

22 СЕНТЯБРЯ – ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ АКЦИИ «В ГОРОД – БЕЗ МОЕГО АВТОМОБИЛЯ!»

В.Е. Осипов,

Омский государственный технический университет

22 сентября 2004 года Европа уже в пятый раз отмечает день под девизом «В город – без моего автомобиля!» Суть данного мероприятия можно сформулировать следующим образом: пропаганда здорового образа жизни в транспортном аспекте (увеличения доли пеших сообщений, поездок с использованием велосипеда, иных экологически чистых видов транспорта, массового пассажирского транспорта).

Актуальность проблемы

При передвижениях на короткие расстояния – считают зарубежные исследователи – велосипедный транспорт имеет ряд преимуществ [1, с. 8]: возможность передвижений независимо от возраста и доходов; способствует оздоровлению; благоприятен в денежном отношении; благоприятен по отношению к окружающей среде; тихий и занимает мало места.

Два комментария к перечисленному.

1. Площадь для стоянки велосипеда составляет восьмую часть от площади для автомобиля [2]. Германский министр окружающей среды Юрген Триттин в приветственном слове к городам-участникам упомянутой акции сказал: «Центры городов без пробок и стресса, без мучительного поиска места парковки: раз в год эта картина становится реальностью. Мы нуждаемся в такой концепции подвижности, которая оптимально связывала бы различные транспортные средства и открывала бы новый потенциал для дальнейшего развития экономики и образа жизни» [5].

2. Сидячий образ жизни является одним из важнейших факторов риска развития неинфекционных заболеваний и ранней смертности населения в западных странах. Поэтому люди, имеющие минимальную и среднюю физическую активность, получают наибольшую пользу от увеличения физической активности. Всего 30 минут в день оживленной ходьбы или езды на велосипеде, даже если они складываются из эпизодов от десяти до пятнадцати минут, уменьшают риск развития сердечно-сосудистых заболеваний и гипертензии и способствуют регуляции уровня липидов в крови и веса тела. [3, р. 6, 31].

Две большие выдержки в рамках п. 2. «...Коэффициент жизнеспособности населения, по данным Всемирной организации здравоохранения ЮНЕСКО, составляет в России 1,4 балла по 5-балльной шкале. С 1992 по 2000 г. в 65 субъектах Российской Федерации сократилась численность населения, рост числа умерших отмечался в 78 субъектах. Депопуляция в разной степени затронула практически всю территорию России и почти все этнические группы. Общая динамика смертности населения страны характеризуется сверхсмертностью людей трудоспособного возраста, среди которых около 80% составляют мужчины. Это создаст резкий дисбаланс трудоспособного и пенсионного населения, негативно отразится на всех социально-экономических факторах развития общества.<...> При этом особую тревогу вызывает ухудшение здоровья детей и подростков, половина которых имеет хронические заболевания, причем недостаток двигательной активности провоцирует у них болезни сердечно-сосудистой и костно-мышечной систем. По причине низкого уровня состояния здоровья около 1 млн. детей школьного возраста сегодня полностью отстранены от занятий физической культурой. Распространенность гиподинамии среди школьников достигла 80%. Впервые за 40 лет врачи столкнулись с проблемой гипотрофии юношей призывного возраста, что отражается на комплектовании Вооруженных сил здоровым контингентом.<...> Острой проблемой является низкая физическая подготовленность и физическое развитие учащихся. Реальный объем двигательной активности учащихся и студентов не обеспечивает полноценное развитие и укрепление здоровья подрастающего поколения. Увеличивается число учащихся и студентов, отнесенных по состоянию здоровья к специальной медицинской группе. В 1999 году их стало 1 млн. 300 тыс., что на 6,5 % больше, чем в 1998 г.» [7].

«Среднюю продолжительность жизни мужчин (в России. – В.О.) разные источники называют от 57 до 59 лет. <...> После 50-летия, согласно статистике, у большинства начинаются серьезные проблемы со здоровьем. <...> Огромны убытки предприятий от ежегодных простудных болезней и эпидемий гриппа. Основные «убийцы» - сердечно-сосудистые и онкологические болезни. <...>

Согласно американским источникам, в 1950-80 гг. расходы на здравоохранение возросли с 12 до 229 млрд. долларов. В 1978 г., например, бюджет здравоохранения на 55 млрд. превысил затраты на оборону. Огромные финансовые траты и трудности в экономике заставили власти серьезно задуматься о причинах таких потерь. Проведенные комплексные исследования привели к неожиданному для многих выводу: неблагополучие в экономике напрямую связано с низким уровнем физического воспитания американцев. Среди взрослого населения, например, лишь 37% занималось физическими упражнениями.

Поэтому в 70-е годы в США были осуществлены стратегические изменения в политике здравоохранения, суть которых проста как истина и заключается в усилении внимания к естественным методам оздоровления как более эффективным и “рентабельным”. Среди этих методов ведущее место заняли бег в сочетании с закаливанием, а также другие виды физических упражнений. Одновременно происходил пересмотр прежних представлений о характере питания в сторону отказа от чрезмерного потребления жирной животной пищи и включение в рацион больше растительной пищи – овощей, фруктов, соков, злаков.

Для более эффективного внедрения намеченного курса был создан Президентский совет по физической готовности и спорту. Особенно бурную деятельность Совет развернул при Дж. Картере, который с 1978 г. начал бегать трусцой. Оздоровительный бег был определен как главное звено в новой политике здравоохранения, дающее в единицу времени наибольший физиологический эффект и требующий минимальных финансовых затрат.

Реализация представленного Картером в 1978 г. национального плана охраны здоровья привела к тому, что оздоровительный бег для десятков миллионов американцев стал чем-то вроде религии. По смертности от сердечно-сосудистых заболеваний США к 1990 г. с 1-го места переместились в третий десяток стран. Значительно увеличилась средняя продолжительность жизни. При этом затраты на здравоохранение за этот период снизились более чем на 10%” [8]. На этом комментарии закончим.

В дополнение к указанным выше преимуществам, необходимо отметить и отрицательные моменты езды на велосипеде в транспортных целях. Одно из опасений – по поводу глубокого дыхания на задымленной улице – еще требует исследований и количественных оценок. (Примечательно, что об этом не вспоминают, когда идут пешком). Другая опасность – риск вовлечения в ДТП. В 2000 году в Германии произошло 73 397 несчастных случаев на дорожном транспорте с участием велосипедистов. 57 152 велосипедиста получили легкие травмы, 15 586 – тяжелые. Погибло 659 велосипедистов, из которых 40,0 % – в возрасте старше 65 лет, 17,5 % – от 55 до 64 лет, 8,4 % – до 15 лет [1, с. 66]. Поэтому германское правительство в рамках *государственной программы развития велосипедного сообщения* (Nationale Radverkehrsplan [1]) уделяет внимание в том числе и усилению безопасности на транспорте. Отрадно, что эта обширная государственная программа проходит всенародное обсуждение и включает множество аспектов, начиная от «твердой» инфраструктуры (расширение сети велосипедных дорожек и т.п.) и заканчивая институциональной поддержкой велосипедного сообщения.

Приведем еще на два преимущества велосипедного транспорта, не названных выше.

В Европе средняя дальность пешего передвижения не превышает двух километров, а с использованием велосипеда – до 3–5 километров [3, р. 31]. Считают, что в поселениях будущего места труда, покупок и развлечений должны быть расположены с учетом пешеходной доступности [6]. Отсюда вытекает следующее преимущество велосипедного транспорта по сравнению с ходьбой. *Указанные поселения могут иметь качественные ограничения в силу малости радиуса пешеходной доступности; эти ограничения могут быть сняты применением велосипедного транспорта.*

И последнее. Преимуществом велосипедного транспорта перед моторным (в нынешнем его виде) является *ориентация на возобновляемые энергетические ресурсы* (продукты питания) вместо невозобновляемых (нефть, газ, уголь). К стати сказать, энергетические расходы при перемещении пассажира на одну милю (1,6 км) составляют: для велосипедиста ≈ 50 ккал, для пешехода ≈ 75 ккал, для автобуса (местные рейсы) ≈ 970 ккал, для легкового автомобиля (езда в городе) ≈ 2040 ккал [13].

Хроника событий

Весьма трудно уместить короткой статье содержание сотен страниц отчетов. Приведем лишь краткие заметки.

ГОД 1998.

Министерством территориального планирования и окружающей среды учреждено мероприятие «В город – без моего автомобиля?» (“EN VILLE, SANS MA VOITURE?”). Мероприятие состоялось 22 сентября 1998 года; в нем приняли участие 34 французских города. [9].

ГОД 1999.

День 22 сентября принял европейский характер, так как к 66 французским городам добавились 93 итальянских города [9].

Министерство территориального планирования и окружающей среды Франции выпустило методические материалы, где были рассмотрены организационные моменты, касающиеся трех уровней: местного, регионального и национального [11].

В пределах городов, поддержавших акцию, один или несколько районов были объявлены свободными от автомобилей. Туда имели доступ только: общественный транспорт, экологически чистые (авто)транспортные средства, велосипедисты и пешеходы. Подавляющее число горожан пользовалось общественным транспортом, передвигалось пешком или на велосипеде. В некоторых городах число велосипедистов в этот день возросло на 800 %. [10, 11].

ГОД 2000.

4 Февраля 2000 года состоялась учредительная конференция. Среди организаторов значатся: комиссар Европейского сообщества (ЕС) по окружающей среде Маргот Веллстрём и ряд министров стран ЕС. На конференции был учрежден Европейский День свободный от автомобилей (European Car Free Day 2000). Было отмечено, что данное событие должно стать для девяти государств-членов ЕС (Франции, Италии, Бельгии, Португалии, Швеции, Финляндии, Дании, Испании и Люксембурга) поводом для того, чтобы подписать обязательство относительно этого Дня под названием «В город – без моего автомобиля!» («In town, without my car!» Day). [12].

Французское министерство территориального планирования и окружающей среды выпустило пособие для учителей начальных классов, а также материал для школьников, где посредством вопросов планируется включить учеников в дискуссию. Предполагалось, что пособия могут быть использованы не только во Франции, но и в других странах-участницах акции. [12].

22 сентября 2000 года в акции приняли участие 760 европейских городов, в числе которых – 714 городов стран ЕС. Кроме того, еще 509 городов провели подобную акцию, но при этом не были выполнены все требования Европейской Хартии. [12].

ГОД 2001.

26 марта 2001 года в Мадриде проходит конференция по итогам акции 2000 года. [12].

22 сентября в акции участвуют 1005 городов, в том числе 858 – из стран ЕС.

ГОД 2002.

“Общеввропейский День под названием «В город – без моего автомобиля!» – 22 сентября 2002 года – прошел в третий раз и успешно, так как теперь уже более чем 1200 городов и общин подтвердили свое участие в этой акции. К тому же в этом году добавилась «Европейская неделя подвижности» ("European Mobility Week". – В. О.) с 16 по 22 сентября, в которой центральным пунктом значится подвижность, благоприятная для климата.

Инициатором Недели подвижности является комиссар ЕС по окружающей среде Маргот Веллстрём. «Неделя акции дает гражданам возможность собраться вместе и сделать что-то конкретное для предотвращения изменений климата и для повышения качества жизни в Европе» – говорит Веллстрём. Около четверти городов-участников впервые приняло участие в этом году. Каждый день недельной акции посвящался определенной теме. Заключительным аккордом недели стало воскресенье 22 сентября – день под названием «В город – без моего автомобиля!» [5].

“В Германии – от Киля – Берлина и до Мюнхена было множество мест, где проходили акции. В особенности можно отметить: улицы для пешеходов, города пешеходов, акции деятелей искусства, города электромобилей, специальные улицы для детей, новые автобусные линии с особыми тарифами, трамвай с солнечным источником энергии, уличные праздники. Во многих местах пользование автобусами и трамваями было в это время бесплатным.

В городе Мюльгейм, что на реке Рур, всё вращалось вокруг того, что имеет дело с ногами и обувью. Более чем две дюжины партнеров – таких как розничные торговцы, обувная фабрика и танцевальные школы – сообща агитировали за оздоровительную ходьбу. Все партии под девизом «Голосовать за ХОДЬБУ, на этот раз – ногами» призывали граждан к сотрудничеству и предоставляли рикш и конные повозки, чтобы этими благоприятными к окружающей среде транспортными средствами добраться до избирательных участков» [5].

ГОД 2003.

Во второй раз Европейская неделя подвижности была организована с 16 по 22 сентября 2003 года. Центральным фокусом Европейской недели подвижности 2003 стала тема общедоступности. В перечне предложенных семинаров и мероприятий, развивающих центральную тему, можно назвать следующие:

- общественный транспорт (доступность транспортных средств и остановок для инвалидов-колясочников, детских колясок, пожилых людей и т. д.);
- велосипедный транспорт (инфраструктура для безопасной езды на велосипеде; презентация специальных моделей велосипедов и т.д.);
- улицы жизни / зеленые пути (Living Streets / Greenways) (обзоры/мастерские – как улучшить улицы, чтобы сделать доступными и приятными для всех зеленые пути с целью комфортабельной и релаксационной ходьбы и т.д.);
- ответственное пользование автомобилями (оценки и советы по управлению, парковке, экологически чистым транспортным средствам, подготовка водителей в плане эффективного расхода энергии и т. д.);
- досуг и магазины (информация по расположению магазинов, ресторанов и досуговых центров, содействие ближним досуговым центрам, экскурсионные туры «открой свой город» и т.д.);
- подвижность и здоровье (о воздействии качества воздуха и шума на здоровье человека, о пользе ходьбы и езды на велосипеде и т.д.);
- использование различных видов транспорта (увеличение доступности благодаря мероприятиям, которые облегчают комбинацию различных видов транспорта и т.д.) [4].

В акции 22 сентября 2003 года приняли участие 1035 городов, и 453 города поддержали акцию. По числу городов-участников лидируют: Испания (240 городов), Австрия (126 городов), Нидерланды (177), Франция (80), Германия (60). Кроме того, хотелось бы отметить участие стран с прохладным климатом: Финляндии (18 городов), Исландии (5), Норвегии (3), Швеции (19). Численность населения городов-участников акции колеблется в широком диапазоне. Например, в Германии – от самых малых: Маммендорф (4 300 жителей), Веймар (6 927) до самых крупных: Гамбург (1 700 089), Кёльн (1 020 116 жителей). [14].

Заключение

По мнению скептиков, велосипедное сообщение в России и, в частности, в Омске не имеет перспектив. Один из аргументов – отсутствие у нас подобных традиций. Однако, разве всё, изложенное выше, не показывает, как зарождаются и получают распространение традиции? В свете этого понятно, что значение рассмотренной акции не столько экологическое, сколько психологическое. Но вернемся к психологическому климату на дорогах нашего отечества. Представляется, что необходимо (помимо развития инфраструктуры), что называется, продвижение данной идеи, образа жизни. Так, в пример другим, датские министры и члены парламента едут на работу на велосипеде [15].

В заключение отметим еще одно важное преимущество велосипедного транспорта. Говоря образно и несколько гиперболизируя, *велосипедный транспорт – это: транспорт, здравоохранение, экология, энергетика – четыре в одном по цене одного*. К тому же экономится время. Вместо затрат

ВРЕМЯ_НА_ТРАНСПОРТЕ + ВРЕМЯ_НА_БЕГОВОЙ_ДОРОЖКЕ

остается

ВРЕМЯ_НА_ТРАНСПОРТЕ.

Таким образом, интересы нашего государства здесь очевидны, но заинтересованности, к сожалению, пока не ощущается.

Литература

1. Radverkehrsplan 2002-2012. Bericht der Bundesregierung. – Internet: <http://www.bmwbw.de/Anlage9134/Radverkehrsplan_2002-2012.pdf>.
2. Vom Fahrradständer zum Abstellsystem. – Internet: <http://www.adfc.de/verkehr/faf/serv0801.php3> (07.11.2002)
3. Transport, environment and health / edited by Carlos Dora and Margaret Phillips (WHO regional publications. European series: No. 89). – Available form URL: <http://www.who.dk/document/e72015.pdf> (14.01.2003).
4. http://www.mobilityweek-europe.org/part/campaign_presentation_2003.html.
5. <http://www.adfc.de/politik/aktuell/aktu020906.php3> (07.11.2002)
6. Бестужев-Лада И.В. От глобалистики к альтернативистике. <http://ebook.mpsf.org/books/1/109-2_chapter13.html>.
7. Современное состояние и проблемы физического здоровья граждан России. – <http://www.time-sport.ru/ru/main/business_centre/?id=74>
8. Юрий Яковлев. БЕГ И ЗДОРОВЬЕ НАЦИИ. – <<http://web.saratov.ru/pl/ross/index.phtml?f=8.htm>> (24.10.2003).
9. "In town, without my car?" 22 September 1999. – P.7. <http://www.22september.org/pdf/res99en.pdf>
10. <http://www.22september.org/part/en/day99.html>

11. "In town, without my car?" Day. Wednesday 22nd September 1999. French Methodological guide for municipalities. Advice and useful information for the organisation of the day "In town, without my car ?"
<http://www.22september.org/pdf/gui99en.pdf>

12. <http://www.22september.org/part/en/day00.html>

13. Ревелль П., Ревелль Ч. Среда нашего обитания: В 4-х книгах. Кн. 3. Энергетические проблемы человечества: Пер. с англ. – М.: Мир, 1995. – С. 274.

14. <http://www.22september.org/part/en/day03.html>

15. Градобитова Л. Д., Ушакова С. М. Дания (некоторые аспекты социально-экономического развития). – М.: Знание, 1990. – 64 с.

22 сентября – день международной экологической акции «В город – без моего автомобиля!» /
Осипов В.Е. // Омский научный вестник. – 2004. – Вып. . – С. – Рус.

Рассматриваются: цель, содержание, состав участников и хронология ежегодной международной экологической акции «В город – без моего автомобиля!» Показывается актуальность данной темы для России, западных стран и ее проблемные стороны. Приводится ценный зарубежный опыт по пропаганде здорового образа жизни. Библ. 15.

On September, 22 – the European «In town, without my car!» Day

V.E. Osipov (*Omsk State Technical University, Omsk*).

Are considered: the purpose, the maintenance, structure of participants and chronology of the annual international ecological action "In town, without my car!" The urgency of the given theme for Russia, the western countries and its problem parties Is shown. Valuable foreign experience on propagation of a healthy way of life is resulted.