

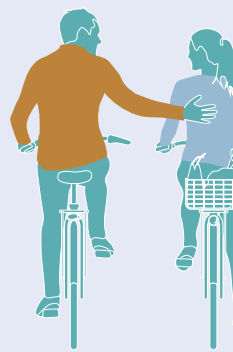


Всемирная организация
здравоохранения

Европейское региональное бюро

Повысить уровень физической активности в городах

Качественное преобразование общественных мест в интересах повышения уровня физической активности — важный фактор достижения Целей в области устойчивого развития в Европе



Выражение благодарности

Основной вклад в подготовку настоящей публикации внесла Louise Vogel Kielgast (Gehl). Соавторами документа являются Shin-pei Tsay (Gehl Institute), Jo Jewell, João Breda и Francesca Racioppi (Европейское региональное бюро ВОЗ), работавшие под общим руководством Gauden Galea (Европейское региональное бюро ВОЗ). Выполнить рецензирование любезно согласился Romeu Mendes (Институт общественного здравоохранения, университет Порту). Благодарности за рецензирование документа также заслуживают Riley Gold (Gehl Institute), Helle Spholt (Gehl), Birgitte Svarre (Gehl) и Vannesa Ahuactzin (Gehl). Появление публикации стало возможным благодаря финансированию, полученному от Генерального директората по образованию и культуре Европейской комиссии. Поддержку перевода на русский язык предоставило Министерство здравоохранения Российской Федерации. Графическое оформление и компьютерную верстку выполнила Pernille Juul Schmidt (Gehl).

Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications
WHO Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51
DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-режиме на сайте Регионального бюро: <http://www.euro.who.int/PubRequest?language=Russian>.

© Всемирная организация здравоохранения, 2017 г.

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью. Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правильности. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.

Содержание

Предисловие 2

Введение 4

Физическая активность и искусственная среда	8
Определение круга рассматриваемых вопросов	10

Общественные места в городах: движущие силы перемен 12

Цели в области устойчивого развития Европейские города в глобальном контексте	16
Современные вызовы в повестке дня европейских городов	18
Ситуационное исследование: Стамбул	21
Поощрение физической активности: возможность получения сопутствующих выгод	26
Общественные места как неиспользуемый ресурс	28
Ситуационное исследование: Москва	31

Вынесение в повестку дня вопроса о городе, пригодном для жизни 34

Планирование в интересах людей	37
Другой подход к планированию	39
Видение будущего и прагматизм	40

Воплощение замыслов 42

Человек как исходная точка во всем, что делается для повышения физической активности	45
Принципы планирования, ориентированного на интересы людей	48
Ситуационное исследование: Любляна	50
От политики к реализации	52
Физическая активность — это не только добраться из пункта А в пункт Б	54
Ситуационное исследование: Барселона	56
Планирование на принципах социальной справедливости и отзывчивости	58
Повседневная жизнь крупным планом:	
Жилая зона	60
Маятниковые поездки	62
Ежедневные походы по делам	64
Проведение свободного времени	66

Оценивание 68

Оценки в городском планировании и общественном здравоохранении	71
Ситуационное исследование: Копенгаген	72
Новые подходы к оценке эффекта принимаемых мер в городах	74
Применение оценок в планировании	76
Переход на новую систему показателей и инструментов	77

Заключение 80

Библиография	84
--------------	----

Предисловие



Gauden Galea,
директор отдела неинфекционных заболеваний и укрепления здоровья на всех этапах жизни, Европейское региональное бюро ВОЗ



Shin-pei Tsay,
исполнительный директор,
Институт Гейла

Тревожно низкие уровни физической активности, которые наблюдаются во всех государствах-членах в Европейском регионе ВОЗ, вносят существенный вклад в высокие показатели распространенности неинфекционных заболеваний, которые являются самой большой проблемой здравоохранения, стоящей перед правительствами во всем Регионе. Документ «Стратегия в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг.» содержит практические указания для государств-членов о действенных способах повышения уровней физической активности среди населения и снижения распространенности малоподвижного образа жизни — в частности, путем улучшений в искусственной среде, в которой мы живем, работаем, передвигаемся и играем.¹ Принимая эту стратегию, государства-члены обязались наладить работу со всеми секторами на всех уровнях государственного управления и добиться того, чтобы у всех людей была возможность быть физически активными в своей повседневной жизни. Поэтому большие и малые города на всей территории Европы, независимо от их размеров, являются важными площадками и действующими субъектами для осуществления перемен и одновременно движущей силой этих перемен.

Предлагаемая брошюра «Повысить уровень физической активности в городах» является плодом сотрудничества между Европейским региональным бюро ВОЗ и Институтом Гейла (Gehl Institute), который является всемирно известной организацией, специализирующейся на исследованиях в области общественной жизни и общественных мест. Брошюра дополняет видение будущего и цели, сформулированные в «Стратегии в области физической активности»: в ней рассматриваются варианты улучшения «материальной стороны дела» — физической инфраструктуры и пространства больших и малых городов — чтобы преобразовать качество общественных мест и побуждать людей к большей физической активности. В Европе имеются прекрасные примеры городов, которые выступили с инициативой по поощрению физической активности и улучшению искусственной среды обитания. Вот почему в данной брошюре принят метод ситуационного исследования: чтобы вдохновить положительными примерами других.

Уровни физической активности находятся в прямой зависимости от физической окружающей среды, и разумные улучшения в проектировании и планировке наших городов могут принести значительные выгоды. Однако многие люди, живущие в городах нашего Региона, сталкиваются сегодня с препятствиями, мешающими им вести физически активный образ жизни. К числу трудностей относятся продолжающееся

господство автомобильного движения на дорогах и, как следствие, ограниченное наличие интегрированных вариантов активных способов передвижения; проблемы, связанные с доступностью зеленых зон и других общественных мест отдыха, особенно в беднейших кварталах наших городов, и отсутствие «человеческого масштаба» в дизайне общественных мест, который отталкивает людей от физической активности или делает ее практически нереальной или малопривлекательной. Новые подходы к городскому планированию и проектированию, при которых все эти препятствия учитываются, сулят большие возможности улучшения показателей физической активности.

В то же время перед городами встает целый спектр более масштабных вызовов, связанных с целью достижения устойчивого развития. Вот лишь некоторые из них: загрязнение воздуха и ухудшение качества окружающей среды, растущие неравенства среди населения, угрозы экономическому росту и ценовая доступность жилья. Часто эти вызовы рассматриваются как первоочередные городские проблемы; в свете этого необходимо подумать о важности выявления бесприоритетных сценариев, при которых решения позволяют ответить сразу на несколько вызовов. Например, проекты перестройки жилых кварталов с целью предоставления доступного жилья могут одновременно предусматривать создание тщательно спроектированных, безопасных зеленых зон, где могут собираться люди для общения и активного отдыха. Аналогичным образом, лица, формирующие политику, могут изучить возможность принятия мер, которые ведут к повышению физической активности, но принимаются в первую очередь как средство достижения других целей, например, улучшение качества воздуха.

Европейское региональное бюро ВОЗ и Институт Гейла давно пришли к пониманию того, что города являются средой, обладающей огромным потенциалом позитивных перемен. В настоящей совместной публикации две наши организации, опираясь на проведенную ранее работу и знания, приобретенные в ходе практической деятельности, излагают руководящие принципы поощрения и содействия физической активности в европейских городах. Мы рассчитываем, что благодаря повышению качества городского планирования и всесторонней оценке города станут более грамотно использовать потенциал физической окружающей среды для стимулирования физической активности и в целом для укрепления здоровья граждан.



Введение

Физическая активность и искусственная среда

Физическая активность чрезвычайно важна для здоровья и благополучия человека.⁹ Это одна из ключевых детерминант расхода энергии, так как она оказывает существенное позитивное влияние на энергетический баланс и регулирование массы тела. Поэтому регулярная физическая активность очень важна в условиях высокой распространенности во всем Регионе избыточной массы тела и ожирения.¹⁰

Физическая активность также служит защитой от целого ряда хронических заболеваний, таких как сахарный диабет 2 типа, сердечно-сосудистые заболевания и некоторые виды рака (в частности, рак молочной железы и ободочной кишки); она также полезна с точки зрения психического здоровья, помогает предупредить развитие остеопороза и поддерживает функциональность в пожилом возрасте.¹¹ Однако в современной жизни расход энергии за счет физической активности сведен к минимуму, и сегодня преобладает малоподвижный образ жизни.¹² Согласно нынешним глобальным рекомендациям ВОЗ, дети и подростки в возрасте от 5 до 17 лет должны заниматься физической активностью умеренной интенсивности в общей сложности не менее 60 минут каждый день и не менее трех раз в неделю участвовать в занятиях с высокой интенсивностью; взрослым (включая лиц пожилого возраста) рекомендуется ориентироваться не менее чем на 150 минут физической активности умеренной интенсивности в неделю.¹³

Зависимость между уровнями физической активности и физической окружающей средой в городах изучалась во многих различных исследованиях, и часто основное внимание в них уделялось отдельным элементам городской среды или ключевым аспектам искусственной среды, которые могут влиять на уровни

Мероприятия в области физической активности и развития здоровых городов, проведенные Европейским региональным бюро ВОЗ в последнее время

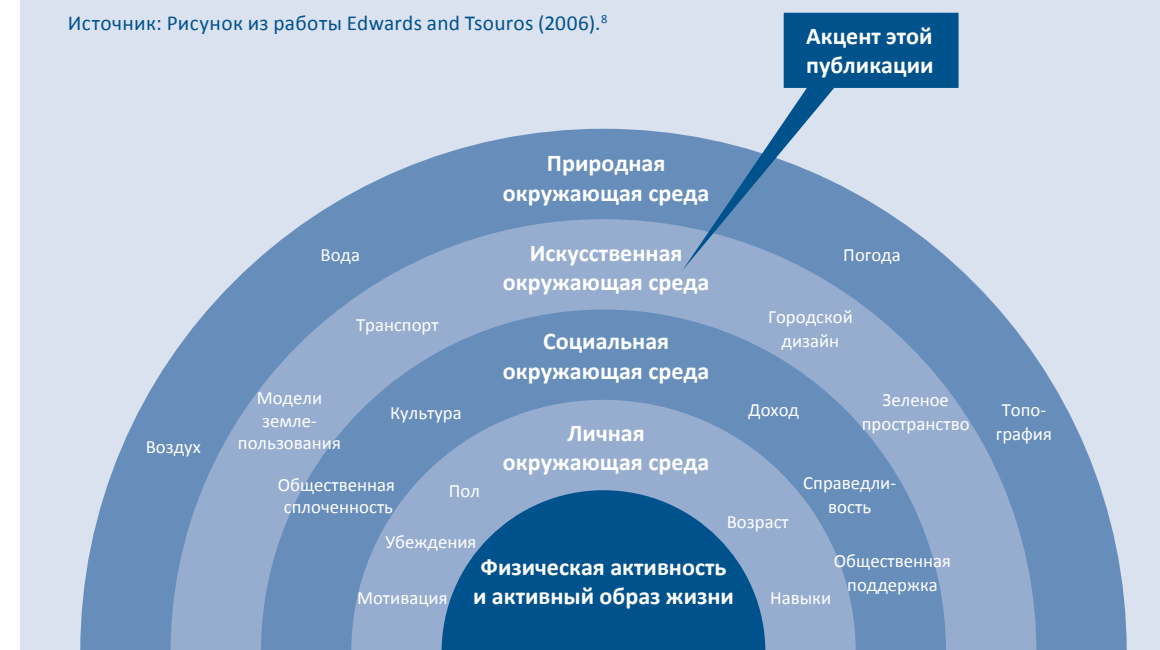
Принимая «Стратегию в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг.», государства-члены обязались вести работу во всех секторах и на разных уровнях государственного управления, направленную на повышение уровней физической активности и снижение распространенности малоподвижного образа жизни. В частности, они договорились обеспечить благоприятные условия, способствующие физической активности, путем создания

«привлекательной и безопасной искусственной среды, доступных общественных мест и инфраструктуры». Была подчеркнута очевидная роль преобразовательных стратегий в области городского дизайна, планирования землепользования и транспорта/мобильности, при этом особенно важными действующими субъектами были определены города. Эти обязательства строились на прежних заявлениях правительств, в том числе на Пармской декларации по окружающей среде и охране здоровья (2010 г.), в которой государства-члены договорились «обеспечить для всех детей к 2020 г. доступ к здоровой и безопасной окружающей среде и к таким условиям повседневной жизни, которые позволяли бы им ходить пешком или ездить на велосипеде в детские сады и школы, а также в зеленые зоны с возможностями

для игр и других форм физической активности.» Совсем недавно в Печской декларации 2017 г. «Здоровые города» была вновь подтверждена роль городов в создании мест, расширяющих права и возможности всех людей обладать более высоким уровнем здоровья и благополучия. Улучшение искусственной среды в городах также входит в Цели в области устойчивого развития открытых для всех, безопасных, жизнестойких и устойчивых городов. В частности, ставится задача обеспечить «всеобщий доступ к безопасным, доступным и открытым для всех зеленым зонам и общественным местам, особенно для женщин и детей, пожилых людей и инвалидов.»¹⁶

Рис. 1 Факторы, влияющие на физическую активность в сообществах

Источник: Рисунок из работы Edwards and Tsouros (2006).⁸



активности, таким как парки, велосипедные дорожки и системы общественного транспорта.¹⁴ В этих исследованиях неизменно подтверждалось, что искусственная среда влияет на уровень физической активности населения; таким образом, открывается широкое поле для деятельности по использованию городской среды в целях расширения возможностей для физической активности. В этой связи ВОЗ и другие организации рекомендовали, чтобы в теории и практике городского планирования учитывались потребности населения в отношении физической активности,¹⁵ и это нашло свое яркое выражение в строго очерченной концепции «здоровый город».

В настоящей публикации используются данные не только вышеуказанных исследований, но и данные других исследований, посвященных изучению форм поведения людей в городах,¹⁷ например, их мотивации к передвижению пешком или на велосипеде или к проведению времени на улице в городах. Признавая, что существует множество различных детерминант физической активности, авторы публикации основное внимание уделили искусственной среде. В публикации рассматриваются проблемы, которые возникают перед городами при интегрировании целей укрепления здоровья с многочисленными конкурирующими программами, но также выделяются очевидные возможности добиться согласованности задач и максимально использовать потенциал планирования землепользования, систем общественного транспорта и городского дизайна на благо физической активности.

Поскольку во многих городах в Европейском регионе ВОЗ распространены неравенства в отношении здоровья, в публикации также рассматриваются социальные детерминанты как один из важных и обязательных аспектов, которые должны учитываться в инициативах в сфере городского планирования.

Определение круга рассматриваемых вопросов

Центральное место в данной публикации занимают две концепции: физическая активность как часть повседневной жизни и искусственная среда. По своей сути обе эти концепции широки и охватывают много различных аспектов, поэтому здесь главное внимание уделено прежде всего специфическим аспектам применительно к европейским городам.

Физическая активность

Рассмотрение физической активности в публикации ограничено физической активностью умеренной интенсивности, которая включает в себя ходьбу, езду на велосипеде, игры и различные формы легких физических упражнений. Доказано, что как часть повседневной жизни такая активность оказывает существенное воздействие на здоровье людей. Однако наблюдаемые в последнее время тенденции говорят о том, что она сведена до самого минимума: большую часть времени люди проводят без движения и все чаще пользуются моторизованными средствами передвижения.¹⁸

Акцент на физической активности умеренной интенсивности также оправдан в свете последних тенденций в моделях передвижения и отдыха. Городские пространства, позволяющие заниматься неформальной физической активностью, могут создавать возможности для спонтанных и самоорганизующихся форм физической нагрузки. Они также могут давать людям возможность выбирать, где и когда заниматься активным отдыхом. Кроме того, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что ходьба и активные игры могут вносить значительный вклад в общий уровень физической активности и расход энергии, не в последнюю очередь у детей, с вытекающими из этого благоприятными последствиями для здоровья.¹⁹ Несмотря на это, тенденции показывают, что и дети, и взрослые снижают уровни своей физической активности, когда речь идет об активных способах передвижения и об активном отдыхе.²⁰ Поэтому стимулирование активного отдыха и игр в общественных местах, а также поощрение ходьбы пешком и езды на велосипеде по какому-нибудь делу, «с практической целью», например, в магазин или в школу или на работу, должно принести большую пользу.

Искусственная среда

Рассмотрение искусственной среды ограничивается открытыми, расположенными вне помещений общественными местами, такими как места, где могут собираться люди (площади, рынки), и местами стыковки видов транспорта/пространства движения и магистралями, такими как дороги, тротуары и края зданий. В публикации не рассматривается вопрос о том, как проектируются отдельные здания для обеспечения условий для физической активности, и не рассматривается дизайн закрытых пространств,

таких как пространства для работы, школы и спортивные сооружения. Такой акцент на физический дизайн и планирование искусственной среды направляет наше внимание на инфраструктуру, или «материальное обеспечение», лежащее в основе функционирования города, а не на «программное обеспечение», или неинфраструктурные меры, такие как политика в отношении парковки автомобилей, взимание платы за въезд на перегруженные улицы и кампании по повышению уровня информированности населения.²¹ И хотя такие меры чрезвычайно важны и могут стимулировать физическую активность, изменяя структуру пользования способами передвижения или создавая более благоприятные условия для активной мобильности, они выходят за рамки рассматриваемых в данной публикации вопросов.

Европейские города

На протяжении всей истории европейские города были очагами процветания и прогресса — политического, общественного, культурного и просветительского — и городская жизнь, как правило, благоприятствовала здоровью и благополучию.²² Однако возникшие в XXI веке разнообразные новые реалии и движущие силы экономического, социального и экологического характера привели к тому, что сегодня большие и малые города сталкиваются с целым рядом новых проблем, касающихся здоровья и окружающей среды. К этим проблемам относятся загрязнение воздуха и шумовое загрязнение, обращение с отходами, водоснабжение и санитария, доступное по стоимости жилье и доступ к зеленым зонам, уличные пробки, меняющаяся демографическая ситуация и адаптация к изменению климата.

Термин «город» в этом документе используется в общем смысле. Он обозначает существующие в Европе городские населенные пункты различных размеров и включает малые города, большие города, крупные города с окружающими их пригородами и городские агломерации. Важно отметить, что города в Европейском регионе ВОЗ сильно различаются между собой не только по таким признакам, как размеры, структура, климат, орография, экономическое процветание, транспортные системы и структура способов передвижения, но и по целому ряду более сложных факторов, таких как традиции градостроительства, внимание и подходы к строительству, благоприятствующие здоровью, социальные нормы и установки, касающиеся физической активности, велосипедистов и пешеходов, и законодательная база, регулирующая езду на велосипеде.

Рассмотрение этих многочисленных переменных укажет, как в каждом случае лучше всего подойти к решению проблемы физической активности. В настоящей публикации выделяются и приводятся примеры разнообразных условий городской среды в разных странах Европы в надежде, что это послужит источником вдохновения для возможно большего числа городов, где бы они сейчас ни помещались в этом пестром ландшафте.



В столице Болгарии Софии находится один из старейших в Европе городских центров. В последние годы в городе наблюдается интерес к переменам, привлекаются инвестиции и проводятся архитектурные конкурсы.



Город Мальмё в Швеции служит примером города, который претерпел огромные изменения — от закрытия многочисленных промышленных объектов до превращения в молодую, открытый для инноваций и комфортный для жизни город с такими новыми городскими пространствами, как Западная бухта.



Общественные места в городах — движущие силы перемен

Высокие уровни распространенности малоподвижного образа жизни, наблюдаемые сегодня во всем Европейском регионе ВОЗ, представляют огромную проблему как для центральных правительств, так и для городских властей, перед которыми стоит задача решать вопросы охраны здоровья населения. Во всем мире треть взрослых не достигает рекомендуемых уровней физической активности. В Европе, по имеющимся оценкам, недостаточно активный образ жизни ведут более одной трети взрослых;²³ на долю недостаточности физической активности в Европейском регионе каждый год приходится 1 миллион смертей (около 10% от общего числа) и 8,3 миллиона утраченных лет здоровой жизни. Оценки показывают, что на счет недостаточности физической активности можно отнести 5% бремени ишемической болезни сердца, 7% бремени сахарного диабета 2 типа, 9% рака молочной железы и 10% рака ободочной кишки.²⁴

Хотя эта картина и может показаться мрачной, имеются убедительные данные, свидетельствующие о том, что меры по повышению уровня физической активности как части повседневной жизни всегда дают положительный эффект. Систематизированный обзор и мета-анализ исследований дают основание для вывода о том, что ходьба и езда на велосипеде снижают смертность от всех причин и что подходы, ориентированные на интересы общественного здоровья, имели бы наибольший эффект, если бы удалось повысить уровни распространенности ходьбы и езды на велосипеде в тех группах населения, в которых уровни этих видов активности в настоящее время самые низкие.²⁵ Однако, если посмотреть на проблему физической активности в более широком контексте, она является лишь одной из множества проблем, которые стоят перед городами во всем мире. Вот почему существует настоятельная потребность в более комплексных решениях, которые позволят городам достичь одновременно нескольких целей, таких как цели, касающиеся устойчивого транспорта и стратегий справедливого обеспечения людей жильем.

Устойчивое развитие является одним из главных пунктов в повестке дня как целых стран, так и городов в Европейском регионе ВОЗ. С принятием в 2015 г. Организацией Объединенных Наций Целей в области устойчивого развития (ЦУР) на период до 2030 г. (см. ниже) стало абсолютно очевидно, что необходимо более комплексно и согласованно подходить к поиску решения некоторых наиболее сложных и трудноразрешимых проблем. Впервые в ЦУР наряду с широким спектром экономических, социальных и природоохранных задач приняты во внимание такие приоритеты в области развития, как искоренение нищеты, образование, здравоохранение и продовольственная безопасность; в ЦУР сформулированы задачи и целевые показатели, которые являются взаимосвязанными, неразделимыми и универсально применимыми ко всем странам независимо от их уровня благосостояния.

В то время как в ЦУР выражено желание иметь общую для всех программу и осуществлять совместные действия в глобальном масштабе, растет понимание того, что важными площадками для реальных действий, направленных на достижение этих целей, являются города. Действительно, города могут стать одним из самых важных мест, поскольку именно там концентрируются проблемы и именно там они наиболее заметны. Поэтому города и являются тем местом, где новые решения могут иметь значимый эффект и показывать путь к более комфортному для жизни, справедливому, здоровому, безопасному и устойчивому миру для всех.²⁶

Цели в области устойчивого развития

Семнадцать Целей в области устойчивого развития (ЦУР) разнообразны, но взаимосвязаны и неразделимы. Усиление целенаправленных мер по созданию в городах более благоприятных условий для физической активности могло бы оказать богатую по форме и содержанию, разностороннюю помощь в достижении многих из этих целей. Ниже мы приводим несколько примеров того, как улучшение качества общественных мест могло бы способствовать достижению целей.

#1

Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах

Обеспечение возможности пользоваться условиями окружающей среды, объектами и сооружениями, благоприятствующими физической активности, по всем социальным градиентам могло бы способствовать уменьшению проявлений несправедливости, наблюдаемых во многих европейских городах.

#2

Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства

За счет уплотнения городов можно было бы добиться того, чтобы для жителей всех микрорайонов был облегчен доступ к объектам розничной торговли, в которых продается разнообразный ассортимент пищевых продуктов, необходимых для здорового питания.

#3

Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте

Физическая активность является важным средством обеспечения здорового образа жизни и благополучия для всех,

и при этом важно, чтобы учитывались потребности всех возрастных групп.

#4

Обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех

Доказано, что физическая активность имеет большое значение для поддержания у школьников способности учиться и концентрировать внимание.

#5

Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек

Создание такой городской среды, в которой учитываются особые заботы и потребности женщин и девочек, касающиеся активной мобильности и других форм физической активности, и предусмотрено удовлетворение этих потребностей — это один из аспектов достижения гендерного равенства.

#6

Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех

При планировании общественных мест с учетом поощрения физической активности существуют большие возможности также и для планирования мер по более устойчивому использованию водных ресурсов.

#7

Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех

#8

Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех

#9

Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям

#10

Сокращение неравенства внутри стран и между ними

Разные города и страны обеспечивают совершенно разные условия для физически активного образа жизни; создание возможностей и поощрение физической активности для всех — это один из аспектов сокращения неравенства.

#11

Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов

Поощрение физической активности может помочь добиться ухода от интенсивного автомобильного движения и способствовать расширению и улучшению качества зеленых зон и тем самым будет содействовать большей открытости, безопасности и экологической устойчивости городов.

#12

Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства

#13

Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями

Уменьшение пользования автомобилями и поощрение вместо этого активной мобильности — это шаг в направлении борьбы с изменением климата; проекты по адаптации к изменению климата в общественных местах легко можно интегрировать с мерами поощрения физической активности и дополнить этими мерами.

#14

Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития

#15

Защита и восстановление экосистем суши и содействие их рациональному использованию, рациональное лесопользование, борьба с опустыниванием, прекращение и обращение вспять процесса деградации земель и прекращение процесса утраты биологического разнообразия

#16

Содействие построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечение доступа к правосудию для всех и создание эффективных, подотчетных и основанных на широком участии учреждений на всех уровнях

#17

Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития



Европейские города в глобальном контексте

Европейским городам приходится решать целый ряд таких же широких проблем, отраженных в Целях в области устойчивого развития, как и проблемы, стоящие перед городами во всем мире, однако европейские города существенно отличаются по численности и плотности населения. Эти два фактора играют важную роль, когда заходит речь о создании возможностей для большей физической активности в городах.

Численность населения

Численность населения в европейских городах заметно отличается от моделей, наблюдаемых в большинстве других регионов земного шара. Европа характеризуется самым высоким процентом городского населения (65%), живущего в городах с числом жителей меньше 500000 человек; почти 95% горожан проживают в городах с населением менее 5 млн человек.²⁷ Мегалополисами могут считаться только Лондон, Москва, Париж и Стамбул (мегаполис обычно определяется как город с населением более 10 млн человек).²⁸ В Азии и Африке в целом ряде городов население составляет более 15 млн человек, а в некоторых достигает до 30 млн, в то время как во всем мире число мегалополисов за последние 25 лет увеличилось с 10 до 28. В этом контексте города в Европейском регионе ВОЗ, будучи относительно компактными, в целом находятся в выгодном положении, если говорить о содействии физической активности (например, езде на велосипеде) как одному из способов добраться из пункта А в пункт Б.

Города меньших размеров могут поощрять активное передвижение как привлекательную и удобную альтернативу поездкам на моторизованном транспорте. В мегалополисах с их огромными размерами делать это уже труднее, да и вообще нереально совершать поездки в оба конца на велосипеде. В случае таких более крупных городов всякая стратегия в отношении велосипедного транспорта потребует, скорее всего, интермодальности, или организации поездок на смешанных видах транспорта, при которой, например, должна быть обеспечена стыковка между станциями метро и велосипедными пересадочными узлами. Но это также относится и к некоторым европейским городам, если они хотят включить велосипедное сообщение в общие планы городского и пригородного транспорта и создать комбинированную систему велосипедного и общественного транспорта, которая будет удовлетворять потребности пассажиров, приезжающих из периферийных районов города и пригородов. Такие области вмешательства часто требуют сотрудничества между органами государственной власти — городскими, региональными и центральными — и это не такие вопросы, которые могут в одиночку решить власти в отдельно взятом городе.

Плотность населения

С численностью населения тесно связан вопрос плотности населения. В общемировом контексте европейские города располагаются где-то посередине между Северной

Америкой и Африкой с одной стороны и Азией и Латинской Америкой с другой. Средняя плотность населения в европейских городах составляет 3000 жителей на квадратный километр, тогда как для города в Северной Америке средний показатель равен 1500, а для всего остального мира (исключая Океанию) — от 4000 до 8000 человек.²⁹

Плотность населения города важна по нескольким причинам. Во-первых, плотность в 3000 человек на кв. км обычно считается тем минимумом, при котором может устойчиво функционировать система общественного транспорта,³³ а хорошая система общественного транспорта может повысить ежедневную физическую активность, поскольку у людей появляется стимул к тому, чтобы добраться до остановки транспорта пешком или на велосипеде, а не использовать моторизованное транспортное средство, хотя, конечно, свою роль здесь могут играть и другие факторы, такие как социальный контекст (например, желательность иметь собственный автомобиль) и субъективные представления о безопасности, и эта роль может быть не менее важной, а то и важнее, чем удобство и здоровье. Во-вторых, плотность населения является важной предпосылкой для поддержания различных городских функций (магазинов, общественных центров и т.д.), которые — при условии их правильного планирования — оказывают позитивное влияние на модели физической активности людей (подробнее об этом см. главу 5). Вот почему плотность населения остается одним из важных факторов для европейских городов, желающих повысить уровень физической активности, особенно для тех, где она (плотность) ниже средней.

Тенденция урбанизации

Помимо численности и плотности населения, важно учитывать и тенденцию урбанизации. Во многих городах в Европейском регионе ВОЗ происходит изменение: темпы урбанизации выше в районах, окружающих города (в пригородах и городах-спутниках), чем в центре города.³⁴ Из-за этого становится труднее стимулировать людей к большей физической активности, поскольку эти окружающие территории, как правило, не так привлекательны для ходьбы пешком или езды на велосипеде, как большие дороги (для автомобилей), а большие расстояния между городскими функциональными объектами только отталкивают людей от физической активности в повседневной жизни.

Еще одной важной характеристикой, общей для многих европейских городов, является то, что у них есть своя история, уходящая вглубь веков, если не тысячелетий, и они должны сочетать потребности современной городской жизни с сохранением важного культурно-исторического наследия города. Часто это создает особые трудности для городского планирования в исторических центрах городов, которые могут приводить к конфликтам при использовании, выделении и реконструкции общественных мест и других городских функциональных объектов.³⁵



Важным способом повышения уровня распространенности езды на велосипеде в региональном масштабе является обеспечение удобства при внесении велосипеда в поезд регионального сообщения — это можно видеть на примере Копенгагена (Дания).

Велосипед на первом месте

Копенгаген добился больших успехов в превращении центра города в место, весьма удобное для велосипедистов. Сегодня у города Копенгагена имеются специально разработанные стратегии для регионального велосипедного сообщения, которые включают такие инициативы, как велосипедные супермагистралы, зеленые улицы для велосипедистов и развитие и адаптация велосипедной инфраструктуры для электровелосипедов.³⁰ Копенгаген поставил перед собой грандиозную цель — к 2025 г. стать углеродно-нейтральным городом, и велосипедное сообщение как раз и является одним из главных стратегических направлений в развитии экологически безвредного транспорта, которое должно помочь в достижении этой цели.³¹ Вполне возможно, что главным мотивом для копенгагенских политиков в продвижении велосипедного сообщения является то, что для достижения целей относительно экологически устойчивого транспорта в городе необходимо добиться такой структуры способов передвижения, при которой 75% приходится на езду на велосипеде/ходьбу пешком, однако важным соображением также являются и сопутствующие выгоды для здоровья. В принятой в Копенгагене стратегии признается необходимость смотреть дальше, чем центр города, и интегрировать более широкие транспортные системы. Точно так же сегодня в Дрездене разрешается заходить с велосипедом в трамвай и даже в автобус. В рабочие дни 6000 пассажиров (1,5%) заходят в трамвай или автобус вместе со своими велосипедами.³²



Структура способов передвижения

Цифры, характеризующие структуру способов передвижения, показывают большое разнообразие в моделях передвижения людей в разных городах Европы. Конечно, следует помнить, что эти цифры иногда могут рассчитываться по-разному, но они, тем не менее, указывают на то, что города в поощрении физической активности начинают не с равных стартовых позиций. Высокий процент пользования легковыми автомобилями, скорее всего, соответствует низкому уровню физической активности как части повседневных маятниковых передвижений, тогда как другие способы передвижения — общественный транспорт, ходьба и езда на велосипеде — определенный объем физической активности так или иначе в себя включают.

Если взглянуть на Европу в целом, будет интересно заметить, что процент людей, ходящих пешком, в общем высок. В 25 европейских городах на долю ходьбы в структуре способов передвижения приходится более 40%, причем в основном это в Южной Европе.³⁶ Градостроителям следует учитывать это важное обстоятельство, когда они предусматривают поддержку физической активности, поскольку оно свидетельствует о том, что некоторые города могут больше подходить, например, для ходьбы, чем для езды на велосипеде. Но вот чего эти цифры не говорят: какое количество ходьбы имеет место и кто ходит (возраст этих людей, например). Эти вопросы важны и будут более подробно рассмотрены в главе 6.

На снимке: в г. Берн (Швейцария) мостовые и тротуары были изменены, чтобы сделать их более удобными для езды на велосипеде, но в то же время был сохранен облик центра города как объект всемирного наследия. Аналогичные трудности возникают во многих центрах старинных городов во всей Европе.

Факты

Девяносто восемь процентов людей, пользующихся общественным транспортом в скандинавских городах, начинают свой путь пешком или на велосипеде. Даже в сельской местности 90% доходят до места назначения пешком или доезжают на велосипеде.³⁷

Современные вызовы в повестке дня европейских городов

Перечисленные выше разнообразные факторы часто рассматриваются как самые важные контекстуальные соображения в действиях по поддержке физической активности с помощью изменений в инфраструктуре, однако перед европейскими городами также стоит широкий спектр дополнительных проблем, которые могут быть и не связаны непосредственно с физической активностью, но тем не менее чрезвычайно важны для нее. Задача поощрения людей к большей физической активности требует учета и понимания этих проблем, и некоторые наиболее важные из них рассматриваются ниже.³⁸

Деиндустриализация и изменение моделей урбанизации

Проблема преодоления последствий быстрой деиндустриализации, сопровождаемой сокращением численности населения городских центров, была и остается предметом озабоченности для многих городов по мере того, как население трудоспособного возраста покидает город в поисках работы. Одним городам, таким как Глазго в Шотландии, Тампере в Финляндии, Будапешт в Венгрии и Мальмё в Швеции, удалось справиться с этим новым веянием, тогда как другие, например, Лейпциг (Германия) и Каунас (Литва) испытывают затруднения в связи с сокращением численности населения.³⁹ Города, страдающие от сокращения населения, в основном находятся в восточной и южной частях Европейского региона ВОЗ.⁴⁰

Индустриальная эпоха и сокращающаяся численность населения оставили отчетливый след на структуре городов: возникли обширные, часто расположенные в самом центре территории, нуждающиеся в реконструкции. Хотя в связи с деиндустриализацией предстоит преодолеть немало трудностей экономического и социального характера, у этих территорий имеется громадный потенциал для уплотнения, что позволяет создавать в центре города новые функциональные объекты и рабочие места. По мере реконструкции таких территорий и превращения их в новые жилые кварталы в них открываются возможности для устранения барьеров между городскими районами и для создания более интегрированной городской среды, например, путем прокладки привлекательных дорожек для ходьбы и езды на велосипеде.

Дефицит жилья (в том числе доступного)

В противоположность сказанному выше, в некоторых городах Европы наблюдается рост числа жителей (за счет городской миграции, иммиграции и т.д.), из-за чего может возникнуть большая напряженность с обеспечением людей жильем. Нынешняя ситуация повторяет прежние периоды дефицита жилья, приведшего к принятию программ экстенсивного строительства государственного жилья, подобных программе «Миллион домов» в Швеции в 1965–1974 гг.⁴¹ Многие из этих жилищных новостроек 60-х годов прошлого века проектировались в соответствии с модернистскими принципами градостроительства, которые часто не благоприятствуют ходьбе и езде на велосипеде.⁴² Поскольку перед городами встает задача построить значительное количество нового жилья за короткое время, важно извлечь уроки из прежнего опыта; при предоставлении соответствующего современным требованиям жилья в новых районах города следует принимать во внимание качество городской среды (с точки зрения общественных мест и зеленых зон, доступности, транспорта, многофункциональности и т.п.) и то, как она сможет поддерживать физическую активность.

Еще одна, не менее важная проблема жилья во всех странах Европы связана со стоимостью. По сравнению с негородскими районами жилье в городе обычно требует от проживающих в нем людей больше расходов, отчего некоторые могут быть вынуждены уехать из центральных районов города, и от этого неравенство в городе увеличивается. Острота этой проблемы в разных городах разная даже в одной и той же стране. Например, в Финляндии лишь 10% жителей Хельсинки считали, что в этом городе легко найти хорошее жилье по разумной цене, тогда как в г. Оулу такое мнение высказали 75% респондентов.⁴³ Для тех, кто больше не может позволить себе жить в центре города, включить активное передвижение в свою повседневную жизнь после переселения труднее, поэтому проблема только обостряется.

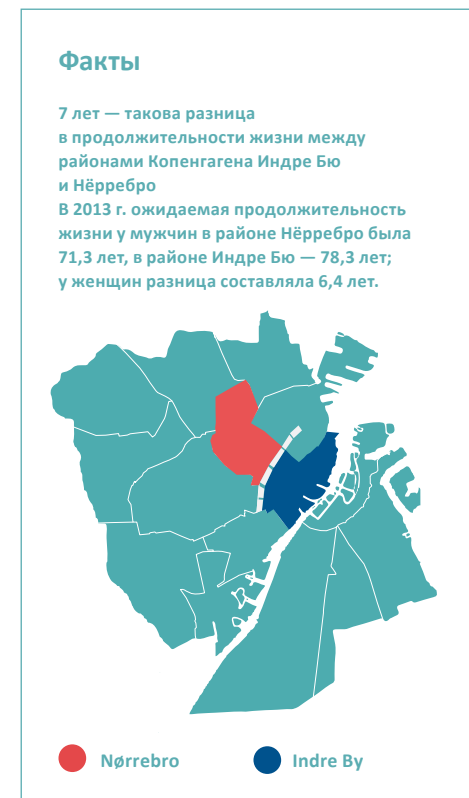
Растущее неравенство

Растущее неравенство — это проблема мировая, особенно в том, что касается здоровья. Неравенства проявляются на многих уровнях — на уровне страны, города и не в последнюю очередь на уровне жилых кварталов. В некоторых городах неравенство в отношении здоровья между разными районами вызывает тревогу, мало того — оно увеличивается. Так, в Копенгагене разница в продолжительности жизни между районами достигла шести-семи лет.⁴⁴ В городах в разных частях Европейского региона ВОЗ в неравенстве в отношении здоровья наблюдаются аналогичные тенденции: меньшая продолжительность жизни связана с уровнем образования и дохода.⁴⁵

Неравенства в отношении здоровья также связаны с качеством городской среды. Во многих случаях, с одной стороны, наблюдается корреляция между низким уровнем доходов



Большие, широкие дороги не создают привлекательных условий для ходьбы. Розенгарден, г. Мальмё (Швеция).



и плохим здоровьем, а с другой стороны, плохое здоровье коррелирует с отсутствием привлекательных зеленых зон для отдыха, хороших тротуаров для ходьбы и подходящей инфраструктуры для езды на велосипеде.⁴⁶

Для создания здоровых, устойчивых и пригодных для жизни городов большое значение имеют городские зеленые зоны, которые, кроме того, могут стимулировать физическую активность. Меры по расширению или благоустройству городских зеленых зон могут принести положительные результаты для здоровья людей, улучшить социальные и экологические условия для всех групп населения, особенно для низших социально-экономических категорий.⁴⁷ Имеющиеся данные говорят о том, что увеличение зеленого пространства на каждые 10% приводит к снижению заболеваемости, которое эквивалентно увеличению продолжительности жизни на пять лет; одновременно такие меры помогают бороться с последствиями изменения климата (экстремальными температурами в городах) и улучшать качество воздуха.

Уличные заторы

Заторы на дорогах и на улицах стали одной из главных проблем во многих городах во всем мире, включая и города в Европейском регионе ВОЗ. Помимо негативного влияния на качество повседневной жизни людей (например, в виде шума и загрязнения воздуха), с заторами связаны огромные социально-экономические издержки. Иногда это приводит к капиталовложениям в расширение дорожного пространства для автомобилей, однако потенциальные решения проблемы уличных заторов представляют собой хорошую возможность поддержать физическую активность. Кроме инвестирования в общественный транспорт и новые, инновационные программы краткосрочной аренды автомобилей (т.н. каршеринг), во многих городах признается необходимость улучшать условия для активной мобильности как одного из элементов решения проблемы уличных заторов.⁴⁸

Загрязнение воздуха

Загрязнение воздуха является самым большим отдельно взятым экологическим фактором риска для здоровья, с которым приходится сталкиваться европейским городам, и в политике на уровне городов ему уделяется очень большое внимание. Главными источниками вредных воздействий являются выбросы от транспортных средств, систем отопления и промышленных предприятий. За последние два десятилетия концентрация загрязнителей воздуха, таких как свинец, двуокись серы и угарный газ, значительно снизилась благодаря сочетанию мер, принятых на уровне Европейского союза, отдельных стран и на местном уровне, однако многим городам до сих пор не удается снизить уровень загрязнения воздуха ниже пороговых значений, установленных ЕС.⁵⁰ По данным исследования, проведенного в 2015 г. Европейским региональным бюро ВОЗ и Организацией экономического

Борьба с уличными заторами

В Европейском регионе ВОЗ некоторые города сталкиваются с проблемой высоких уровней уличных заторов. Согласно международному рейтингу городов «Том Том», городом с самыми перегруженными улицами в мире является Мехико, где уровень заторов составляет 66%. В Европе самый высокий уровень составляет около 50% и наблюдается в Бухаресте и Стамбуле, тогда как в нескольких других больших городах, таких как Москва, Санкт-Петербург, Марсель и Лондон, этот уровень составляет от 40 до 45%. В большинстве этих городов уровни заторов растут и становятся серьезным поводом для тревоги. Возможные объяснения наблюдаемых уровней заторов в разных городах разные и могут включать различные причины, такие как частое использование автомобилей для поездок на короткие расстояния, бесплатные парковки и непривлекательный, плохо работающий или недоступный общественный транспорт.

В этом рейтинге уличный затор определяется как процент увеличения общей продолжительности поездок по сравнению с ситуацией свободного транспортного потока; для этого используются показания скорости из базы данных дорожного движения за длительный период времени. Эти показания скорости используются для расчета времени проезда по отдельным участкам дорог и по всем дорожным сетям. В итоговом показателе более загруженным и более важным дорогам в данной сети придается больший вес, чем более тихим, менее важным дорогам.⁴⁹



Многие города испытывают проблемы уличных заторов. В Лондоне в 2003 г. для снижения интенсивности дорожного движения была введена плата за въезд на перегруженные улицы.



сотрудничества и развития, экономические издержки в результате смертности и заболеваемости вследствие загрязнения воздуха в Европейском регионе составляют 1,6 триллиона долларов США. Совершенно очевидно, что здесь свою роль могли бы сыграть стратегии развития экологически устойчивого транспорта, одновременно стимулирующие физическую активность, например, стратегии содействия велосипедному движению.

Рост числа лиц пожилого возраста

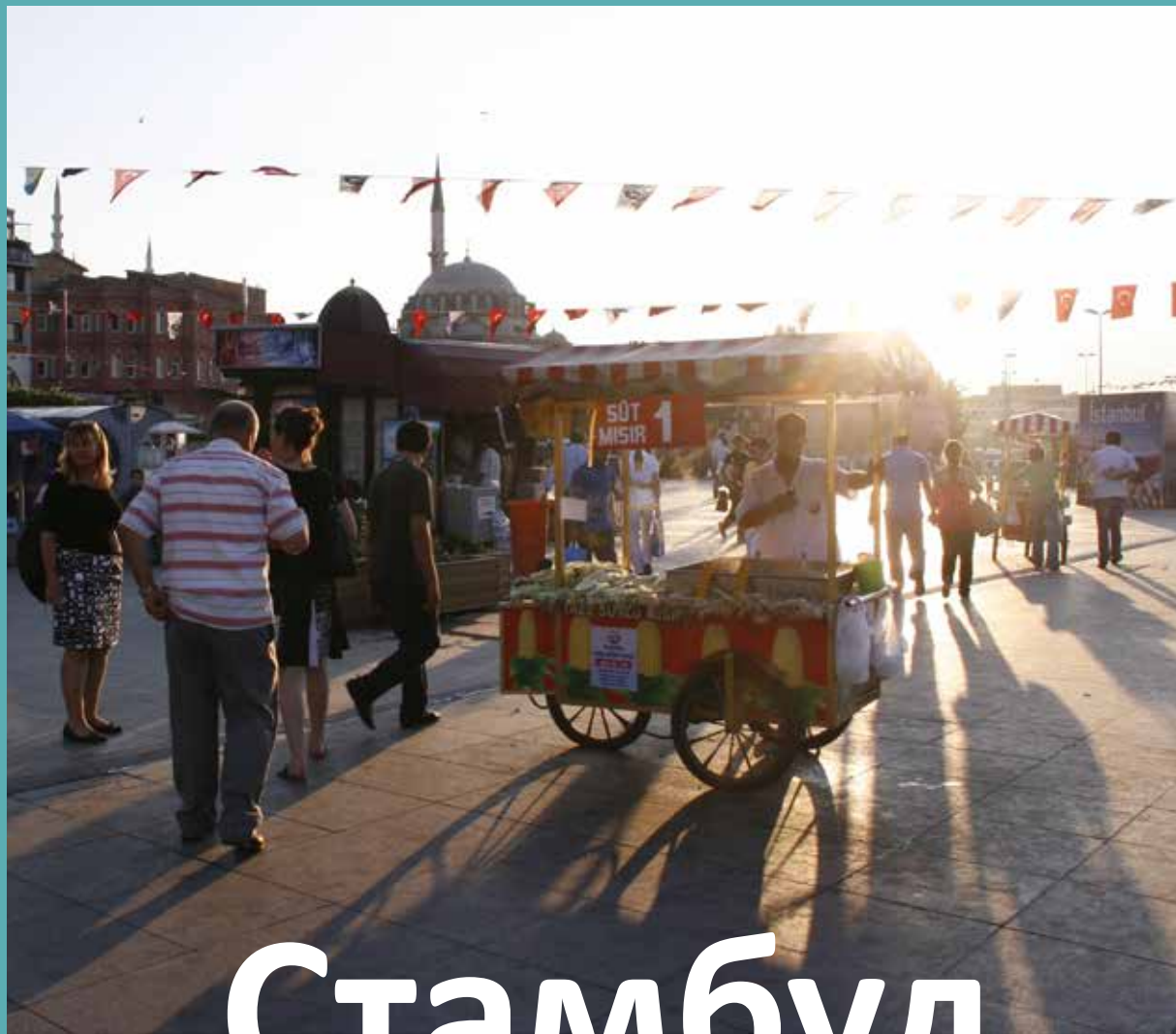
Хотя в большинстве городов доля молодых людей в общей численности населения больше, чем в пригородах и на селе, в будущем, несомненно, будет возрастать необходимость учитывать лиц старшего возраста и проводить в жизнь концепцию «активного старения». Собственно говоря, демографические изменения означают, что во многих европейских городах уже высока доля иждивенцев пожилого возраста.⁵² Поэтому в градостроительном проектировании необходимо принимать во внимание потребности людей с более ограниченной мобильностью. Это может включать в себя более интегрированную систему общественного транспорта или повышенное внимание вопросам доступности (например, сооружение пандусов и лифтов). Такой подход в свою очередь может принести сопутствующие выгоды в виде поощрения активной мобильности среди других групп населения, включая молодые семьи.

Защищенность и безопасность

С глобальной точки зрения европейские города безопасны и характеризуются очень низкими показателями убийств. В Европейском союзе число случаев убийства в период с 2002 по 2014 гг. сократилось на 40%.⁵³ Тем не менее, люди, живущие в городах, субъективно ощущают себя менее защищенными: в городах людей, которые говорят, что они живут в районе, где имеет место преступность, насилие или вандализм, в три раза больше, чем в сельской местности. Несмотря на позитивную тенденцию, во многих городах повышение безопасности и ощущения защищенности остается приоритетной задачей. Вполне очевидно, что ощущение безопасности в городе влияет на уровни активности: например, люди тогда с большей вероятностью будут идти ночью из пункта А в пункт Б пешком или поощрять детей к активным играм в своих кварталах.

На снимках на стр. 24: Большинство людей — независимо от возраста — даже невысоким ступенькам предпочитают пандусы. Поэтому планирование с учетом потребностей пожилых людей с нарушениями двигательного аппарата принесет пользу не только пожилым, но и гораздо большему числу людей.

Ситуационное исследование



Стамбул

Прогресс в улучшении городской среды для пешеходов

В Стамбуле одной из самых насущных проблем для лиц, отвечающих за планирование городского развития, является уличное движение.

По имеющимся оценкам, каждый день из-за притока студентов, предпринимателей, покупателей и туристов население города увеличивается пятикратно. Ежедневно свыше двух миллионов человек совершают маятниковые поездки в город и из города, поэтому Стамбул стоит перед одной из сложнейших в мире проблем перегруженности улиц. Подобная ситуация подтолкнула город к рассмотрению инновационных путей повышения качества городской общественной жизни и устранения существующих препятствий, мешающих передвижению по городу пешком или на велосипеде.



В условиях роста экономической активности, сосредоточенной в Стамбуле и его окрестностях, можно ожидать, что нагрузка на транспортную систему города будет только возрастать.⁵⁴ Процент автомобильных поездок за последние десятилетия значительно вырос (с 19,3% в 1987 г. до 26,3% в 2006 г.), а доля передвижений пешком за тот же период снизилась с примерно 50% до 16%.⁵⁵ Езда на велосипеде в Стамбуле часто рассматривается как вид отдыха и в настоящее время составляет лишь 0,05% городского движения.

Как и во многих других исторических городах в Европейском регионе ВОЗ, раньше условия для передвижения пешком характеризовались очень узкими тротуарами, высокими уровнями шума и загрязненности воздуха, а также растущей потребностью в пешеходных переходах.



На историческом полуострове стали больше ходить пешком

Первые шаги на пути к тому, чтобы сделать Стамбул более удобным для пешеходов, были предприняты в 2010 году. Группа заинтересованных сторон, в которую входили инициатива по развитию экологически устойчивого транспорта EMBARQ и архитектурное бюро Gehl Architects, власти муниципалитета Фатих в Стамбуле и ЮНЕСКО, предложила проект по созданию пешеходных зон, чтобы расширить устойчивую мобильность и сделать этот район города более доступным.

В рамках проекта была выработана стратегия выравнивания баланса людей и машин с помощью мер по снижению интенсивности автомобильного движения и улучшению условий для пешеходов и общественного транспорта, а также сообщения с набережной. На практике эта инициатива за два года, с 2011 по 2013 г. привела к изменениям в облике 295 улиц: это и замена тротуаров, и обновление указателей и вывесок, и реорганизация системы

обращения с отходами.⁵⁶ Работы проводились властями муниципалитета Фатих и столичными властями Стамбула.

В соответствии с условиями проекта по созданию пешеходных зон, есть ряд общих правил для регулирования и контроля использования новых улиц.⁵⁷

- в дневное время (с 10.00 до 18.00) дороги и улицы доступны только для пешеходов (в остальное время движение автотранспорта ограничено);
- в дневное время въезд разрешен только для служебного транспорта посольств, полиции, почты, банков, пожарной службы и больниц;
- автотранспорту с коммерческими номерными знаками разрешается въезд для погрузки и разгрузки по окончании дневного времени;
- на некоторые улицы и дороги запрещено заходить уличным торговцам;
- проверки и правоприменительные действия проводятся муниципальной полицией муниципалитета Фатих;
- автобусные перевозки туристов ограничиваются специально обозначенными маршрутами и остановками.

Перспективы

После реализации проекта в рамках инициативы EMBARQ было проведено оценочное исследование, в котором изучались некоторые последствия создания пешеходных зон.⁵⁸ В отчете рассматриваются различные вопросы, например:

- степень удовлетворенности людей, бывающих в этом районе;
- безопасность (как субъективно воспринимаемая безопасность, так и фактическое число происшествий);
- экономика/торговля местных коммерческих точек.

Помимо прочего, результаты оценки свидетельствуют о том, что среди тех, кто бывает в этом районе, улучшилось субъективное восприятие безопасности. Тем не менее, все еще остается ряд субъективно воспринимаемых проблем, связанных с доступностью некоторых участков, и есть сообщения о том, что улицы используются машинами и мотоциклами. Подобный вид оценки является важным инструментом для определения содержания перестройки и изменений, которые могут понадобиться со временем. Она также должна быть учтена при будущей планировке всего города — не только собственно исторического полуострова, но и всего Стамбула в целом, чтобы помочь городу достичь своей цели — стать более приспособленным для ходьбы пешком и езды на велосипеде.

Поощрение физической активности: сопутствующие выгоды как аргумент

На фоне тех серьезных проблем, с которыми сталкиваются сегодня города, становится все важнее понять, как вмешательства в одной области могут одновременно иметь весьма положительные последствия для решения других вопросов. Конкурирующие между собой потребности означают, что, хотя физическая активность и может быть желательным исходом городского планирования, она вряд ли будет единственным или главным аргументом для руководителей города в предлагаемых им вариантах стратегических решений, которые они должны принимать. Более того, содействие физической активности может рассматриваться как средство достижения некоторой заданной цели — например, снижение загрязнения воздуха — а не как самостоятельная цель.

В последние годы на первые места в повестке дня городов вышли такие концепции, как пригодность для жизни, устойчивость города и жизнестойкость (способность города противостоять неблагоприятным событиям). Концепция «здоровый город» может и не всегда быть на первом плане в перспективах города, однако она встроена в концепцию «город, пригодный для жизни», и одно из исследований, посвященных стратегиям зонирования городов, позволяет говорить о том, что физическая активность как один из факторов мотивации в последние годы становится, по всей видимости, все более заметной и ассоциирует с более высокими уровнями новаторства в политике.⁵⁹ Для того, чтобы поставить вопрос о физической активности на повестку дня, в том же исследовании предлагается показывать важность физической активности с точки зрения других доминирующих целей, таких как пригодность города для жизни, динамичные центры и экономическое развитие. Ведомствам и учреждениям здравоохранения рекомендуется работать единой коалицией, чтобы собрать вместе все аргументы в пользу физической активности.

Для многих городов сегодня главная забота заключается в том, чтобы разработать план улучшения качества жизни людей и создать такую городскую среду, которая будет отвечать потребностям повседневной жизни горожан. В течение многих десятилетий в городском планировании доминировали вопросы, связанные с автомобилями, и явный акцент на эти вопросы определял весь его ход. Однако теперь акцент меняется в сторону создания городов для людей, в которых должны быть сбалансированные системы мобильности и в которых поощряется активная мобильность.⁶⁰

В этом изменении кроется огромный потенциал получения сопутствующих выгод. Например, если поощрять все большее число людей к тому, чтобы они ходили пешком, это принесет целый ряд других выгод:

• Безопасность и защищенность

Пешеходы являются законными участниками дорожного движения, но часто транспортные системы их игнорируют. Удовлетворение потребностей идущих пешком людей соответствующими мерами транспортного планирования (например, снижением скорости дорожного движения, мерами по снижению интенсивности дорожного движения) может сделать пешеходами больше людей и положительно повлиять на безопасность дорожного движения.⁶¹ Одновременно увеличение числа пешеходов означает, что за улицей будет следить больше глаз, а это усиливает ощущение безопасности и также может способствовать снижению преступности.⁶²

Распределение пространства

На улицы приходится 25–35% территории города

Улицы
25 — 35%



На долю улиц часто приходится 80% открытого пространства

Парки
20%



• Социальная сплоченность

Чем больше людей в городах ходят пешком, тем больше создается активности и возможности для социального общения, что помогает предупреждать одиночество и стимулировать социальную сплоченность общества.

• Равенство

Улучшение условий для активной мобильности является одним из способов уменьшения неравенства, поскольку и ходьба, и езда на велосипеде — это общедоступные способы передвижения, тогда как поездки в собственном автомобиле и даже в общественном транспорте могут быть слишком дорогим удовольствием для некоторых малообеспеченных категорий горожан.

• Экономическая жизнь и развитие

Пригодная для ходьбы городская среда, в которой больше людей готовы и желают ходить пешком, оказывается ускорителем экономического процветания в смысле ценности местных услуг и товаров, создания новых возможностей найти работу и увеличения объемов розничной продажи.⁶³

• Выгоды, создаваемые возможностями возникновения новых рабочих мест, связанных со здоровым транспортом

Активная мобильность может помочь уменьшить уличные заторы, которые связаны с большими издержками как для отдельной семьи, так и для предприятий и для общества в целом. В то же время, по имеющимся оценкам, можно было бы создать дополнительно 435000 рабочих мест, если бы в 56 крупнейших городах Европы была такая же доля велосипедного движения в общей структуре способов передвижения, как в Копенгагене.⁶⁴ Созданные рабочие места включают работу в связанной с велосипедами розничной и оптовой торговле и конструировании, но также и различные должности в сфере администрации, строительства и туризма.

• Выгоды для окружающей среды

Поощрение активной мобильности и уменьшение количества моторизованного транспорта оказывает большое положительное воздействие на загрязнение окружающей среды и выбросы углекислого газа, а также приводит к сокращению времени передвижения в городах с перегруженными улицами. В рамках своей стратегии по борьбе с загрязнением воздуха в сентябре 2015 г. Париж ввел запрет на въезд грузовых автомобилей, создающих наибольшее загрязнение воздуха, и автомобилей большой грузоподъемности. С 1 июля 2016 г. этот запрет был распространен и на въезд в город в рабочие дни с 8.00 до 20.00 легковых автомобилей, зарегистрированных до 1 января 1997 г. Законодательной основой для этой меры служит закон об энергетическом переходе, вступивший в силу в 2015 г., согласно которому муниципалитетам разрешается ограничивать движение автотранспорта в целях улучшения качества воздуха как меры по охране общественного здоровья. Эта мера сопровождается предложением уменьшить на 50% стоимость подписки на участие в программе краткосрочного проката электромобилей Autolib' и предоплаченным бонусом в сумме 50 евро, а также годовой подписки на участие в программе краткосрочного проката велосипедов Vélib' и на систему платежей за общественный транспорт Navigo. В качестве альтернативы граждане могут выбрать получение 400 евро в счет стоимости велосипеда (в том числе электрического).⁶⁵



У велосипедистов есть возможность в любой момент остановиться, чтобы сделать покупки, и это во многих случаях повышает пользу для деловой активности от среды, благоприятной для езды на велосипеде.

Что такое здоровый город?

Здоровый город — это не тот, в котором уже достигнуто определенное состояние здоровья: это понятие определяется не исходом, а процессом.

В здоровом городе:

- думают о здоровье и стремятся улучшить его (потому что здоровым городом может быть любой город, каким бы ни было его нынешнее состояние здоровья);
- привержены идее укрепления здоровья и организуют необходимые для этого процесс и структуру;
- постоянно создается и улучшается физическая и социальная среда и расширяются общественные ресурсы, позволяющие людям поддерживать друг друга в выполнении всех функций жизни и максимальном развитии своих способностей.⁶⁶

Общественные места как неиспользуемый ресурс

В наших попытках найти решения рассмотренных выше неотложных вопросов в большинстве городов мы видим общую проблему: часто общественные места остаются неиспользуемым ресурсом.

Поскольку во всем мире, включая Европу, в городах доминировало планирование в интересах автомобильного движения, многие общественные места были низведены до положения чуть ли не транспортных коридоров или мест для парковки. Тем самым игнорировался их потенциал удовлетворения многих других потребностей.

То, как планируются и проектируются многие общественные места, привело к тому, что они превратились в «антиобщественные» места для людей: места, которые не вносят позитивного вклада в жизнь города и рекреационная, экономическая и демократическая ценность которых для общества бездарно растрочена.

Улучшение планирования: более разумное использование пространства

Переосмысление планирования и проектирования общественных мест в городах часто наталкивается на сопротивление, которое строится на исходном предположении о том, что недостаток имеющегося пространства делает просто невозможным уменьшение дорожного пространства для автомобилей и установку каких-либо других функциональных объектов и организацию других услуг. Однако, хотя в некоторых городах открытое пространство и в самом деле является дефицитом, оказывается, можно перепроектировать многие общественные места так, что они будут служить многим целям и удовлетворять многие потребности.

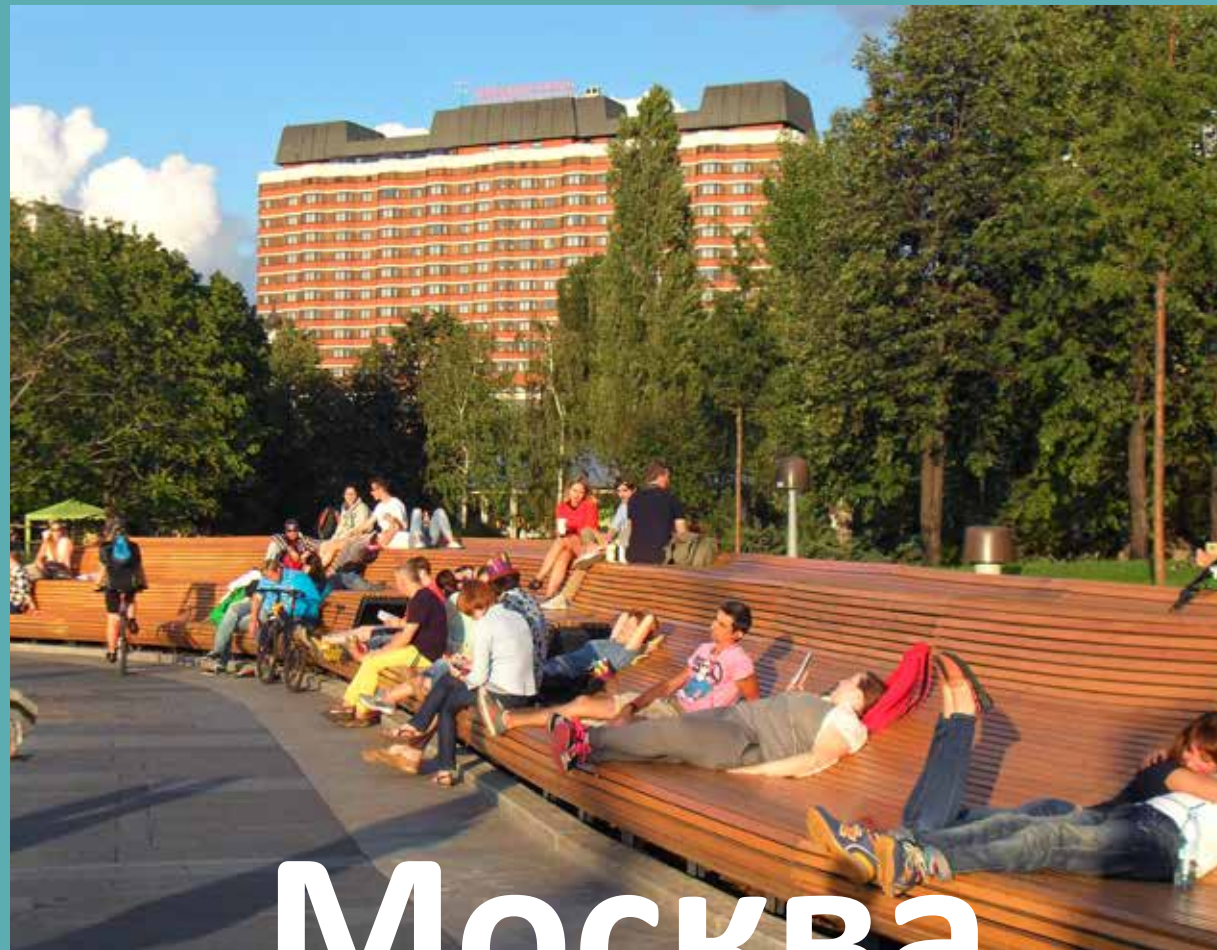
Это стало очевидно в Нью-Йорке, когда департамент транспорта приступил к развернутому осуществлению своего плана «расширения и озеленения города Нью-Йорка», который предусматривал обновление и модернизацию ряда широко известных улиц и площадей. Проведенные обследования показали, что от этих мер, таких как превращение некоторых участков Бродвея в пешеходные зоны, выиграли пешеходы и одновременно в результате этих мер сократилось время поездки на такси, выиграла экономика местных магазинов и в целом повысилась безопасность дорожного движения.⁶⁷



” Повсюду идет уличный бой, но я думаю, что победа в этом бою в Нью-Йорке будет иметь последствия везде, она показывает, как можно изменить мир, если вы можете изменить улицу.

Janette Sadik-Khan, бывший директор департамента транспорта г. Нью-Йорка.⁶⁸

Ситуационное исследование



Москва

От крупных масштабов и планирования в интересах машин к планированию в интересах людей

Как и многие другие города во всем мире, Москва осознала, что правила игры изменились и ей нужно соревноваться на новых условиях. В 2012 г. город приступил к реализации нового генерального плана, в котором был представлен ряд стратегических направлений его развития; одним из них был план модернизации центра города и превращения улиц и общественных мест в более привлекательные пространства для пешеходов.

В 2012 году перед городом особенно остро стояли две проблемы: очень широкие улицы с несколькими полосами движения и подавляющее доминирование машин. Из-за этих двух факторов в сочетании с неудовлетворительными, как правило, условиями для пешего передвижения (например, недостаточное число пешеходных переходов) желающих ходить пешком было мало. Даже небольшие расстояния жители города обычно предпочитали преодолевать не пешком, а на метро.

В последнее время в городе был начат процесс перемен, и в центре внимания оказались не только автомобили, но и люди. Некоторые из наиболее важных инициатив города включают:

- ограничение парковки в центре города (прибавление платных парковок, обеспечение соблюдения правил парковки и т.д.);
- улучшение пешеходных переходов;
- улучшение подходов к набережной.

Внесение человеческого масштаба в районы высотной жилой застройки

Важность общественного пространства и связанных с ним потребностей людей — это явление, характерное не только для центра города. Ведущие свою деятельность на окраинах Москвы частные застройщики признают, что внесение человеческого масштаба и создание мест для людей, где они могут проводить время и играть, является действенным способом привлечения клиентов в жилые микрорайоны. В большинстве районов жилой застройки по-прежнему доминируют высотные многоквартирные дома, но между зданиями предпринимаются попытки внедрить более человеческий масштаб и дать людям более сильные стимулы к проведению времени в общественных местах. Среди прочего, это подразумевает наличие игровых площадок или различных типов общественных мест на открытом воздухе, расположенных между жилыми зданиями.

Парковка

За очень короткое время улицы и общественные места, где ранее главенствовали автомобили, были преобразованы в места для людей.



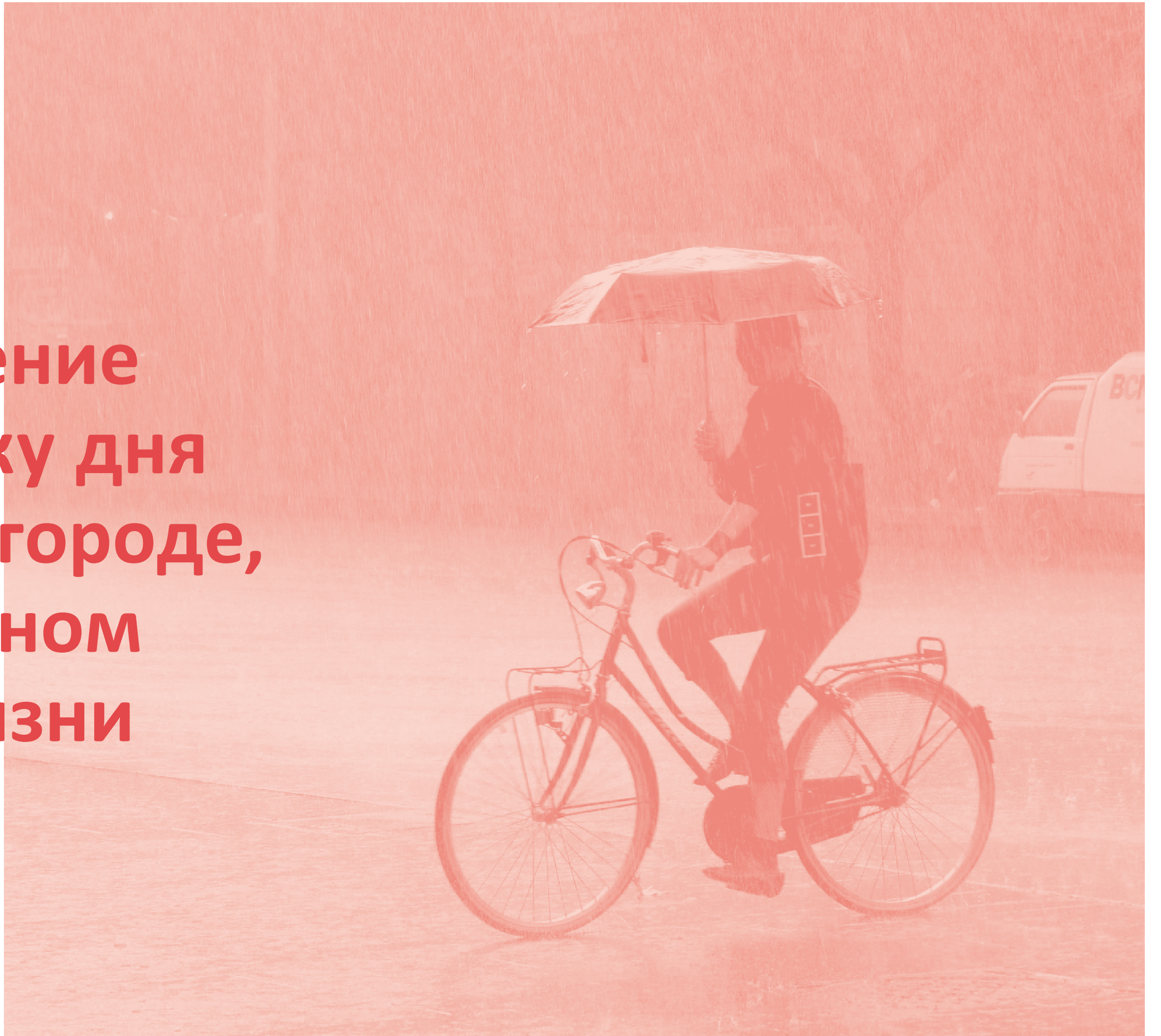
Набережная

Ранее большая часть набережной недалеко от центра города была отрезана интенсивным движением: для автомобилей было выделено 93% пространства, и это создавало барьер между городом и рекой. Сейчас ситуация меняется.



Спроектированная группой московских архитекторов Wowhouse по заказу Мосгорпарка — дирекции городских парков, Крымская набережная превратилась в привлекательное и оживленное общественное пространство.

Проект нацелен на создание множества различных вариантов активной городской жизни в любое время года. Искусственные холмы и склоны используются для езды на велосипеде, катания на коньках, лыжах и санках. Этот проект открывает большие возможности для широкого спектра сезонных занятий — не в последнюю очередь во время долгой и холодной русской зимы — и привлекает на территорию городского парка протяженностью один километр разнообразные группы посетителей.



**Вынесение
в повестку дня
вопроса о городе,
пригодном
для жизни**

Стимулирование большей физической активности градостроительными мерами требует, чтобы эти меры входили в число стратегических и политических приоритетов города или хотя бы согласовывались с ними. Требуется понимание во всех тонкостях нынешнего состояния каждого отдельного города: что сегодня является самыми большими помехами для повышения уровня физической активности? Решение каких еще приоритетных проблем можно было бы реально совместить с мерами по повышению уровня физической активности? В каких направлениях вмешательства дали бы наибольший эффект?

За этим следуют вопросы более конкретного характера. На какую часть населения должны быть нацелены новые стратегии и программы или кто от них выиграет? Какие аспекты повседневной жизни людей должны быть выделены в качестве приоритетных? Какие районы города больше всего нуждаются в изменениях?

Не вызывает сомнений, что города находятся на разных этапах развития или сталкиваются с разными вызовами, и часто возникает необходимость определять приоритеты в соответствии с местным контекстом. Однако даже в тех случаях, когда повышение уровня физической активности является положительно выраженной целью или признанным средством достижения другой, родственной цели, перед градостроителями и администрацией города все равно встают правомерные вопросы о том, где и как лучше всего начинать. Ниже рассматривается несколько предлагаемых первых шагов.

Планирование в интересах людей

Начинать с элементарных потребностей безопасности

Возможно, привлекательность новых зданий и общественных мест, да и всего города в целом больше всего зависит от хорошей эстетики, но все же в первую очередь следует принимать во внимание самые элементарные потребности безопасности и защищенности людей. Безопасность охватывает целый круг аспектов — от проблем дорожного движения до преступности и субъективно воспринимаемой угрозы, исходящей от чужаков. Научные исследования показывают, что, если люди считают свои кварталы небезопасными, вероятность того, что дети будут играть на свежем воздухе, будет меньше, а взрослые будут с большей осторожностью ходить пешком или заниматься другими видами физической активности,⁶⁹ и в итоге все это негативно скажется на индексах массы тела (ИМТ).⁷⁰ Кроме того, от высоких уровней преступности в непропорционально большей степени страдают женщины и маленькие дети.⁷¹ Уязвимые участники дорожного движения оказываются особенно подверженными риску в городских районах, где им приходится смешиваться с моторизованными транспортными средствами, едущими с большой скоростью. Из 85000 человек, погибших в Европе в 2013 г. в результате дорожно-транспортных происшествий, 26% были пешеходы, а 4% — велосипедисты.⁷² Безопасность этих участников дорожного движения — фундаментальная первоочередная задача.

Прилагать усилия там, где находятся люди

Во многих городах главные усилия направляются на создание более комфортных условий для ходьбы пешком и езды на велосипеде в центре города. Такие вмешательства имеют высокую символическую ценность, привлекая, как правило, большое внимание и помогая создать благоприятную политическую обстановку, но ничуть не менее важно, чтобы инициативы в области планирования были сосредоточены на жилых кварталах — на той среде, в которой непосредственно живут люди. Такая смена акцентов поможет городам обратить свое внимание на то, как легче и удобнее сделать физическую активность частью повседневной жизни людей.

Дать свободу выбора

Во многих городских районах реальных альтернатив езде в автомобиле мало. Поощрение большей физической активности вовсе не означает полного отказа от автомобиля — это, скорее, вопрос предоставления людям свободы выбора. Должна быть возможность воспользоваться тем видом транспорта или способом передвижения (или комбинацией способов), который наилучшим образом подходит для цели передвижения: это может быть

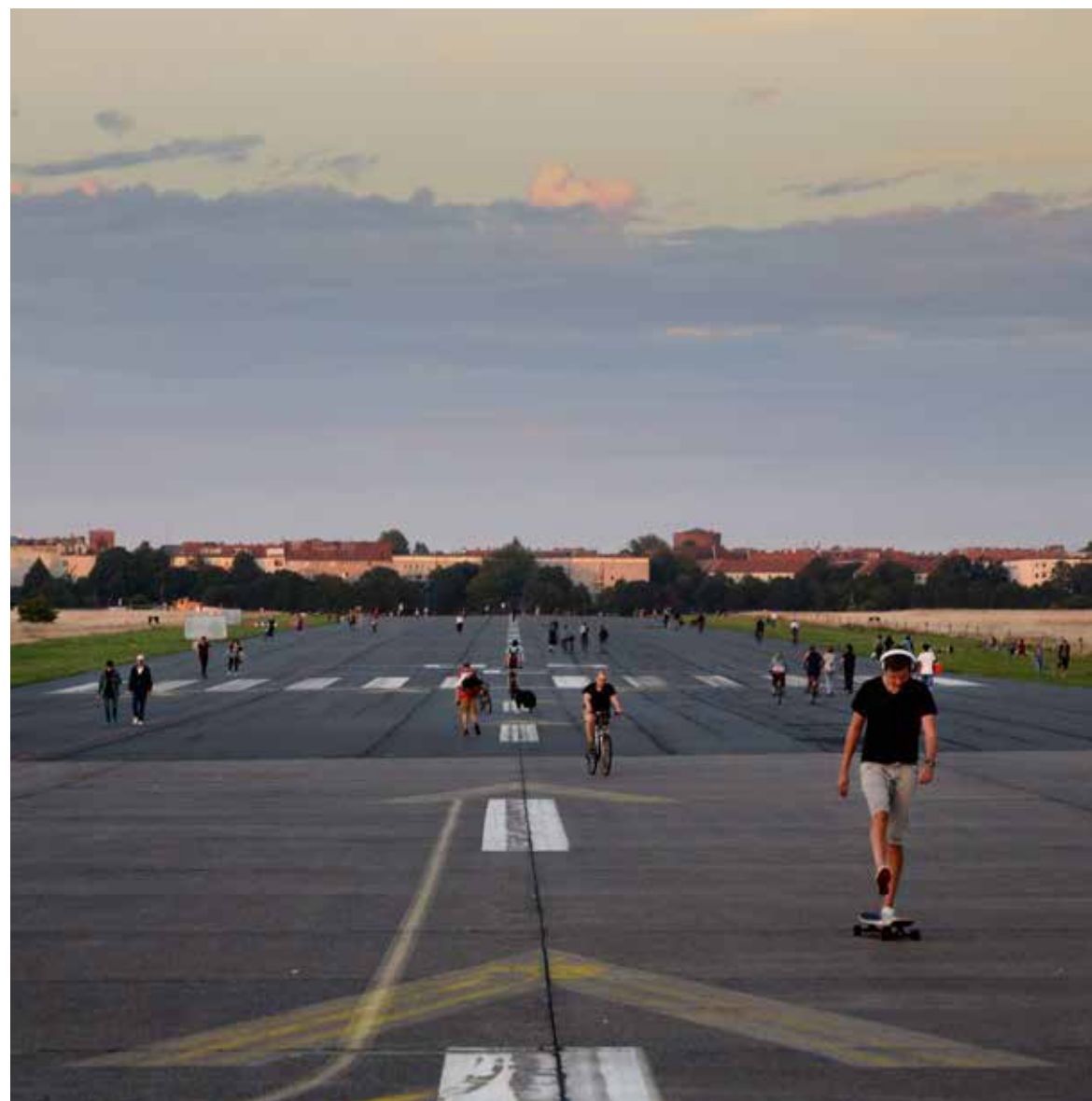
Безопасные маршруты

Если тротуары и полосы для велосипедного движения/велодорожки не считаются безопасными, то вам, скорее всего, удастся привлечь на них только тех, кто достаточно отважен и готов подвергаться риску в опасных ситуациях, а не тех, кому они больше всего нужны. Когда есть данные о том, что ими пользуются женщины, дети и взрослые старшего возраста, это достоверно указывает на то, что были организованы безопасные маршруты для езды на велосипеде.

автомобиль, ходьба пешком, велосипед или общественный транспорт. Планирование, позволяющее гражданам иметь подлинную свободу выбора, также означает, что им должна быть обеспечена высокая степень участия в принятии решений и возможность влиять на решения, которые затрагивают их жизнь, здоровье и благополучие.

Принимать меры в первую очередь там, где они нужны больше всего: обеспечение справедливости в отношении здоровья

Многочисленные исследования показали, что граждане, у которых уже высоки уровни физической активности, обычно проживают в удобных для ходьбы городских кварталах. Если этим вопросом не заниматься, то неравенства в отношении здоровья в городах почти неизбежно будут становиться еще больше.



Другой подход к планированию

Городское планирование в обычном порядке

Планирование, ориентированное на поощрение большей физической активности в городах, не означает, что нужно начинать с нуля и создавать сию же минуту новое видение ситуации. Как можно было видеть в предыдущих разделах, в которых рассматривались сопутствующие выгоды, повышение уровня физической активности можно встроить в другие направления политики, планы и меры вмешательства в сфере городского планирования, и делать это можно поэтапно. Самой очевидной областью вмешательства являются заброшенные промышленные площадки, нуждающиеся в реконструкции, на которых создание рекреационных троп и зон может стать катализатором более широких преобразований. В качестве примера можно привести район Темпельхоф в Берлине, где территория бывшего аэропорта была превращена в гигантский парк отдыха. В этом парке имеется множество возможностей и сооружений для занятия физической активностью — для игры в мяч, катания на роликовых коньках, ходьбы или катания на велосипеде; рядом созданы зоны для более пассивного отдыха, например, поляны для барбекю, и все это делает парк привлекательным для множества разных людей. Подобное вмешательство подходит для любого города, но особенно ценно там, где ресурсы ограничены и поэтому чрезвычайно важно эффективно использовать финансовые средства.

Выявить области конкретных сопутствующих выгод и выстроить новые потоки финансирования

Многие программы и стратегии разрабатываются внутри своего сектора (здравоохранения, городского планирования, образования и т.д.) и поэтому упускаются возможности пожинать плоды программ, стратегий и проектов на межсекторальном уровне. Более комплексные стратегии могут помочь проложить путь для долгосрочных инвестиций в искусственную среду городов, и это с большой вероятностью может повысить уровни физической активности.

Долгосрочная приверженность

Хотя крупные флагманские проекты, такие как веломарафоны и программы краткосрочной аренды велосипедов, привлекают внимание и пользуются широкой известностью, сами по себе они не могут вызвать устойчивые изменения, оказывающие серьезное влияние на уровень физической активности. Поэтому важно обеспечить долгосрочную приверженность курсу на изменение материальной стороны дела, при котором вмешательства по повышению уровня физической активности осуществляются постоянно и приводят к структурным изменениям в городской среде, стимулирующим изменения в поведении. Тогда это усилит долгосрочный эффект и других проектов.

Видение будущего и прагматизм

Процессы перемен опираются на видение будущего, на мечту. Опыт истории показывает, как часто непоколебимая мечта помогает проложить дорогу более конкретным стратегиям и действиям.

Видение будущего часто формулируется в положительных терминах: например, «создание системы экологически устойчивого и здорового транспорта для всех», «превращение города в хорошее место для жизни и инвестиций» или «достижение углеродно-нейтрального статуса города» или «повышение конкурентоспособности города». У городов также могут быть далеко идущие цели, например, стать «зеленой столицей» или что-то аналогичное. Хорошим примером является видение будущего «Устойчивый Эдинбург-2020», в соответствии с которым в 2020 г. Эдинбург будет «низкоуглеродным, ресурсоэффективным городом с устойчивой к неблагоприятным воздействиям местной экономикой и полнокровными процветающими местными сообществами, живущими в богатом природном окружении.»⁷³ Сами по себе целенаправленные усилия по уменьшению количества моторизованного транспорта и повышению распространенности активных способов передвижения будут, скорее всего, средством достижения более широкой мечты или цели, а повышение физической активности может быть побочным продуктом специальных мер, принимаемых для достижения этой цели. Осуществляя практические действия по достижению своих целей, городам нужно выработать стратегии и программы, в которых признается необходимость поэтапного подхода; им нужно задаться вопросом: какие возможны первые шаги и как они могут привести к желательным переменам в долгосрочной перспективе?

Например, невозможно убедить всех горожан во всех различных обстоятельствах в том, что им надо вдруг изменить свои привычки, касающиеся способов передвижения. В качестве первого шага важно создать более привлекательные варианты и внимательно посмотреть, какие именно привычки можно легче всего изменить. Примером является ситуация, когда в качестве цели вмешательства выбираются поездки в автомобиле на короткие расстояния. В Европе более 30% поездок в автомобиле совершаются на расстояния меньше 3 км, а 50% на расстояния меньше 5 км.⁷⁴ Если сделать процесс передвижения комфортным и удобным, такие расстояния можно будет легко преодолевать пешком или на велосипеде.

Таким образом, вероятность успеха стратегий и мер вмешательства будет выше, если они будут нацелены на эти короткие поездки, а не на каждую поездку, совершаемую в городе. В то же время, снижая частоту коротких поездок, такие вмешательства могли бы способствовать уменьшению выбросов в воздух загрязняющих веществ, которые выбрасываются в особенно большом количестве в первые минуты после запуска двигателя (так называемый «холодный запуск»);⁷⁵



Опытные проекты: апробирование видения будущего

Тенденция к осуществлению большего числа опытных проектов представляет для городов огромную возможность подходить к созданию более пригодных для жизни городов как с позиции видения будущего, так и с сугубо прагматичной позиции. Такой подход наверняка окажет положительное влияние на физическую активность горожан.

Используя опытные проекты в качестве стратегического средства апробирования новых решений в небольших масштабах, многие города добились больших успехов. Это позволило им политически обосновать необходимость долговременных перемен и более радикальных вмешательств, таких как закрытие улиц для автотранспорта навсегда.



1. Городские власти Праги приняли стратегию преобразования улицы Магистрала, которая пересекает центр города. Стратегия предусматривает как небольшие шаги, так и меры среднесрочного и долгосрочного характера, направленные на преобразования в будущем. Например, это устройство более безопасных пешеходных переходов на уровне улицы и соединение с соседними улицами и площадями.

2 и 3. Небольшие изменения, если их много, могут дать большой эффект. На снимке слева показан пример из г. Алматы (Казахстан): велосипедные дорожки часто бывают разделены барьерами, а после удаления всего лишь небольшой секции ограды (рис. 3) дорожка стала более прямой и соединилась с другой дорожкой.





Воплощение замыслов

Планирование в интересах физической активности в городах — это один из способов поставить людей, жителей города в центр процесса планирования. Для этого нужно глубоко понимать нужды людей и их поведение. В данной главе более подробно рассматриваются вопросы практического воплощения стратегий в жизнь и конкретные проектные решения городской среды, которые в большей степени благоприятствуют физической активности.

Человек как исходная точка во всем, что делается для повышения физической активности

Независимо от того, в какой стране мира находятся жители городов, им свойственны некоторые общие человеческие характеристики:

Размеры: человеческий масштаб

Важной исходной точкой в осуществлении планирования, ориентированного на интересы и нужды людей, являются человеческие пропорции. Размеры тела человека таковы, что некоторые пространства ощущаются непомерно большими и действуют подавляюще. Размеры общественных мест оказывают значительное влияние на уровень комфорта человека, а также на восприятие расстояния, что в свою очередь может либо мотивировать людей, либо подавлять у них всякое желание заниматься физической активностью, такой как ходьба, езда на велосипеде и игры.

Скорость

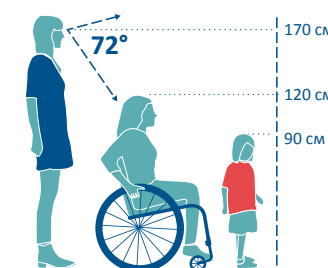
Люди — существа небыстрые,двигающиеся лицом вперед и передвигающиеся со скоростью примерно 5 км в час пешком и чуть быстрее, когда едут на велосипеде. Но с появлением автомобиля планы многих городских районов были разработаны с расчетом на другие скорости, а архитектурные решения были рассчитаны на 50 км в час (или больше). В результате в городской среде появились большие вывески и стало совсем немного деталей, и все это создает мало стимулов и разнообразия для того, чтобы люди ходили пешком или ездили на велосипеде. Высокие скорости движения в городе чрезвычайно опасны для велосипедистов и пешеходов, поэтому там, где эти люди взаимодействуют с моторизованными транспортными средствами — например, в жилых кварталах — скорости движения не должны превышать 30 км в час (это тот предел, при котором тело человека может выдержать удар движущегося транспортного средства и все еще сохраняется высокая вероятность выживания).⁷⁶

Органы чувств

Планирование, ориентированное на то, чтобы воздействовать на органы чувств человека, будет оказывать большое влияние на ощущения от ходьбы, игры или езды на велосипеде в городе. Около 75% всех внешних раздражителей человек получает через зрительную систему, и вот, основываясь на исследованиях психологов, которые показывают, что люди нуждаются в сенсорных раздражителях через короткие промежутки времени, пионер в области архитектуры Ян Гейл высказал мнение, что самые активные и привлекательные уличные ландшафты — это те, в которых каждые четыре или пять секунд перед глазами открываются новые зрительные детали.⁷⁷ Кроме визуальных сигналов, на людей действуют — отрицательно или положительно —

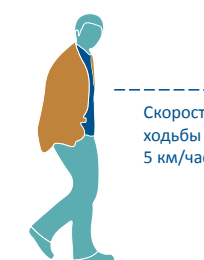
Средний рост и угол обзора

При определенном росте и угле обзора люди могут видеть совершенно конкретные элементы окружающей их среды



Средняя скорость

Люди ходят со средней скоростью 5 км/час, и это позволяет им воспринимать многие детали в городской среде.





запахи и материалность поверхностей, а также звуки и уровни звука в общественных местах. Уровни звука, превышающие 65 децибел, не позволяют вести беседу, и такие условия обычно не считаются комфортной средой для ходьбы или езды на велосипеде.

Удобство и гибкость

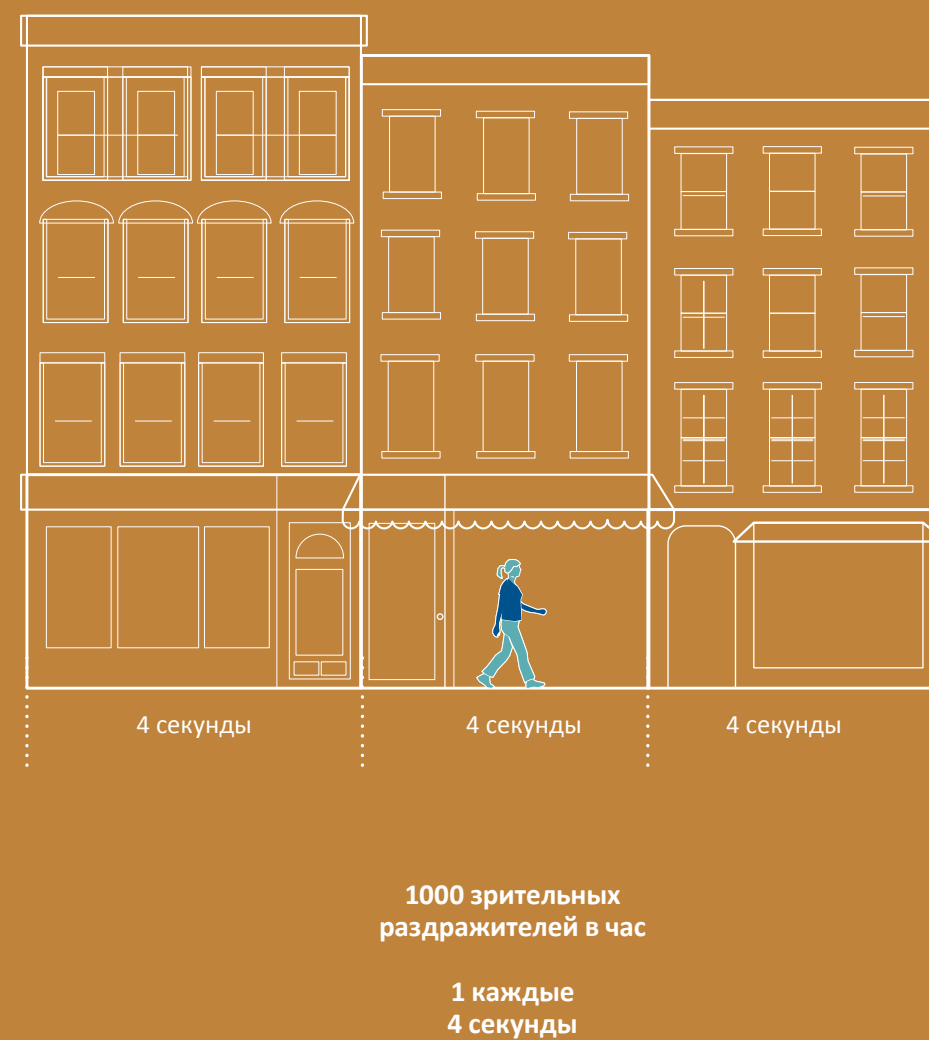
Кроме информации, получаемой через органы чувств, на поведение людей и на общую мотивацию к физической активности влияет целый ряд других факторов. Одним из таких факторов является напряженный стиль жизни людей, который стал сегодня повсеместно распространенным, и вытекающая из этого нехватка времени, из-за чего многим людям трудно включать ежедневные физические упражнения в свою повседневную жизнь. Поэтому удобство и возможность гибкого выбора должны занимать видное место в планах повышения уровня физической активности в городах, чтобы ее можно было без особых усилий включать в распорядок дня людей. Это значит, что надо создать такие условия, при которых людям будет доступна необходимая инфраструктура, им не придется прилагать непомерные усилия для того, чтобы попасть туда, куда им нужно, и т.д.

Участок улицы, показывающий угол, под которым мы воспринимаем город, и разделение фасада на 4-секундные интервалы.

На снимке слева: Насаждение растений на улицах положительно воздействует на органы чувств.

На снимке справа: Многие уличные знаки установлены для автомобилей, а не для пешеходов.

Потребность в зрительных раздражителях



Принципы планирования, ориентированного на нужды и интересы людей

Для того, чтобы повысить физическую активность средствами планирования и проектирования городской среды, нужны действия на многих уровнях — от всеобъемлющих программ и стратегий и крупномасштабных мер вмешательства до вмешательств, осуществляемых в небольших масштабах и с высокой степенью детализации.

Ниже рассматриваются некоторые области политики, которые особенно важны для действий в поддержку физической активности в городах.

Стратегии землепользования

Для стимулирования физической активности в городах особенно контрпродуктивными показали себя две тенденции в политике землепользования: разрастание городов вширь, приводящее к росту зависимости от автомобилей, и монофункциональное зонирование, увеличивающее потребность в транспорте. В действительности физической активности более всего благоприятствуют стратегии уплотнения и смешанной структуры землепользования, так как они дают больше возможности для того, чтобы жилища, места работы, школы, магазины и рекреационные сооружения находились в пределах пешей или велосипедной доступности. Последние исследования позволяют сделать вывод, что большое влияние на физическую активность оказывает, в частности, плотность населения.⁷⁸ Несмотря на эти данные, изучение положений о зонировании, проведенное недавно, показало, что укрепление здоровья и физическая активность не входят в число основных факторов, определяющих политику и вмешательства в области землепользования.⁷⁹

Общественный транспорт

Стратегии в поддержку общественного транспорта могут положительно влиять на уровни физической активности, так как большинство людей добираются до станции или автобусной остановки и обратно либо пешком, либо на велосипеде. В скандинавских городах 98% людей, пользующихся общественным транспортом, начинают свой путь пешком или на велосипеде. Даже в сельской местности 90% людей приходят к общественному транспорту пешком или приезжают на велосипеде. В США, по имеющимся оценкам, 90% поездок в общественном транспорте связаны с ходьбой пешком в начале или в конце пути.⁸⁰ Вот почему важно сделать так, чтобы выбор в пользу общественного транспорта был привлекательным — например, предложить сниженные тарифы и улучшить график движения, а также изменить сам дизайн физической окружающей среды.⁸¹



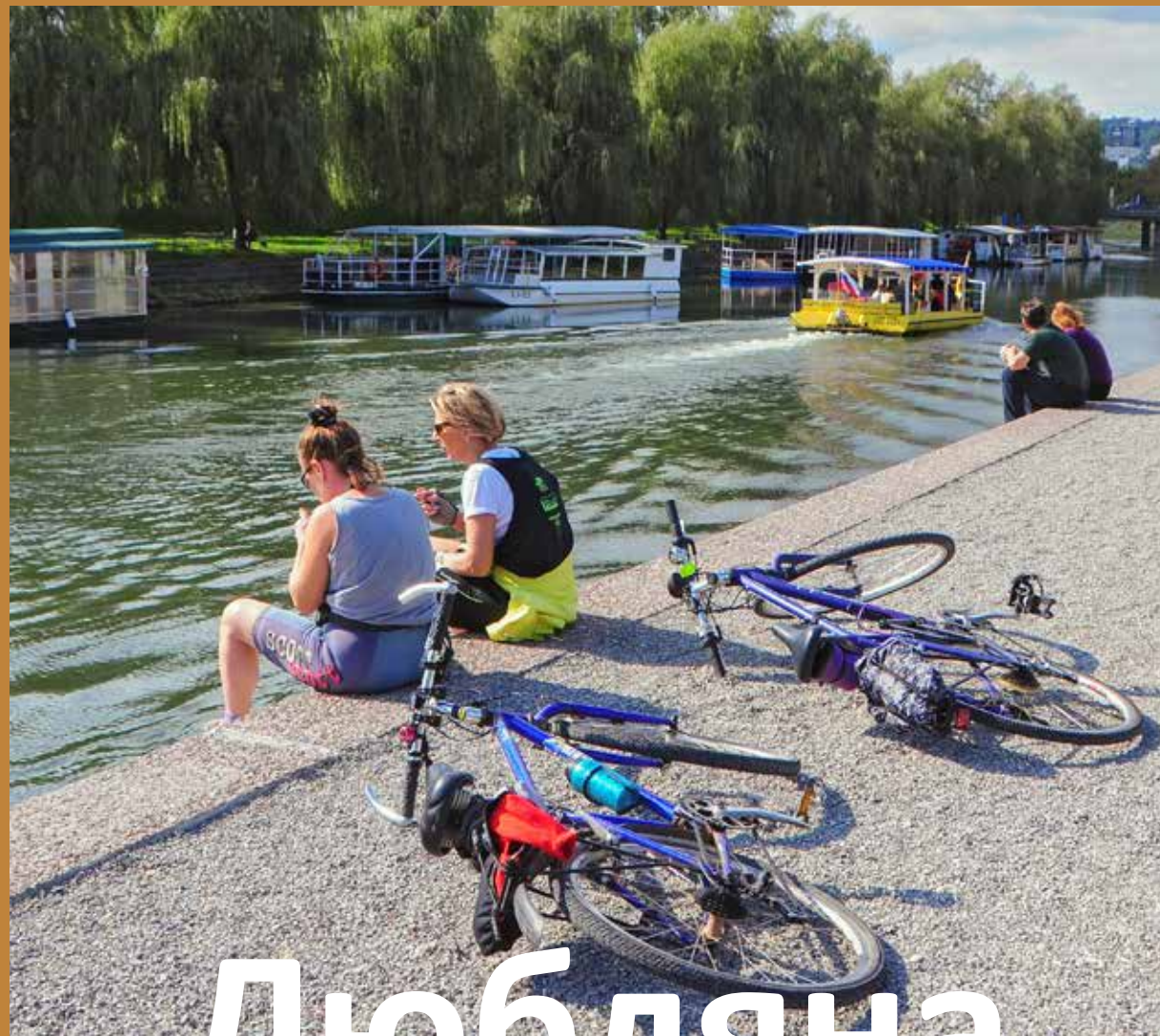
Стратегии, благоприятные к велосипедистам и пешеходам

Стратегии, благоприятные к велосипедистам и пешеходам, предполагают наличие механизмов, стимулирующих передвижения пешком или на велосипеде. В Европе наблюдаются большие различия в распространенности ходьбы и езды на велосипеде. Города с наибольшим числом велосипедистов обычно встречаются в Дании, Нидерландах и Германии, тогда как процент людей, которые ходят пешком, особенно высок в городах Южной и Восточной Европы, где ходьба составляет более 50% в общей структуре способов передвижения.⁸² На этом знании существующих местных тенденций должно строиться изучение путей повышения распространенности ходьбы и езды на велосипеде.

Стратегии, направленные на развитие активных способов передвижения, в которых ставится цель улучшить условия для ходьбы и езды на велосипеде, могут предусматривать как инфраструктурные, так и неинфраструктурные изменения. К последним относятся такие меры, как правила, касающиеся превышения скорости, и различные методы стимулирования людей к тому, чтобы они оставляли свои машины дома (например, плата за въезд на перегруженные улицы и политика в отношении парковки).

На снимке: уборка снега в первую очередь на велодорожке — пример политики, в которой приоритет отдается велосипедистам.

Ситуационное исследование



Любляна

Возрождение культуры велосипедного движения

Наряду с Амстердамом, Копенгагеном и Берлином, Любляна стала одним из передовых городов Европы по доле велосипедного движения в общей структуре способов передвижения.⁸³ Сегодня 12% всех передвижений в Любляне совершается на велосипеде. История возрождения утраченной было культуры передвижения на велосипеде такова.

Езда на велосипеде в Любляне не является чем-то новым. Еще в 50-х и 60-х годах прошлого века наблюдался рост велосипедных клубов, и городские власти стали перенимать опыт других городов в создании хорошей велосипедной инфраструктуры.⁸⁴ Однако с резким увеличением числа автомобилей в 70-е годы в городе начался заметный спад велосипедного движения, а процент пользования автомобильным транспортом (без малого 60%) стал одним из самых высоких во всех европейских городах.

С начала 2000-х годов власти Любляны снова предпринимают стратегические меры по развитию велосипедного движения в городе, и в этом важными сторонниками выступают местные НГО, которые настойчиво продвигают программу расширения велосипедного движения. Кроме того, катализаторами этой перемены стали несколько проектов ЕС:

- CIVITAS Mobilis (2004–2008 гг.): проект, благодаря которому в центре города увеличилось количество велопарковок.
- CIVITAS Elan (2008–2012 гг.): проект, в рамках которого, среди прочего, была ограничена незаконная парковка и введен штраф за нее, а в городском муниципалитете была введена должность координатора по велосипедному движению. Кроме того, была создана платформа для рассмотрения проблем велосипедного движения с участием многих заинтересованных сторон, проведено обсуждение комплексной стратегии развития велосипедного движения и разработан ее проект.

Участие в таких проектах ЕС часто дает возможность получить необходимое начальное финансирование для того, чтобы быстро начать реализацию других проектов. Это также помогает включить вопросы развития велосипедного движения в повестку дня различных ведомств на центральном, провинциальном и местном уровнях.

Велосипедисты и пешеходы

Как и во многих других европейских городах, особенно в Южной Европе, в Любляне высок процент людей, передвигающихся пешком (около 20%). По мере развития стратегий поощрения велосипедного движения большое значение имеют отношения между велосипедистами и пешеходами, о чем свидетельствует широкий процесс вовлечения граждан в разработку стратегии велосипедного движения в Любляне. Благодаря реконструированию общественных мест и новым инфраструктурным проектам в историческом центре были созданы общие зоны для велосипедистов и пешеходов. Среди этих проектов можно выделить изменение конструкции многих мостов, где было ограничено автомобильное движение, чтобы освободить пространство и для

пешеходов, и для велосипедистов; это является подтверждением того факта, что, если оба способа передвижения смогут сосуществовать, это поможет сделать город более пригодным для жизни, с более экологичными способами передвижения.

Основные инициативы в сфере велосипедного движения

- В настоящее время широко используется новая система краткосрочного проката велосипедов, созданная в 2011 г.
- Одна из главных улиц — Словенская частично закрыта для движения автотранспорта.
- С 2012 года разрешено провозить в автобусах небольшие складные велосипеды.



Тройной мост ДО



Тройной мост ПОСЛЕ реконструкции — с общими пространствами и для велосипедистов, и для пешеходов

От политики к реализации

В процессе воплощения всеобъемлющих стратегий в конкретные шаги по их реализации при сохранении ориентации на нужды и интересы людей может быть полезно пересмотреть некоторые современные принципы планирования.

Плотность города — или близкое расположение

Многие города занимаются уплотнением, включающим в себя и плотность населения, и плотность застройки, рассматривая его как средство достижения более устойчивого развития. Однако решения в реальной жизни могут выглядеть (и ощущаться) совсем не так, как на бумаге. Плотность — концепция чрезвычайно спорная. Высокая плотность часто ассоциирует с высотными домами, но ее можно добиться и совершенно другими способами.

Если принять подход к планированию, более ориентированный на нужды и интересы людей, может оказаться полезнее вместо этого говорить о близости расположения, поскольку этот термин подчеркивает то, с чем сталкиваются люди, их опыт. В каком-либо районе города может быть высокая плотность магазинов или вариантов общественного транспорта, но эта информация не всегда отражает то, с чем люди сталкиваются на уровне земли. Легко ли добраться до различных учреждений и функциональных объектов или же доступ к ним затрудняют всевозможные препятствия? Хорошо ли видны учреждения и функциональные объекты или же они скрыты на разделенных уровнях или за закрытыми фасадами? Более подробно принцип близости расположения будет рассмотрен в разделах «Крупным планом» в конце этой главы.

Планирование увеличения площади — но также и улучшения качества — городских зеленых насаждений

Планирование увеличения площади городских зеленых насаждений имеет смысл по многим разным причинам, вовсе не обязательно связанным со стимулированием физической активности. Это один из важных элементов вмешательств, нацеленных на адаптацию к изменению климата, и это неотъемлемая часть мер по повышению пригодности городов для жизни, и не случайно одно исследование за другим показывает, что зеленые зоны оказывают огромное влияние на наше психическое здоровье и ощущение благополучия.⁸⁵ Однако распределение городских зеленых насаждений по территории городов далеко не равномерно и некоторые наиболее неблагополучные в экономическом отношении и социально обездоленные районы города часто страдают от отсутствия зеленых зон.⁸⁶ Сегодня увеличение площадей городских зеленых насаждений входит в планы многих городов во всем мире, но главное внимание при этом часто уделяется количеству, а не качеству.

В документах, касающихся планирования, могут содержаться, например, такие установки: «у каждого человека должен быть парк, расположенный в 500-х метрах от дома» или «каждый человек должен жить в 15-ти минутах ходьбы



от местного парка» — подобные формулировки содержатся в плановом документе 2008 г. «Зеленый и голубой Копенгаген». Но редко в таких документах можно встретить рекомендации о том, «как добраться до парка», или «о качестве и о том, что конкретно предлагается в парке».

Исследования показывают, что на пользование зелеными зонами оказывают влияние более качественные факторы. Эти факторы включают эстетические качества, практические аспекты, такие как наличие фонтанчиков для питья и туалетов, возможность что-то увидеть в парке (других людей и мероприятия, природные элементы) и ухоженность парка.⁸⁸ Также большое значение имеет маршрут, ведущий к зеленой зоне (см. ниже раздел «Улицы как общественное место»).

Более качественные принципы планирования

В целом поддержка физической активности посредством планирования, более ориентированного на нужды и интересы людей, требует более качественных принципов планирования. Количественные показатели, такие как протяженность тротуаров или велодорожек, важны, но не менее важно учитывать и качественные показатели, такие как:

- в отношении тротуаров — ширина тротуара, отсутствие барьеров, ровная поверхность, уровень защиты от движения моторизованного транспорта, уровни шума, хорошее освещение, наличие деревьев для защиты от жары и солнца;
- в отношении велодорожек — уровень защиты и отделенность от автомобильного движения, ровная поверхность, хорошее освещение, отсутствие разрывов сети.

На снимке слева: парк Ушче в Белграде сегодня представляет собой большой зеленый остров. Новая стратегия развития парка направлена на улучшение маршрутов, проходящих через парк, а также интегрирование парка с сетью окружающих его улиц.

На снимке справа: не все велодорожки могут пролегать через зеленые зоны, но, когда это возможно, они служат важным дополнением и привлекательной альтернативой уличной сети. «Зеленый маршрут», Фредериксберг и Копенгаген (Дания).

Физическая активность — это не только добраться из пункта А в пункт Б

Для того, чтобы повысить уровень физической активности, должны применяться более комплексные подходы к реализации планов, при которых одновременно принимаются во внимание потребности разного рода. Иными словами, уровень физической активности не повысить, если просто сосредоточиться на ходьбе, езде на велосипеде или играх. Тут важно сделать города такими, чтобы в них хотелось проводить время и чтобы у людей возникало желание выходить из дома и пользоваться всеми благами города.

Улицы как общественное место

В целом открытое пространство в городах принято считать дефицитным ресурсом. Улицы обычно занимают 25–30% всей территории города и 80% всего открытого пространства. Это обстоятельство делает улицы важными местами как с точки зрения инвестиций, так и с точки зрения вмешательств, но также показывает, что улицы должны обслуживать одновременно многие потребности. Они должны функционировать как транспортные коридоры для разных способов передвижения, а не только для автомобилей, и быть открытым пространством, где могут собираться горожане. По этой причине очень важен целостный подход.

Улица, которая хороша для ходьбы, это также и улица, где всегда можно остановиться, постоять и посидеть. Ограждающие тумбы, на которые можно сесть, дают возможность пешеходам остановиться и отдохнуть, а разные варианты для сидения создают элементарно необходимые условия для социализации. Сидящие люди, разумеется, не заняты физической активностью, но они создают социально комфортную атмосферу и обеспечивают своего рода неформальный надзор, и поэтому на таких улицах обычно выше ощущение безопасности и пройти по ним приятнее, чем по улицам, где мало возможностей для социального общения. Располагающая и привлекательная среда для ходьбы также зависит от расположенных вдоль улицы зданий. Планирование, в котором исходной точкой является восприятие органами чувств человека, требует пристального внимания к качеству фасадов. Число подъездов, уровень деталей и динамичное использование пространства первых этажей в зданиях (например, общественные функциональные объекты, прозрачность) — все это влияет на привлекательность среды для ходьбы, а также на субъективно воспринимаемое расстояние, которое требуется пройти.

Совмещение программ и объектов

Дополнительные стимулы для физической активности можно создать, если мыслить более комплексно — например, добавить возможность физической активности к пространствам и функциональным объектам, которые



предназначены для других целей, а также использовать ресурсы, которые уже существуют, но в данный момент могут быть закрыты для населения.

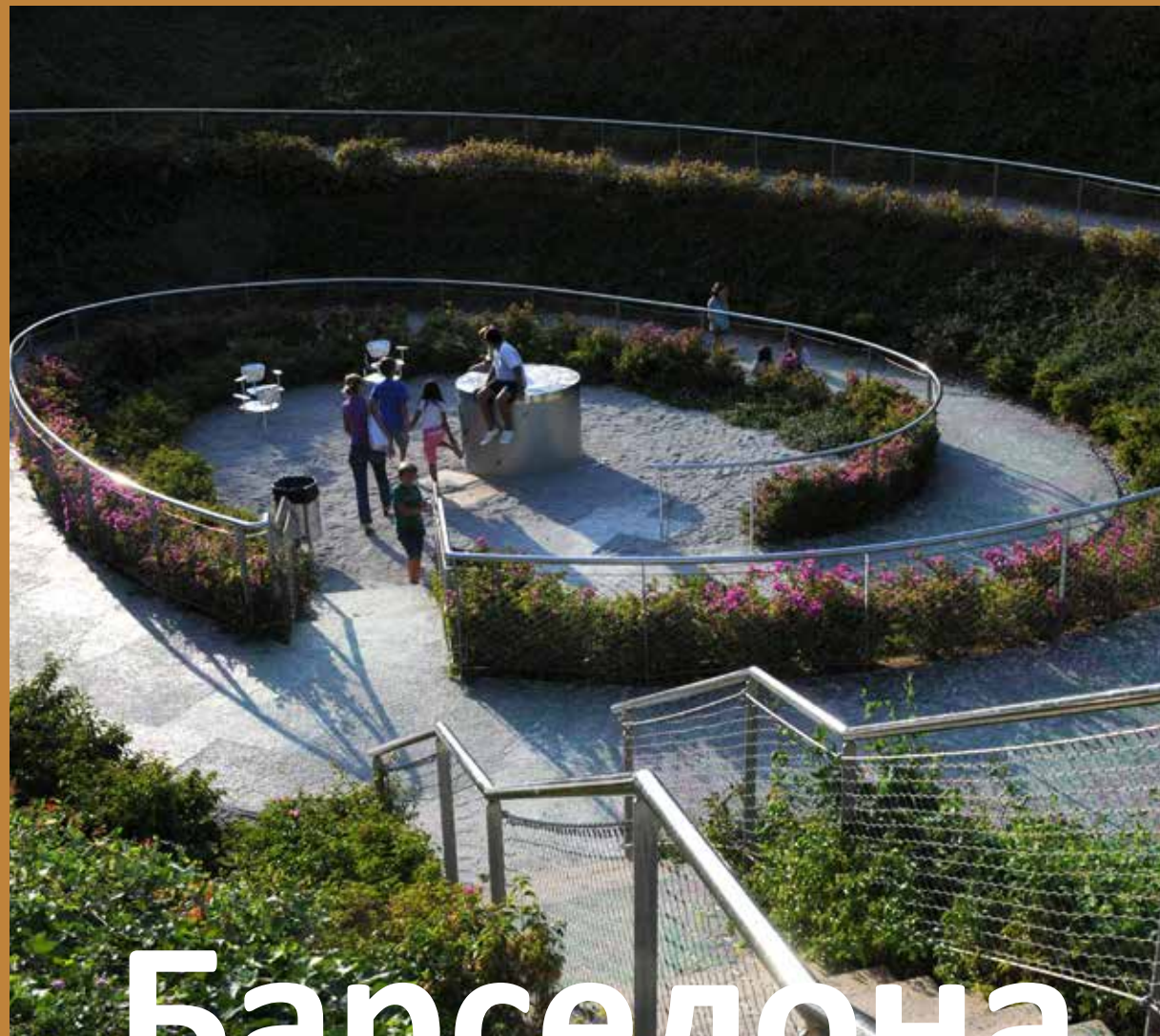
Хорошим примером более эффективного использования объектов и сооружений и предоставления ресурсов в пользование большего числа людей может быть открытый доступ для населения в школьные дворы во внеурочное время или просто интегрирование школьных дворов в общественное пространство. Сознательно решение пойти на детскую площадку может и не приниматься, но, проходя по городу, люди — как дети, так и взрослые — будут иметь возможность просто так взять да поиграть, если им вдруг этого захочется. Пример такой возможности — батуты, установленные в общественных местах. И потом, это отвечает потребности многих горожан в удобстве и гибкости.

Еще один способ создать что-то притягательное для тех, кто не стремится к физически активному образу жизни, заключается в том, чтобы почаще совмещать программы в одних и тех же местах или в одних и тех же зданиях. Это может быть, например, совмещение культурных мероприятий с мероприятиями физкультурно-оздоровительными.

На снимке сверху: площадь Израэльс Пладс в Копенгагене (Дания) совмещает в одном общественном месте продуктовый рынок, периодически возникающий «блошинный рынок» и спортивные объекты. Днем она служит школьным двором, но в остальное время суток и всей недели открыта для неформальных игр.

В последние годы городские власти Копенгагена смогли документально зафиксировать рост числа взрослых, играющих на игровых площадках.⁸⁹

Ситуационное исследование



Барселона

Возвращение населению общественного пространства

Барселона являет собой один из самых известных примеров того, как можно взяться за общественное пространство и использовать его в качестве катализатора изменений городской жизни.

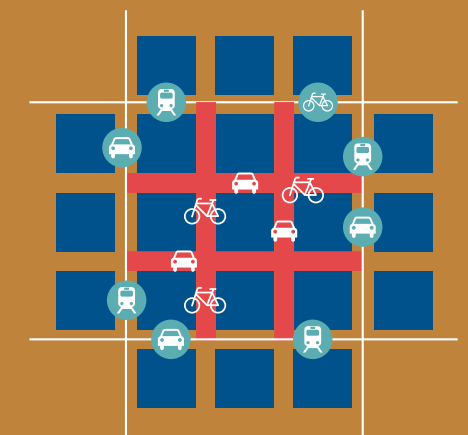
Ведущий архитектор Oriol Bohigas, побуждаемый горячим желанием построить в городе новую культуру, в 1982 г. инициировал новую урбанистическую политику, в которой подчеркивалась необходимость добиться зримых улучшений для граждан города Барселоны. Средством этих улучшений был не всеобъемлющий план, а скорее обязательство реализовать ряд проектов, касающихся общественного пространства, по всему городу, в том числе в наиболее неблагополучных кварталах. Согласно принятому курсу, у каждого квартала должна быть своя «городская гостиная», а в каждом районе должен быть местный парк, где смогут собираться горожане и играть дети. Для проводимой в Барселоне политики в отношении городского пространства характерно то, что общественные места возникали в ответ на историческую потребность иметь места встречи жителей общины, а не из общих соображений уличного движения. Поэтому общественные места создавались преимущественно путем сноса старых, обветшалых жилых и промышленных зданий.

В период 1980–2000 годов облик города претерпел подлинную трансформацию. Так были заложены основы для создания привлекательного города, где люди предпочитают проводить время вне дома и где широко признаётся важная функция общественного пространства.

„ Наша цель состоит в том, чтобы Барселона стала городом, предназначенным для жизни. Кроме того, Барселона — это средиземноморский город, поэтому ее жители проводят много времени на улицах, и эти улицы должны в любое время быть для них вторым домом или восприниматься как пристройка к жилищу.

Janet Sanz, член городского совета по вопросам экологии, урбанизма и мобильности.⁹¹

На снимке: центральный парк Поблену. В результате политики в отношении развития общественного пространства в Барселоне возник широкий спектр общественных мест: от Плаза Соллер — обычной площади в плотно застроенном квартале до всех новых общественных пространств и парков вдоль набережной.



Зона преимущественно для пешеходов

Суперблоки

Давняя традиция создания общественных мест в Барселоне заложила основу для новых инициатив, направленных на решение возникших в последнее время насущных проблем города, например, связанных с уличным движением, шумом и загрязнением окружающей среды. В рамках нового плана мобильности городские власти Барселоны ввели концепцию «суперблока», согласно которой территория девяти блоков преобразуется в единый квартал-мегаблок. Целью таких изменений является уменьшение городского дорожного движения на 21% и высвобождение около 60% дорожного пространства для использования вновь в качестве «пространства для граждан», что подразумевает всё — от велосипедных дорожек, расширенных тротуаров и небольших общественных мест для различных видов деятельности (например, для рынков, детских игр) до новых зеленых насаждений. Большая часть транспортного движения будет разрешена до границ суперблоков, в то время как внутри них моторизованным транспортом будут пользоваться только местные жители и службы доставки.⁹⁰

„ Мы хотим, чтобы эти общественные места стали территорией, где человек может пользоваться всеми гражданскими правами — правом обмена информацией, выражения мнений и участия в жизни общества, правом на доступ к культурным ценностям и знаниям, правом на отдых.

Salvador Rueda, директор городского агентства городской экологии.⁹²

Планирование на принципах социальной справедливости и отзывчивости

Для того, чтобы добиться справедливости в отношении здоровья и физической активности, прежде всего необходимо понять и признать проблему несправедливости в отношении здоровья. Многие из социальных детерминант здоровья тесно связаны с условиями городской среды, такими как сегрегация населения, варианты передвижения и общественная безопасность. Это значит, что на социальные детерминанты физической активности можно реально воздействовать, хотя бы отчасти, средствами городского планирования, что является одним из самых сильных аргументов в пользу по-настоящему комплексного планирования.

Многочисленные исследования показали, что такие проблемы здравоохранения в городах, как высокий процент жителей, страдающих отсутствием физической активности или ожирением, часто концентрируются в бедных кварталах; эти кварталы также являются территориями, которые не отличаются наличием привлекательных общественных благ (включающих такие аспекты, как безопасность, надлежащий порядок и хорошие условия для прогулок в парках).⁹³

Другим исследованием, посвященным изучению восходящей мобильности в США, установлено, что на социальную мобильность детей влияют кварталы, в которых они живут, и количество времени, которое они проводят в этих кварталах.⁹⁴ Вероятность восходящей мобильности выше в тех кварталах, где:

- расположены начальные школы с более высокими баллами учащихся на экзаменах;
- выше процент полных семей;
- выше уровни участия в гражданских и религиозных группах (социальный капитал);
- более интегрировано проживают семьи обеспеченные, семьи среднего класса и бедные семьи;
- меньше территориальный разброс (короче маятниковые передвижения).

Такие исследования подчеркивают необходимость выработать подходы к планированию городской среды на более справедливых принципах, независимо от гендерных, социально-экономических, расовых и этнических факторов. Хотя и может показаться, что такие факторы, как успеваемость в школе, семейное положение, гражданское участие и социальный капитал мало влияют на модели физической активности людей, ряд исследований



Вдохновляющий пример Швеции

В Швеции проблемы социальной несправедливости в отношении здоровья и благополучия привлекают в последние годы большое внимание, и более всего — со стороны городской комиссии Мальмё по социальной устойчивости, которая самым тщательным образом документально зафиксировала неравенства в отношении здоровья в своем городе. В докладе комиссии рассматриваются стратегии преодоления этих неравенств и ставятся конкретные цели, такие как уменьшение сегрегации населения в той степени, в какой она отражает неравенства в отношении здоровья. Одно из конкретных действий заключается в превращении барьеров между кварталами в связующие зоны.⁹⁵

показывает, что в действительности эти факторы тесно связаны с физическими характеристиками городов, такими как пригодность для ходьбы пешком и для жизни.⁹⁵ Например, анализы показывают, что у людей, живущих в удобных для ходьбы кварталах смешанного использования, выше социальный капитал, чем у живущих в ориентированных на автомобиль пригородах. Респонденты из удобных для ходьбы кварталов чаще отвечали, что знают своих соседей, участвуют в политической жизни, доверяют другим и поддерживают социальное общение. Что же в таком случае нужно? Нужен процесс, который подводит к более глубокому пониманию того, как различные демографические группы воспринимают и используют пространство и как вмешательства, изменяющие материальную сторону, или физическую инфраструктуру, могут откликаться на такие восприятия и потребности.

Стареющие города

С ростом численности населения пожилого возраста особое внимание необходимо уделять тому, как городская среда может поддерживать пожилых граждан в состоянии физической активности. Среди лиц пожилого возраста физическая активность имеет огромное значение для участия в жизни общества и благополучия, но также является средством профилактики падений, снижения степени ухудшения функциональности и помогает в ведении хронических состояний.⁹⁷

Исследование, проведенное среди пожилых жителей городов в Финляндии, показало, что для них особенно важна способность выйти из дома и сходить в местные магазины и что эта способность повышает качество их повседневной жизни.⁹⁸ Это подчеркивает необходимость полностью интегрировать жилье пожилых людей в местные жилые кварталы и уделять особое внимание таким потребностям пожилых людей, как безопасность и высокий уровень доступности в уличных ландшафтах. В Калифорнии исследованием было установлено, что факторами, наиболее тесно связанными со снижением уровня физической активности среди лиц пожилого возраста, являются отсутствие хорошего уличного освещения, интенсивное дорожное движение и неудовлетворительный доступ в общественный транспорт.⁹⁹

Равные возможности для детей

Среди детей и подростков отмечаются тревожно высокая распространенность ожирения и растущие тенденции к преобладанию малоподвижного образа жизни,¹⁰⁰ что не в последнюю очередь объясняется новым стилем жизни, при котором дети и подростки все больше времени каждый день проводят в электронных СМИ. Поэтому очевидно, что в городах необходимо уделять особое внимание поощрению этих людей к большей физической активности. Дети, которые растут у неактивных родителей, похоже, воспроизводят такое поведение,¹⁰¹ и ситуация тем самым усугубляется. Получается, что главный способ сделать детей и подростков более активными — это разрешить им свободно выходить из дома в места на открытом воздухе независимо от взрослых.

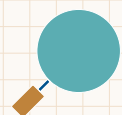


Безопасные переходы нужны всем, но особенно пожилым людям, которые обычно переходят улицу медленнее

Исследование, проведенное в научно-исследовательском центре OPUS при Копенгагенском университете, показало, что дети, которые ездят в школу на велосипеде, способны сохранять концентрацию внимания на уроках дольше, чем дети, которых возят на машине или которые приезжают на автобусе.¹⁰²

Сопутствующие выгоды от планирования в интересах детей

За прошедшие десять лет городские власти Копенгагена построили и реконструировали много детских площадок в рамках стратегии по привлечению молодых семей. Урбано-логическое обследование Urban Life Account, с помощью которого ведется мониторинг городской жизни в Копенгагене, документально зафиксировало новую тенденцию: растет число взрослых, занимающихся игровыми видами активности, часто с использованием этих новых сооружений.



Повседневная жизнь крупным планом

Жилая зона

Важность хороших граничных зон

То, как здания граничат с улицей или пространством вокруг них, влияет на восприятие жизни и нахождения в данном районе и повышает возможности социального взаимодействия. Это в свою очередь повышает привлекательность ходьбы или езды на велосипеде и улучшает субъективное восприятие безопасности, что стимулирует большее число людей к ходьбе или езде на велосипеде. Хорошие граничные зоны характеризуются «мягкими» элементами, такими как открытые и прозрачные фасады с дверями и окнами, разнообразные функциональные объекты вдоль улицы, применение деталей и вариаций в фасадах, таких как ступеньки, на которых можно посидеть или отдохнуть, и стимулирование органов чувств — например, цветом фасадов, растениями вдоль зданий и вертикальными линиями или деталями, которые вводят разделение или «изломы» фасада.¹⁰³ Хорошие граничные зоны также важны и в жилых районах, где такие особенности, как небольшие садики перед фасадом, наружные лестницы и насаждения могут сделать граничные зоны «мягче» и повысить вероятность общения и активных занятий.¹⁰⁴



Мягкие края с растениями и балконами в одном из новых районов жилой застройки в Вене.

Парковка в жилых районах города

Личных автомобилей в европейских городах обычно много, а это значит, что в жилых районах высок спрос на места для парковки. Но даже когда у людей есть собственная машина, можно стимулировать их к повседневным занятиям физической активностью, например, расположив парковку в самом центре квартала, чтобы нужно было проделать до нее какой-то путь пешком (это также может побудить людей к тому, чтобы вообще пойти пешком или поехать на велосипеде туда, куда им нужно, если это недалеко). Аналогичным образом в некоторых новых жилых кварталах экспериментировали с размещением объектов общего пользования, таких как мусоросборники, где-то в центре квартала, развивая тем самым у людей привычки ежедневных прогулок, когда они находятся дома, а заодно и давая возможность встретиться с соседями.

Проектирование общих пространств

Для некоторых жилых кварталов характерны большие открытые пространства, например, общие террасы на крышах, дворы и сады, у которых нет четкого определения «собственности». Часто открытые пространства в жилых кварталах не используются, потому что люди не уверены, чьи они и для чего их можно использовать, или потому, что правила строительства и эксплуатации зданий ограничивают определенные действия и функции в местах общего пользования, такие как игры, использование дворов в качестве защищенных парковок для велосипедов и внесение велосипедов в лифты.¹⁰⁵



1



2

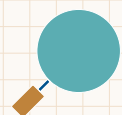


3

Улицы для игр и игровые зоны

Наличие в непосредственной близости от дома мест, где можно играть, имеет огромное значение, особенно для детей. Исследования показывают, что безопасные пространства для игр — либо на улице, либо в специально отведенных местах — для повседневной жизни важнее, чем иметь поблизости парк.¹⁰⁶ Благодаря этому дети меньше зависят от сопровождения своих родителей и могут свободнее выходить из дома и играть.

1. Бульвар Сёндер в Копенгагене функционирует как продолжение гостиной в квартирах людей и манит к себе детей, подростков и взрослых для многочисленных рекреационных занятий.
2. Некоторые улицы в В01 в г. Мальмё (Швеция) являются пешеходными.
3. Безопасные улицы, на которых могут играть дети, в Фаубане (Германия).



Повседневная жизнь крупным планом

Маятниковые поездки

Очень действенным способом достижения рекомендуемого минимума 150 минут умеренной физической нагрузки в неделю является включение активных способов передвижения в ежедневные маятниковые поездки. Для этого требуется хорошее понимание того, откуда люди выезжают и куда им нужно ехать, т.е. маятниковых маршрутов в городе.

Состыкованные и интегрированные сети

Для того, чтобы сделать активные способы передвижения частью ежедневных маятниковых поездок, нужна готовность построить хорошо состыкованную и интегрированную сеть, соединяющую людей с теми местами, куда они хотят или им нужно добраться. Альтернативное решение — проложить пешеходные и велосипедные дорожки там, где будет легче или удобнее всего их проложить — связано с риском того, что этой инфраструктурой просто не будут пользоваться, и замысел сделать больше людей физически более активными будет сорван. На самом же деле требуется:

- сплошная и безбарьерная пешеходная и велосипедная сеть;
- сеть, которая связана с основными пунктами назначения и функциональными объектами повседневной необходимости;
- устранение недостающих звеньев в сети;
- прямые маршруты и как можно меньше объездных путей;
- стыковки между местными и региональными сетями.

Помимо самого маршрута, важно построить качественные сооружения для парковки велосипедов в конечных пунктах назначения. В городах с большой численностью велосипедистов проблема велосипедной парковки возникает постоянно, так как парковка должна функционировать точно так же, как и другие элементы общественных мест, такие как места, где можно ходить пешком, и места, где можно сидеть.



Общественное пространство высокого качества перед железнодорожным вокзалом в г. Вайле (Дания).

Вдохновляющий пример Дании

В Копенгагене городские власти постепенно расширили сеть велодорожек, воспользовавшись проведением дорожного ремонта как возможностью устроить такие дорожки. Тем самым более рационально были использованы средства на обновление инфраструктуры. Это также показывает, что город намерен и впредь придерживаться курса на то, чтобы становиться все более и более удобным для езды на велосипеде.

Активные способы маятниковых передвижений детей

В качестве одного из способов привить в раннем возрасте привычку к физической активности можно предлагать детям ходить пешком или ездить на велосипеде в детский сад или школу. Препятствиями, не позволяющими многим детям совершать такие «маятниковые перемещения», являются проблемы безопасности или дальние расстояния. Предпосылкой для стимулирования детей к ходьбе или езде на велосипеде является создание смешанных кварталов, где местные школы находятся недалеко от дома. В Дании число детей, которые ездят в школу на велосипеде, сокращается, и это можно объяснить тем,



1

что происходит слияние многих школ, а небольшие местные школы закрываются.¹⁰⁷

Так же важно создавать безопасные маршруты — либо устраивая отдельные дорожки, либо снижая скорости движения. Для активного передвижения также требуется поддержка в конечном пункте назначения — в школе, в детском саду: необходимо обеспечить хорошие сооружения для парковки велосипедов, самокатов и т.п.

Интермодальность и качество транспортных узлов

Вряд ли можно предполагать, что все передвижения будут совершаться исключительно пешком или на велосипеде, и поэтому чрезвычайно важно, чтобы сети хорошо интегрировались с вариантами общественного транспорта. Стыковки между разными способами передвижения должны быть легкими и беспрепятственными, должны быть устроены хорошие парковки для велосипедов, а доступ к ним должен быть простым и прямым независимо от того, приходите ли вы пешком или приезжаете на велосипеде. А для того, чтобы сделать эти смешанные передвижения привлекательным вариантом, важно, чтобы сами транспортные узлы были высокого качества: они должны быть безопасными и удобными местами для ожидания, все указатели должны быть ясными и хорошо читаемыми и в идеале в них должны предлагаться и другие услуги, которые позволяют легко выполнять обычные ежедневные действия, находясь в пути (например, небольшие магазины или киоски, банкоматы).

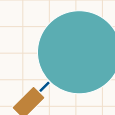


2



3

1. Приятное времяпрепровождение в ожидании автобуса на остановке в Хортене (Норвегия).
2. Парковка для самокатов перед школой в Копенгагене (Дания).
3. Безопасная школьная улица, благоприятствующая маятниковым передвижениям пешком или на велосипеде, г. Оденсе (Дания).



Повседневная жизнь крупным планом

Проведение свободного времени

Сегодня, когда во всем мире все больше распространяется малоподвижный образ жизни, общественным местам в городах принадлежит важная роль в том, чтобы люди захотели проводить больше времени на открытом воздухе, а значит и больше времени быть физически активными.

Планирование с учетом местного климата

Климат в городах Европейского региона ВОЗ совершенно разный, и соответственно различаются возможности проводить время на открытом воздухе. Эти местные климатические условия необходимо принимать во внимание в стратегиях планирования мер по стимулированию рекреационной жизни на открытом воздухе. В одних странах Региона требуются стратегии, сосредоточенные на зимних видах активности и предусматривающие в общественных местах возможности для таких видов активности. Между тем в других районах главная проблема — летняя жара, и там нужно создавать тень, чтобы люди могли заниматься физической активностью на открытых местах.

Сочетание хороших маршрутов с объектами, стимулирующими неформальное, спонтанное использование

В некоторых весьма удачно спроектированных общественных местах созданы полноценные маршруты, по которым через них могут проходить пешеходы или проезжать велосипедисты, и там же предлагаются стимулы для того, чтобы по дороге захотелось поиграть и размяться. Есть множество таких рекреационных элементов, например, водные устройства, батуты, небольшие катки и баскетбольные сетки, а также более утонченные черты ландшафта. С увеличением числа людей, занимающихся самоорганизующимся спортом, общественные места должны удовлетворять новые потребности в их более гибком использовании — в течение дня, недели и года.

Старая промышленная инфраструктура: рекреационный ресурс

Иногда зеленые зоны являются дефицитным ресурсом в городе, поэтому рекреационные пространства приходится создавать в другом окружении. Во многих городах в рекреационные ресурсы были превращены бывшие промышленные зоны. Некоторые из таких новых объектов могут стать привлекательными местами сами по себе (например, новые городские парки), но некоторые служат узлами, соединяющими разные части города посредством новых пешеходных и велосипедных дорожек.

Парки и физическая активность

Исследования показали, что парки оказывают на физическую активность как прямое, так и косвенное влияние. Наличие и качество зеленых пространств оказывает благотворное действие на уровни стресса и психическое благополучие людей, а благодаря высококачественным зеленым зонам также может повышаться уровень физической активности. Одни характеристики зеленых зон с большей вероятностью могут стимулировать физическую активность, чем другие: например, размеры, доставляющая эстетическое удовольствие природная среда, легкость доступа к местам назначения в городе и наличие различных сооружений/удобств.¹⁰⁸ Точно так же благоприятствовать физической активности может привлекательная физическая среда, делающая то или иное место приятным для социальных контактов, встреч или совместных занятий, и это будет ее сопутствующим положительным эффектом.



1

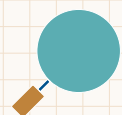


2



3

1. Популярным способом привлечь людей к физической активности на свежем воздухе в темное и холодное время зимой является устройство катков.
2. Привлекательные набережные стимулируют людей к прогулкам и пребыванию на свежем воздухе. Лиссабон (Португалия).
3. Приглашение заниматься спонтанной физической активностью может принимать самые разные формы, такие как этот деревянный настил вдоль тропы, проходящей через Копенгагенскую школу бизнеса во Фредериксберге (Дания).



Повседневная жизнь крупным планом

Ежедневные походы по делам

В некоторых городах из-за различных факторов, таких как большие расстояния или расположение монофункциональных бизнес-парков далеко от жилых кварталов, нереально рассчитывать на то, что обычный вид транспорта для совершения маятниковых поездок изменится за короткое время. В таких условиях можно отдать приоритет стимулированию большей физической активности как обычного элемента совершения ежедневных походов по делам. Поэтому, когда человек идет к врачу или в супермаркет, как можно стимулировать его или ее к тому, чтобы пройти пешком чуть дальше и ходить чуть чаще?

Парковка возле супермаркета

Независимо от расстояния от дома до супермаркета некоторые чаще отправляются туда на машине, так как этот вариант удобнее. В результате через парковки каждый день проходит множество людей. Однако большинство парковок предназначены только для машин, и мало кто задумывался над тем, как водители и пассажиры могут продолжить свой путь пешком. Если устроить парковку в нескольких местах, соединенных привлекательными пешеходными дорожками, подводящими к основным пунктам назначения, можно тем самым стимулировать ходьбу и объединить разные дела.



Привлекательные пространства перед супермаркетами могут стимулировать людей к тому, чтобы пройти и побыть немного на воздухе, а не сразу уезжать на машине.



1



2

1. Временные веселые элементы, устраиваемые на улице, создают неожиданные впечатления во время ежедневных походов по делам
2. Сплошные тротуары вдоль главной торговой улицы обеспечивают безопасное и удобное пространство для ходьбы.



Оценивание

Для того, чтобы стратегии и проекты в области городского планирования оказывали реальное влияние на модели физической активности людей, очень важно, чтобы в этих планах были поставлены ясные цели и определены критерии успеха, которые позднее можно измерить и оценить.

Растет число городов, в которых были инициированы меры вмешательства, содействующие ходьбе и езде на велосипеде. Такие меры, как превращение улиц в пешеходные зоны и программы краткосрочной аренды велосипедов могут повышать осведомленность об активной мобильности, однако для того, чтобы они имели нужный и долгосрочный эффект, важно, чтобы эти вмешательства были целенаправленными и приспособлены к местным условиям и проблемам. И, что даже еще важнее, мы должны извлекать уроки из этих вмешательств и их последствий. Для того, чтобы определить, было ли действительно достигнуто то, ради чего они затевались, требуются надлежащим образом организованные мониторинг и оценка.

Оценки в городском планировании и общественном здравоохранении

Оценка как концепция включает в себя много разных моделей, в том числе оценку плана, апробирование плана и оценку его результатов, критику плана, сравнительное исследование и профессиональную оценку и оценку post-hoc окончательных итогов реализации плана.¹¹⁰ В данном разделе рассматриваются возможности оценки post-hoc как средства измерения влияния инициатив в области городского планирования на уровне физической активности.

В целом в области городского планирования мало моделей оценки, да и вообще не принято проводить оценки. Если же они и проводятся, большинство из них ограничены оценками «с маленькой буквы», когда оценивается, были ли выполнены действия, предусмотренные планом или проектом; часто это не более чем оценка достижения поставленных перед проектом плановых показателей по срокам и по деньгам. А вот в Оценках с большой буквы рассматриваются конечные результаты планов или проектов, в них ставится цель разобраться в основных темах, таких как экономическая жизнеспособность и здоровье. В отличие от городского планирования, такой вид оценки относительно часто проводится в области общественного здравоохранения, где сильнее традиция выполнения продольных оценок последствий, позволяющих количественно оценить результаты определенного лечения или медицинского вмешательства, включая экономические последствия и экономию затрат.¹¹¹

Возможно, такие оценки проводятся в области городского планирования редко, но исключения бывают. Например, городские власти Нью-Йорка приложили немало усилий к тому, чтобы разработать разные виды оценки «с большой буквы» для количественного оценивания результатов обновления общественных мест не только с точки зрения таких факторов, как транспортные потоки, объем хозяйственной деятельности и несчастные случаи, но и с точки зрения более сложных вопросов социальной справедливости.¹¹² Еще одним примером является город Мальмё в Швеции, где Комиссия Мальмё начала устанавливать для развития города целевые показатели здоровья, которые могут помочь указать направления будущего городского планирования.¹¹³

Для того, чтобы работать над повышением уровня и качества физической активности в городах, нужно заполнить один явный пробел. Очевидно, что нужно переосмыслить вопрос о том, как лучше всего проводить оценки, но также есть огромная возможность объединить знания и опыт в области общественного здравоохранения и городского планирования, чтобы узнать намного больше о том, как города могут стимулировать физическую активность. Разумеется, в качестве отправной точки необходимо еще до мероприятия запланировать оценки post-hoc, чтобы быть уверенными в том, что имеются необходимые исходные данные, позволяющие проводить сравнения, и согласовать, что именно будет оцениваться.

Зачем проводить оценку?

Оценки могут проводиться с совершенно разными целями. Благодаря им можно:

- удостовериться в том, что решения принимаются взвешенно и обоснованно (это самое главное);
- узнать, что дает положительный результат во всем цикле вмешательств — от политики и стратегии до конкретных проектных разработок;
- донести выгоды от вмешательства до различных заинтересованных сторон;
- ввести в обиход новые формулировки, в которых больший упор делается на граждан и качество их жизни;
- набраться политического мужества, которое необходимо для того, чтобы приступить к процессу перемен или продолжать его.

” **Раз вы _____ не измеряете, значит, вы и не управляете.**

Janette Sadik-Khan, бывший директор департамента транспорта г. Нью-Йорка.¹⁰⁹

Ситуационное исследование



Копенгаген

Количественная оценка как инструмент перемен

Копенгаген — это город, который часто попадает в число самых пригодных для жизни городов во всем мире, и он служит примером того, как сбор данных о людях помог придать развитию города определенную форму и направление.

Копенгаген был первым в мире городом, в котором в течение нескольких десятилетий проводились систематизированные комплексные исследования общественной жизни. Все начиналось с исследований датского урбаниста Яна Гейла, который изучал, как люди передвигаются и проводят время в Копенгагене, а потом постепенно стало методом наполнения городской политики конкретным содержанием. Первые исследования были выполнены в 1968 г. (среди прочего, в них был документально отражен эффект от первой в Копенгагене пешеходной улицы — Стрёгет), а затем повторялись в 1986, 1995 и 2005 годах.

В ходе этих исследований проводилась количественная оценка пешеходных потоков и видов деятельности, которыми люди занимались во время пребывания в общественных местах. Постепенно как местные власти, так и деловое сообщество начали понимать ценность таких данных как инструмента городского развития, благоприятного для пользователя, и в последние годы особое внимание к данным о людях стало для администрации Копенгагена частью повседневной практики планирования.



Культура мониторинга идет рука об руку с поэтапным процессом изменения городского ландшафта. Медленно и постепенно город убрал из центра парковки, чтобы создать общественные места без автомобилей, и с тех пор такой подход распространился и на другие кварталы города.

Решения иногда принимать очень трудно — это неизбежно, но опора на данные помогла политикам держаться твердо и работать во имя общей мечты, независимо от того, какая политическая партия оказывалась у власти в тот или иной момент.

«Велосипедный счет»

Одним из ценных инструментов планирования, который помог Копенгагену получить звание города велосипедистов номер один, является обследование Bicycle Account («Велосипедный счет»). Впервые опубликованное в 1996 г., это обследование представляет данные о состоянии велосипедного движения в городе: сколько велосипедистов в разных местах, какова велосипедная инфраструктура,



сколько километров проезжают велосипедисты, сколько времени находятся в пути и т.д. Более подробно рассматриваются также отдельные вопросы и тенденции, такие как субъективное восприятие безопасности, статистика несчастных случаев, заторы на велосипедных дорожках, владение грузовыми велосипедами и их использование и (не в последнюю очередь) мотивация к езде на велосипеде среди горожан. В отношении мотивации граждан к езде на велосипеде «Велосипедный счет» из года в год демонстрирует, что первой причиной езды на велосипеде среди копенгагенцев остается то, что «это самый быстрый способ передвижения», затем следует «это самый легкий способ передвижения», а третья самая распространенная причина езды на велосипеде заключается в том, что это возможность «получить физическую нагрузку». Это еще раз подтверждает тот факт, что, хотя мы можем стремиться к росту физической активности и в конце концов наблюдать его, это не всегда самый эффективный довод или главный фактор, стимулирующий изменение в поведении.

Столица для людей

В 2010 г. в Копенгагене была принята новая концепция будущего — «Столица для людей» (2010–2015 гг.) — в соответствии с которой была поставлена задача превратить Копенгаген в самый пригодный в мире город для жизни. Эта концепция включала простые и осязаемые, но в то же время амбициозные показатели качества городской жизни, и город снова взял курс на достижение количественных и качественных целевых ориентиров, выдвигающих людей на первое место в повестке дня, а именно: добиться, чтобы «больше людей стали ходить пешком», «повысить качественный уровень времяпрепровождения» и «повысить уровень удовлетворенности общественной сферой». С тех пор такая система показателей используется в Копенгагене при принятии решений об инвестициях в общественные места и служит ориентиром для всех новых проектов, касающихся городского пространства. Достигнув многих своих целей в 2015 г., власти Копенгагена теперь сформулировали новую концепцию — «Творить Копенгаген вместе», в которой основной упор сделан на партнерство и совместное творчество.

Новые подходы к оценке эффекта принимаемых мер в городах

Города различаются между собой по типу собираемых ими данных и по видам выполняемых ими оценок. Ниже приведено несколько примеров той информации, которая представляет ценность для принятия мер по повышению уровня физической активности в городах.

• Структура способов передвижения.

Сбор данных о структуре способов передвижения — о разделении людей по способам передвижения — позволяет нарисовать картину уровня автомобильной зависимости, пользования общественным транспортом и уровня активного передвижения. Одни города собирают данные как по пешеходам, так и по велосипедистам, другие — только по велосипедистам. Сбор большего объема информации по пешеходам и велосипедистам представляет собой важное изменение, поскольку традиционно большинство транспортных ведомств собирают данные только по автомобилям.

• Велосипедные счета.

Несколько городов во всем мире, такие как Копенгаген, Лестер и Окленд, опубликовали велосипедные счета. Хотя эти обследования и отличаются по своему дизайну и по представляемым результатам, все они имеют целью дать всеобъемлющую картину состояния велосипедного движения в городе — от документального отражения инвестиций в инфраструктуру до мониторинга прогресса в развитии велосипедной культуры города.

• Экономические выгоды.

Экономические выгоды могут служить сильным мотивирующим фактором, когда речь заходит об улучшении условий для физической активности. Такие выгоды проявляются на разных уровнях: граждане экономят деньги благодаря тому, что едут на велосипеде, а не в автомобиле, у местных розничных торговцев растет объем продаж за счет хорошей пешеходной и велосипедной инфраструктуры вокруг их торговых точек, государственные органы могут экономить большие средства на расходах на здравоохранение.

• Прибытие в школу на велосипеде и пешком.

Такие данные собирают немногие города, но когда есть точные данные о том, сколько детей приходят в школу пешком

HEAT: «Инструмент экономической оценки влияния на здоровье»

Для того, чтобы облегчить принятие решений на основе фактических данных, Всемирная организация здравоохранения совместно с экспертами в данной области разработала онлайн-инструмент для расчета стоимостного выражения снижения смертности в результате регулярной ходьбы или езды на велосипеде.¹¹⁴ Намерение состоит в том, чтобы «Инструмент экономической оценки влияния на здоровье» (Health Economic Assessment Tool, или сокращенно HEAT) применялся при всестороннем анализе затрат и выгод, связанных с вмешательствами в сфере транспорта или инфраструктурными проектами, дополняя уже имеющийся инструментарий для проведения экономических оценок эффекта от вмешательств в транспортной сфере, например, направленных на борьбу с выбросами или дорожными пробками.

Этот инструмент можно применять в целом ряде различных ситуаций, например, для того, чтобы:

- помочь в планировании нового объекта велосипедной или пешеходной инфраструктуры;
- оценить снижение смертности благодаря прошлым и/или нынешним уровням распространенности езды на велосипеде или ходьбы;
- дать вводные данные для проведения более всеобъемлющих работ по экономической оценке или намечаемых оценок воздействия на здоровье.

или приезжают на велосипеде, это большой плюс, ведь это связано с формированием активных привычек с самого детства. Данные могут собираться в форме обследований способов передвижения, проводимых самими школами, что требует междисциплинарного и межведомственного сотрудничества.

Области, нуждающиеся в дальнейшем развитии

Получение большего объема данных в реальном масштабе времени о ходьбе пешком и езде на велосипеде

Важно получать больше данных в реальном масштабе времени о поведении людей в отношении ходьбы и езды на велосипеде: получать больше информации о том, как долго и как далеко люди ходят пешком или ездят на велосипеде. Обследование «Велосипедный счет» в Копенгагене из года в год показывает, что большинство людей выбирают велосипед потому, что это самый быстрый и самый удобный способ передвижения по городу. По этой причине очень важно, чтобы города следили, остается ли езда на велосипеде все так же быстрым способом передвижения по городу и не страдают ли некоторые маршруты от заторов или иных проблем, которые делают езду на велосипеде менее привлекательной.

Получение знаний об уровнях активности в определенных группах населения

Базовых и самых общих знаний о числе пешеходов и велосипедистов недостаточно для количественной оценки последствий, которые физические вмешательства могут иметь для таких целевых групп, как подростки, лица старшего возраста или граждане, находящиеся в социально неблагополучном положении и живущие в бедных кварталах. Например, если города хотят повысить уровень физической активности в конкретной группе (например, у тех, кто в настоящее время наименее активен), должны быть выработаны методы измерения влияния данного вмешательства на широкий круг людей, которые могут различаться по своему прежнему уровню активности, месту проживания в городе, возрасту, профессии и другим социально-экономическим показателям. Иметь такие данные крайне важно для измерения последствий среди разных групп населения, для оценивания исходов с точки зрения справедливости и для использования при пересмотрах планов в будущем.

Создание инструментов оценки для конкретных возрастных групп

Теперешняя модель разработанного ВОЗ «Инструмента экономической оценки влияния на здоровье» (HEAT) пригодна только для взрослых в возрасте примерно 20–74 лет. Необходимо создать методы оценки специально для детей, подростков и лиц пожилого возраста.

Сбор и объединение местных источников данных

В любой момент времени сбором нужных им данных занимаются многие различные действующие субъекты, составляющие городской ландшафт организаций и ведомств. Для градостроителей и медицинских работников, преследующих цель повысить уровень физической активности, важно объединить эти источники данных, чтобы можно было получить максимально полную картину. Например, в одни и те же базы данных могут с пользой для дела вводиться результаты местных обследований способов передвижения — либо в школах, либо на предприятиях и в организациях — и затем использоваться при разработке будущих планов и проектных решений в городах.

Применение оценок в планировании

Обследования до и после вмешательства

Реконструкция общественных мест, улиц и т.п. может выиграть от хорошо подготовленных обследований, проводимых как до вмешательства, так и после него. Обследования до вмешательства могут помочь определить проблему, которую нужно решить путем реконструирования, а обследования после вмешательства помогают установить, увенчалась ли реконструкция успехом. Например, структуру способов передвижения на определенном участке улицы можно оценить и до и после вмешательства, чтобы сказать, привела ли реконструкция к увеличению числа пешеходов или велосипедистов.

Пример: Brighton New Road



Опытные проекты и стратегический процесс проектов

В настоящее время все больше и больше городов экспериментируют с проведением временных проектов и вмешательств. Такие разные города, как Нью-Йорк, Сан-Паулу и Осло успешно апробировали в ходе опытных проектов новые решения на улицах и в общественных местах. Таким образом они не только демонстрируют проблему, но и предлагают лицам, формирующим политику, ясный выбор, в котором решения представляют собой не описательные тексты или чертежи в предложениях для включения в план, а конкретную (пусть даже и временную) установку или реконструкцию, которая была реально проверена в городском пространстве. Для того, чтобы такие опытные проекты могли оказывать сильное стратегическое и долговременное влияние, важно, чтобы они входили составной частью в процесс подготовки и реализации проектов, построенный на количественных оценках нынешней ситуации и предполагающий готовность продолжать работу и улучшать основной проект.



Обследования автомобильного движения, передвижения пешеходов и стационарных видов деятельности помогли определить дизайн улицы Нью-Роуд в г. Брайтон, а контрольные обследования после завершения проекта продемонстрировали его успех с точки зрения повышения активности пешеходов.

Включение граждан в число участников

Оценки различного рода — это инструменты взаимодействия с гражданами по-новому, позволяющие быстрее откликаться на их мнения. Поскольку для стимулирования физической активности важен мотивационный фактор, необходимо, чтобы градостроители постоянно уточняли и обновляли свое понимание людей, для которых предназначен их город. Одним из таких примеров является обследование «Велосипедный счет» в городе Окленд, в ходе которого городские власти теперь в положительной форме задают горожанам вопрос о том, что, на их взгляд, необходимо оценивать количественно.¹¹⁵

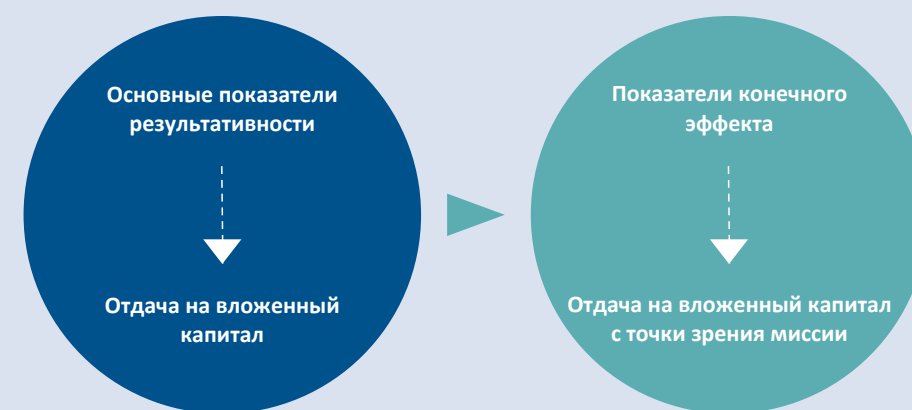
Переход на новую систему показателей и инструментов

Для полного понимания того, как стимулировать физическую активность и оценивать влияние различных видов вмешательств в городскую среду, существует очевидная необходимость создания новой системы показателей для оценки физической активности в городских условиях.

Слишком часто проекты оцениваются с точки зрения их способности достичь узких целей, таких как сроки завершения и бюджеты, а не с точки зрения их влияния и ценности для города. В связи с этим существует настоятельная потребность в переосмыслении того, как проводятся оценки.

На самом общем уровне оценки должны охватывать как формы поведения, так и психосоциальные установки: формы поведения — потому что именно через них проявляются последствия вмешательства для здоровья, а психосоциальные установки — потому что они позволяют понять мотивацию людей к тому, чтобы быть (или не быть) физически активными.

Рисунок 2 От рентабельности инвестиций к рентабельности миссии



В самом широком смысле нам требуется:

- больше информации об исходном уровне физической активности в различных будничных ситуациях: на что мы пытаемся повлиять — на маятниковые передвижения, хождение за покупками, отдых или еще на что-то?
- больше информации об исходном уровне физической активности горожан в различных районах города;
- информация о связи между качеством жизни/счастьем со слов самих людей и изменениями в моделях активности.

По-видимому, для улучшения и совершенствования инструментария оценки и методов исследования, которые могут дать больше информации о зависимости между искусственной средой и физической активностью, будет очень важно применять более качественные подходы как дополнение к более количественным мерам плотности застройки, плотности населения и т.п. Это потребует разработки объективных мер оценки целого ряда характеристик окружающей среды, важных для физической активности, таких как тротуары, пешеходные зоны и факторы, влияющие на качество мест пересечения (например, пешеходные переходы и устройства для снижения скорости дорожного движения).¹¹⁶

Учитывая, что городская среда играет существенную роль в поддержке физической активности, есть еще одна рекомендация: стимулировать более широкое межсекторальное сотрудничество при выполнении оценок.

Под этим имеется ввиду регулярное взаимодействие органов общественного здравоохранения с учреждениями в других секторах, такими как учреждения, ведающие городским планированием, городским транспортом и парками, чтобы постоянно оценивать состояние окружающей среды, поддерживающей физическую активность, и представлять об этом информацию. Для этого специалисты общественного здравоохранения должны входить в состав местных групп по разработке планов.

Не менее важно, чтобы специалисты общественного здравоохранения сотрудничали с секторами, занимающимися экологической устойчивостью. Здесь цель состоит в том, чтобы выявлять и оценивать инициативы, которые, способствуя снижению энергопотребления, выбросов парниковых газов и загрязнения воздуха, в то же время вносят вклад в повышение уровня физической активности и улучшают здоровье. Для таких инициатив нужно больше совместных исследований и практических действий, равно как и совместное финансирование.

Оценки не обязательно должны быть объективными и иметь количественное выражение. Дать толчок новому типу диалога, посвященного тому, что наиболее важно и что должно быть поставлено на первое место, могут другие инструменты, имеющие более качественное выражение. Примером могут служить разработанные Я. Гейлом «12 критериев качества для общественного пространства».

Критерии качества городской среды

Защита

Защита от дорожного движения и несчастных случаев — ощущение безопасности

Защита пешеходов и велосипедистов
Устранение страха перед дорожным движением
Безопасные переходы

Защита от преступности и насилия — ощущение защищенности

Оживленная общественная среда
Позволяет вести пассивный надзор
Разнообразие функций 24/7/365
Хорошее освещение/освещение в человеческих масштабах

Защита от неприятных чувственных ощущений

Ветер/сквозняк
Дождь/снег
Холод/жара
Загрязнение
Пыль, шум, яркий свет

Комфорт

Возможности для ходьбы пешком и езды на велосипеде

Пространство для ходьбы
Интересные фасады
Отсутствие препятствий
Хорошие поверхности
Доступность для всех

Возможности остановиться и побыть в этом месте

Привлекательные и функциональные края
Определенные места для пребывания
Объекты, к которым можно прислониться и постоять рядом
Фасады с привлекательными деталями, возле которых хочется побыть

Возможности посидеть

Обозначенные зоны для сидения
Приятные виды, возможность наблюдать людей
Хорошее сочетание общественных мест для сидения и мест в кафе
Возможности для отдыха/ожидания

Возможности видеть

Разумные расстояния обзора
Беспрепятственный обзор
Интересные виды
Легкость ориентирования
Освещенность (в темное время)

Возможности говорить и слушать

Низкие уровни шума
Расположение общественных мест для сидения, стимулирующее общение, все условия для беседы

Возможности поиграть и размяться

Возможность для физической активности, физкультурных занятий, игр и уличных развлечений
Временная деятельность (рынки, фестивали, выставки и т.п.)
Днем и ночью
Летом и зимой

Получение удовольствия

Размерность соответствует человеческим масштабам

Размеры зданий и пространств соответствуют важному человеческому аспекту относительно органов чувств, движения, размеров и поведения

Возможности насладиться позитивными аспектами климата

Солнце/тень
Тепло/прохлада
Укрытие от ветра

Эстетические качества и позитивные сенсорные впечатления

Хороший дизайн и продуманные детали
Хорошие материалы
Красивые виды/перспективы
Богатство сенсорных впечатлений: деревья, растения, вода



Заключение

Повышение уровня физической активности в городах является важным шагом на пути к более здоровым городам. Как хотели показать авторы данной публикации, городам принадлежит важная роль в деле стимулирования умеренной физической активности — такой физической активности, которая ассоциирует с моделями ежедневного движения и отдыха людей. Однако повышение уровней физической активности требует комплексного подхода, при котором такая активность не рассматривается изолированно. Повышение уровня физической активности, среди прочего, предполагает понимание фундаментальной потребности людей чувствовать себя в безопасности, их желания быстро и легко добраться из пункта А в пункт Б и — не в последнюю очередь — понимание того, как на их поведение влияет городская среда. Вот почему общественные места в городах могут выступать важными движущими силами перемен при условии, что власти предрасполагающие будут стараться делать их пригодными для многих разных видов использования, а это включает их пригодность для большей физической активности, будь то ходьба пешком, езда на велосипеде или игры.

Комплексное мышление, которое требуется в этой области, также предполагает признание многих сопутствующих выгод, возникающих благодаря городской среде, поддерживающей физическую активность, и планирование мер по достижению этих выгод. Более того, в стимулировании людей к тому, чтобы они больше ходили пешком, ездили на велосипеде и занимались играми, кроются потенциальные выгоды с точки зрения решения целого ряда других городских проблем, таких как социальная справедливость, загрязнение воздуха, заторы уличного движения, городская экономика и инновационное развитие. Для того, чтобы в полной мере воспользоваться этим потенциалом, требуется намного более широкое сотрудничество между секторами общественного здравоохранения и городского планирования. В то же время следует признать, что, хотя повышение уровня физической активности может и не быть (в политическом отношении) главным аргументом, оно, тем не менее, может произойти как побочный продукт других приоритетов: например, развитие более совершенной транспортной сети может привести к росту физической активности, даже если такой итог никогда в положительной выраженной форме и не предусматривался. Именно такие возможности и нужно выявлять и за них ухватываться.

Стимулирование повышения уровня физической активности обычно не означает, что города должны составлять отдельные плановые документы по этой части; в принципе вполне достаточно, если в порядке обычной практики в ткань многих сегодняшних проектов и программ в области городского планирования будут вплетаться необходимые тезисы. Однако во многих городах требуются более радикальные перемены в общем видении будущего и в политике. Города, добившиеся наибольших успехов в повышении уровня физической активности, выработали твердое стратегическое видение такого города, каким они хотят стать, а когда есть такое видение, к нему по ходу дела можно приспосабливать прагматичные решения и определять и реализовывать конкретные меры. Перемены моментально не происходят, иногда нужен постепенный процесс. Но, как было показано на многочисленных примерах, приведенных в данной публикации, перемены абсолютно осуществимы.

Для того, чтобы задавать направление таким процессам перемен, огромное значение имеют мониторинг и оценка, позволяющие нам постоянно узнавать, что дает на практике положительный результат. Кроме того, такая оценка позволяет определить, какая требуется адаптация с течением времени, и — не менее важно — показывает, как нужно реагировать на меняющиеся потребности людей и модели поведения. А такая способность быстро реагировать должна быть непременно, даже если это означает переосмысление того, в каких областях вмешательства могут быть самыми важными и действенными.

Библиография

- 1 Стратегия в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2016 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/312762/Physical-activity-strategy-2016-2025-ru.pdf?ua=1, по состоянию на 27 октября 2017 г.).
- 2 Lee IM, Shiroma EJ, Lobelo F, Puska P, Blair SN, Katzmarzyk PT. Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *Lancet* 2012;380(9838):219–29. doi:10.1016/S0140-6736(12)61031-9.
- 3 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 4 Стратегия в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2016 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/312762/Physical-activity-strategy-2016-2025-ru.pdf?ua=1, по состоянию на 27 октября 2017 г.).
- 5 Парижская декларация. Четвертое совещание по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций; 2014 г. (https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEWjPvvbp2JPXAhXF5oKHVVDDM4QFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.unece.org%2Ffileadmin%2FDAM%2Fthepep%2FPublications%2F2015_and_pdf_Signs_and_signals%2FParis_Declaration_in_Russian_final.pdf&usg=AOvVaw2eQcIV-JV5sA8gVjL7NfKv, по состоянию на 28 октября 2017 г.).
- 6 Декларация Шестой министерской конференции по окружающей среде и охране здоровья. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2017 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/342287/170574_Ostrava-Declaration-FINAL-RUS.pdf?ua=1, по состоянию на 28 октября 2017 г.).
- 7 Новая программа развития городов: проект итогового документа для принятия в Кито, октябрь 2016 г. Конференция Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию” 2016 г. (<http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Russian.pdf>, по состоянию на 28 октября 2016 г.).
- 8 Barton H, Tsourou C. Healthy urban planning: a WHO guide to planning for people. London: E&FN Spon; 2000.

Edwards P, Tsouros A. Содействие физически активному образу жизни в городских условиях: роль местных органов власти. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2006 г. (www.rorbic.ru/upload/site1/document_file/HG1eQfslGV.pdf, по состоянию на 28 октября 2017 г.).

Edwards P, Tsouros A. A healthy city is an active city: a physical activity planning guide. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2008 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0012/99975/E91883.pdf, accessed 31 August 2017).

Global report on urban health: equitable, healthier cities for urban development. World Health Organization and UN Habitat; 2016 (http://www.who.int/kobe_centre/publications/urban-global-report/en, accessed 31 August 2017).

Urban green space interventions and health: a review of impacts and effectiveness. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2017/urban-green-space-interventions-and-health-a-review-of-impacts-and-effectiveness.-full-report-2017>, accessed 31 August 2017).
- 9 Warburton D, Bredin S. Health benefits of physical activity: a systematic review of current systematic reviews. *Curr Opin Cardiol*. 2017;32(5):541–56. doi:10.1097/HCO.0000000000000437.
- 10 Ng M, Fleming T, Robinson M, Thomson B, Graetz N, Margono C et al. Global, regional, and national prevalence of overweight and obesity in children and adults in 1980–2013: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2013. *Lancet* 2014;384(9945):766–81 ([http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(14\)60460-8/abstract](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(14)60460-8/abstract), accessed 31 August 2017).
- 11 Reiner M, Niermann C, Jekauc D, Woll A. Long-term health benefits of physical activity: a systematic review of longitudinal studies. *BMC Public Health* 2013;13:813. doi:10.1186/1471-2458-13-813 (<https://bmcpubhealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/1471-2458-13-813>, accessed 31 August 2017).
- 12 Hallal PC, Andersen LB, Bull FC, Guthold R, Haskell W, Ekelund U. Global physical activity levels: surveillance progress, pitfalls, and prospects. *Lancet* 2012;380(9838):247–57. doi:10.1016/S0140-6736(12)60646-1.

www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/87550/E89490R.pdf?ua=1, по состоянию на 29 октября 2017 г.).
- 13 Global recommendations on physical activity for health. Geneva: World Health Organization; 2010 (<http://www.who.int/dietphysicalactivity/publications/9789241599979/en>, accessed 31 August 2017).
- 14 Sallis JF, Cerin E, Conway TL, Adams MA, Frank LD, Pratt M et al. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *Lancet* 2016;387(10034):2207–17. doi:10.1016/S0140-6736(15)01284-2.
- 15 Стратегия в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2016 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/312762/Physical-activity-strategy-2016-2025-ru.pdf?ua=1, по состоянию на 27 октября 2017 г.).
- 16 Стратегия в области физической активности для Европейского региона ВОЗ, 2016–2025 гг. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2016 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/312762/Physical-activity-strategy-2016-2025-ru.pdf?ua=1, по состоянию на 27 октября 2017 г.).
- 17 Gehl J. Life between buildings: using public space. Washington (DC): Island Press; 1987/2011.

Gehl J. Cities for people. Washington (DC): Island Press; 2010.
- 18 Hallal PC, Andersen LB, Bull FC, Guthold R, Haskell W, Ekelund U. Global physical activity levels: surveillance progress, pitfalls, and prospects. *Lancet* 2012;380(9838):247–57. doi:10.1016/S0140-6736(12)60646-1.
- 19 Mackett R, Paskins J. Children’s physical activity: the contribution of playing and walking. *Children and Society* 2008;22:345–57. doi:10.1111/j.1099-0860.2007.00113.x.
- 20 Mackett R. Children’s travel behaviour and its health implications. *Transport Policy* 2013;26:66–72 (<http://discovery.ucl.ac.uk/1343012/2/1343012.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 21 Физическая активность и здоровье в Европе: аргументы в пользу действий. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2006 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/87550/E89490R.pdf?ua=1, по состоянию на 29 октября 2017 г.).
- 22 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 23 Hallal PC, Andersen LB, Bull FC, Guthold R, Haskell W, Ekelund U. Global physical activity levels: surveillance progress, pitfalls, and prospects. *Lancet* 2012;380(9838):247–57. doi:10.1016/S0140-6736(12)60646-1.
- 24 Lee IM, Shiroma EJ, Lobelo F, Puska P, Blair SN, Katzmarzyk PT. Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *Lancet* 2012;380(9838):219–29. doi:10.1016/S0140-6736(12)61031-9.
- 25 Kelly P, Kahlmeier S, Götschi T, Orsini N, Richards J, Roberts N et al. Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship. *Int J Behav Nutr Phys Act*. 2014;11:132. doi:10.1186/s12966-014-0132-x.
- 26 Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций; 2015 г. (http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&referer=/english/&Lang=R, по состоянию на 30 октября 2017 г.).
- 27 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 28 The state of European cities: cities leading the way to a better future. European Commission/UN Habitat; 2016 (<https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future>, accessed 31 August 2017).
- 29 Там же.
- 30 Good, better, best: the City of Copenhagen’s bicycle strategy, 2011–2125. City of Copenhagen Technical and Environ-

- mental Administration, Traffic Department; 2012 (http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=823, accessed 31 August 2017).
- 31 We will be carbon-neutral by 2025. In: Copenhagen Capacity [website] (<http://www.copcap.com/invest-in-greater-copenhagen/investment-opportunities/copenhagen-carbon-neutral-2025>, accessed 31 August 2017).
- 32 Marrying cycling and public transport [factsheet]. European Cyclists' Federation; 2012 (<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/Factsheet-ITF2012-PT.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 33 The state of European cities: cities leading the way to a better future. European Commission/UN Habitat; 2016 (<https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future>, accessed 31 August 2017).
- 34 Cities in Europe: facts and figures on cities and urban areas. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency; 2016 (<http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL-2016-Cities-in-Europe-2469.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 35 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 36 TEMS: The EPOMM Modal Split Tool [online database]. European Platform on Mobility Management (EPOMM) (http://www.epomm.eu/tems/compare_cities.phtml, accessed 31 August 2017).
- 37 По данным Датского технического университета (ТДУ).
- 38 The state of European cities: cities leading the way to a better future. European Commission/UN Habitat; 2016 (<https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future>, accessed 31 August 2017).
- 39 Chart: Eastern Europe's incredible shrinking cities. City Metric [website]. 15 August 2014 (<http://www.citymetric.com/chart-eastern-europes-incredible-shrinking-cities>, accessed 31 August 2017).
- 40 Там же.
- 41 Hall T, Vidén S. The Million Homes Programme: a review of the great Swedish planning project. *Planning Perspectives* 2005;20:301–28. doi:10.1080/02665430500130233
- 42 Olsson L, Loerakker J. Revisioning Amsterdam Bijlmermeer. *Failed Architecture* [website]; 2013 (<https://www.failedarchitecture.com/the-story-behind-the-failure-revisioning-amsterdam-bijlmermeer>, accessed 31 August 2017).
- Bjørn N, editor. *Arkitektur der forandrer: fra ghetto til velfungerende byområde*. Copenhagen: Gads Forlag; 2008.
- 43 Quality of life in European cities, 2015. European Commission; 2016. (http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2015_en.pdf, accessed 31 August 2017).
- 44 Befolkning og fremskrivninger [Population and projections] [online database]. City of Copenhagen website (на датском языке) (<http://www.kk.dk/artikel/befolkning-og-fremskrivninger>, accessed 31 August 2017).
- 45 Health inequalities in the EU: final report of a consortium. European Commission Directorate-General for Health and Consumers; 2013 (http://ec.europa.eu/health/sites/health/files/social_determinants/docs/healthinequalitiesneu_2013_en.pdf, accessed 31 August 2017).
- 46 Income disparities in street features that encourage walking [research brief]. *Bridging the Gap*; 2012 (http://www.bridgingthegapresearch.org/_asset/02fpi3/btg_street_walkability_FINAL_03-09-12.pdf, accessed 31 August 2017).
- 47 Environment and health for the European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017. (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2017/environment-and-health-for-the-european-cities-in-the-21st-century-making-a-difference>, accessed 31 August 2017).
- 48 Cities alive: towards a walking world. London: Arup; 2016 (http://publications.arup.com/publications/c/cities_alive_towards_a_walking_world, accessed 31 August 2017).
- 49 TomTom Traffic Index [online database] (https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex, accessed 31 August 2017).
- 50 Air quality in cities [web portal]. European Commission (https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities/priority-themes/air-quality-cities_en, accessed 31 August 2017).
- 52 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 53 The state of European cities: cities leading the way to a better future. European Commission/UN Habitat; 2016 (<https://unhabitat.org/books/the-state-of-european-cities-2016-cities-leading-the-way-to-a-better-future>, accessed 31 August 2017).
- 54 Hennig M. Sustainable urban mobility: the example of Istanbul. Eschborn: GIZ; 2011 (http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/C_Case-Studies/GIZ_SUTP_CS_Sustainable-Urban-Mobility-Istanbul_EN.pdf, accessed 31 August 2017).
- 55 Там же.
- 56 Istanbul: an accessible city — a city for people. EMBARQ/Gehl Architects; 2010 (<http://www.wrirosscities.org/sites/default/files/Istanbul-Public-Spaces-Public-Life-EMBARQ-Turkey-Gehl-Architects-Oct-2013.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 57 A walker's paradise: pedestrianising Istanbul's ancient streets. Eltis [website]; 2016 (<http://www.eltis.org/discover/case-studies/walkers-paradise-pedestrianising-istanbuls-ancient-streets-turkey>, accessed 31 August 2017).
- 58 Öztaş CC, Aki M. Istanbul historic peninsula pedestrianization project: current state assessment. EMBARQ; 2014 (<http://www.wrirosscities.org/sites/default/files/EMB14-Istanbul-Historic-Peninsula-Pedestrianization-EMBARQ-Turkey.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 59 Dill J, Howe D. The role of health and physical activity in the adoption of innovative land use policy: findings from surveys of local governments. *J Phys Act Health* 2011;8 Suppl 1:S116–24 (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21350252>, accessed 31 August 2017).
- 60 Cities alive: towards a walking world. London: Arup; 2016 (http://publications.arup.com/publications/c/cities_alive_towards_a_walking_world, accessed 31 August 2017).
- 61 Making walking safe: a brief overview of pedestrian safety around the world. WHO (http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe.pdf, accessed 31 August 2017).
- 62 Goodyear S. A new way of understanding «Eyes on the Street». CityLab; 2013 (<https://www.citylab.com/equi-ty/2013/07/new-way-understanding-eyes-street/6276>, accessed 31 August 2017).
- 63 Lawlor E. The pedestrian pound: the business case for better streets and places. *Living Streets*; 2014 (https://www.livingstreets.org.uk/media/1391/pedestrianpound_fullreport_web.pdf, accessed 31 August 2017).
- Shoppers and how they travel [information sheet]. *Sustrans*; 2006 (<http://cidadaniaxmob.tripod.com/shopper-sandhowtheytravel.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 64 Skinner I. Riding towards the green economy: cycling and green jobs. WHO Regional Office for Europe/UN Economic Commission for Europe/UN Environment Programme; 2016 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/311471/Cycling-and-green-jobs.pdf?ua=1, accessed 31 August 2017).
- 65 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 66 What is a healthy city? Copenhagen: WHO Regional Office for Europe (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/activities/healthy-cities/who-european-healthy-cities-network/what-is-a-healthy-city>, accessed 31 August 2017).
- 67 Measuring the street: new metrics for 21st century streets. New York (NY): NYC DOT (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 68 Florida R. A playbook on the politics of better streets. CityLab; 2016 (<http://www.citylab.com/design/2016/03/janette-sadik-khan-book-handbook-urban-revolution/473145>, accessed 31 August 2017).
- 69 Lovasi GS, Hutson MA, Guerra M, Neckerman KM. Built environments and obesity in disadvantaged populations. *Epidemiol Rev*. 2009;31:7–20.
- Harrison RA, Gemmell I, Heller RF. The population effect of crime and neighbourhood on physical activity: an analysis of 15,461 adults. *J Epidemiol Community Health* 2007;61:34–9.
- Molnar BE, Gortmaker SL, Bull FC, Buka SL. Unsafe to play? Neighborhood disorder and lack of safety predict reduced physical activity among urban children and adolescents. *Am J Health Promot*. 2004;18:378–86.

- 70 Fish JS, Ettner S, Ang A, Brown AF. Association of perceived neighborhood safety on body mass index. *Am J Public Health* 2010;100:2296–303.
- 71 Gomez JE, Johnson BA, Selva M, Sallis JF. Violent crime and outdoor physical activity among inner-city youth. *Prev Med*. 2004;39:876–81.
- Brown HS 3rd, Perez A, Mirchandani GG, Hoelscher DM, Kelder SH. Crime rates and sedentary behavior among 4th grade Texas school children. *Int J Behav Nutr Phys Act*. 2008;5:28.
- Bennett GG, McNeill LH, Wolin KY, Duncan DT, Puleo E, Emmons KM. Safe to walk? Neighborhood safety and physical activity among public housing residents. *PLoS Med*. 2007;4:1599–606; discussion 607.
- 72 Carmichael L, Racioppi F, Calvert T, Sinnet D. Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=, accessed 31 August 2017).
- 73 Там же.
- 74 Edwards P, Tsouros A. Содействие физически активному образу жизни в городских условиях. Роль местных органов власти. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ, 2006 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/98425/E89498R.pdf?ua=1, по состоянию на 11 ноября 2017 г.).
- 75 Weiss M, Paffumi E, Clairotte E, Drossinos Y, Vlachos T, Bonnel P et al. Including cold-start emissions in the Real-Driving Emissions (RDE) test procedure: an assessment of cold-start frequencies and emission effects. Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2017 (<http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC105595/kjna28472enn.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 76 Road safety: speed. WHO/World Bank/Road Safety Is No Accident; 2004 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf, accessed 31 August 2017).
- 77 Gehl J. *Cities for people*. Washington (DC): Island Press; 2010 (<https://islandpress.org/book/cities-for-people>, accessed 31 August 2017).
- 78 Sallis JF, Cerin E, Conway TL, Adams MA, Frank LD, Pratt M et al. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *Lancet* 2016;387(10034):2207–17. doi:10.1016/S0140-6736(15)01284-2.
- 79 Dill J, Howe D. The role of health and physical activity in the adoption of innovative land use policy: findings from surveys of local governments. *J Phys Act Health* 2011;8 Suppl 1:S116–24 (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21350252>, accessed 31 August 2017).
- 80 Pucher J, Buehler R, Merom D, Bauman A. Walking and cycling in the United States, 2001–2009: evidence from the National Household Travel Surveys. *Am J Public Health* 2011;101(Suppl 1) (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3222478>, accessed 31 August 2017).
- 81 Dill J, Howe D. The role of health and physical activity in the adoption of innovative land use policy: findings from surveys of local governments. *J Phys Act Health* 2011;8 Suppl 1:S116–24 (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21350252>, accessed 31 August 2017).
- 82 TEMS: The EPOMM Modal Split Tool [online database]. European Platform on Mobility Management (EPOMM) (http://www.epomm.eu/tems/compare_cities.phtml, accessed 31 August 2017).
- 83 Ljubljana: cycling in Ljubljana. CHAMP project; 2014 (<http://www.champ-cycling.eu/en/The-Champs/Ljubljana/Ljubljana>, accessed 31 August 2017).
- 84 Colville-Andersen M. Ljubljana leading the way as a European cycling capital. Momentum; 2015 (<https://momentummag.com/ljubljana-slovenia-leading-way-european-cycling-capital>, accessed 31 August 2017).
- 85 Urban green spaces and health: a review of evidence. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2016 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/321971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf?ua=1, accessed 31 August 2017).
- 86 Abercrombie L, Sallis J, Conway T, Frank L, Saelens B, Chapman J. Income and racial disparities in access to public parks and private recreation facilities. *Am J Prev Med*. 2008;34(1):9–15.
- 88 Ward Thompson C. Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces. *J Environ Psychol*. 2013;34:79–96.
- 89 Источник данных: Urban Life Account.
- 90 Urban mobility plan of Barcelona, 2013–2018. City of Barcelona; 2014 (http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/pmu_angles.pdf, accessed 31 August 2017).
- 91 Bausells M. Superblocks to the rescue: Barcelona’s plan to give streets back to residents. *The Guardian*. 17 May 2016 (<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>, accessed 9 September 2017).
- 92 Там же.
- 93 Leslie E, Cerin E, Kremer P. Perceived neighborhood environment and park use as mediators of the effect of area socio-economic status on walking behaviors. *J Phys Act Health* 2010;7(6):802–10.
- 94 Chetty R, Hendren N. The impacts of neighborhoods on intergenerational mobility: childhood exposure effects and county-level estimates. Harvard University/NBER; 2015 (http://www.equality-of-opportunity.org/images/nbhds_paper.pdf, accessed 31 August 2017).
- 95 Leyden KM. Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *Am J Public Health* 2003;93(9):1546–51.
- 96 Commission for a Socially Sustainable Malmö. City of Malmö [website]; 2013 (<http://malmo.se/Kommun--politik/Socialt-hallbart-Malmo/Kommission-for-ett-socialt-hallbart-Malmo/Commission-for-a-Socially-Sustainable-Malmo-in-English.html>, accessed 31 August 2017).
- 97 WHO global report on falls prevention in older age. Geneva: World Health Organization; 2007 (http://www.who.int/ageing/publications/Falls_prevention7March.pdf?ua=1, accessed 31 August 2017).
- 98 Larsen TT. Betydningen av universell utforming og god boligkvalitet [The importance of universal design and good-quality housing] [presentation slides]. Stavanger: Husbanken (at Rogaland Conference); April 2017 (in Norwegian).
- 99 Balfour JL, Kaplan GA. Neighborhood environment and loss of physical function in older adults: evidence from the Alameda County Study. *Am J Epidemiol*. 2002;155(6):507–15.
- 100 Подростковое поведение и связанное с ним поведение: тенденции и социальные неравенства в Европейском регионе ВОЗ, 2002–2014 годы. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ, 2017 г. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/339626/WH05_obesity_Ebook.pdf?ua=1, по состоянию на 12 ноября 2017 г.).
- 101 Ward Thompson C. Activity, exercise and the planning and design of outdoor spaces. *J Environ Psychol*. 2013;34:79–96.
- 102 Holm CO. Børn, der bliver kørt til skole, koncentrerer sig dårligere [Children who drive to school concentrate less well]. *videnskab.dk* [website]; 2012 (<http://videnskab.dk/krop-sundhed/boern-der-bliver-kort-til-skole-koncentrerer-sig-darligere>, accessed 31 August 2017).
- 103 Gehl J. *Cities for people*. Washington (DC): Island Press; 2010 (<https://islandpress.org/book/cities-for-people>, accessed 31 August 2017).
- 104 Gehl J. «Soft edges» in residential streets. *Scandinavian Housing and Planning Research* 1986;3:89–102.
- 105 van Deurs C. Uderum, udeliv [Outdoor space, outdoor life] [PhD dissertation]. Copenhagen: Kunstakademiets Arkitektskole; 2010 (in Danish) (<https://www.realdanidebat.dk/SiteCollectionDocuments/Almenboligforum/Camilla%20van%20Deurs%20phd.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 106 Potwarka, L. R., Kaczynski, A. T., Flack, A. L.. Places to play: Association of park space and facilities with healthy weight status among children. *Journal of Community Health* 2008; 33(5), 344–350.
- 107 Astrup S. Cyklistforbund om fald i cykeltrafikken: «Det er i princippet katastrofalt» [Cycle federations on the decline in bicycle traffic: «In principle, it’s disastrous»]. Politiken [online newspaper]. 24 February 2017 (in Danish) (<http://politiken.dk/indland/art5747981/Cyklistforbund-om-fald-i-cykeltrafikken-%C2%BBDet-er-i-princippet-katastrofalt%C2%AB>, accessed 31 August 2017).
- 108 Urban green space interventions and health: a review of impacts and effectiveness. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2017 (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2017/urban-green-space-interventions-and-health-a-review-of-impacts-and-effectiveness.-full-report-2017>, accessed 31 August 2017).
- 109 Florida R. A playbook on the politics of better streets. CityLab; 2016 (<http://www.citylab.com/design/2016/03/janette-sadik-khan-book-handbook-urban-revolution/473145>, accessed 31 August 2017).
- 110 Waldner LS. Planning to perform: evaluation models for

- city planners. Berkeley Planning Journal 2004;17(1) (<http://escholarship.org/uc/item/0kx2106k>, accessed 31 August 2017).
- 111 Там же.
- 112 Measuring the street: new metrics for 21st century streets. New York (NY): NYC DOT (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 113 Commission for a Socially Sustainable Malmö. City of Malmö [website]; 2013 (<http://malmo.se/Kommun--politik/Socialt-hallbart-Malmo/Kommission-for-ett-socialt-hallbart-Malmo/Commission-for-a-Socially-Sustainable-Malmo-in-English.html>, accessed 31 August 2017).
- 114 Health economic assessment tool (HEAT) for cycling and walking. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>, accessed 31 August 2017).
- 115 The Auckland cycling account: a snapshot of cycling in Auckland in 2015. Auckland Council/NZ Transport Agency; 2015 (<https://at.govt.nz/media/1873018/aki-cycling-account-book.pdf>, accessed 31 August 2017).
- 116 Sallis JF, Cerin E, Conway TL, Adams MA, Frank LD, Pratt M et al. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. Lancet 2016;387(10034):2207–17. doi:10.1016/S0140-6736(15)01284-2.



Европейское региональное бюро ВОЗ

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) — специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, созданное в 1948 г., основная функция которого состоит в решении международных проблем здравоохранения и охраны здоровья населения. Европейское региональное бюро ВОЗ является одним из шести региональных бюро в различных частях земного шара, каждое из которых имеет свою собственную программу деятельности, направленную на решение конкретных проблем здравоохранения обслуживаемых ими стран.

Государства-члены

Австрия
Азербайджан
Албания
Андорра
Армения
Беларусь
Бельгия
Болгария
Босния и Герцеговина
Бывшая югославская Республика Македония
Венгрия
Германия
Греция
Грузия
Дания
Израиль
Ирландия
Исландия
Испания
Италия
Казахстан
Кипр
Кыргызстан
Латвия
Литва
Люксембург
Мальта
Монако
Нидерланды
Норвегия
Польша
Португалия
Республика Молдова
Российская Федерация
Румыния
Сан-Марино
Сербия
Словакия
Словения
Соединенное Королевство
Таджикистан
Туркменистан
Турция
Узбекистан
Украина
Финляндия
Франция
Хорватия
Черногория
Чешская Республика
Швейцария
Швеция
Эстония

World Health Organization Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51, DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark
Tel.: +45 45 33 70 00 Fax: +45 45 33 70 01
E-mail: euwhocontact@who.int
Website: www.euro.who.int