



ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОЦЕСС
“ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И
ЗДОРОВЬЕ”



Всемирная организация
здравоохранения

Европейский регион



ЕЭК ООН



ООН
программа по
окружающей среде

Главные выводы

из Восьмого Боннского
диалога по вопросам
окружающей среды и здоровья



Давайте двигаться!

Продвижение безопасной
физически активной мобильности
в интересах более здорового и
устойчивого будущего

ОПТОСОЗ

Общеввропейская программа
по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья



ЕЭК ООН



Всемирная организация
здравоохранения

Европейский Регион

Общая информация и цели



Европейский центр ВОЗ по окружающей среде и охране здоровья в партнерстве с Общеввропейской программой по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) пригласил министров, заместителей министров, государственных секретарей, представителей Европейской комиссии и заинтересованных партнеров высокого уровня из городов, а также представителей неправительственных организаций и молодежных активистов на обсуждение потребности в срочном принятии упреждающих мер по интегрированию физически активной мобильности – ходьбы пешком и езды на велосипеде – в политику в области транспорта, пространственное планирование и градостроительное проектирование и в стратегии в области здравоохранения и борьбы с изменением климата.

Для получения дополнительной информации о целях и задачах 8-го Боннского диалога щелкните мышью [здесь](#).

Обзор программы

Диалог, собравший почти 200 участников из центральных и местных органов государственного управления, Европейской целевой группы по окружающей среде и здоровью и различных групп, поддерживающих и пропагандирующих безопасную физически активную мобильность, был открыт вступительными выступлениями директора отдела инфекционных болезней, окружающей среды и охраны здоровья Европейского регионального бюро ВОЗ г-на Robb Butler и федерального Министра Австрии по вопросам борьбы с изменением климата г-жи Leonore Gewessler. Ведущим в ходе Боннского диалога был Robert Thaler, старший советник по вопросам экологически устойчивой физически активной мобильности.

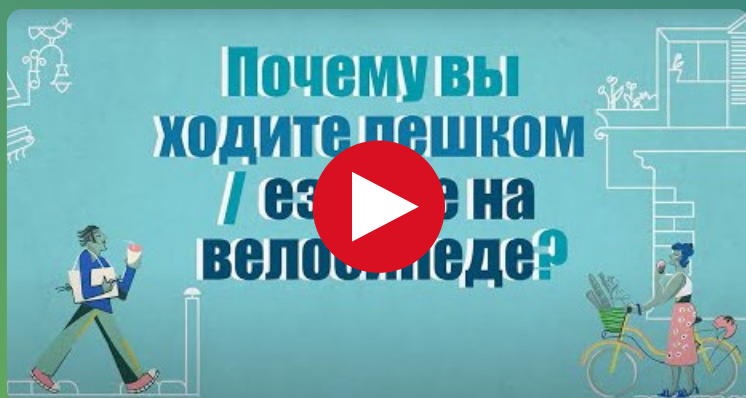
В ходе первого министерского заседания в формате группы экспертов своими мыслями относительно эффективных стратегий отдельных стран и в целом Европейского союза по продвижению физически активной мобильности поделились Государственный секретарь по вопросам мобильности Португалии, Государственный секретарь, ответственный за проект «Активная Венгрия», заместитель Министра транспорта и коммуникаций Литвы, начальник отдела активной мобильности австрийского министерства по вопросам борьбы с изменением климата, охраны окружающей среды, энергетики, мобильности, инноваций и технологии и Генеральный директор по вопросам мобильности и транспорта Европейской комиссии. Они также обсудили существующие трудности и примеры передовой практики в данной области. Второе заседание в формате группы экспертов было посвящено преобразованию облика городов и регионов таким образом, чтобы безопасная физически активная мобильность стала одним из важных направлений развития. Свои мысли по этому поводу высказали высокопоставленные заинтересованные партнеры из Бремена, Брюсселя/Схарбека, Гданьска, Кавказской сети велосипедного движения, Европейской федерации велосипедистов и Фонда WALK21.

Давайте двигаться!



Во время мероприятия был представлен фильм **“Давайте двигаться! 100 причин больше ходить пешком и ездить на велосипеде”**, снятый с целью побудить местные сообщества к переходу на физически активную мобильность.

Вы можете увидеть фильм по этим ссылкам: на [английском](#), [французском](#), [немецком](#), и [русском](#) языках.



Для получения дополнительной информации зайдите на страницу кампании **“#Давайте двигаться! 100 причин больше ходить пешком и ездить на велосипеде”** [здесь](#).

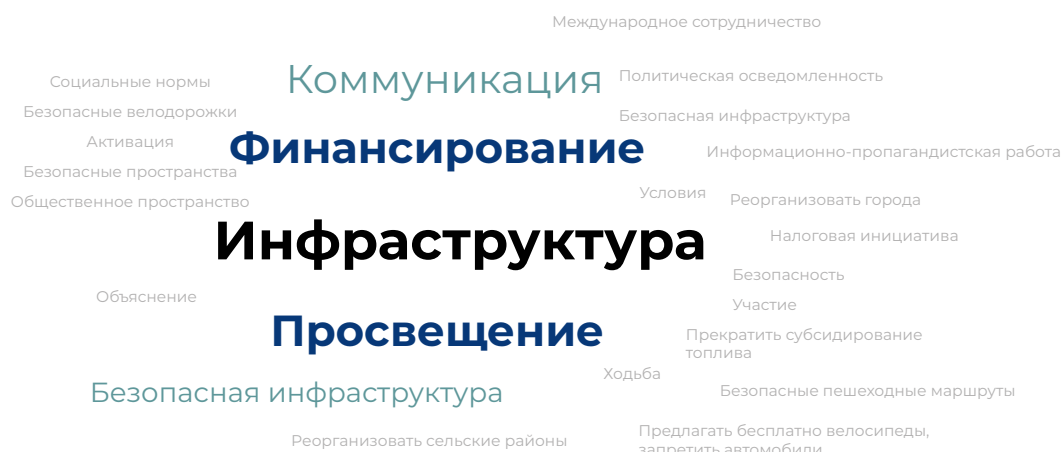


Главные выводы из Диалога для решения задачи продвижения безопасной физически активной мобильности в интересах более здорового и устойчивого будущего

Боннский диалог завершился формулированием следующих основных выводов, которые вынесли из него лица, вырабатывающие политику, и заинтересованные стороны для решения задач, связанных с активизацией и дальнейшим развитием физически активной мобильности в Европейском регионе ВОЗ и с ускорением претворения в жизнь соглашений, стратегий и планов относительно езды на велосипеде и ходьбы пешком:

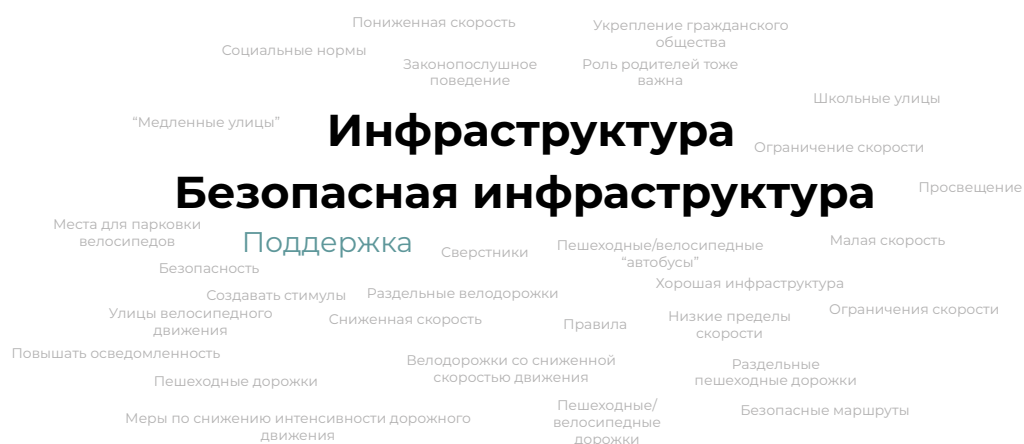
- 1. Усиление и сохранение политической поддержки физически активной мобильности, в том числе наперекор неблагоприятным политическим факторам.** В том, что касается принятия стратегических соглашений, направленных на продвижение физически активной мобильности, в особенности езды на велосипеде, достигнут значительный прогресс. В нескольких странах и городах были утверждены стратегии на общенациональном уровне и на уровне городов, были приняты общеевропейские генеральные планы и декларации по стимулированию езды на велосипеде, а также ходьбы пешком. Теперь главная задача состоит в том, чтобы обеспечить выполнение этих соглашений и поощрять органы государственного управления, организации и ведомства, занимающиеся городским планированием, к тому, чтобы физически активная мобильность стала неотъемлемым элементом городского планирования и формирования политики. Важно устанавливать прямые контакты со всеми лицами, формирующими политику, заинтересованными сторонами и гражданами и предоставлять основанную на реальных фактах информацию, чтобы ясно и последовательно доводить до них широкие выгоды и пользу физически активной мобильности.
- 2. Расширение политических акцентов от езды на велосипеде на ходьбу пешком и активизация практической реализации планов.** Необходимо уделять внимание в политике не только езде на велосипеде, но и ходьбе пешком, и для этого поощрять принятие комплексных стратегий в области физически активной мобильности и планов их реализации. Для этого нужно определить ясные цели и необходимые действия, создавать поддерживающие структуры, обеспеченные достаточными финансовыми и кадровыми ресурсами, стимулировать координацию действий учреждений и образовывать прочные партнерства (Рис. 1).

Рис. 1. Облако слов, отражающее высказанные участниками идеи: три наиболее важных практических шага для продвижения физически активной мобильности на национальном и общеевропейском уровне



3. **Выработка европейских и национальных программ по созданию безопасных и зеленых сетей объектов инфраструктуры для езды на велосипеде и ходьбы пешком.** Принятие устойчивых, долгосрочных программ финансирования инфраструктуры как на уровне стран, так и на уровне Региона имеет большое значение для совместного финансирования и поддержки городов в деле создания безопасных сетей объектов инфраструктуры для езды на велосипеде и ходьбы пешком. Важнейшими условиями для замены нынешней пестрой мозаики активной мобильности на безопасную инфраструктуру для ходьбы пешком и езды на велосипеде во всем Регионе являются наличие национальных программ и софинансирование со стороны Европейского союза. Достаточные объемы финансирования также имеют решающее значение для создания, улучшения и технического обслуживания этих сетей, чтобы обеспечивались доступ к основным местам и поддержка экологической устойчивости. Европейский регион и международные финансовые учреждения в рамках своего круга ведения также должны уделять приоритетное внимание финансированию инвестиций в безопасные сети объектов инфраструктуры для активной мобильности (Рис. 2).
4. **Повышение уровня безопасности для содействия физически активной мобильности.** Для того, чтобы повысить безопасность и пригодность для жизни в наших городах, нужны улицы и пространства, стимулирующие езду на велосипеде и ходьбу пешком, с возможностями для отдыха и безопасного автомобильного движения. Решающее значение для поощрения активной мобильности имеет повышение безопасности дорожного движения. К числу некоторых наиболее важных мер относятся снижение интенсивности дорожного движения, ограничение скорости движения в городах до 30 км/ч, устройство безопасных переходов с достаточно длительным временем на переход улицы для защиты пешеходов, велосипедистов и уязвимых групп населения, таких как дети и лица пожилого возраста.
5. **Улучшение практики инновационного планирования пространств и мобильности.** При инновационном планировании пространств и мобильности на первое место ставятся пешеходы и велосипедисты. Главное внимание уделяется созданию сетей физически активной мобильности с использованием концепции “пятнадцатиминутного города”, в соответствии с которой все необходимые службы и услуги – например, обеспечиваемые в местах работы людей, в магазинах, парках и школах – должны находиться в пределах пятнадцатиминутной досягаемости пешком или на велосипеде. Такая концепция включает обеспечение доступа к жизненно важным услугам, поощрение экологически устойчивого развития города и противодействие разрастанию города. Кроме этого, организация мобильности в жилых кварталах, компаниях, школах и учреждениях должна поощрять ходьбу пешком и езду на велосипеде и создавать стимулы для этого.
6. **Восстановление городского пространства.** Жизненно важным для стимулирования физически активной мобильности является перераспределение городских общественных пространств. Здесь усилия должны быть сосредоточены на создании условий для пешеходного движения по всему городу: расширение пешеходных зон, создание зеленых и тенистых улиц с источниками питьевой воды и широкими тротуарами. К числу других мер относятся установление зон с низкими выбросами и ограничения для сквозного прохождения транспортных потоков.

Рис. 2. Облако слов, отражающее высказанные участниками идеи: три наиболее важных практических шага для повышения безопасности и привлекательности езды на велосипеде и ходьбы пешком в городах



- 7. Обеспечение безопасного и легкого доступа к общественному транспорту для пешеходов и велосипедистов.** Общественный транспорт, поездки на велосипеде и ходьба пешком являются идеальной комбинацией экологически устойчивой мобильности. Планирование транспорта и инфраструктуры должно предусматривать плавную стыковку сетей для ходьбы пешком и езды на велосипеде с общественным транспортом, обеспечивающую оптимальный переход между ними. Такая интеграция включает легкий и беспрепятственный доступ к станциям и остановкам без каких-либо объездов и барьеров, а также системы хорошо заметной и понятной информации для легкого комбинированного передвижения. Во всем Регионе необходимо улучшить комбинированное передвижение на велосипеде и в общественном транспорте: на каждой станции должны быть оборудованы легкодоступные и безопасные стоянки для велосипедов, с железнодорожными и автобусными маршрутами должны быть соединены привлекательные системы велошеринга, а также должны быть улучшены приспособления для установки велосипедов в поездах и автобусах. Для снижения пользования автомобилями необходимо отдавать приоритет сочетанию мер “подталкивания” и “притягивания”, таким как реорганизация парковок (например, путем уменьшения парковочных пространств на улицах и введения платы за парковку), создание стимулов для пользования системами каршеринга и объединение городского планирования с предоставлением высококачественного общественного транспорта и безопасной инфраструктуры для физически активной мобильности в целях снижения зависимости от автомобиля.
- 8. Включение поощрения физически активной мобильности в законодательство, руководства по планированию и нормы проектирования.** Поскольку пешеходы и велосипедисты являются самыми уязвимыми участниками дорожного движения, необходимо должным образом закрепить их потребности и оказание им поддержки в государственных законах и правилах дорожного движения, директивах об инфраструктуре, нормах проектирования и руководствах по планированию движения. Поддержка активной мобильности, возможности безопасной ходьбы пешком и легкость доступа для пешеходов и велосипедистов также должны быть закреплены в законодательстве о градостроительном зонировании и в нормативных документах о строительстве и планировании инфраструктуры. Кроме того, поощрение активной мобильности должно быть включено и усилено в законодательстве и стандартах Европейского региона. Средством поддержки планирования инфраструктуры и транспорта с более полным учетом всей имеющейся информации может служить “Инструмент экономической оценки влияния на здоровье” (HEAT), предназначенный для оценки выгод для здоровья и для экономики от более широкого распространения ходьбы пешком и езды на велосипеде.
- 9. Укрепление организационно-кадрового потенциала для поддержки физически активной мобильности.** Для улучшения понимания физически активной мобильности необходимо осуществлять инициативы по наращиванию организационно-кадрового потенциала, такие как программы обучения лиц, формирующих политику, практических работников и студентов. Подобные инициативы также должны включать учреждение профессорских кафедр, программ исследований и университетских учебных программ по физически активной мобильности и включение просвещения по активной мобильности в подготовку водителей перед получением водительского удостоверения, а также обучение детей и лиц пожилого возраста езде на велосипеде. Серьезного улучшения требует существующая ныне система представления данных о ходьбе пешком и езде на велосипеде: в данных о разделении перемещений по способам передвижения доля физически активной мобильности, особенно ходьбы пешком в настоящее время занижена.
- 10. Стимулирование и усиление положительных социально-экономических последствий ходьбы пешком и езды на велосипеде.** Ходьба пешком и езда на велосипеде приносят огромные экономические выгоды в самых разных секторах экономики, в том числе в промышленном производстве, розничной торговле, туризме, гостиничном секторе и секторе развлечений и досуга, улучшая при этом здоровье людей и качество окружающей среды. Пропаганда социально-экономических выгод от ходьбы пешком и езды на велосипеде поддерживает местную экономику, поощряет велосипедный и пеший туризм и стимулирует инклюзивную мобильность. Благодаря улучшенной инфраструктуре, например, наличию хорошо обустроенных пешеходных троп и велодорожек, ходьба пешком и езда на велосипеде становятся более безопасными и привлекательными, снижаются барьеры для людей всех возрастов и любых физических возможностей и поощряется выбор более справедливых в социальном отношении и более распространенных вариантов мобильности.

11. Усиление аспекта здоровья в межсекторальном сотрудничестве, проектах и партнерствах.

Создание и укрепление партнерских отношений между странами, городами и гражданским обществом имеет ключевое значение для поддержки физически активной мобильности. Это включает межсекторальное сотрудничество, обмен опытом и сосредоточение усилий на конкретных, зримых действиях и результатах в проектах по реализации сотрудничества. При планировании мобильности мнения специалистов и поставщиков медико-санитарной помощи должны приниматься во внимание так же, как и мнения планировщиков-градостроителей и специалистов по мобильности. Кроме того, чтобы более успешно продвигать физически активную мобильность, к этим дискуссиям должны привлекаться и другие заинтересованные стороны, такие как учреждения образования и науки, компании, организации из сферы туризма, неправительственные организации и граждане, в частности, дети, молодежь и лица пожилого возраста.

12. Расширение и совершенствование информирования о выгодах. Одним из ключевых факторов в повышении осведомленности среди заинтересованных сторон и граждан является распространение информации для стимулирования преобразований и положительного восприятия физически активной мобильности. Следует сосредоточить усилия на реальном информировании и разъяснении многочисленных выгод для здоровья на индивидуальном уровне, а также экологических, социальных и экономических преимуществ активной мобильности. Эти усилия должны включать повышение осведомленности населения, в частности, относительно необходимости вести физически более активный и здоровый образ жизни и проведение кампаний в социальных сетях, в которых приводятся подлинные свидетельства известных и уважаемых в обществе людей в поддержку физически активной мобильности, чтобы сломать предрассудки и противодействовать ложным утверждениям.

Для получения дополнительной информации о Боннских диалогах по вопросам окружающей среды и здоровья щелкните мышью [здесь](#).



[www.who.int/europe/teams/who-european-centre-for-environment-and-health-\(bonn-germany\)/bonn-dialogues-on-environment-and-health](http://www.who.int/europe/teams/who-european-centre-for-environment-and-health-(bonn-germany)/bonn-dialogues-on-environment-and-health)