транспортных средств в автопарке (легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили); доля электромобилей (процент); и движение транспортных средств по национальной территории с разбивкой по автомобильным дорогам (транспортные средства-км) для региона ЕЭК.

56. Также могут иметь значение выбросы от сталелитейных предприятий, прекурсоров транспорта. В частности, если продвигать частный электрический транспорт, то может возникнуть интерес к источникам энергии для их производства. Это может не использоваться в качестве показателя как такового, но может стать частью дискуссии.

57. Российская Федерация начинает подсчет выбросов парниковых газов; данные должны быть доступны в 2021 году.

D. Дорожно-транспортный травматизм

58. Участники неофициального совещания экспертов по дорожно-транспортному травматизму (Утрехт, Нидерланды (в онлайн-режиме), 27 июля 2020 года) отметили следующие ключевые заявления и предложения, касающиеся показателей. Этот раздел необходимо пересмотреть в соответствии с замечаниями, внесенными в протокол этого совещания³⁵. Могут быть также рассмотрены дополнительные источники информации.

Ключевые заявления

59. Были предложены следующие заявления:

a) в целом дорожно-транспортный травматизм является одной из основных проблем охраны здоровья и второй причиной смерти людей в возрасте 5–30 лет. Хорошая новость заключается в том, что этого числа погибших можно избежать. Меры по повышению безопасности дорожного движения должны включать в себя меры по поощрению активной мобильности (езда на велосипеде и пешие передвижения). Чтобы с учетом роста автомобилизации можно было бы сравнить число пострадавших с количеством автомобилей или километражем, но при этом необходимо проявлять осторожность. В целом добавление использования автомобилей или километров может быть полезным, поскольку это может показать, что при большей автомобилизации можно снизить число пострадавших;

³⁴ URL: <https://w3.unece.org/PXWeb/en>.

³⁵ С протоколами тематических совещаний экспертов, о которых говорится в настоящем документе, можно ознакомиться в онлайн-режиме на защищенном паролем веб-сайте, URL: <https://platform.healthandsafety.nl/>.

b) еще многое предстоит сделать, но хорошо показать тенденцию к снижению смертности в результате ДТП. Следует показать различия по отношению к базовому году;

c) дезагрегация, чтобы показать, кто является жертвой, пошлет важный сигнал. Следует показать различия, касающиеся вида транспорта, возрастного распределения (и, следовательно, осведомленности о дорожно-транспортных происшествиях среди молодежи), географического распределения и социального аспекта (этнической принадлежности, социально-экономического статуса). Географический масштаб, который будет рассматриваться, также важен для сообщений;

d) следует показать контекст: большую пользу от езды на велосипеде и ходьбы и низкий риск несчастных случаев;

e) дорожно-транспортные происшествия, вызванные новыми видами транспорта, такими как электрический велосипед и мотороллер.

Предлагаемые показатели

60. В качестве показателя было предложено количество смертельных случаев в результате ДТП. В качестве показателя оно является более точным, чем дорожно-транспортный травматизм³⁶. Любое обсуждение риска смерти велосипедистов и пешеходов должно сопровождаться описанием преимуществ физической активности³⁷.

61. Другие предложения, касающиеся показателей:

a) погибшие или раненые;

b) уровень смертности, на который влияет доступ к медицинской помощи и проектирование дорог (городское планирование, велосипедные дорожки и т. д.);

c) аварии на пешеходных переходах (в городских районах), что может быть особенно актуально для детей;

d) показатели скорректированы с учетом возраста, так как молодые люди являются причиной многих происшествий.

62. У Евростата очень хорошая база данных по безопасности дорожного движения³⁸. Местная статистика всегда лучше всего подходит для описания местных ситуаций.

Е. Физическая активность

63. Моторизованный транспорт ассоциируется с сидячим образом жизни и растущими уровнями лишнего веса и ожирения. В исследовании, проведенном в пяти странах в рамках реализуемого Европейским союзом проекта Межотраслевых исследований здоровья и окружающей среды для инноваций, подчеркивается, что для многих людей по всему Европейскому союзу личный автомобиль остается основным средством передвижения для выполнения наиболее часто повторяющихся задач, таких как поездка на работу или осуществление покупок³⁹. И это несмотря на то, что многие из этих видов деятельности осуществляются в небольшом радиусе⁴⁰.

³⁶ Статистические данные о травмах приводят к затруднениям с наблюдениями, связанными со смертью. Определения ВОЗ включают период наблюдения в 30 дней.

³⁷ Возникает вопрос о том, учитывают ли инструменты экономической оценки здоровья пешеходов и велосипедистов риски дорожно-транспортного травматизма.

³⁸ URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en.

³⁹ Zvěřinová I., Ščasný M. and Máca V., "Barriers and Potential for Adopting Healthier, More Equitable and Environmentally Friendly Solutions Identified in a Five-Country Survey", INter-sectoral Health and Environment Research for InnovaTion Report, 2018.

⁴⁰ URL: <https://inherit.eu/active-transport/#note-footer-page>.

64. Регулярная физическая активность является одним из установленных защитных факторов профилактики и лечения основных неинфекционных заболеваний, а именно болезней сердца, инсульта, диабета, а также рака молочной железы и толстой кишки⁴¹. Она также способствует профилактике других важных факторов риска неинфекционных заболеваний, таких как гипертония, избыточный вес и ожирение, и связана с улучшением психического здоровья⁴², задержкой наступления слабоумия⁴³ и улучшением качества жизни и благополучия⁴⁴.

65. Во всем мире каждый четвертый взрослый и каждый четвертый подросток (в возрасте 11–17 лет) в настоящее время не отвечают глобальным рекомендациям ВОЗ по физической активности⁴⁵. По мере экономического процветания стран уровень отсутствия физической активности возрастает. В некоторых странах уровень неактивности может достигать 70 процентов вследствие изменения схем транспортировок, более широкого использования технологий и урбанизации⁴⁶.

66. Поиск путей повышения физической активности посредством, например, увеличения числа пеших и велосипедных передвижений в школу или на работу мог бы способствовать достижению многих целей в области устойчивого развития⁴⁷, определенных в Бангкокской декларации о физической активности в интересах глобального здоровья и устойчивого развития, принятой в 2016 году⁴⁸.

67. Каждый третий человек, передвигающийся пешком или на (электрическом) велосипеде, выполняет рекомендацию ВОЗ по физической активности, делая это. Например, в Нидерландах люди пользуются велосипедами в среднем 75 минут в неделю, а ожидаемая продолжительность жизни на полгода больше, чем у невелосипедистов, что ежегодно предотвращает около 6500 смертей.

68. Включение принципа справедливости в активные транспортные планы и рекомендации может обеспечить тройной выигрыш: в области охраны здоровья, справедливости и экологической устойчивости.

69. Участники неофициального совещания экспертов по физической активности (Утрехт, Нидерланды (онлайн), 28 июля 2020 года) отметили следующие ключевые заявления и предложения, касающиеся показателей. Этот раздел необходимо пересмотреть в соответствии с замечаниями, внесенными в протокол этого совещания⁴⁹. Могут быть также рассмотрены дополнительные источники информации.

Ключевые заявления

70. Были предложены следующие заявления:

⁴¹ WHO, *Global Recommendations on Physical Activity for Health* (Geneva, 2010).

⁴² Schuch F. and others, “Exercise as a treatment for depression: A meta-analysis adjusting for publication bias”, *Journal of Psychiatric Research*, vol. 77 (June 2016), pp. 42–51; и Mammen G. and Faulkner G., “Physical activity and the prevention of depression: a systematic review of prospective studies”, *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 45, No. 5 (2013), pp. 649–657.

⁴³ Livingston G. and others, “Dementia prevention, intervention, and care”, *Lancet*, vol. 390, No. 10113 (December 2017), pp. 2673–2734.

⁴⁴ Das P. and Horton R., “Rethinking our approach to physical activity”, *Lancet*, vol. 380, No. 9838 (July 2012), pp. 189–190.

⁴⁵ WHO, *Global Recommendations on Physical Activity for Health*.

⁴⁶ WHO, *Global Action Plan on Physical Activity 2018–2030: More Active People for a Healthier World* (Geneva, 2018). Здесь можно было бы включить график из Глобального плана действий по физической активности, чтобы показать, как физическая активность позволяет получить множество преимуществ для здоровья, общества и экономики.

⁴⁷ WHO Regional Office for Europe, *Physical Activity Factsheets for the 28 European Union Member states of the WHO European Region* (Copenhagen, 2018).

⁴⁸ URL: <https://bjsm.bmj.com/content/51/19/1389>.

⁴⁹ С протоколами тематических совещаний экспертов, о которых говорится в настоящем документе, можно ознакомиться в онлайн-режиме на защищенном паролем веб-сайте, URL: <https://platform.healthandsafety.nl/>.

- a) регулярные физические нагрузки помогают предотвратить проблемы со здоровьем;
- b) следует поощрять пешие и велосипедные передвижения (активный транспорт) в качестве средства передвижения;
- c) инвестиции в политику в области пеших и велосипедных передвижений могут способствовать достижению различных целей в области устойчивого развития⁵⁰;
- d) глобальный план действий ВОЗ по повышению уровня физической активности на 2018–2030 годы может также использоваться в качестве основы для основных сообщений. ОПТОСОЗ также следует увязать с Глобальным планом действий;
- e) физическая активность как тема может объединять другие темы, поскольку она помогает соединить различные сектора;
- f) в зависимости от целевого возраста могут использоваться различные сообщения: пешие и велосипедные передвижения на работу и к остановкам общественного транспорта (люди трудоспособного возраста); посещение школы и ознакомление с правилами дорожного движения и с вопросами безопасности дорожного движения (дети); и пешие передвижения (пожилые люди);
- g) уровень физической активности в регионе по-прежнему ниже, чем нам хотелось бы⁵¹;
- h) многие виды деятельности в небольшом радиусе выполняются на моторизованном транспорте. Следует заменить моторизованный транспорт более экологичными и благоприятными для здоровья видами передвижений, такими как езда на велосипеде или ходьба⁵²;
- i) улучшение велосипедной и пешеходной инфраструктуры является важной предпосылкой для увеличения доли активной мобильности и, следовательно, повышения общей физической активности и укрепления здоровья в городе;
- j) связь с инфраструктурой для упрощения и повышения безопасности пеших и велосипедных передвижений. Связь с уменьшением загрязнения воздушной среды, чтобы сделать ходьбу и езду на велосипеде более благоприятными для здоровья⁵³;
- k) мониторинг физической активности в сопоставимой и актуальной форме между странами. Время на километр, затраченное на пешее и/или велосипедное передвижение на человека в день, было бы соответствующим показателем.

Предлагаемые показатели

- 71. Был предложен следующий показатель: общая протяженность велосипедных дорожек в километрах.
- 72. Инструменты экономической оценки состояния здоровья при езде на велосипеде и ходьбе позволяют разработчикам политики на местном, региональном и национальном уровнях оценивать экономическую ценность выгод для здоровья, связанных с увеличением числа велосипедистов и/или пешеходов. Методическое пособие для пользователей по оценке воздействия, связанного с физической

⁵⁰ См. уроки, извлеченные Всемирным альянсом велосипедистов и Европейской федерацией велосипедистов. *Cycling delivers on the Global Goals. Shifting towards a better economy, society, and planet for all*, URL: <http://www.ecf.com/global-goals>.

⁵¹ URL: https://www.who.int/gho/ncd/risk_factors/physical_activity/en/index2.html.

⁵² К активному транспорту также относится катание на скейтборде и коньках. Согласно ВОЗ, поездки на велосипеде включают в себя езду на электрическом велосипеде. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/382334/28fs-physical-activity-euro-rep-eng.pdf?ua=1.

⁵³ World Cycling Alliance and the European Cyclists Federation, *Cycling delivers on the Global Goals: Shifting towards a better economy, society, and planet for all*.

активностью, загрязнением воздуха, травматизмом и уровнем углеродсодержащих выбросов, имеется на английском, немецком и французском языках⁵⁴.

Рекомендации по исследованиям и мониторингу

73. Всем странам рекомендуется улучшить представление дезагрегированных данных, с тем чтобы отразить двойной приоритет: повышение общего уровня физической активности и сокращение внутривнутристрановых различий и уровней отсутствия физической активности среди наименее активного населения, как это определено каждой страной⁵⁵.

F. Доступность

74. Существует неравенство в доступе к безопасным и активным транспортным средствам и благоприятным для здоровья транспортным сетям (общественный транспорт, езда на велосипеде и пешие передвижения). Краткое обсуждение мероприятий по обеспечению равенства см. в разделе IV.F ниже.

Неравенство в доступе к рекреационным или зеленым зонам

75. Почти во всех странах люди с более низким социально-экономическим статусом сообщают, что им труднее получить доступ к рекреационным или зеленым зонам, чем людям с более высоким социально-экономическим статусом. Посещение рекреационных или зеленых зон может рассматриваться как смягчение воздействия потенциально вредных факторов окружающей среды, таких как загрязнение воздушной среды и шумовое загрязнение, чрезмерное ультрафиолетовое излучение от солнечного света и тепловой стресс. По имеющимся данным, это также способствует следующему: восстановлению умственных способностей (восстановление); облегчению физической активности и социального контакта; стимулированию развития у детей, развития личности и чувства цели; и улучшению функционирования иммунной системы. Социально-экономическое неравенство в доступе к рекреационным или зеленым зонам, как представляется, сохраняется с течением времени.

76. К сожалению, в международных базах данных по странам восточной части Европейского региона ВОЗ не удалось найти данные о состоянии городской окружающей среды, учитывающие фактор справедливости. Люди с более низким социально-экономическим статусом сталкиваются с большими трудностями почти в каждой стране; в некоторых странах это может затрагивать их в три раза сильнее. Эти данные не позволяют выявить конкретные трудности, которые могут возникнуть в результате действия нескольких факторов. Одним из возможных объяснений может быть отсутствие рекреационных или зеленых зон в непосредственной близости от дома, другим объяснением может быть то, что зеленые насаждения недоступны, что они не считаются безопасными или у людей нет времени туда ходить. В этой связи важно должным образом обеспечить наличие рекреационных или зеленых зон, которые находятся поблизости, легкодоступны, привлекательны и безопасны, а также удовлетворяют потребностям всех потенциальных пользователей.

На пути к благоприятным для здоровья транспортным сетям для всех

77. Благоприятные для здоровья транспортные сети отдают приоритет безопасным и доступным транспортным системам для всех возрастов и способностей и включают в себя различные виды передвижений (например, велосипедные, пешие и транзитные). Такие преимущества для здоровья, как снижение травматизма пешеходов и велосипедистов, повышение физической активности, снижения показателя ожирения

⁵⁴ WHO Regional Office for Europe, *Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments* (Copenhagen, 2017).

⁵⁵ WHO, *Global Action Plan on Physical Activity*, p. 11.

и расширение социальных связей, ассоциируются с безопасными, привлекательными и доступными транспортными системами, в которых приоритетное внимание уделяется активному транспорту.

78. Справедливость при планировании общественного транспорта предполагает рассмотрение потребностей различных «социальных групп», каждая из которых может иметь разные идентичности, транспортные потребности, взгляды и приоритеты (например, люди могут идентифицировать себя в первую очередь как пассажиры общественного транспорта, велосипедисты, пешеходы, водители автомобилей, деловые люди, налогоплательщики, прогрессивные деятели и др.). Доступ к общественному транспорту особенно важен для людей с низкими доходами или проблемами с мобильностью, которые могут от него зависеть, чтобы добраться до работы, магазинов, школы и других необходимых мест. Подгруппы населения, такие как женщины, пожилые люди, люди с более низким социально-экономическим статусом и люди с избыточным весом или ожирением, скорее всего, столкнутся с более серьезными препятствиями при ходьбе, связанными, прежде всего, с безопасностью, плохим состоянием здоровья и физической инвалидностью.

79. В связи с этим необходимо уделять первоочередное внимание обеспечению безопасности и пользованию общественным и активным транспортом в районах с низким социально-экономическим статусом. Продольные исследования показывают, что дети младшего возраста в таких микрорайонах чаще пользуются активным транспортом для того, чтобы добраться до школы, и в большей степени подвержены таким экологическим рискам, как опасное дорожное движение или небезопасные микрорайоны.

80. Кроме того, расположение веток общественного и активного транспорта и расписание его работы должны поддерживать потоки повседневной активности людей, которые от них зависят. Несовпадение расписаний работы общественного транспорта и графиков работы людей, нерегулярные транзитные маршруты и плохое транспортное сообщение дорого обходятся зависящим от них людям в плане времени и стресса.

IV. Понимание нашего региона и различий между странами

81. Эта глава должна поддержать обсуждение нескольких тем:

- a) проживание в городских или сельских районах, разрастание городов и сокращение земельных ресурсов;
- b) социально-экономические аспекты и различия в регионе ЕЭК;
- c) экономические обстоятельства;
- d) другие экологические аспекты, например биоразнообразие.

82. Эти темы также определены в проекте декларации пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ECE/AC.21/SC/2020/3-EUPCR2016697/5.3/3).

83. В этом разделе рассматривается ряд тем, а также новая ситуация, вызванная COVID-19.

A. Кризис, вызванный коронавирусом заболеванием, может навсегда изменить нашу мобильность

84. Из-за мер, связанных с COVID-19, многие люди чаще работают дома, и наше транспортное поведение значительно изменилось: мы стали меньше использовать общественный транспорт, но чаще пользоваться велосипедами. Очевидно, что это изменение зависит от типа работы и от того, какие существуют альтернативные транспортные варианты. Для групп с низким уровнем дохода и жителей сельских районов эти изменения часто будут более сложными, чем для групп с более высоким

уровнем дохода и жителей городских районов. Меры по социальному дистанцированию в странах и городах по всему миру могут усилить изменение в сторону устойчивой мобильности. Это может также оказать положительное воздействие на физические упражнения, безопасность дорожного движения и здоровье, связанное с окружающей средой.

85. До кризиса COVID-19 ожидалось расширение использования автомобилей и общественного транспорта в период 2019–2024 годов, хотя в некоторых столичных районах изменения могут быть иными. В Нидерландах за последние 10 лет жители пяти крупных городов все чаще пользуются общественным транспортом, ездят на велосипедах или ходят пешком, особенно на расстояния от одного до семи километров⁵⁶. Это положительно сказывается на их здоровье и самочувствии, особенно для людей, которые в остальном мало занимаются физическими упражнениями⁵⁷. Эта тенденция подкрепляется мерами по социальному дистанцированию в связи с COVID-19 в городах почти всех стран. Чтобы увеличить расстояние и облегчить активный и безопасный транспорт в некоторых городах, пешеходные дорожки были расширены, велосипедисты выезжают на основные дороги, а автомобильное движение ограничено. Это снижает, пусть даже временно, нагрузку на пространство и окружающую среду от автомобильного движения и способствует здоровому образу жизни.

86. Данные о мобильности и различные групповые исследования, проведенные в Нидерландах⁵⁸, показывают, что летом 2020 года мы все еще ездили меньше, чем до кризиса COVID-19. Как и в начале кризиса, наибольшее сокращение поездок приходится на общественный транспорт и на легковые автомобили в качестве пассажиров. Вопрос заключается в том, будут ли эти поведенческие изменения постоянными.

87. Отчеты о мобильности сообщества Google⁵⁹ призваны дать представление о том, что изменилось в ответ на политику, направленную на борьбу с COVID-19. В отчетах показаны тенденции передвижения во времени по географическому признаку в различные категории мест, такие как магазины и места отдыха, парки, станции общественного транспорта и рабочие места⁶⁰. На рис. II ниже показано, как изменилась частота посещения транзитных станций после вспышки COVID-19 в большинстве стран Европы.

88. В большинстве стран Европы количество посетителей на транзитных станциях снизилось в первой половине 2020 года из-за мер COVID-19 (например, работа дома, ограничительные меры в общественном транспорте и опасения по поводу воздействия COVID-19 в общественном транспорте). Общая мобильность снизилась и в настоящее время вновь медленно растет благодаря менее жестким мерам в связи с COVID-19, которые действуют в настоящее время.

В. Активная мобильность (езда на велосипеде и ходьба)

89. Ходьба и езда на велосипеде являются видами активного передвижения и дают возможность заниматься физическими упражнениями, которые положительно влияют на физическую форму человека и, следовательно, на его здоровье, как отмечалось выше в разделе III.E, посвященном физической активности. Поездки на велосипеде также расслабляют и могут улучшить качество сна и психическое здоровье.

⁵⁶ См. доклад Института знаний по политике мобильности Нидерландов, URL: <http://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/> (только на нидерландском языке).

⁵⁷ Дополнительные транспортные данные, предоставленные Европейским агентством по окружающей среде, нуждаются в проверке.

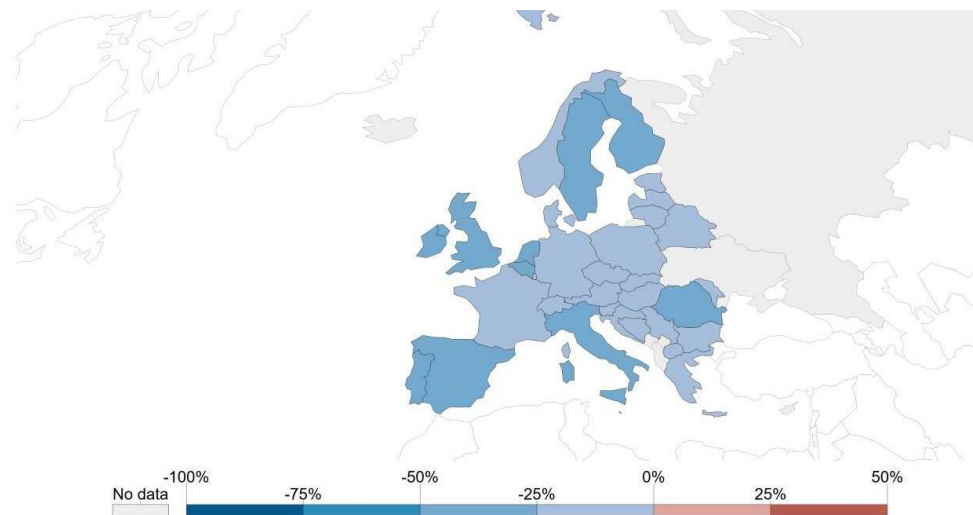
⁵⁸ Информацию о Нидерландской группе по вопросам мобильности и результатах ее работы см. в URL: <https://english.kimnet.nl/the-netherlands-mobility-panel>.

⁵⁹ Упоминание коммерческой компании или ее продукции не предполагает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций или ее государств-членов.

⁶⁰ URL: <https://www.google.com/covid19/mobility/>.

Для людей, которые переходят с автомобиля на велосипед для поездок на короткие расстояния, это приводит к увеличению продолжительности жизни на 3–14 месяцев, так как они больше занимаются физическими упражнениями.

Рис. II
Изменение числа посетителей относительно базового дня, 30 июля 2020 года



Примечание: Базовый день — это медианное значение за пятидневный период с 3 января по 6 февраля 2020 года.

Источник: Google COVID-19 Community Mobility Trends and Our World in Data, Statistics and Research, Coronavirus Pandemic (COVID-19)⁶¹.

90. Езда на велосипеде также способствует социальному взаимодействию, а также независимости и самообеспеченности людей с низким уровнем доходов⁶². Тем не менее автомобиль по-прежнему часто используется для расстояний, которые большинство людей могут без труда преодолеть на велосипеде: половина автомобильных поездок в Нидерландах короче 7,5 км, а треть — короче 5 км⁶³.

91. Многие муниципалитеты принимают такие меры в общественных местах, как расширение пешеходных и велосипедных дорожек и установка пешеходных дорожек с круговым движением, с тем чтобы гарантировать принятие мер по дистанцированию. Кроме того, в некоторых районах светофоры на оживленных перекрестках были настроены так, чтобы они дольше оставались зелеными для велосипедистов и пешеходов с целью предотвратить велосипедные пробки или скопление людей. Эти меры косвенно означают, что в городах остается меньше места для автомобилей.

92. На основании отчетов о мобильности мы также видим значительное увеличение числа посещений парков и зеленых зон (после отмены мер строгой изоляции). Больше места для велосипедистов, и особенно для пешеходов, может стимулировать развитие современных и зеленых городов. Это развитие уже началось, но COVID-19 может ускорить этот процесс. Проблема заключается в том, может ли экономический кризис помешать инвестициям в развитие благоприятного для здоровья и устойчивого транспорта.

⁶¹ URL: <https://ourworldindata.org/covid-mobility-trends> и <https://ourworldindata.org/grapher/visitors-transit-covid?year=2020-06-29&time=2020-07-31&country=NLD~FRA~LTU~POL~DEU®ion=Europe>.

⁶² Staatsen B. and others, “Exploring triple-win solutions for living, moving and consuming that encourage behavioural change, protect the environment, promote health and health equity”, Inter-sectoral Health and Environment Research for InnovaTion Report, 2017.

⁶³ URL: <http://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/0> (только на нидерландском языке).

93. Доля велосипедов (особенно электрических) увеличилась после вспышки COVID-19, и она выше, чем до кризиса. Эти изменения в транспортном поведении могут быть временными. Тем не менее около 20 процентов респондентов группы по вопросам мобильности в Нидерландах полагают, что в конечном итоге они будут тратить больше времени на пешие и велосипедные передвижения, чем до кризиса. Такой же процент ожидает, что в ближайшем будущем они будут совершать меньше перелетов.

С. Решения для устойчивой, безопасной и благоприятной для здоровья мобильности

94. Растущая урбанизация и нынешние и будущие потребности в жилье приведут к возрастанию потребности в устойчивых и благоприятных для здоровья решениях для обеспечения мобильности.

95. Меры, принимаемые правительствами и работодателями для облегчения работы на дому в связи с COVID-19, оказывают большое влияние на устойчивую, безопасную и благоприятную для здоровья мобильность. Работодатели заинтересованы в консультациях по безопасным и благоприятным для здоровья решениям в области мобильности, таким как электрические велосипеды, налоговые льготы и ответственное использование общественного транспорта. Новое и соответствующее сочетание этих решений должно быть надлежащим образом закреплено в нормативных документах. Одна из проблем, связанных с устойчивым поведением во время COVID-19, заключается в том, чтобы определить, каким образом меньшее количество поездок и большее количество работы на дому могут стать новой привычкой. Поэтому вместо строительства новых дорог, возможно, лучше было бы инвестировать в существующую инфраструктуру, например, сделав ее более устойчивой или модернизировав ее.

96. Влияние кризиса COVID-19 на нашу деятельность, нашу работу и транспортное поведение, а значит и на наше здоровье, имеет большое значение. Однако, как долго эти последствия будут сохраняться и будет ли кризис вызывать устойчивые изменения в работе, деятельности и в поездках, еще предстоит выяснить. Это будет проблемой для нынешних и новых развивающихся программ, таких как ОПТОСОЗ.

Д. Неравенство в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды

97. Экологические условия являются одним из основных факторов, определяющих здоровье и благополучие, однако они не распределяются в равной степени среди населения, что приводит к неравенству в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды. Более высокие уровни экологического риска часто встречаются в неблагополучных и/или уязвимых подгруппах населения, что может еще больше усугубить вытекающие из этого последствия для здоровья и неравенства. Это называется неравенством в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды⁶⁴, которое проявляется как между странами, так и внутри

⁶⁴ Неравенство в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды представляет собой различия в подверженности экологическим рискам для здоровья и связанным с ними последствиям для здоровья. Они могут касаться лиц, которые более или менее подвержены риску, определенных групп населения, которые находятся в неблагоприятном положении, или физических пространств, которые страдают от более высоких уровней загрязнения окружающей среды. Неравенство в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды означает неравные, несправедливые и устранимые различия в подверженности экологическим факторам риска для здоровья, а также неравные, несправедливые и устранимые различия в состоянии здоровья, вызванные условиями окружающей среды. Необходимо подчеркнуть различие между (не)равенством и (не)справедливостью. Хотя они способствуют объективности, равенство достигается за счет одинакового отношения ко всем, независимо от потребностей, в то время как справедливость

стран (см., например, рис. III ниже). Неравномерное распределение экологических рисков в дополнение к неравенству в области охраны здоровья вызывает все большую озабоченность, и никого не оставлять без внимания является одной из ключевых тем Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

98. Неравенство и несправедливость, связанные с транспортом, проявляются в воздействии и отрицательных последствиях для здоровья, вызванных загрязнением воздушной среды, шумом и травмами в результате ДТП, и рассматриваются выше в соответствующих разделах. Кроме того, неравенство присутствует и в неравных выгодах от транспорта, т. е. в доступе к благоприятным для здоровья транспортным сетям и рекреационным или зеленым зонам. Однако имеющиеся (экологические) данные мониторинга не часто позволяют точно оценить эти выгоды⁶⁵.

Е. Транспорт и неравенство

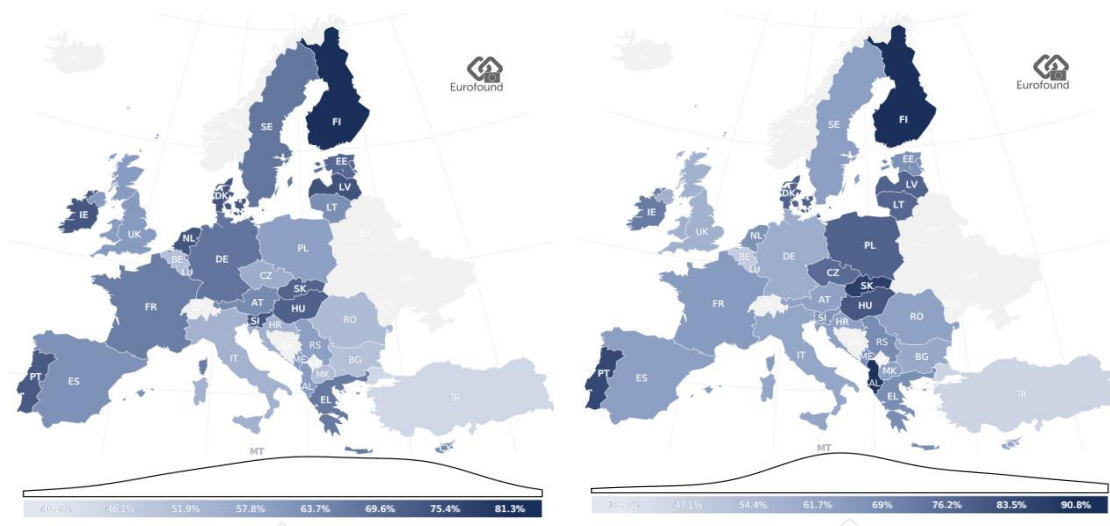
99. Неравенство часто ассоциируется с неблагополучными или изолированными районами с высоким уровнем загрязнения воздуха и шума, повышенным риском травм на дорожной сети и неравным доступом к безопасным и благоприятным для здоровья видам транспорта (общественный транспорт, велосипедные и пешие передвижения).

100. Меры по обеспечению справедливости могут быть сосредоточены на развитии устойчивых, экологически чистых, инклюзивных и безопасных видов транспорта при одновременном сокращении различий в мобильности уязвимых групп населения и тех, кто живет или работает в изолированных или недостаточно обслуживаемых районах.

достигается за счет различного отношения к людям в зависимости от потребностей. Однако такое разное отношение может быть ключом к достижению равенства.

⁶⁵ Для устранения неравенства в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды имеющийся экологический мониторинг часто не позволяет точно количественно оценить дифференцированное воздействие. Для устранения неравенства в области охраны здоровья в связи с состоянием окружающей среды ключевое значение имеет сочетание данных о дифференцированном воздействии с данными о различной уязвимости различных подгрупп населения.

Рис. III
Процент населения в каждой стране, ответившего «Нет проблем» на вопрос «Проблемы местных общин: интенсивное движение», с дифференциацией между группами доходов 4 (левая карта) и 1 (правая карта)



Источник: Eurofound, 2017⁶⁶.

Г. Транспортное планирование и неравенство

101. Транспорт является неотъемлемой частью современной жизни, но при этом может также создавать значительное бремя для здоровья, окружающей среды и национальной экономики. Преимущества и негативные последствия развития транспорта неравномерно распределены между обществами, и граждане, проживающие, в частности, в более обездоленных городских районах, могут иметь ограниченный доступ к общественному транспорту и безопасной инфраструктуре для активной мобильности. Надлежащее транспортное планирование нацелено на обеспечение того, чтобы: все городские районы были хорошо соединены между собой; общественный транспорт был благоприятным для здоровья, инклюзивным, доступным, недорогим, безопасным и экологически чистым; и была создана инфраструктура для активной мобильности. Устойчивая транспортная система не только снизит дорожно-транспортный травматизм, заторы на дорогах, загрязнение воздушной среды и шум в целом, но и смягчит проблемы, связанные с неравенством в отношении здоровья и мобильности в обществе, а также улучшит социальное взаимодействие, повысит качество жизни и улучшит бытовые условия.

В. Общий вывод по главному вопросу

102. В заключительную главу будут включены некоторые заключительные замечания, учитывающие все темы и различные страновые контексты.

⁶⁶ Eurofound, *European Quality of Life Survey 2016: Quality of life, quality of public services, and quality of society* (Luxembourg, Publication Office of the European Union, 2017); and European Quality of Life Survey 2016 - Data visualisation, URL: <https://www.eurofound.europa.eu/data/european-quality-of-life-survey>.