4-е Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

14-16 апреля 2014 г. ПАРИЖ

Активность передвижений в повседневной жизни

Роль местных органов власти

PRESSES DE L'EHESP

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города»

АКТИВНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ

Роль местных органов власти

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города»

2014
PRESSES DE L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SANTÉ PUBLIQUE

© 1re édition 2013, Presses de l'EHESP, Avenue du Professeur-Léon-Bernard - CS 74312 - 35043 Rennes Cedex / Réseau français des Villes-Santé
© 2014 - Presses de l'EHESP/ Ministère des affaires sociales et de la santé / ISBN : 978-2-8109-0250-7
www.presses.ehesp.fr

Редакционный комитет

В состав редакционного комитета настоящей методики включены города рабочей группы Гранд-Эст (Grand Est) французской сети Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) «Здоровые города» Франции, а именно:

ШАЛОН-СЮР-СОН,
ДИЖОН,
ЛОНГВИ,
МЕЦ,
МЮЛУЗ,
НАНСИ,
РЕЙМС,
СТРАСБУРГ,
СЕН-ДЬЕ-ДЕ-ВОЖ,
ВАНДЁВР-ЛЕ-НАНСИ.

Нижеперечисленные «Здоровые города» приняли участие в анкетировании на предмет выявления проводимых в них мероприятий, пропагандирующих ежедневное активное передвижение и физическую активность: Анже, Блуа, Кале, Шатору, Шалон-сюр-Сон, Бордо, Дижон, Дюнкерк, Гренобль, Ла-Рошель, Ла-Рош-сюр-Йон, Лонгви, Ломм, Мец, Нанси, Ренн, Реймс, Страсбург, Тулуза, Вийёрбан, Васкеаль. Большинство мероприятий, проиллюстрированных в настоящем руководстве, основано на базе ответов, полученных в результате упомянутого анкетирования.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 6

1. Концепции регулярных активных передвижений 8

2. Политика и планы поддержки программы активного передвижения 20

3. Развитие местной стратегии 26

Практические карточки 33

Зоны «спокойного» движения 34

Вело-школы 36

В школу пешком: проекты Pédibus, Car à pattes, Patobus 38

Разметка пешеходного движения 40

Оборудование площадок и зеленых зон 42

«**П**роходимость» территории (свобода передвижения пешком) 44

Доступные велосипеды 46

Оборудование школьных дворов 48

Карты с указанием времени в пути пешком или на велосипеде 50

Оптимизация движения общественного транспорта 52

Массовые прогулки 54

Приложения 57

Составители карточек и источники фотографий 58

Дополнительная информация о ежедневных способах активного передвижения 60

Дополнительная информация о французской сети ВОЗ «Здоровые города» 61

ВВЕДЕНИЕ

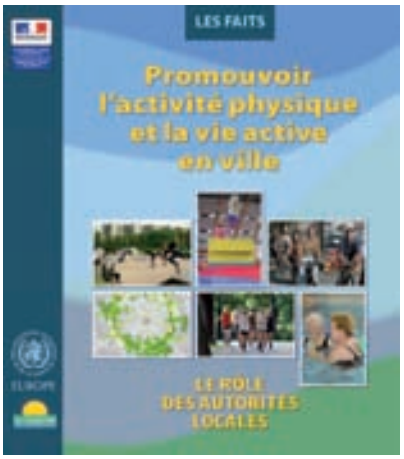
Доказано, что ежедневные занятия физической активностью оказывают благоприятное воздействие на здоровье и способствуют предупреждению возникновения хронических заболеваний. Регулярная физическая активность также имеет значительный положительный эффект на психическое здоровье. «Заниматься физической активностью нужно всем, но заниматься спортом – дело выбора каждого. Необходимо помнить про это различие во избежание недоразумений[1]». Если существует возможность реализации программы спортивного развития населения, улучшение городской среды, способствующей активному передвижению, будет благоприятно для людей любого возраста, в любое время дня на протяжении всего года.

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города» (RFVS) благодаря настоящему методологическому руководству рассчитывает упростить процесс внедрения на местном уровне стратегий, ориентированных на активное передвижение и способствующих ежедневной физической активности.

Целями являются:

- сбор данных о возможных действиях с целью способствования активному передвижению в черте города или между коммунами;
- привлечение органов местного самоуправления к модернизации городского пространства с целью создания условий, благоприятных для физической активности и регулярного активного передвижения;
- акцентирование межотраслевого подхода с целью укрепления роли здоровья во всех направлениях политики местных органов власти, принимая во внимание сокращение социального неравенства по состоянию здоровья.

Настоящее методологическое руководство предназначено для местных органов власти, являющихся членами французской сети ВОЗ «Здоровые города» (выборные представители и технические работники), а также национальных партнеров (министерских служб, ответственных по вопросам здравоохранения, транспорта, охраны окружающей среды, спорта и т.п.). Также значимость данного руководства заключается в его потенциальной пользе для широкого круга учреждений, иных местных органов власти, директоров департаментских и региональных учреждений, чья деятельность связана со сферами здравоохранения, транспорта, обеспечения регулярных перевозок и предоставлением доступа к подобного рода услугам.



1. Туссен Ж.-Ф. (Toussaint J.-F.), Выступление в ходе Встреч в Биаррице *2011* «Activités physiques et entreprise / Физическая активность и предприятие».

Первые три главы настоящего руководства последовательно описывают концепцию взаимосвязанной стратегии, нацеленной на пропаганду активного передвижения, охватывающей политики и планы поддержки активного передвижения на международном и европейском уровнях, а также программы мероприятий на локальном уровне, направленные на стимулирование активного передвижения. За этими общими главами следуют карточки, которые представляют практические примеры различных средств продвижения активного передвижения в повседневной жизни.

Концепции регулярных активных передвижений

За много миллионов лет тело человека эволюционировало в сложно организованную структуру, способную выполнять движения с участием различных групп мышц, начиная с ходьбы, бега и восхождения до разнообразных жестов, которые требуют определенной ловкости. Однако с наступлением XXI века регулярная физическая активность настолько утратила свою значимость, что люди уже не осознают, насколько губительными могут быть последствия ее отсутствия.

В Европе отмечается резкое увеличение количества хронических заболеваний, а также случаев ожирения, связанного с неправильным питанием, сидячим образом жизни и отсутствием физической активности. По оценкам Всемирной организации здравоохранения, в 53 странах – членах ЕС ежегодно около одного миллиона смертей связаны с отсутствием физической активности. Сидячий образ жизни является одной из четырех основных причин хронических заболеваний[1]. За последние несколько десятилетий устойчивое снижение физической активности наблюдалось среди представителей всех возрастных групп. Это в значительной степени обусловлено автоматизацией труда и повседневных задач, более широким использованием автомобилей, сидячей работой и увеличением роли неактивного досуга (время, проведенное перед экраном телевизора, компьютера и т.п.).

Сильно изменились и привычки людей в плане передвижений. Перемещения увеличились и с точки зрения расстояния, и их частоты. Что еще более важно, изменился характер этих передвижений: теперь они больше связаны с отдыхом (шопинг, визиты к родственникам, экскурсионные туры – в том числе посещение крупных мероприятий, таких как спортивные соревнования, фестивали и т.п.)[2], в то время как место работы чаще всего удалено. Однако вместе с увеличением частоты перемещений на длительные расстояния, сокращается доля перемещений на велосипеде или пешком.

Однако возможны и разнообразные варианты. Например, в некоторых городах процент людей, ежедневно передвигающихся без использования транспортных средств, достаточно высок. Представители местных властей могут оказывать эффективное содействие активному передвижению, которое оказывает благоприятное воздействие на здоровье и уровень жизни граждан, придавая городу определенный динамизм.

1. Всемирная организация здравоохранения, *«Global health risks / Глобальные факторы риска для здоровья»*, Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009 г.
2. Байи Ж.-П. (Bailly J.-P.), «Les nouveaux rythmes urbains: le temps des transports/ Новые городские ритмы: время транспорта», *в* Байи Ж.-П., Жаккард А. *и др.*, «Переоценить время», 2003, Éditions de l'Aube, Ouest».

Термины, перечисленные в следующей вставке, пересекаются и дополняют друг друга. Иногда эти понятия отличаются только по месту своего использования: так, например, «эко-мобильность»[3], вероятно, чаще всего можно услышать в транспортной среде, а термин «активные способы передвижения» распространен среди пропагандистов здорового образа жизни.

Несколько ключевых понятий

АКТИВНЫЕ СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Способы передвижение, такие как ходьба пешком или езда на велосипеде, являющиеся альтернативными по отношению к способам передвижения с использованием транспортных средств. Иногда квалифицируются как «безвредные» (экологически безопасные) способы передвижения; они не способствуют загрязнению окружающей среды и содействуют практике физической активности. Они легко совместимы с системой общественного транспорта.

ФИЗИЧЕСКАЯ АКТИВНОСТЬ, БЛАГОПРИЯТНАЯ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ

Физическая активность определяется как любая мышечная деятельность, подразумевающая расходование энергии большее, чем в состоянии покоя.

Любой вид физической активности может оказывать благоприятное действие на здоровье, но в идеале необходимо регулярно заниматься физической деятельностью хотя бы умеренной интенсивности (например, постоянная ходьба или другая активность, способствующая увеличению частоты дыхания и разогреву мышц).

АКТИВНАЯ ЖИЗНЬ

Образ жизни, который подразумевает активные передвижения и регулярную физическую активность. Речь идет **о минимальной ежедневной 30-минутной физически активной занятости (60 минут для детей):** ходьба или езда на велосипеде, занятия спортом (групповые или импровизированные), игры на свежем воздухе, занятие садоводством, работа по дому, подъем по лестнице и т.п.

ЭКО-МОБИЛЬНОСТЬ

Возможность экономичного и экологически безопасного передвижения, основанного на возобновляемых источниках энергии, в частности с использованием электрических транспортных средств с меньшим экологическим и шумовым загрязнением, велосипедов, трамваев, совместного использования автомобилей.

3. Папон Ф. (Papon F.), «Écomobilité: à la mode mais encore à la marge/ Экомобильность: модно, но пока нестабильно», *Territoires*, декабрь 2009 г., стр.22.

К активным способам передвижения относятся такие способы передвижения, способствующие регулярной физической активности, как ходьба пешком, езда на велосипеде или роликах. Поощрение этих видов передвижения способно оказать влияние на несколько постоянно ухудшающихся показателей: **качество воздуха и климатические изменения**. Эти так называемые активные способы передвижения не загрязняют окружающую среду, сокращают необходимость мест для парковки, занимают меньше места на дороге, уменьшают расходы, связанные с транспортом и невозобновляемыми источниками энергии, позволяют сократить количество дорожно-транспортных происшествий. Они придают улицам оживление, благодаря присутствию людей на тротуарах, что увеличивает чувство безопасности и способствует развитию местной торговли, а также социальной активности города.

Влияние, оказываемое на здоровье

Активные способы передвижения оказывают благоприятное воздействие на физическое состояние (увеличение силы и тонуса, улучшение выносливости и т.п.) и общее самочувствие (улучшение качества сна, снижение беспокойства и т.д.). Согласно информации, представленной в следующей вставке, благоприятное воздействие активных способов передвижения заключается в предотвращении независимо от возраста таких хронических заболеваний, как рак, сердечно-сосудистые заболевания, заболевания дыхательных путей, ожирение, ревматические заболевания, диабет и т.п. Таким образом, развитие способов перемещений, благоприятствующих физической деятельности, нуждается в активной пропаганде и поощрении.

Благоприятное воздействие активных способов передвижения на состояние здоровья

Сердечно-сосудистые заболевания	Риск снижается
Рак толстого кишечника, груди, эндометрия…	Риск снижается
Диабет 2-го типа	Риск снижается
Повышенное кровяное давление	Риск снижается
Падения (пожилых людей)	Риск снижается
Костная плотность	Повышается
Депрессия	Риск снижается

Источник: «Пропаганда физической активности и активной городской жизни: роль местных властей», ВОЗ, 2008 и INCA, Практическая карточка «Физическая активность и рак», январь 2012.

Сидячий образ жизни также является фактором риска возникновения избыточного веса и ожирения у детей и подростков: у ребенка в возрасте 5 лет, который проводит более одного часа в день перед монитором, на 30 % больше риска появления избыточного веса (+ 40 % в случае ожирения), чем у ребенка, который проводит менее одного часа[4]. У физически активных людей процент риска рака толстого кишечника снижается на 17 %[5].

4. DREES, «La santé des enfants en grande section de maternelle en 2005–2006 / Здоровье детей в старшей группе детского сада в 2005–2006 гг.», *Études et résultats,* n° 737, сент. 2010 г.
5. Уолин К. (Wolin K.), Ян Й (Yan Y.). *и др.*, «Физическая активность и рак толстой кишки – мета-анализ», *«Британский журнал раковых исследований»*, 2009 г., Изд. 100 (4), 611-6.

Систематическое использование автотранспорта может привести к другим негативным последствиям для здоровья. Шум двигателя влияет не только на слух, это может оказывать отрицательный эффект на весь организм даже при низких уровнях звука. Различают два типа воздействия: прямое (к примеру, повреждение барабанной перепонки) и экстра-слуховое (рис. 1). По данным исследования по оценке заболеваний, связанных с шумовым воздействием окружающей среды, проведенного ВОЗ в марте 2011 года среди европейских стран, шумовое загрязнение от движения транспорта является причиной потери более миллиона лет здоровой жизни в год (DALYs). Согласно этому исследованию шум уличного трафика является причиной дискомфорта, вызывая стресс и усталость, в том числе нарушения сна.

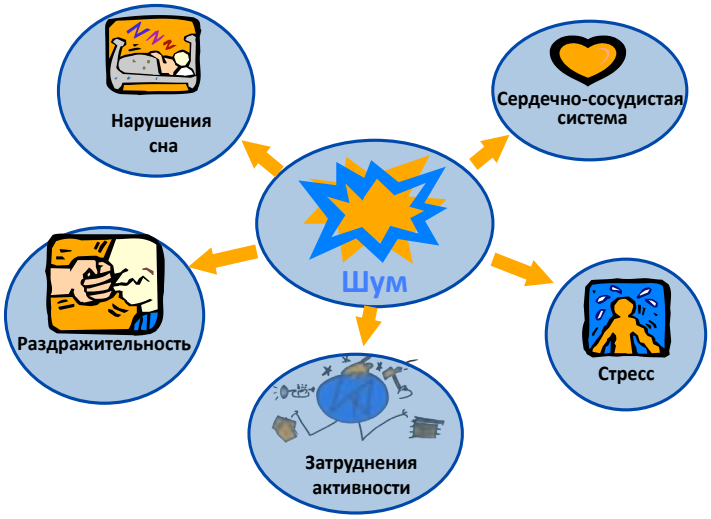


Рисунок 1. Экстра-слуховое воздействие

Источник: Розес В., Центр информации и документации о шуме, презентация, подготовленная к коллоквиуму «Города, среда обитания и здоровье» 6 октября 2011 г., RFVS.

Вопрос о продолжительности воздействия

По данным Всемирной организации здравоохранения, для реальной пользы для здоровья необходимо уделять ежедневно **минимум 30 минут «умеренной» физической активности (60 минут для детей)**[6]. Минимальная продолжительность одновременного сеанса – 10 минут. В большинстве случаев превышение рекомендуемых норм лишь только повышает полезный эффект для здоровья. Активные способы передвижения, как правило, относятся к умеренной физической активности (ходьба, езда на велосипеде, катание на скейтборде).

6. ВОЗ, «Глобальная стратегия в области рациона питания, физической активности и здоровья», Женева, 2004 г.

В следующей ниже вставке можно видеть пример сообщения, составленного в произвольной форме в качестве сопровождения к пешеходной карте о времени нахождения в пути, распространяемого в городе Шалон-сюр-Сон.

«Маленькие шаги для человека, большой шаг к подвижному образу жизни»

Рекомендуемые 30 минут ходьбы в день, это …

- 0-й выброс CO_2 и 0-я трата бензина;
- 0 евро за парковку;
- 200 сожженных калорий (практически целый шоколадный эклер!);
- меньше скованности, стресса… и… фигура что надо!;
- приятная улыбка, пожелание хорошего дня, случайная встреча на улице…

Ходить пешком – лучше для моего здоровья, моего кошелька и моей планеты.

Индивидуальные и экологические факторы

Сегодня диаграмма расходования энергии среди населения Франции идет от почти полного отсутствия движений с абсолютно пассивным передвижением по городу до интенсивных занятий спортом[7]. Подобная статистика, без сомнения, применима к большинству населения мира. Выбор средств передвижения может также меняться на протяжении всей человеческой жизни. На маленьких детей оказывают большое влияние способы передвижения их родителей. Передвижение молодежи организуется исходя из их ограниченного бюджета и жажды самостоятельности. Так, они часто практикуют автостоп, берут взаймы велосипеды и даже машины или же путешествуют большой компанией. С началом рабочей и семейной жизни передвижения также становятся более стабильными, где основным средством, как правило, становится машина[8]. Также на этом этапе устанавливаются определенные привычки в способах передвижения.

Изменение образа жизни при выходе на пенсию меняет и ставшие уже привычными способы передвижения. В пожилом возрасте зачастую наблюдается тенденция к снижению активности, хотя она по-прежнему важна как в плане физического здоровья, так и психологического и социального. С возрастом сокращается расстояние для перемещения и на первое место выходит его безопасность: высота бордюров, частота расположения скамеек, пешеходные переходы через скоростное шоссе, плохая видимость на перекрестках являются сдерживающими факторами для пожилых людей на их пути к сохранению мобильности.

Принятие в расчет активного передвижения как фактора защиты и улучшения здоровья подразумевает определенный «социально-экологический» подход[9], при котором особое значение придается индивидуальной мотивации и показателям, связанным с изменениями окружающей среды.

7. Туссен Ж.-Ф. (Toussaint J.-F.), «*Retrouver sa liberté de mouvement: Plan national de prévention par l'activité physique ou sportive / Восстановление свободы движений: национальный план предупреждения путем содействия физической активности и спорту*», Министерство здравоохранения и спорта, 2008 г., с.11.
8. Винцент С. (Vincent S.), «Altermobilités: analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle/ Альтернативные способы передвижения: социологический анализ пользователей альтернативных личному автомобилю средств передвижения», Диссертация, защищенная в Политехнической школе Лозанны, Швейцария.
9. Фаярд А. (Fayard A.), Лежендре М.Ф. (Legendre M.-F.), «Développons un environnement favorable aux activités physiques/ Разработка благоприятных условий для физической активности», *Здоровье человека*, № 387, INPES, 2007 г.

Американское исследование показало, что люди, проживающие в районах, приспособленных для прогулок (близость магазинов и т.п.), передвигаются пешком в 4 раза чаще, чем те, которые живут в районах с развитым автомобильным сообщением. И напротив, люди, не проявляющие интереса к «свободе передвижения пешком» в своем районе, ходят пешком крайне редко, даже если инфраструктура района благоприятствует «мягкому» передвижению[10]. Это означает, что для стимулирования активного передвижения необходимо улучшать состояние окружающей среды, а также агитировать население. По результатам проведенных 19 научных исследований было установлено, что плохая погода и объем трафика транспортных средств не имеют определяющего влияния на частоту активных передвижений. В то время как привлекательность района, безопасность бордюров и тротуаров, обустройство территории или природных зон благоприятствуют и способствуют активному передвижению[11].

Чтобы стимулировать регулярную практику физической активности населения, необходимо обеспечить комплексную работу по организации специально обустроенного пространства с учетом индивидуальных факторов. Для поддержания идеи нового стиля жизни важно донести людям мысль о том, что перемены возможны, а все препятствия, с которыми приходится сталкиваться регулярно, можно преодолеть (см. вставку)

Препятствия на индивидуальном уровне

Основными препятствиями на пути к увеличению доли ежедневной физической активности на индивидуальном уровне являются*:

- чувство нехватки времени;
- ощущение собственной «неспортивности» (особенно у женщин);
- страхи, связанные с личной безопасностью;
- настроение (чувство усталости или идея, что на сегодня уже достаточно активности).

Помимо пользы для здоровья, при пропаганде активных передвижений необходимо делать акцент на том, что эти типы передвижения по своей продолжительности занимают не больше времени, чем езда на транспорте (нехватка времени является наиболее частой причиной отказа от ведения более физически активной жизни). Например, для передвижения на расстояние менее 3 км в плотной городской среде велосипед зачастую представляет собой самое быстрое средство передвижения.

* Трост С.Дж. и др., « Взаимосвязи участия взрослых людей в физической активности », *Medicine & Science in Sport*, 2002, 34 (12), с. 1996-2001

В пределах одной городской среды изменение «мобильного» поведения может сопровождаться сильными разногласиями. В то время как некоторые люди готовы и предвосхищают перемены, другие – напротив, относятся к этому крайне скептически. Это связано с разной степенью мотивации: следует менять и совмещать различные стратегии с точки зрения индивидуального подхода.

10. Франк Л.Д. (Franck L.D.), Саеленс Б.Е. (Saelens B.E.) и др., «Stepping towards causation / Выясняя причины», «Общественные науки и медицина», 2007 (65), 1898-1914.
11. Хампел Н.., Оуэн Н. и др., «Environmental Factors associated with adults'participation in physical activity / Факторы окружающей среды, связанные с участием взрослых людей в физической активности», «*Ам. Ж. Профилакт. мед.*» 2002 г.: 22 (3), 188-198.

Различные подходы, исходя из индивидуального уровня мотивации

СИЛЬНАЯ МОТИВАЦИЯ

☺

В ходе взаимодействия установить с помощью календаря конкретные цели изменения.

Например: Ежедневно на этой неделе Вы будете выходить из автобуса/трамвая/метро на 1 остановку раньше.

СРЕДНЯЯ МОТИВАЦИЯ

😐

Убедить с помощью примеров положительного воздействия и совместного выявления препятствий на пути к ежедневной активной подвижности.

Например: Приезжая на работу на автобусе, Вы смогли бы ежемесячно сэкономить 20 евро и это дало бы Вам возможность 15-минутной здоровой прогулки 2 раза в день.

У Вас нет для этого времени? Давайте считать, что то же самое время Вы бы потратили на стояние в пробках или на парковку.

НЕДОСТАТОЧНАЯ МОТИВАЦИЯ

☹

Не настаивать, но **быстро разъяснить преимущества** увеличения активной подвижности с точки зрения здоровья, либо финансов, либо экологии.

Например: Поездки в общественном транспорте позволили бы Вам значительно сэкономить, не считая возможности 30-минутной физической активности, необходимой для Вашего здоровья. Я остаюсь в Вашем распоряжении, если захотите узнать об этом больше.

Финансовый вопрос может также служить аргументом для мотивации к альтернативному автомобильному перемещению. Французы оценивают стоимость обслуживания машины в 2 200 евро в год, в то время как в действительности эта сумма находится в диапазоне между 6 000 и 10 000 евро для машины с пробегом 15 000 км в год. Микрокалькулятор, созданный ADEME (рисунок 2), позволяет сравнивать затраты в евро, а также уровень образования/выхлопа углекислого газа/диоксида углерода двумя транспортными средствами.

Рисунок 2. Микрокалькулятор эко-передвижений, ADEME

Источник: доступно на интернет-сайте ADEME <www.ademe.fr>, «Страница эко-горожанина», рубрика «Проверьте себя».

Участие местных органов власти

Местные органы власти, также как и государственные учреждения, должны бороться со значительным увеличением случаев хронических заболеваний, ожирения и ведения сидячего образа жизни. Отсутствие ежедневной практики активных передвижений – одна из ключевых причин этих проблем.

Комментарий: На фотографии слева изображена малоблагоприятная для подвижности среда – отсутствие тротуаров, разнообразия пространства для пользователей, и наоборот, фотография справа демонстрирует среду, благоприятную для активных передвижений.

Местные органы власти играют основополагающую роль в развитии условий жизни, благоприятных для активных передвижений. Выборные должностные лица могут оказать содействие развитию благоприятной физической и социальной среды. Горожане проявляют большую активность, когда им обеспечен легкий пеший доступ или легкий доступ на велосипеде к основным местам работы или учебы, магазинам и паркам. Концепции развития инфраструктуры, размещения дорог, земельных территорий и системы транспортного сообщения относятся к числу факторов, способствующих ежедневным активным передвижениям. Иные обстоятельства, такие как уровень преступности, отсутствие велосипедных дорожек или неподготовленность тротуаров, препятствуют ведению активной жизни. В руках местных органов власти рычаги популяризации активных передвижений среди городского населения, и они в состоянии поднять различного рода вопросы: политика здоровья, «экологически безопасный» транспорт, а также вопрос о привлекательности города для туристов (см. главу 2).

Активный «здоровый город»

АКТИВНЫЙ здоровый город – это не просто город, насчитывающий определенный процент жителей, ведущих активный образ жизни. Активный здоровый город пытается организовать завершенную социальную среду, благоприятную для ежедневной физической активности*. Он возлагает на общество, в целом, и на местные органы власти, в частности, создание условий, облегчающих ведение активного образа жизни. Принятые меры должны:

- быть направленными на повышение мобильности и физической активности в самом широком смысле этих понятий;
- объединять несколько секторов и распространяться на различные уровни;
- прибегать к решениям, принимая во внимание потребности горожан;
- создавать среду обитания, благоприятную для активных способов передвижения.

* Эдвардс П., Тсоурос А., *«Здоровый город – активный город»*, ВОЗ-Европа 2008, с. 3

Многочисленные факторы – экологические, индивидуальные, социальные и культурные, входящие в сферу деятельности местных органов власти, имеют большое значение для активного передвижения.

Городская среда

Близкое расположение инфраструктур, их экономическая доступность, безопасность окружающей местности, в частности освещенность и видимость территории, чистота и проходимость дорог и т.п. являются основными факторами правильной городской среды. Что касается транспортного сообщения – развитая сеть освещенных и защищенных велосипедных дорожек в хорошем состоянии, городские пешеходные маршруты, оснащенные специальной разметкой и защищенными переходами, являются факторами, благоприятствующими активным передвижениям. Также все поездки на общественном транспорте должны требовать хождения пешком, до остановки и от нее.

Уязвимые группы населения

НЕОБЕСПЕЧЕННОСТЬ

Люди с низким доходом чаще сталкиваются с проблемами избыточного веса и, следовательно, чаще подвергнуты опасности сердечно-сосудистых заболеваний. Таким образом, логично, что любое изменение, связанное с планированием обустройства, с финансовой поддержкой ассоциаций, работающих в данной области, должно быть принято с учетом упомянутой группы населения.

МАЛОПОДВИЖНАЯ ГРУППА НАСЕЛЕНИЯ

Оборудование, установленное с целью упрощения доступа инвалидов, часто может быть полезным и для остального населения. Так, к примеру, такое благоустройство, как установка пандусов для инвалидных колясок, укладка широких тротуаров, также упрощают доступ для детских колясок и велосипедов.

Социальная среда

Сидячий образ жизни обусловлен несколькими факторами. Как правило, существует зависимость между сидячим образом жизни и социально-экономическим уровнем развития населения. Финансовое неблагополучие может ставить людей в затруднительное положение социальной и географической изолированности: они редко выходят на улицу и проводят больше времени перед телевизором. Некоторые ограничиваются незначительными, как правило, вынужденными передвижениями в пределах района (на работу, для решения формальных административных вопросов).

Зачастую более активны и подвержены идеям необходимости физической активности те, у кого есть социальная поддержка семьи и друзей, чему в соответствии с нашей культурной средой придается положительная ценность. Активность передвижений, подразумевающая более продолжительное нахождение на улице, также предлагает возможности для социализации района.

Пропаганда, побуждающая к приобретению личного автомобиля, проводится слишком активно. В результате оживленный трафик улиц в жилых кварталах сокращает поток пешеходного движения и, как следствие, препятствует общению между соседями. Проведенное в Сан-Франциско исследование показало, что на спокойных улицах с умеренным автомобильным движением уровень социальных взаимодействий между соседями в два раза выше по сравнению с улицами с оживленным трафиком (см. рисунок 3).

Слабый трафик
3,0 друга на человека
6,3 знакомого

Средний трафик
1,3 друга на человека
4,1 знакомого

Интенсивный трафик
0,9 друга на человека
3,1 знакомого

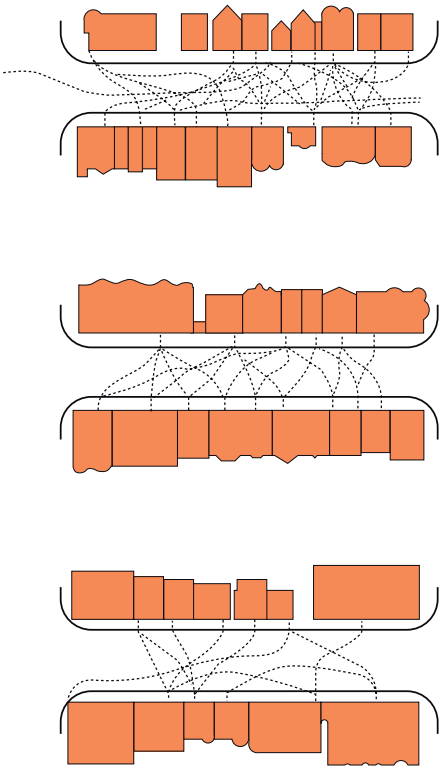


Рисунок 3. Пешеходное движение в зависимости от автомобильного трафика

Источник: Рогерс Р., Гамаджйан П., «*Города устойчивого развития для маленькой планеты*», Le Moniteur, 2000 г.

Застройка окружающей среды

Сюда относятся способы использования земель, а также все здания, территории и элементы для их организации и благоустройства. Она включает в себя жилые дома, школы, места работы, парки, зоны отдыха, зеленые зоны, деловые кварталы и системы транспортного сообщения. Городская среда представляет собой урбанистическую концепцию, направленную на создание условий для жизни, работы и приятного отдыха.

Условия жизни

Условия повседневной жизни оказывают непосредственное влияние на выбор ежедневных активных способов передвижения:

- **К месту работы** – уровень физической активности на работе значительно сократился, частично в связи с уменьшением процента рабочих мест в аграрном секторе и развитием сферы обслуживания. Тем не менее, работодатели могли бы внедрить систему поощрения использования немоторизированного транспорта, например, путем дополнительного премирования за осуществление деловых поездок с использованием «безвредных» средств передвижения. Местные органы власти также могли бы организовать места велосипедного проката или велосипедные абонементы по символической стоимости.
- **Мероприятия поблизости** – организация специальных мероприятий, таких как забеги здоровья, публичные спортивные мероприятия (например, «Все бегут»), или осуществление временного перекрытия дорожного движения с целью обеспечения безопасного передвижения на роликах или пешком. Все эти мероприятия могут способствовать пропаганде активного передвижения. Помимо пропаганды, они придают активным способам передвижения актуальность и чувство новизны, повышая среди населения притягательность идеи об их внедрении.
- **Школы** – школы предоставляют разнообразные возможности для внедрения активных способов передвижения, например, культурные пешеходные экскурсии, оборудование школьных дворов, внешкольную деятельность, например, пешие прогулки(см. практическую карточку «В школу пешком: проекты Pédibus, Car à Pattes, Patobus»).

Роль местных управляющих

Мэры и другие выборные должностные лица, а также муниципальные служащие могут одобрить легальность проекта и предоставить необходимую техническую поддержку для согласования концепции градостроительства с политикой здравоохранения с целью стимулирования активной жизни городского населения. Эти лица, ответственные за градостроительство, транспортное сообщение, проблемы, связанные со здоровьем, жильем, обеспечением досуга и экономическим развитием, регулярно принимают решения, способные оказать влияние на потенциальное внедрение активного образа жизни. Обустройство районов, расположение школ и предприятий, а также согласованная местными руководителями приоритетность передвижения транспортных средств, велосипедистов и пешеходов, оказывают благоприятное влияние на возможность внедрения активных видов передвижения и регулярной физической активности.

Политика и планы поддержки программы активного передвижения

Местные органы власти и городские советы осуществляют управление несколькими механизмами разработки стратегий, способствующих внедрению в жизнь активных способов передвижения. В первой главе содержатся концепции активного передвижения и физической активности, имеющие большую значимость для местных органов власти, а также концепции, планы и средства осуществления на международном, национальном и региональном уровнях в поддержку их проведения. В конце настоящей главы будет рассмотрен способ оценки экономических последствий внедрения благоприятного для здоровья активного передвижения. Реализация политики и осуществление мероприятий будут более подробно описаны в главе 3, а также на практических карточках, прилагаемых в конце данного руководства.

Механизмы управления местных органов власти

Для развития активного передвижения исходя из потребностей здравоохранения, транспорта или даже туризма, местные власти располагают несколькими стратегиями. Речь идет о комплексном подходе с учетом социально-экологических факторов, таких как охрана окружающей среды, образование, обустройство прилегающих территорий и т.п., которые предполагают участие некоторых муниципальных исполнителей и служб.

Ниже представлено несколько возможных путей для развития активной подвижности:

- Физическая активность является основным показателем состояния здоровья человека. В рамках проводимой политики пропаганды здорового образа жизни внедрение способов активного передвижения можно осуществить путем **увеличения важности здоровья в официальных актах на стадии планирования**, составление которых входит в компетенцию **служб** административно-территориального устройства.
- Местные органы власти могут оказывать влияние на окружающую среду путем изменения способов передвижения и способствования активной подвижности, в том числе благодаря **оборудованию общественных зон** и более благоприятных для активных видов передвижения **улиц**. Такое обустройство может способствовать развитию пешеходного и велосипедного движения. Кроме того, обустройство городских территорий должно предусматривать доступность физической активности: установка «спортивно-оздоровительного» оборудования, баскетбольных колец. Картография территории должна проводиться, принимая во внимания необходимость обеспечения безопасности межквартальных перемещений с целью способствования увеличения качества жизни «неблагополучного» населения и его интеграции в городскую среду.

- В контексте экологической политики работа по внедрению активных способов передвижения, таких как ходьба или езда на велосипеде, способствует **снижению уровня загрязнение** воздуха и воды, а также шумового загрязнения и энергозатрат, связанных с использованием персонального to личного автотранспорта.
- Проводимая местными властями политика в сфере образования также может способствовать развитию физически активного образа жизни школьников, в частности посредством **обустройства и оборудования** детских площадок, предлагающих ребенку **во время перемены** выбор действий. Так, самым простым вариантом является разметка зон игровых площадок или оборудование дворов различными спортивными турниками в свободном доступе. **Территория вокруг школы** должна быть организована таким образом, чтобы не затруднять свободное передвижение с разметкой безопасных велосипедных дорожек, мест охраняемой велосипедной парковки, широкими тротуарами и т.д.
- Размещение широких тротуаров с хорошим покрытием и на нужном уровне, пешеходных зон в центре города, карт или символьной разметки, содержащих информацию о времени на преодоление расстояния пешком, сможет сделать город более привлекательным, в том числе и для туристов..

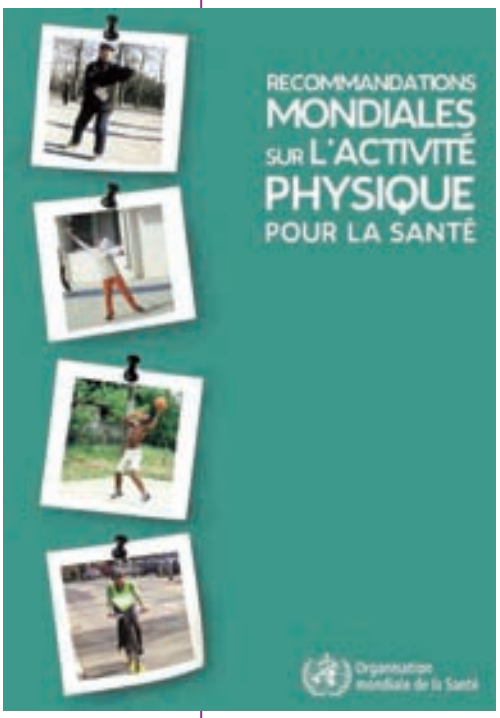
- **Разработка специальных приложения для смартфонов**, содержащих информацию о времени передвижений пешком по городу, иногда синхронизированную с расписанием общественного транспорта, также будет способствовать повышению активности передвижений, привлекательности города и привлечению внимания к городской инфраструктуре и культурным местам.
- Местные органы власти могут оказывать содействие внедрению транспорта, альтернативного автомобильному, с целью развития **интермодальных перевозок**, то есть использования различных видов транспорта в ходе одного перемещения. Так, для этих целей, к примеру, можно организовать велосипедные парковки в непосредственной близости от остановок общественного транспорта, станций и вокзалов, содействовать перемещению от одного транспорта к другому и т.д. Можно также поразмыслить на предмет бесплатного проезда в общественном транспорте или абонементов «на все виды», чтобы еще большая часть населения смогла увеличить свои активные перемещения в пределах территорий города.

Поддержка международных программ

Международные и национальные программы могут способствовать осуществлению локальных стратегий. В условиях финансовых затруднений эти глобальные программы могут помочь местным органам власти отстоять необходимость проведения мероприятий и расходов, которые они влекут за собой. Значимость высказывания в пользу альтернативной планировки городской среды и причин для ее внедрения также заставляет обращаться к примеру международных программ с проведением курса лекций с целью реализации их принципов на местном уровне.

Множество международных организаций поощряют активное передвижение и регулярную физическую активность. С целью способствования проведению транспортной политики, безопасной для здоровья и окружающей среды, европейское бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ-Европа, в состав которого входит 53 страны) и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН, объединяющая 56 стран) совместно обеспечили внедрение **Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)**[1]. Государства-члены обеих организаций в 2009 году одобрили Амстердамскую декларацию, определившую четыре первостепенные цели:

- оказывать поддержку жизнеспособному экономическому развитию и стимулировать создание рабочих мест посредством инвестирования в развитие безопасного для здоровья и экологически чистого транспорта;
- организовать экологически устойчивое передвижение и содействовать развитию более эффективной транспортной системы;
- сократить выбросы парниковых газов, атмосферное и шумовое загрязнение, вызываемое движением транспортным средств;
- реализовать политики и меры, направленные на пропаганду экологических и безопасных для здоровья видов транспорта.



В 2014 году в ходе пятого стратегического Совещание министров по программе ОПТОСОЗ должна быть принята Парижская декларация.

В 2004 году ВОЗ была принята **Глобальная стратегия в области питания, физической активности и здоровья**[2] с целью предоставления национальным и региональным политикам руководств по реализации рекомендаций по частоте, продолжительности, интенсивности, типу и общему объему физической активности, необходимой для предотвращения заболеваний неинфекционного типа. В 2010 году ВОЗ были разработаны **универсальные рекомендации по благоприятной для здоровья физической активности**[3]: 60 минут в день для детей и 30 минут для взрослых (или хотя бы 150 минут физической тренировки на выносливость умеренной интенсивности в течение недели). По мнению ВОЗ, физическая активность для детей и взрослых подразумевает в том числе активные способы передвижения (например, ходьба или езда на велосипеде).

1. Программа ОПТОСОЗ: <www.thepep.org >.
2. ВОЗ, «Глобальная стратегия в области рациона питания, физической активности и здоровья», Женева, 2004 г.
3. ВОЗ, *«Глобальные рекомендации по физической активности»*, Женева, 2010 г.

Со своей стороны, Европейская комиссия также работает над пропагандой физической активности, выпустив в 2007 году свою Белую книгу[4], и разработав **платформу действий ЕС по питанию, физической активности и здоровью**[5], для оценки примеров согласованных действий различных социальных субъектов и поощрения на основе этого местных, региональных или национальных инициатив по всей Европе. В 2009 году Европейская комиссия опубликовала послание на основе **плана действий по содействию городской мобильности**, который включает в себя раздел о развитии «безвредных» способов передвижения.

Средства оценки влияния и финансовых прибылей

Исследования и оценки воздействия на здоровье (ИОВЗ) имеют целью помочь участникам программы внедрения активного передвижения в принятии решений с целью максимального увеличения потенциальных положительных последствий для здоровья. В Швейцарии после завершения так называемого «быстрого» ИОВЗ на предмет внедрения электровелосипедов получила реализацию программа, упрощающая их приобретение путем создания специального фонда, из которого можно брать взаймы необходимую сумму[6].

Для оценки финансовой составляющей положительного эффекта на здоровье ходьбы пешком или езды на велосипеде ВОЗ был разработан методический справочник **HEAT**[7] **(Инструмент экономической оценки влияния на здоровье)**, основанный на идее, что практика велосипедной езды (или хождения пешком) влечет за собой снижение показателей смертности и, следовательно, сокращение сопутствующих затрат на здравоохранение. Этот инструмент находится в бесплатном онлайн-доступе и предназначен для использования органами власти в целях планирования или оценки. Так, к примеру, во время планирования новых «инфраструктур», с помощью HEAT можно оценить стоимость затрат и ожидаемую прибыль от увеличения частоты активных передвижений.

4. Европейская комиссия, Белая книга: *стратегия* для Европы в вопросах здравоохранения, связанных с питанием, избыточной массой тела и ожирением, май 2007 г.
5. Платформа действий ЕС: <http://ec.europa.eu/health/nutrition_physical_activity>.
6. Вводное руководство по оценке влияния на здоровье в Швейцарии: <www.impactsante.ch>.
7. Для дополнительной информации посетить сайт <www.euro.who.int>, затем ввести в окне поиска на главной странице «HEAT», или сайт Общеевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) : <www.thepep.org>.

Расчет прибыли от езды на велосипеде

Езда на велосипеде на небольшие дистанции может быть хорошей альтернативой перемещениям с использованием автотранспорта. В настоящее время доля передвижений на велосипеде в общем трафике составляет 2,7 % во Франции (2,1 % в регионе Иль-де-Франс). Региональная обсерватория здравоохранения Иль-де-Франс опубликовала исследование, в котором дается оценка пользы и возможных рисков для здоровья в случае увеличения велосипедного движения в регионе Иль-де-Франс в перспективе к 2020 году. Оценка различных возможных опасностей для здоровья была проведена путем сравнения:

- индивидуальной пользы: воздействие на здоровье физической активности, стресса, связанного с автотранспортом;
- коллективной пользы: снижение уровня атмосферного, шумового загрязнения, сокращение частоты несчастных случаев с участием автомобильных транспортных средств и выбросов парниковых газов;
- индивидуальных рисков: увеличение частоты несчастных случаев с участием велосипедистов, воздействие загрязненного воздуха;
- коллективных рисков: повышение частоты несчастных случаев по вине велосипедистов.

Результаты показывают, что положительное влияние на здоровье от езды на велосипеде значительно недооценено в сравнении с возможными рисками, а именно:

- с увеличением в два раза количества велосипедных перемещений к 2020 году в Иль-де-Франс (т.е. до 4 % от всех перемещений), **с точки зрения смертности преимущества в 20 раз выше**, чем риски;
- увеличение количества велосипедных передвижений **не предполагает прямо пропорционального увеличения частоты несчастных случаев, и при условии, что значительное количество автомобилистов пересядут на велосипеды**, оно может быть компенсировано общим снижением количества несчастных случаев;
- положительное влияние на снижение атмосферного и шумового загрязнения представляется относительно слабым, но его роль может быть увеличена в случае, если стимулирование практики велосипедной езды будет сопровождаться программами по снижению скорости движения в городе;
- риск подверженности атмосферному загрязнению у велосипедистов выше, чем риск попадания в несчастные случаи, благодаря размещению велосипедных дорожек более или менее в стороне от основного движения.

Речь идет о первом исследовании во Франции, охватывающем широкий перечень рисков для здоровья, начиная с результатов проведенного международного исследования применимо к данной территории. Что позволит провести пропаганду велосипедного движения на национальном или локальном уровнях.

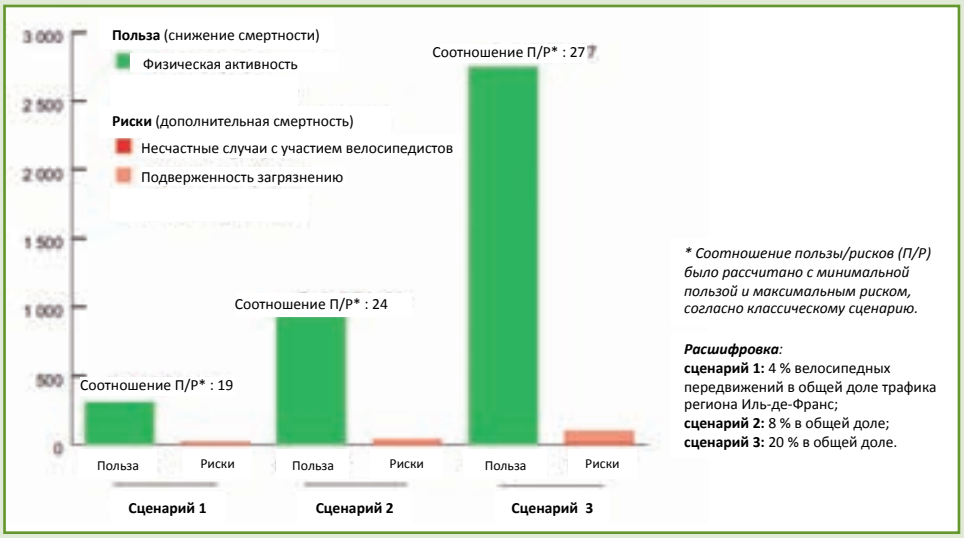


Рисунок 4. Соотношение показателей смертности в регионе Иль-де-Франс с увеличением количества передвижений на велосипеде

Источник: Празнозы С., *«Преимущества и риски езды на велосипеде: оценка Иль-де-Франс»*, ORS Иль-де-Франс, сентябрь 2012.

В частности, методика HEAT помогает просчитать финансовые выгоды, связанные со снижением смертности в ходе использования «х» велосипедов в среднем на протяжении «у» километров. Результат этого расчета несовершенен, поскольку учитывает только пользу с точки зрения снижения смертности в результате физической активности. А другие преимущества, такие как улучшение качества воздуха, способствующие потенциальному снижению количества респираторных заболеваний, не берутся в расчет.

На основании европейского проекта было проведено исследование в попытке оценки всех возможных последствий, связанных с сокращением использования автомобилей в пользу ежедневных перемещений на велосипеде (с учетом воздействия атмосферного и шумового загрязнения, повышенной физической активности, изменений в условиях стресса и т.д.) в регионе Иль-де-Франс. На основании полученных результатов увеличение доли велосипедного трафика позволяет предотвратить значительное количество смертей. За дополнительной информацией по данному вопросу см. вставку «Расчет преимуществ езды на велосипеде».

Развитие местной стратегии

Видение вопроса без плана – это только мечта.
План без видения – лишь напряженная работа.
Но видение с планом может изменить мир[1]
[или по крайней мере город!!].

Создание эффективного подхода к адаптации активных способов передвижения среди широких слоев населения вызывает ряд проблем: описанные в предыдущих главах механизмы муниципального воздействия разнообразны, и только их комплексное применение способно вызвать динамику, необходимую для изменения ожидаемого поведения населения и отдельно взятых лиц.

В «Здоровых городах» для осуществления перехода к действиям существуют два основных подхода: «классический подход» и подход, основанный на принципе «здравоохранение во всех сферах политики». Классический подход описан во второй части данной главы. Он включает в себя создание рабочей группы, состоящей из нескольких руководителей отдельных служб местных органов власти, ответственных за реализацию комплексных программ по пропаганде активных способов передвижения и физической активности. Подход «здравоохранение во всех сферах политики», описанный ниже, в настоящее время рекомендуется ВОЗ в качестве наиболее эффективного способа по приведению в действие долгосрочных программ на всех уровнях.

Подход «здравоохранение во всех сферах политики»

В рамках развития стратегии на местном уровне эффективный подход по ее реализации заключается в интеграции благоприятных для здоровья активных способов передвижения в уже существующие планы местных органов власти. Этот подход основывается на одном из принципов «Здоровых городов», который базируется на внедрении здравоохранения во все стратегии на местном уровне. Согласно Дж.Грину, таким образом осуществляется переход от так называемой традиционной системы отчетности к динамической системе отчетности (рис. 5). Однако при таком подходе принципы отчетности усложняются и, следовательно, повышается ответственность, но благодаря важности его реализации с точки зрения здоровья нации усиливается значимость данной стратегии.

1 Адаптировано из Эдвардс П. (Edwards P.), Тсоурус А. (Tsouros A/), «*A healthy city is an active city: a physical activity planning guide* / Залог здоровья городских жителей - подвижный образ жизни: руководство по планированию развития физической активности», 2008 г., ВОЗ Европа.

Сперва каждый имеющийся план проходит этап регистрации в местном органе власти, определения графика его реализации, ответственных лиц и координаторов. График реализации позволяет спланировать ближайшие пересмотры и, следовательно, знать, какой момент является более благоприятным для привлечения внимания инвесторов к преимуществам активных способов передвижения.

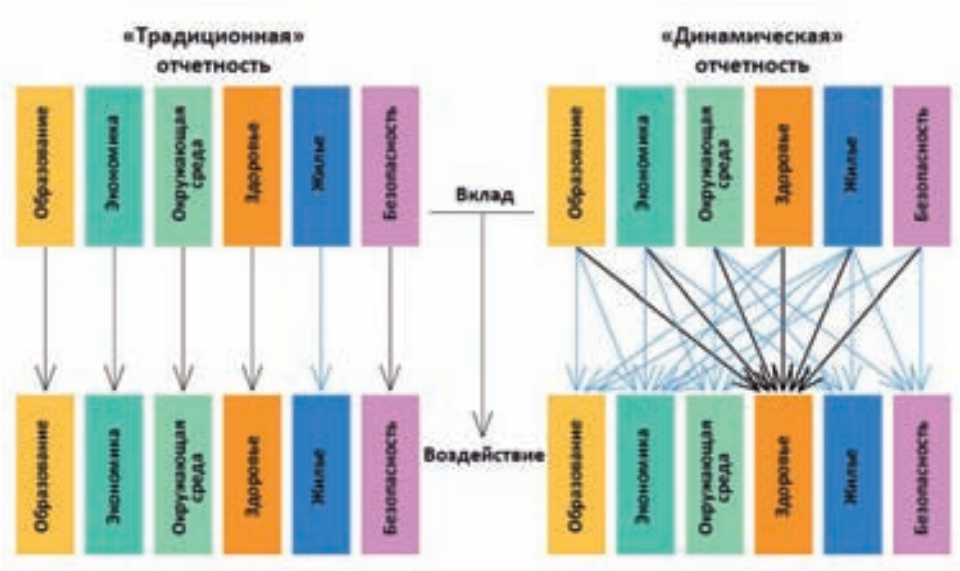


Рисунок 5. Переход от традиционной отчетности к динамической с целью обеспечения важности стратегии на местном уровне для сферы здравоохранения

Источник: Грин Дж., «Новый взгляд на оценку влияния европейских «Здоровых городов», май 2009, Дни французской сети ВОЗ «Здоровых городов».

Во Франции продвижение активных способов передвижения может быть интегрировано в различные методики местного планирования, включая:

Схему территориальной согласованности (СТС):

Это руководство по градостроительству на основе данных, полученных от нескольких коммун, нацеленное на приведение к единообразию межотраслевых политик городского планирования, жилья, перемещений и торгового оборудования, и позволяющее объединению коммун определить план модернизации своих территорий в соответствии с принципами устойчивого развития.

План местного градостроительства (ПМГ):

Всеобщий проект градостроительства и благоустройства, составленный в масштабе района или объединения коммун, определяющий в итоге общие правила использования земли в пределах указанной территории.

План городского передвижения (ПГП):

Эта методика политики устойчивого развития с определенной экономической, социальной и экологической ролью. Она определяет принципы организации передвижения населения и грузоперевозок в пределах отдельно взятого населенного пункта.

Внедрение здравоохранения во все сферы политики

Исходя из того факта, что коммуны и их объединения часто вкладывают средства в сферу здравоохранения благодаря их непосредственному контакту с населением, президент Городского совета Страсбурга принял решение о внедрении здравоохранения в указанную стратегию. С назначением вице-президента в 2008 году проект был запущен. Первый этап данной работы заключался в создании методической документации и акцентировании внимания руководителей коммун на вопросах здоровья. Ориентация **предварительного плана** «по интеграции профилактики и пропаганды здоровья на всех уровнях социальной политики, проводимой городским сообществом» позволила определить план дальнейших действий, целью которого является пропаганда здорового передвижения в соответствии с **планом городских передвижений** (ПГП).

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ИНСТАНЦИИ

Пересмотр ПГП был проведен в форме интерактивных **семинаров и форумов**, в которых приняли участие «живые силы»: ассоциации, профессиональные работники, консульские палаты и т.д. Было проведено двенадцать тематических семинаров, из которых три было объединено в тематическую группу «передвижения и здравоохранение» под председательством вице-президента, ответственного за политику в области здравоохранения. Эти семинары направлены на содействие активным способам передвижения, решение проблем, связанных с транспортом и загрязнением окружающей среды, мобильностью лиц с ограниченными физическими возможностями.

Включение здоровья в ПГП было реализовано благодаря оценке и пропаганде активного передвижения путем составления перечня действий:

- сообщать пешеходам и велосипедистам о времени нахождения в пути;
- организовать пункты транспортного сообщения, способствующих использованию альтернативных автомобилю видов транспорта;
- начать реализацию пешеходного плана в Страсбурге;
- обеспечить разметку велосипедных дорожек и маршрутов;
- обустроить городские площадки с учетом пользы для здоровья;
- проводить локальные кампании о пользе для здоровья регулярной физической активности.

Практическая карточка «Оборудование площадок и зеленых зон» содержит более подробную информацию о мероприятиях, проведенных в Страсбурге.

«Классический подход»

Иногда, когда не представляется возможным использовать существующие планы по продвижению активных способов передвижения и физической активности, можно задействовать «классический подход». Классический подход, три основных этапа которого описаны ниже[2], заключается в создании комитета управления при участии представителей заинтересованных служб. Внутри этого комитета видение действий и желаемой модернизации может быть организовано в комплексе. Развитие общей стратегии может вестись как на базе мнения экспертов, так и данных, полученных в ходе посещения более развитых в плане ежедневных активных передвижений городов. На основании этого проводится анализ и составляется профиль с целью определения актуальных потребностей города и его населения. Можно опираться на уже существующую документацию.
Следующий этап – подготовка плана, помогающего определить механизмы его реализации, сдерживающие факторы, а также доступные ресурсы. После доведения предложений до сведения партнеров необходимо внести в план поправки и завершить составление сроков и плана действий по его реализации.

Этап 1: запуск

1. Укрепление ответственности путем формирования руководящей группы – комитета управления.
2. Создание общей стратегии на основе комплексного обмена данными.
3. Составление профилей районов и целевых групп населения с использованием количественных показателей (при наличии) и предоставление консультаций жителям целевых районов.

Этап 2: подготовка плана

4. Обсуждение вариантов действий по проведению модернизации.
5. Определение новых возможностей и потенциальных сдерживающих факторов.
6. Определение ресурсов.
7. Описание целей выбранной стратегии/вносимых поправок.
8. Обсуждение предложений по внесению поправок.
9. Принятие окончательных решений по вопросу внесения поправок – завершение подготовки плана.
10. Определение окончательных сроков и плана реализации.

Этап 3: реализация и анализ результатов

11. Проверка реализации каждого этапа плана.
12. Оценка достижений с точки зрения процесса, а также возможных последствий (см. вставку).
13. Пересмотр и обновление стратегии.
14. Обсуждение результатов с учетом оценки последствий каждого из них.

Этот последний пункт имеет большое значение при осуществлении управления сложными проектами с участием нескольких партнеров: в случае его успешной реализации он будет содействовать укреплению партнерства и упростит проведение перекрестных трудновыполнимых действий.

2. **Там же.**

Целевая аудитория

Малоимущие группы населения, особенно в странах с низким уровнем доходов, часто живут в условиях плотной городской застройки в стороне от восстановленных исторических центров. Городская концентрация, высокий уровень реорганизации населения, отсутствие социального многообразия и архитектурное наследие семидесятых годов затрудняют их доступ к местам, способствующим активным передвижениям. При возникновении желания вести активный образ жизни они часто сталкиваются со значительным риском, связанным с отсутствием обеспеченности безопасности дорожного движения, а в пределах своего квартала – с реальным или мнимым риском проявления агрессии. В любом случае желание вести активный образ жизни не является привычным делом для жителей такого рода районов.

Помимо этого, территориальная расположенность этого населения по отношению к центру города или месту работы (удаленный пригород), их ритм жизни (смещенные рабочие графики) еще больше затрудняют перемещения, лишая их необходимости поиска вариантов смены транспортных средств в целях экономии времени.

Программы городской модернизации предполагают установку площадок и оборудования, благоприятствующих активным передвижениям: безопасные маршруты доступа к школам и общественному транспорту и создание безопасных городских парков. Эти меры могут помочь сократить неравноценность доступности физически активной жизни для различных слоев населения. Программы, адаптированные к интересам представителей различных культур, могут привлечь женщин и молодежь из числа национальных меньшинств и других групп, которых часто не включают в целевую аудиторию программ содействия активной подвижности.

К тому же, любое обустройство, которое имеет целью пропаганду активного образа жизни, должно ориентироваться на все слои населения, в том числе и на так называемых «лиц с ограниченной подвижностью», в число которых входят пожилые люди, беременные женщины, лица с избыточным весом, инвалиды-колясочники или люди, имеющие отклонения в умственном развитии. Например, в случае проведения линии трамвайных путей условия обеспечения ее доступности для людей с разного рода затруднениями должны быть предусмотрены еще на предварительном этапе проектирования.

Благоустройство городского пространства

Размещение городских площадок и зеленых зон должно проводиться с целью содействия активным перемещениям. Так, помимо пунктов транспортного сообщения здесь появляются места историко-культурного наследия, парки и скверы, а также оборудованные площадки для отдыха. Привлекательность этих мест может быть усилена благодаря оценке культурной и архитектурной значимости, созданию зон отдыха, активного досуга или прогулок, организации зон биоразнообразия, выбору подходящего садово-паркового и спортивного оборудования. Организация культурно-спортивной жизни жителей или развитие инфраструктуры сферы обслуживания (пункты проката, туристические маршруты и т.д.) будут способствовать эффективной реабилитации ощутимой нехватки активных способов передвижения. Сообщение между центром города и его периферией будет налажено. Идея заключается в удовлетворении требований наибольшего процента жителей, предлагая to через:

- **функциональное разнообразие**: пространство, организованное с учетом всех активных способов передвижения (прогулка, спортивная ходьба, езда на велосипеде, роликах, бег трусцой и т.д.), что позволит сократить потенциальные конфликты, связанные с его коллективным использованием;
- **разнообразие посетителей**: распределение востребованности территории в течение дня позволит обеспечить оптимальную эксплуатацию пространства, исходя из различного ритма жизни и интересов жителей;
- **живописные и надежные маршруты**: велосипедный трафик, движение пешеходов и транспортных средств теперь будут отделены друг от друга и вписаны в естественную среду (берега водоемов, парки, зеленые зоны и т.д.). Оборудование территории будет проводиться с особой тщательностью. Проведенное освещение будет способствовать ощущению безопасности;
- **понятную организацию движения**: множество способов сообщения направит жителей по нужному маршруту (информирование посредством целевых событий, разметка мест интереса, распространение бумажных и интерактивных карт в Интернете и т.д.);
- **игровые и развлекательные площадки (для спортивных игр и развлечений)**: разметка маршрута движения будет прерываться специальными зонами со спортивным оборудованием, приглашая к занятию полезным для здоровья спортом.

Более конкретные примеры можно найти в практической карточке «Оборудование площадок и зеленых зон».

Пользуйтесь возможностью узнать о новых обычаях

Политика пропаганды активных передвижений на местном уровне сможет иметь большее влияние в случае, если она согласована с национальным планом действий и приурочена к национальному или даже международному празднику. Например, в 1997 году Ла-Рошель был избран первым городом во Франции, где проводился **День без автомобиля**, когда весь город был полностью предоставлен пешеходам, роллерам, велосипедистам и скейтбордистам. Сегодня в этот день проводится множество различных мероприятий, направленных на то, чтобы вызвать у населения желание постоянно менять свою практику передвижений. На одной площадке рассказывается об альтернативных способах передвижения, на другой – об устойчивом развитии, проводятся мероприятия, посвященные хорошему самочувствию, здоровью и спорту.

В рамках **недели подвижности** и в ходе других мероприятий, в городе Шалон-сюр-Сон раздавался бесплатно «Мобильный набор», представляющий собой рюкзак с 1 флягой, 1 жилетом, 1 парой брюк, 1 картой велосипедных маршрутов, 1 шагомером и 4 билетами на автобус.

В городе Сент-Этьен в специальном выпуске одного **официального издания** была размещена публикация по улучшению передвижений, в которой особое внимание было уделено роли общественного транспорта и активных передвижений.

Уличные скамейки способствуют активному передвижению!

Отсутствие уличной мебели для сидения затрудняет передвижения пожилых людей в возрасте от 75 лет. Среди лиц с ограниченными возможностями, но все еще способных передвигаться самостоятельно, около 30 % не в состоянии преодолевать расстояние более 50 метров без остановки или не испытывая сильную боль*.

Уличные скамейки облегчают передвижение этого уязвимого слоя населения. Следовательно, первым шагом для реализации активной подвижности должно стать увеличение их количества!

* *«Безбарьерная мобильность»*, публикация Министерства транспорта, Лондон, сентябрь 2003 г.

Мониторинг

После обсуждения путей внедрения активной мобильности на этапе местных органов власти с использованием «классического подхода» или подхода «здравоохранение во всех сферах политики», процесс эффективного управления демонстрирует необходимость постоянного мониторинга, отсылающего к изначально составленной документации, с целью проведения анализа на предмет достижения первоначально поставленных задач, а если нет, то почему. В прилагаемой вставке приводятся примеры некоторых показателей, которые могут быть использованы для контроля осуществления политики внедрения активного передвижения.

Примерные показатели для мониторинга

Показатели развития (после одного года):

1. На собраниях комитета управления присутствуют руководители различных служб?
2. Все ли ясно представляют себе задачу?
3. Определены ли для реализации локальных планов:
   a. эксперт по реализации каждого плана?
   b. график изменений планов?

Показатели последствий (после модернизации):

1. Довольны ли пользователи?
2. Довольны ли партнеры?
3. Каков процент использования?
4. Насколько оборудование используется целевой аудиторией?
5. Продолжает ли проект функционировать согласно плану?

ПРАКТИЧЕСКИЕ КАРТОЧКИ

Зоны «спокойного» движения 34
Велошколы 36
В школу пешком: проекты Pédibus, Car à pattes, Patobus 38
Разметка пешеходного движения 40
Оборудование площадок и зеленых зон 42
«**П**роходимость» территории (свобода передвижения пешком) 44
Доступные велосипеды 46
Оборудование школьных дворов 48
Карты с указанием времени в пути пешком или на велосипеде 50
Оптимизация движения общественного транспорта 52
Массовые прогулки 54

Для дополнительной информации см. перечень составителей карточек (приложение 1).

Зоны «спокойного» движения

На сегодняшний день существует несколько типов зон «спокойного» движения, в том числе: пешеходные зоны, зоны с разрешенной скоростью 20 км/час, также называемые «zone de rencontre» («зоны встреч») и зоны с разрешенной скоростью 30 км/час.

Расположившись между зоной 30 и пешеходной зоной, зона 20 предлагает полное разнообразие с точки зрения обустройства городской уличной сети, поскольку здесь в качестве участников движения подразумеваются и пешеходы, и велосипедисты, и автомобилисты, и общественный транспорт, и т.д. Концепция смешанных пространств существует в ряде европейских стран. Для «зон встреч» характерно:

- приоритетность пешехода как участника движения, который может передвигаться в том числе по проезжей части;
- максимально допустимая скорость автомобиля – 20 км/час.

Разумеется, в «зоне встреч» действуют все стандартные правила, в том числе в отношении лиц с ограниченной подвижностью (например, инвалидов), система дорожных знаков и т.д. Таким образом, рекомендуется наличие «островков безопасности» для пешеходов, в случае если ширина улиц это позволяет, для обеспечения безопасности пешеходного перехода.

«Зоной встреч» может быть улица, площадь или комплекс дорог. Она относительно небольшая по своей протяженности, чтобы позволить автомобилистам сдерживать скорость и быть предельно внимательными к пешеходам, которые находятся в приоритете.

С точки зрения подготовленности и понятности продвигаемой идеи необходимо обеспечить визуальное оформление дорожного полотна подобного рода зон, чтобы автомобилисты могли видеть, что въезжают в зону с особым движением. Так, как и в зонах 30 на дорогах, если мэром не будет установлено иное, создать разметку велосипедного движения в обоих направлениях.

В последние годы многие города оказались вовлеченными в амбициозные проекты освоения городского пространства. Некоторые из них уже перешли к стадии реализации, в числе которых можно перечислить несколько динамично развивающихся коммун, а также отдельные крупные города.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ… Зоны 30 в городе Мец

В городе Мец, первом из городов Франции, в котором в январе 2009 года была реализована концепция «зоны встреч», в этом году протяженность зоны 30 превысит 100 километров.

На основе приоритетов дорожной сети город Мец определил амбициозную многолетнюю программу по созданию 240-километровой зоны 30. Каждый год при непосредственном содействии населения на основе прямого демократического участия все новые участки города включаются в реализацию данной концепции «спокойного» городского движения.

К концу 2012 года более 40 % этой масштабной сети уже было реализовано.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

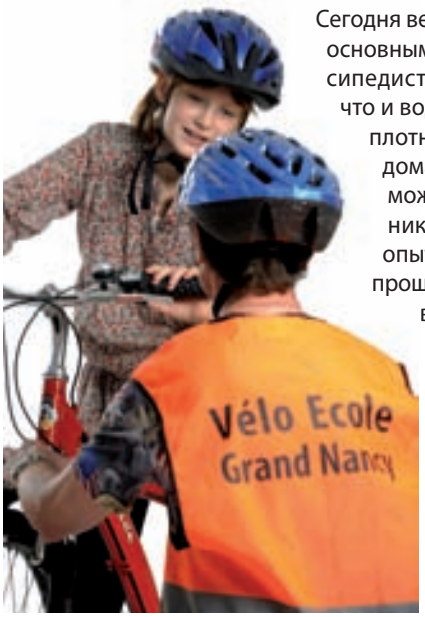
Транспортный центр, общественные места.

Для дополнительной информации

«Дороги для всех» – новости о проектах «зон встреч» во Франции:
www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr

Исследовательский центр по транспортным сетям, градостроительству и общественным зданиям (CERTU): **www.certu.fr, в частности серия карточек «Зоны «спокойного» движения»**

Велошколы



Сегодня велосипед становится для все большего количества людей основным средством передвижения в городе. Вместе с этим, велосипедисты подчиняются тем же правилам поведения на дороге, что и водители, и становятся активными участниками все более плотного транспортного потока. Велошколы и велосипедные дома стараются обеспечить решение следующей проблемы: может ли ребенок или же взрослый велосипедист, которые никогда не проходили специального обучения ранее, стать опытным участником движения наравне с автомобилистами, прошедшими специальную подготовку? Именно решение этого вопроса и послужило причиной появления велосипедных школ, целью которых сегодня является обучение детей, взрослых, людей с ограниченными возможностями правилам езды на велосипеде в черте города.

Учебные мероприятия аналогичны проводимым в автошколе, но адаптированы для велосипедного движения. В велошколе чередуются теоретические и практические занятия. Семинары по теории позволяют людям освоить основные правила дорожного движения. После этого, с учетом полученных знаний велосипедисты переходят к практике, которая позволяет им, в первую очередь, познакомиться поближе с самим устройством велосипеда. Более того, занятия проводятся не только на специальном безопасном треке, но и непосредственно на улице. Там они учатся езде на велосипедных дорожках и знакомятся с некоторыми дорожными развязками. Что касается образования, то здесь учат одновременно правилам дорожного движения, уважению к другим участникам движения на дороге и основам техобслуживания велосипеда. Однако, в отличие от автошкол, в велосипедных школах не выдают прав!

КРУПНЫМ ПЛАНОМ...

Велосипедный дом в Большом Нанси

Помимо новой городской сети велосипедного проката, городское сообщество Большого Нанси хотело также принять более активное участие в процессе внедрения устойчивого экологического развития. Для этого к услугам местного населения и приезжих предоставляются безмоторные транспортные средства и… Велосипедный дом. Это уникальное в регионе место способствует более частому использованию велосипедов в городе как для досуга, так и для активного передвижения.

Велосипедный дом предлагает несколько вариантов аренды велосипедов в зависимости от продолжительности и целей поездки. Здесь всем владельцам велосипедов также оказываются услуги мойки и подкачки колес, предоставляются учебные модули по механике, организуются поездки в сопровождении инструктора или предоставляется курс обучения езде на велосипеде в городе. В этом дружелюбном месте, расположенном в центре города, также можно воспользоваться материалами о велосипедах и экологически чистых способах передвижения, выставочным и конференц-залами для аренды различными ассоциациями. Представители различных учебных учреждений и ассоциаций постепенно заняли свою нишу, организуя здесь некоторые из своих встреч.

Под крышей Велосипедного дома также расположилась велошкола. Данное учреждение предлагает курсы обучения как для детей, так и для взрослых. Его целью является помощь велосипедистам в приобретении навыков велосипедной езды и реакций в условиях городского трафика. Квалифицированный инструктор дает советы по безопасности дорожного движения и комментирует значение дорожных знаков. Полученные инструкции имеют целью облегчить сосуществование велосипедистов, автомобилистов и пешеходов.

Одновременно с этим, в течение всего года Велосипедный дом проводит цикл открытых встреч для всех желающих. Для таких случаев организуются массовые велосипедные заезды и прогулки по всему городу. Бюро туристической информации города Нанси предлагает своим посетителям ознакомиться с этими мероприятиями.

Благодаря всем проводимым мероприятиям этот дом заручился поддержкой городского управления Большого Нанси с целью пропаганды среди его взрослого населения, школьников и туристов преимуществ и радости от езды на велосипеде! Велоспорт – это недорогое, экологически чистое и полезное для здоровья удовольствие, которое можно практиковать как в одиночку, так и в качестве отличного варианта для семейного отдыха.

Целевая аудитория

Все: местное население, приезжие, велосипедные ассоциации.

Городские службы

Велосипедный дом, бюро туристической информации.

Для дополнительной информации

Клуб городских велосипедных территорий: www.villes-cyclables.org, предлагает материал о велошколах из журнала Ville & Vélo, N 37 и N 50, большой объем информации, касающейся, в частности, городских сетей и велошкол, список необходимых для клиентов навыков, обучающая информация о велосипедном движении для новичков-добровольцев и специальная информация для профессионалов, и т.п.

В школу пешком: проекты Pédibus, Car à pattes, Patobus

Вдохновленные опытом северных и англосаксонских стран, около 350 коммун, городов и крупных населенных пунктов Франции сделали свой выбор в пользу «пешеходного транспорта» – pédibus, дословно «пешихобус» (также называемый «Cars à pattes» («автомобиль на ножках»), «Patobus», и т.д.). Пешеходный транспорт это экологический способ передвижения горожан путем сопровождения детей их родителями от дома до школы и обратно по специально размеченным безопасным маршрутам.
Здоровье детей и, в частности, борьба с ранним ожирением, обеспечение безопасности в окрестностях школы, обучение детей правилам дорожного движения и поведению на дороге, снижение автомобильного трафика и загрязнения окружающей среды, сплоченность и укрепление социальных связей в пределах районов города и близлежащих поселений являются основными преимуществами пешеходного транспорта.

Положительное влияние, оказываемое на здоровье и окружающую среду:

- **более экологически чистая окружающая среда.** Снижается атмосферное и шумовое загрязнение в окрестностях учебных заведений;
- **педагогический эффект**. Дети, принимающие участие в программе, раньше осознают всю ответственность правильного поведения на улице;
- **повышение экологической образованности граждан.** Программа подразумевает непосредственное взаимодействие образовательной системы и детей, что способствует взаимному обучению в области охраны окружающей среды;
- **укрепление социальных связей.** Принимающие участие в программе родители в целях экономии времени часто сопровождают своих и соседских детей, что способствует укреплению связей между соседями и их детьми, а также общей оживленности района;
- **внедрение здорового образа жизни.** Ходьба является отличным упражнением для детей, а также их родителей в качестве профилактики ожирения;
- **повышение безопасности.** Сокращается автомобильное движение в окрестностях школы, меньше проблем с беспорядочной парковкой.

Большинство кампаний, связанных с пешеходным транспортом, было запущено напрямую городскими органами власти, обеспечивающими координацию и мониторинг группы сопровождающих родителей, распространение жилетов безопасности для участников и разметку маршрутов. Иногда, но в меньшей степени, все это реализуется силами самих учебных заведений при участии родителей или, еще реже, с привлечением специальных экологически ориентированных ассоциаций. Также существуют альтернативы пешеходному движению. Так, в городе **Васкеаль** по инициативе муниципальной службы спорта и при участии ассоциации за право езды на велосипеде несколько школ приняли участие во внедрении «велобусов». Дети в возрасте от 8 до 11 лет могут безопасно добираться до школы на велосипеде от специальных пунктов, размеченных по всему городу, в сопровождении волонтеров, спортивных инструкторов или городских наблюдателей. В **Тулузе** для поощрения пешеходного движения было изменено передвижение учеников 715 классов, посещающих 10 бассейнов в рамках кампании по обучению плаванию. Для детей дошкольного возраста определено минимальное расстояние для ходьбы пешком в 1 километр, а для младших школьных групп оно увеличивается до 2 км. Автобусные перевозки могут задействоваться в особых ситуациях, например, для перевозки детей-инвалидов.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Проект «pédibus» («пешехобус») Большого Лиона

В 2002 году городской совет Большого Лиона начал проект по созданию двух линий движения «пешихобуса». Сегодня существует уже 96 регулярных маршрутов пешеходного транспорта, обеспечивающих ежедневное передвижение более 870 детей.

Основные достижения и причины успеха проведения данной кампании в Большом Лионе:

- продолжительная поддержка проекта со стороны городского совета Большого Лиона путем его включения в план образования по устойчивому развитию, а также в план внедрения «безвредных» способов передвижения;
- развитие и информационная поддержка: средства массовой информации, официальный веб-сайт, разметка маршрутов и т.д.;
- поддержка партнерских организаций, оказывающих услуги по продвижению, координации и мониторингу;
- активное участие некоторых муниципалитетов.

Целевая аудитория

Дети (3-11 лет).

Городские службы

Школы, городская дорожная служба (установка дорожных знаков).

Поддержку кампаний «пешихобус» и «велобус» обеспечивают добровольцы из числа родителей – их непосредственных участников. Большинство проблем с их реализацией связано с отказом от участия семей, которые не получают достаточной поддержки от других родителей, поэтому необходимо проводить мероприятия, способствующие сплочению участников кампаний (организация праздничных фуршетов для волонтеров, проведение волонтерской вербовки среди лиц, недавно вышедших на пенсию, и т.д.).

Даже если кампания не получает свое дальнейшее развитие, ее польза может ощущаться еще долгое время. В 2009 году около 150 учащихся девяти школ в **Ла-Рошель** ежедневно принимали участие в кампании Cars à pattes. Сегодня этот проект больше не действует, но большинство детей, принимавших в нем участие, продолжает ходить в школу пешком группами или ездить на велосипеде вместе с родителями, тем самым способствуя продвижению активного передвижения...

Для дополнительной информации

Посетить сайты: www.ademe.fr
www.sustrans.org.uk
www.preventionroutiere.asso.fr
а также сайт на английском языке www.iwalktoschool.org

Разметка пешеходного движения

Центры больших городов хорошо обустроены с точки зрения обеспечения пешеходного движения. Если процент пешеходов больше в исторической или коммерческой части города, то по мере удаления от центра возрастает процент использования теми же пешеходами автомобильных транспортных средств.

С точки зрения ежедневных перемещений первостепенным критерием по выбору способа передвижения будет время и возможность осуществления пересадок между точками маршрута. Таким образом, перед местными властями ставится цель обеспечить население соответствующей разметкой, которая бы помогала ему рассчитать необходимое время нахождения в пути и осознавать реальную степень удаленности места.

Подобная городская система обозначений, содержащая информацию **о времени нахождения в пути (а не расстоянии до места)**, нацелена на стимулирование активного пешеходного движения. Инициатором данной концепции пешеходного сигнального обозначения выступил Национальный институт профилактики и воспитания в области здравоохранения (INPES), и в 2010 году было проведено анкетирование среди жителей 9 городов, в которых упомянутая система обозначения была внедрена на экспериментальной основе. Таким образом:

- 91 % опрошенных пользуется данной системой;
- 86 % считают ее полезной;
- 16 % признают, что ее внедрение побуждает их больше ходить пешком.

Установка сигнальной системы для пешеходов способствует решению двух конкретных задач:

- **предоставить** пешеходу **информацию, необходимую** для выбора маршрута, об оптимальных условиях безопасности, доступности и комфорта;
- **указать направление** к «точкам интереса»: центру, обслуживающим учреждениям или площадке.

Перед внедрением данного проекта рекомендуется определить стратегические места размещения табло в городе (для предоставления права выбора поездки на транспортном средстве или, оценив временные затраты, пешей прогулки). В целях эффективности данная система должна предоставлять достоверную комплексную информацию, в том числе в любой точке, а также право выбора направления движения. Размещение табло может осуществляться на стенах зданий и (или) на городском оборудовании, но они не должны мешать дорожному движению или нарушать единство городского пространства. Наконец, не следует путать данную систему с указателями направления, предназначенными для других участников дорожного движения.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ...

Пешеходное движение в Гренобле

Власти города Гренобля, руководствуясь идеей повсеместной доступности пешеходных табло, приняли решение реализовать кампанию, разработанную INPES, предложив три варианта размещения сигнальных табло:

- в центре города – в главном месте концентрации пешеходного движения;
- в районах города, требующих особого внимания (ориентированных в основном на использование общественного транспорта);
- по «зеленым маршрутам».

После испытательного срока в 2012 году, в ходе которого было выявлено желание населения больше ходить пешком и подтвердился его интерес к размещенным сигнальным табло, в 2013 году в городе было установлено около 270 табло на расстоянии около 30 км. Необходимой задачей является проведение совместного с INPES анализа их эффективности. Данная кампания проводится совместно с кампанией по глобальной пропаганде активных способов передвижения.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

Управление здравоохранения с привлечением управлений общественных мест, градостроительства и коммуникации. При поддержке городского совета.

Для дополнительной информации

Дополнительный блок «Как разместить систему пешеходных обозначений с целью стимулирования передвижения пешком?»: **www.inpes.sante.fr**

Графическая концепция по реализации табло: **www.mangerbouger.fr/signaletique /panneaux**

Оборудование площадок и зеленых зон

Городские площадки и зеленые зоны могут быть организованы в целях способствования активному передвижению, независимо от того, имеют ли они исключительно утилитарное или развлекательное значение. Эти места играют потенциально большую роль в разработке стратегии по переоценке пешеходного и велосипедного движения.

Дорожные развязки могут облегчить доступ к ключевым координационным центрам города: вокзалам, спортивным клубам, площадям, садам. Они могут соединять несколько городских парков и даже частных садов. План местного градостроительства предусматривает возможности для повышения качества среды обитания населения и увеличения плотности расположения зеленых зон.

В рамках реконструкции набережных в **Бордо** несколько территорий было переоборудовано с целью содействия активным способам передвижения, таким как ходьба, бег, езда на велосипеде, катание на роликах. Кроме того, были установлены специальные объекты (площадки для игры в баскетбол, хоккей, пляжный волейбол и баскскую пелоту), предоставив возможность занятия индивидуальным или командным спортом.

Мероприятия по реконструкции улицы вдоль канала в **Дюнкерке** привели к созданию смешанного пешеходно-велосипедного «мягкого» пути. Близлежащие зеленые насаждения были реорганизованы с целью обеспечения лучшего вида на канал и смешанности способов перемещения.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

Управление мобильности и транспортом, общественных и природных зон, солидарности и здоровья и городских проектов.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Страсбург

АУСТЕРЛИЦКАЯ ПЛОЩАДЬ, НОВОЕ СЕРДЦЕ КВАРТАЛА

Последний проведенный опрос на предмет «организации перемещений» подтверждает высокую значимость пешеходного движения в Страсбурге. Но около 25 % перемещений на расстояние менее одного километра все еще приходятся на поездки на машине. В Страсбурге был разработан пешеходный план, состоящий из 10 пунктов, применимых ко всем новым программам по реорганизации городского пространства и системы дорожного движения. Один из них заключается в отведении большего места для пешеходного движения. Новая концепция размещения городских публичных мест этому способствует. Таким образом, открытая в 2012 году Аустерлицкая площадь, являющаяся местом проведения стратегических заседаний в Страсбурге, в прошлом точка сбора туристических автобусов, повысила свой статус, став местом для прогулок, любимым туристами и местными жителями. Объем транспортного движения здесь заметно снизился. В обустройстве территории особое внимание было уделено биологическому разнообразию зеленой зоны. Гармоничная перепланировка не нарушила общего единства облика квартала. В настоящее время в число территорий, способствующих альтернативным способам перемещения, включается все большее число улиц и площадей, что облегчает безопасное сообщение между ними и совместное использование этих публичных мест.

КВАРТАЛ ГЕРИТЦ (HEYRITZ), ЖИЛОЙ ПАРК В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

Начатый в 2013 году, этот более масштабный проект городской застройки парка Heyritz располагается в самом сердце города. Являясь примером реализации политики городского урбанизма, он сочетает в себе городскую жизнь и природную зону, представляя собой одновременно место для отдыха, жительства и работы. Для поощрения пешеходного движения здесь будет размечено в общей сложности 5 км пешеходных дорожек. Также на его территории будут размещены различные спортивно-развлекательные установки, а также оборудование для игры и досуга для лиц любого возраста. Здесь будет проложено множество дорожных развязок (пешеходных, велосипедных), связывающих парк с другими рекреационными зонами и «местами интереса» коммуны.

«Проходимость» территории (свобода передвижения пешком)

Ежедневные прогулки помогают нам поддерживать свой вес, избавляться от стресса или улучшать качество сна. Помимо своих преимуществ с социальной и экологической точек зрения, ходьба представляет собой оригинальный вид транспорта, который следует развивать для реализации политики здравоохранения. Тем более что каждый в любое время может стать пешеходом независимо от возраста, пола или финансовых средств.
Тем не менее, не все территории одинаково подходят для пешеходного движения. Пространство, в котором мы находимся, может как существенно затруднить, так и способствовать внедрению данной практики. Так, англо-американскими исследователи был введен термин **«walkability» («проходимость»)** с целью определения взаимосвязи между городской застройкой и мобильностью пешехода.

«Проходимость» территории определяется исходя из оценки пространства с точки зрения его способности не затруднять движение пешеходов. Оценка может быть произведена на трех пространственных уровнях и включает в себя множество поясняющих взаимосвязанных факторов:

- **на уровне города или крупного населенного пункта**: практика пешеходного движения больше в тех районах с плотной городской застройкой, в которых организована дорожная сеть с высоким уровнем функционального разнообразия. Наличие пешеходных дорожек и специальных табло также может способствовать улучшению проходимости.
- **на уровне квартала** свободе передвижения способствуют разнообразие размещенных объектов, доступность магазинов и служб, хороший уровень безопасности дорожного движения, наличие парков и садов, а также политика «игрофикации» общественных зон.
- **на уровне улицы** на свободу передвижения оказывает влияние планировка и оборудование улиц (красота, чистота, ширина тротуаров, безопасность переходов, качество дорожного покрытия и освещения и т.д.)

В настоящее время в англосаксонских странах разрабатываются комплексные подходы к обеспечению доступности территории как с позиции профессионалов, так и общественности: рейтинговая система уровня обслуживания велосипедистов и пешеходов Bicycle and pedestrian level of service (PLOS), Система оценки пешеходного окружения, рейтинг шаговой доступности Walk score, сервисы Walkonomics, RateMyStreet, а также Crowdsourcing. К примеру, рейтинговая система (PLOS) проводит оценку по 5 параметрам:

- связанность инфраструктуры;
- проходимость;
- доступность;
- целостность;
- простота ориентирования.

Изучение «проходимости» позволяет лучше понять степень взаимодействия между городской застройкой и активным передвижением. Будучи по своей сути связанной с различными сферами «проходимость» демонстрирует необходимость координации между специалистами в области здравоохранения, городского планирования и транспорта. Этот показатель эффективно используется при планировании территориально-пространственного единства и создании проектов городской застройки на пути к реализации принципов «Здорового города».

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... «Проходимость» кварталов

Четыре района в Гренобле и Женеве стали объектом исследования, проводимого с целью выявления факторов, способствующих пешеходному движению[1]. Данные были получены путем уличного опроса жителей, а также непосредственного исследования местности (в форме документального фоторепортажа) и наблюдений за прохожими с целью последующего восстановления на карте с максимально возможной точностью их маршрута. На основании этого была предоставлена следующая информация:

- **Условия окружающей среды** представляют собой один из многих факторов в комплексном процессе принятия решений, поэтому они могут как способствовать, так и препятствовать пешеходному движению. Возможность реорганизации застроенной территории остается важным механизмом действия государственных органов и окупаемым объектом инвестирования.
- **Тесная взаимосвязь между пешеходным движением и общественным транспортом** в организации повседневных перемещений демонстрирует свою значимость. Для мотивирования населения необходимо, чтобы пункт назначения находился на расстоянии не менее одного километра от места отправления или остановки общественного транспорта.
- **Социальная жизнь района** также имеет большое значение при оценке застройки населением, что было сразу отмечено исследователями. Отсутствие централизации, роль местных магазинов и публичных мест, а также все факторы, имеющие отношение к развитию застроенной территории, являются сдерживающими для развития пешеходного движения, снижая не только функциональное единство, но и социальную привлекательность района.
- **В пределах района** эффективной является оптимизация путей сообщения в соответствии с требованиями локальных служб.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

Дорожно-транспортная служба.

1. Уинкин Й., Лавадиндо С. и др., «Des villes qui marchent: tendances durables en santé, mobilité et urbanisme / Города, которые ходят: устойчивые тенденции в развитии здоровья, мобильности и градостроения» представлено на семинаре «Итоги и перспективы развития Программы «здоровье и окружающая среда», «Здоровье и работа», Национальное агентство исследований, декабрь 2009 г.

Доступные велосипеды

Велосипед представляет собой адекватный способ городского перемещения, поскольку преобладающее большинство (во Франции более 80 %) перемещений осуществляется на дистанцию менее 5 километров, что априори проще осуществить при помощи велосипеда[1]. Система велопрокатного самообслуживания (VLS) стремительно развивается, охватывая более 40 заинтересованных городов Франции. После первого опыта, реализованного в 1974 году в **Ла-Рошель**, первая система VLS была внедрена в 1998 году в городе **Ренн**.

Можно ли внедрить систему велопрокатного самообслуживания в каждом городе?

Города, желающие развивать данную систему, могут получить соответствующую информацию о путях ее успешного внедрения, ознакомившись с руководством OBIS[2], основанном на результатах проведенного анализа опыта 10 европейских стран. Согласно OBIS, обстановка и роль использования велосипеда в транспортном сообщении являются основными критериями, определяющими выбор масштаба и подходящего варианта для внедрения системы велопрокатного самообслуживания. Хотя эти системы не являются универсальным вариантом для каждого города, коллективное использование велосипедов может быть задействовано в различных контекстах.

Опыт внедрения систем велопроктного самообслуживания в крупных городах Европы показал, что их коллективное использование может способствовать зарождению велосипедной культуры. Более того, это способствует инвестированию в инфраструктуру велосипедного движения в крупных городах, где автомобильный трафик становится особенно плотным. В целом, **уровень использования данной услуги выше в странах, где велосипедные традиции отсутствуют**[3].

Успех данных систем велопроката трудно измерить, потому что это в значительной степени зависит от мнения различных заинтересованных сторон. С точки зрения процента использования велосипеда одну из первых мировых позиций занимает Дублин, т.е. город, где почти круглый год идет дождь (!), что является лучшим доказательством того, что велосипед может быть популярен даже в условиях большого количества осадков[4]. Что касается уровня предоставляемого качества услуг, то пальму первенства среди систем велопрокатного самообслуживания в Европе удерживает лионская Vélo'v

Если общий пробег прокатных велосипедов в день насчитывает миллионы километров, то достаточно трудно определить точный километраж, который мог бы быть преодолен на машине. Считается, что в Лионе использование велосипедов по программе VLS сократило на 7 % поездки на личном автотранспорте. В Париже 20 % пользователей системы Vélib признали, что они стали реже использовать личный автомобиль, а с момента внедрения велопрокатной системы в 2007 году частота перемещений на велосипеде увеличилась на 70%.

1. CERTU/CETE, «Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain: analyse des enquêtes ménages déplacements / Велосипедисты и их передвижения в городской среде: анализ опросов», октябрь 2012 г.
2. «Optimising Bike Sharing in European Cities / Оптимизация коллективного использования велосипедов в городах Европы». Справочник (Руководство OBIS), июнь 2011 г.
3. Европейская платформа управления мобильностью, новостная рассылка – услуги для VLS, октябрь 2012 г.
4. Руководство OBIS, цит. соч.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Затраты

Если рассматривать коллективное использование велосипедов как вариант общественного транспорта, то внедрение данной системы представляется относительно дешевым вложением финансовых средств[5]. Расходы, связанные с обустройством крупных парковочных площадок, созданием инфраструктуры и внедрением системы, оцениваются в пределах от 2 500 до 3 000 евро на один велосипед. Расходы, связанные с их эксплуатацией, в среднем варьируются от 1 500 до 2 500 евро за велосипед в год. 70% расходов по внедрению выделяется на строительство парковочных зон. Случаи краж и проявления вандализма также являются двумя основными источниками расходов. За 2011 год в Брюсселе была угнана одна четвертая часть прокатных велосипедов, 70 % из которых было найдено. При анализе пользы и затрат необходимо принимать во внимание создание «зеленых» рабочих мест, что стало возможным именно благодаря внедрению системы велопрокатного самообслуживания: от 10 до 30 рабочих мест в городах с менее развитой системой и от 30 до 50 рабочих мест для более крупных систем (согласно данным Bike-sharing Blog) .

По результатам исследования[6], проведенного во Франции, было установлено, что в целом внедрение систем велопрокатного самообслуживания устанавливает хороший социально-экономический баланс между пользой и затратами при условии ежедневного многократного использования велосипедов (что не всегда актуально для небольших систем). Путем задействования прокатных велосипедов на нужды других служб можно сократить расходы при одновременном повышении привлекательности системы. Доступные прокатные велосипеды могут быть интегрированы с общественным транспортом на трех уровнях: информационном (например, через приложения для смартфонов), физическом (путем установки пунктов проката около пунктов общественного транспорта), а также финансовом (путем внедрения единой карты оплаты и системы тарификации).

Целевая аудитория

Все население, в особенности молодежь и студенты.

Городские службы

Дорожная служба, транспортная служба, туризм.

5. Новостная рассылка, <www.epomm.eu>.
6. Генеральный комиссариат по устойчивому развитию «Le point sur les coûts et les avantages des vélos en libre-service / Анализ издержек и преимуществ велопрокатного самообслуживания», номер 50, май 2010 г.

Для дополнительной информации

Новостная рассылка Европейской платформы управления мобильностью, октябрь 2012 г., услуги для VLS: **www.epomm.eu**

CERTU: **www.certu.fr**

Клуб городских велосипедных территорий: **www.villes-cyclables.org**

Оборудование школьных дворов

Школьные дворы для начальной школы являются важным местом в жизни детей, где они собираются, выполняют различные действия, исследуют окружающую среду и занимаются творчеством. Здесь могут поводиться многие воспитательные или внеклассные мероприятия. Именно поэтому их обустройству необходимо уделить особо пристальное внимание.

Помимо создания привлекательной игровой зоны, а также обеспечения ее безопасности, одной из целей оборудования школьной территории является поддержка у детей занятий регулярной физической активностью. Эта цель особенно важна в контексте данных, полученных за последние годы, свидетельствующих об увеличении количества случаев избыточного веса и ожирения у детей и подростков.

Это пространство может быть задействовано с учетом различных способов организации физической активности:

- проведение уроков физического и спортивного воспитания;
- самостоятельное закрепление детьми полученных в ходе уроков навыков во время перемен.

Ресурсы

Необходимые ресурсы могут быть доступными и недорогими. В первую очередь, это изображения воспитательного характера на полу и стенах. Тем не менее, обустройство школьной дворовой территории должно проводиться в соответствии с установленными стандартами образования и безопасности. Важно также, чтобы в его разработку была включена вся территория с привлечением представителей различных заинтересованных организаций (национального образования, внешкольной занятости, городских технических служб и даже самих детей).

Ответственность за обустройство школьной дворовой территории ложится в первую очередь на:

- муниципалитет, как владельца и управляющего, ответственного за совместимость оборудования, его монтаж и обслуживание;
- преподавателей.

Целевая аудитория

Дети (3-11 лет).

Городские службы

Здравоохранения, служба по делам молодежи, спорта и образования.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Школьные дворы в Дижоне

Дижон стремится посредством своего глобального образовательного проекта к созданию школьного пространства, благоприятного как для успешной учебы, так и разнообразной физической активности на пользу для здоровья. Столкнувшись с проблемой неправильного питания, выявленной в том числе в районах, приоритетных с точки зрения реализации городской политики, появилась необходимость разработки плана обустройства школьных дворов с целью содействия физической активности. Для реализации было крайне важным привлечение представителей всех местных заинтересованных сторон: педагогический состав и административный персонал школ, организационных команд центров внешкольной занятости, служб спорта, организации школьной жизни и укрепления здоровья города Дижона.

Первоначально обустройство школьных дворовых территорий проводилось централизованно с целью придания учреждению уникального облика или с целью оборудования дополнительных игровых зон там, где это было необходимо. Затем на первое место вышли педагогические задачи: обустройство стало производиться исходя из возможных практических занятий (игры на развитие моторики, координации движений и равновесия). Чтобы оживить это пространство, здесь проводятся регулярные развлекательные мероприятия с привлечением специально обученных лиц. Одной из задач стала интеграция данного проекта с различными инициативами по продвижению здорового образа жизни в школах и его включению во всеобщую и продуманную концепцию.

Для дополнительной информации

Программы начальной школы: спорт в начальной школе, Министерство национального образования: www.education.gouv.fr

CD-ROM по обустройству школьных дворов, Академия Лилля: www.ac-lille.fr

Карты с указанием времени в пути пешком или на велосипеде

Одним из средств поощрения ежедневного активного передвижения может стать внедрение карт времени пребывания в пути, наподобие дорожных или маршрутных карт, с указанием существующих в городе пешеходных или велосипедных трасс. Цель их внедрения заключается в **доведении до сведения пользователей, что пешеходный или велосипедный путь не только не отнимет больше времени, чем поездки на автотранспорте**, но и делает передвижение более приятным.

Применение

Для создания такого рода карт, в первую очередь, необходимо определить городские «точки интереса»: достопримечательности, места обслуживания, школьные учреждения, станции общественного транспорта и т.д. На основе этой общей информации можно продумать и проложить возможный пешеходный или велосипедный маршрут от одной «точки интереса» к другой. Также, возможно, стоит рассмотреть маршруты, проходящие через парки или улочки, куда нельзя добраться на автомобиле. Помимо этого, можно задействовать электронную карту, созданную при помощи программы рисования или с использованием географической информационной системы (ГИС). Что касается расчета времени в пути, то нужно исходить из средней скорости движения 4 км/ч для пешехода и 15 км/ч для велосипедиста. Это приблизительный показатель: время в пути может варьироваться в зависимости от возраста, физического состояния отдельного человека и топологии местности (берег водоема, лестницы...).

Таким образом, эти карты должны содержать *минимум*:

- топографическую основу карты местности;
- нанесенные «точки интереса»;
- размеченные линии, представляющие собой рекомендуемые маршруты из одной «точки интереса» в другую с сопроводительной информацией о времени нахождения в пути пешком или на велосипеде.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

Управление здравоохранения Большого Шалона, управление градостроительства и земельных отношений, управление по коммуникациям.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ...

Большой Шалон: «маленькие шаги для человека, большой шаг к подвижному образу жизни»

Связь между активностью передвижений и здоровьем очевидна. Управление общественного здравоохранения предлагает каждому задуматься о своем способе передвижения по городу. Совместно с управлением градостроительства и земельных отношений была разработана карта, отображающая различные пешеходные маршруты в черте города максимальной продолжительностью в 30 минут.

Маршруты соединяют различные значимые места, представляющие интерес для местных жителей (от вокзала к налоговой инспекции, от музыкальной школы к парку, от мэрии к озеру, от колледжа к торговому центру и т.д.).

Графическая разметка на карте, равная пяти минутам ходьбы, позволяет каждому рассчитать время своего пешеходного маршрута. Эта идея изохронности[1] регулярно упоминается в рекламных материалах с целью поощрения ходьбы на короткие расстояния. Использование специального ПО (географической информационной системы) позволяет выполнить быстрый расчет расстояний. Кроме того, затраты на создание карты за счет привлечения инвесторов были практически нулевыми.

Распространение этих карт осуществляется во время мероприятий, посвященных активным передвижениям, правильному питанию, также их можно всегда получить в городских центрах здоровья и профилактики заболеваний. Она также доступна в виде приложения для смартфонов, предлагая пользователям исходя из места их нахождения более 2 000 локализованных «точек интереса» (городские службы, автобусные остановки, парки и сады, магазины и т.п.).

Положительные результаты данной кампании:

- положительная оценка пользователями простоты и оригинальности легенды карты;
- привлекательность этого проекта для учреждений, ответственных за его разработку и внедрение, например:
  - управление спорта – содействие развитию спорта: разработка специалистом в области спорта и здоровья тематических 2-часовых маршрутов,
  - управление по охране окружающей среды – пропаганда альтернативных автомобилю способов передвижения,
  - управление по коммуникациям – улучшение знания и представления о городе.

1. *Изохронным называют то, что производится с равными временными промежутками.*

Для дополнительной информации

Гид по реализации карт времени в пути, INPES и DGS:

www.mangerbouger.fr

Оптимизация движения общественного транспорта

Реорганизация и оптимизация сферы общественного транспорта является одним из эффективных механизмов продвижения активных способов передвижения, снижения плотности автомобильного трафика, улучшения качества воздуха и окружающей среды. Эта реорганизация может быть реализована как с точки зрения минимизации расходов с целью сделать общественный транспорт доступным для наибольшего числа городских жителей, так и его эффективности и доступности для людей с ограниченными возможностями. Кроме этого, реорганизация может быть произведена и в связи с развитием интермодальных перевозок.

Под интермодальными перевозками подразумевается использование нескольких видов транспорта за время одной поездки. Например, можно дойти пешком до остановки общественного транспорта, а затем взять напрокат велосипед. Развитие интермодального сообщения на основе предшествующей этому оптимизации общественного транспорта является реальным рычагом для продвижения активного передвижения. В действительности поощрение использования общественного транспорта вместо личного автомобиля способствует увеличению практики активного передвижения (хождение пешком или езда на велосипеде от одной остановки транспорта к другой).

Местные органы власти могут оказать содействие последовательному использованию велосипеда и общественного транспорта. Например, путем реорганизации и перераспределения общественного пространства и дорог между участниками движения или установки специального оборудования, облегчающего совместное использование велосипеда и общественного транспорта.

Целевая аудитория

Все население.

Городские службы

Управление общественных территорий, мобильности и транспорта, градостроительства и обустройства.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Специальное оборудование, способствующее совместному использованию общественного транспорта и велосипеда[1]

- **Содействие комплексному и последовательному подходу**: оборудование, способствующее интермодальности между общественным транспортом и велосипедом, должно быть разработано и внедрено на стадии планирования цикла развития.
- **Разработка мультимодальной информации** с целью облегчения совместного использования общественного транспорта и велосипеда. С этой целью местными органами власти распространяются брошюры с указанием станций и автобусных остановок, оборудованных велосипедными стоянками, а также информации о характере данного оборудования: его освещенности, охраняемости или огороженности.
- **Установка освещенных велосипедных стоянок вблизи пунктов** общественного транспорта: открытых, огороженных или охраняемых. Эти три типа оборудования, как правило, намного менее затратны и занимают меньше места, чем автостоянки, а также являются взаимодополняющими, поскольку отвечают различным потребностям населения в зависимости от причины передвижения, длительности парковки, дефицита земельных ресурсов...
- **Содействие и обеспечение безопасности доступа велосипедов** к пунктам общественного транспорта путем развития размеченной дорожной сети, сконцентрированных вокруг вокзальных станций. По данным ряда исследований, отсутствие велосипедных дорожек действительно затрудняет использование велосипедов для подъезда к станциям.
- **Предоставление велосипедистам дополнительных услуг**, в частности размещение пунктов велосипедного проката на станциях общественного транспорта, предоставляющих также услуги по техническому обслуживанию, ремонту, продаже аксессуаров, предоставлению общей информации о велосипедах (карты города...), реализации проездных документов...
- **Упрощение погрузки велосипеда в вагон** путем улучшения подъезда к платформам и станциям на вокзале.

1. См. тематическую карточку «Интермодальные перевозки: общественный транспорт – велосипед» Регионального агентства по вопросам окружающей среды и использованию новых энергоресурсов (ARENE) на сайте <www.areneidf.org>.

Массовые прогулки

Ходьба является основным видом спорта и физической активности, практикуемой французами[1]. В самом деле, для хождения пешком нужно только некоторое пространство (природная зона или городская территория), не требуется никакого специального оборудования, как правило, никакой специальной подготовки и много свободного времени. Именно поэтому, согласно рекомендации ВОЗ, ходьба была выбрана в качестве стандарта регулярной минимальной физической активности при условии ее ежедневной практики в течение не менее 30 минут один или несколько раз в день.

«Хождение пешком» охватывает широкий спектр действий с различной степенью физической активности (пешеходное движение с целью перемещения, прогулка, поход или горный маршрут, скандинавская ходьба...), которые в разной степени оказывают воздействие на здоровье и практикуются разными группами лиц. К примеру, приверженцы «треккинга» (горного туристического похода) относительно молоды, являются дипломированными специалистами с относительно высоким уровнем доходов, в то время как прогулочную ходьбу практикуют представители старших возрастных и малообеспеченных групп населения[2].

В этом контексте в городах организуются такие мероприятия, как массовое пешеходное движение или «забеги здоровья», которые помимо их роли в **продвижении здорового образа жизни, способствуют социальной интеграции представителей всех поколений, а также содействуют ознакомлению с культурным наследием города**. В этих мероприятия часто принимает участие много пожилых женщин, представляющих, как правило, наименее подвижную группу населения.

Подобного рода мероприятия проводятся во многих «Здоровых городах». Так, в **Дижоне** в рамках направленной городской политики жителям предлагаются массовые прогулки длительностью 45 минут в сопровождении консультанта в сферах социальной и семейной экономики и (или) медицинского работника. Целью данных прогулок является побуждение к физической активности и формирование представления об инфраструктуре района.

В коммуне **Лонгви** для привлечения внимания населения к «подъемам» (крутым дорожкам) и начатому проекту по их модернизации организован прогулочный маршрут по четырем подъемам города. Представители службы туризма привносят оживление, рассказывая участникам прогулки историю подъемов и объясняя всю важность их восстановления. Прогулки, направленные на сплочение представителей различных поколений, также проводятся в городе и завершаются небольшим перекусом в компании всех участников.

Целевая аудитория

Все население (в особенности пожилое).

Городские службы

Управление здравоохранения и социальной ответственности, центр Santé-Ville, управление политики солидарности.

1. Stat-Info, «Основные направления спортивной и физической активности, практикуемые во Франции в 2010 году», ноябрь 2011 г.
2. INSERM, *«Физическая активность – Условия и влияние на здоровье», Данные совместной экспертизы*, 2008 г.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ... Массовые прогулки в Васкеале

В городе Васкеаль находится центр Relais santé – объект городской инфраструктуры в пользовании ассоциаций, учреждений и частных лиц с целью проведения мероприятий, пропагандирующих здоровый образ жизни среди населения.

На протяжении нескольких лет Relais santé разрабатывает оздоровительные прогулки для пожилых людей с целью поддержания регулярных занятий физической активностью и самостоятельности их передвижения. В связи со значительным ростом спроса жителей количество еженедельных прогулок увеличилось с 1 в 2007 году до 4 в настоящее время. Эти прогулки, для участия в которых требуется предварительная регистрация, длятся в среднем от 1 до 2 часов, предлагая маршруты протяженностью от 5 до 10 км.

Две прогулки организуются жителями города самостоятельно. Центр Relais santé – это место встреч, где, с одной стороны, можно провести время после прогулки в дружественной обстановке среди ее участников и, с другой стороны, узнать новости городской жизни. Кроме этого, его деятельность содействует пропаганде здорового образа жизни (участие жителей в днях проверки слуха, подготовка к «неделе вкуса» и т.д.). Поддержку в организации остальных прогулок оказывают добровольцы или сотрудник Relais santé, который также осуществляет расчет всех необходимых расходов.

На сегодняшний день более 100 человек регистрируется каждую неделю для принятия участия в этих прогулках, из которых более 70 – их постоянные участники.

Управление солидарности города **Тулузы** при участии службы по делам пожилых людей способствует продвижению активной ходьбы и исследованию культурного наследия города путем организации ежедневных прогулок. В неделю в них принимает участие около 200 человек (участники ассоциаций для пожилых людей, частные лица и др.). Формальная сторона вопроса принятия участия значительно упрощена и ограничивается предварительной регистрацией и символическим участием.

В отличие от ходьбы, приравниваемой к спорту (например, коллективный поход за город), городские массовые прогулки требуют особой ответственности от организатора и присутствия сопровождающих лиц. Организатор отвечает за отлаженность проведения мероприятия и должен принять все необходимые меры по обеспечению безопасности его проведения (присутствие достаточного сопровождения и спасателей...). Организаторы должны быть застрахованы, а некоторые виды деятельности требуют предварительной отчетности и (или) наличия специальных разрешений. Ответственность за поведение участника мероприятия может быть переложена на его организаторов.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Составители карточек и источники фотографий 58

Дополнительная информация о ежедневных способах активного передвижения 60

Дополнительная информация о французской сети ВОЗ «Здоровые города» 61

Составители карточек и источники фотографий

Составители карточек

Зоны «спокойного» движения: Жан-Клод Креме (Jean-Claude Kremer), Мец, jckremer@mairie-metz.fr

Велошколы: Доминик Ксайли (Dominique Xailly), Большой Нанси, dominique.xailly@grand-nancy.fr и Мариэль Делапланк (Marielle Delaplanque), Нанси, marielle.delaplanque@mairie-nancy.fr

В школу пешком: проекты Pédibus, Car à pattes, Patobus: Ксавье Геран (Xavier Guerrin), Ла-Рошель и Керум Слимани (Keroum Slimani), Большой Лион, kslimani@grandlyon.org

Разметка пешеходного движения: Фаузия Перан (Faouzia Perrin) и Аделаида Бриек (Adélaïde Brieuc), Гренобль, faouzia.perrin@ville-grenoble.fr, adelaide.brieuc@ville-grenoble.fr

Оборудование площадок и зеленых зон: Сесилия Ягу (Cécilia Jagou), Город и городское объединение Страсбурга, cecilia.jagou@strasbourg.eu

«Проходимость» : Клер Буланж (Claire Boulange), Университет Мельбурна c.boulange@student.unimelb.edu.au, Винсан Шаталик (Vincent Chatalic), CERTU, Мари Фиори (Marie Fiori), Генеральное управление здравоохранения, и Зое Эритаж (Zoë Heritage), французская сеть ВОЗ «Здоровые города».

Доступные велосипеды: Зое Эритаж, французская сеть ВОЗ «Здоровые города». Особая благодарность Европейской платформе по управлению мобильности (октябрь 2012) за предоставление значительной части информации для данной карточки.

Оборудование школьных дворов: Селин Пако (Céline Pacault), Дижон, cpacault@ville-dijon.fr

Карты с указанием времени в пути пешком или на велосипеде: Мари-Кристин Агасински (Marie-Christine Agacinski), Большой Шалон, mariechristine.agacinski@legrandchalon.fr

Оптимизация движения общественного транспорта: Зое Эритаж и Мари де Би (Marie De Bie), французская сеть ВОЗ «Здоровые города», secretariat@villes-sante.com

Массовые прогулки: Селин Пако, Дижон cpacault@ville-dijon.fr и Пегги Па (Peggy Pas), Васкеаль, peggy.pas@ville-wasquehal.fr

Источники фотографий

Обложка

Front cover: Sanja Gjenero
Back cover: (top) Réseau français des Villes-Santé de l'Organisation mondiale de la santé ; *(middle)* Ville de Nancy, *(bottom)* MadMaven/T.S. Heisele.

Внутри руководства

p. 7 WHO French Healthy Cities Network
p. 8 *(left)* Jana Kollavora, ‹ www.janakollavora.sk ›, *(right)* Marcelo Mokrejs, ‹ www.marcelo.mokrejs.com ›
p. 9 Ville de Montpellier
p. 11 Maison du vélo, Grand Nancy
p. 12 Jorc Navarro
p. 15 *(left)* Jean-François Toussaint, *(right)* Ville de Nancy
p. 18 « L'urbanisme végétal » de Caroline Stefulesco, édité par le CNPF/IDF, 47 rue de Chaillot, 75116 Paris.
p. 20 *(left)* Ville de Villeurbanne ; *(right)* Ville de Villeurbanne
p. 21 Ville de Villeurbanne
p. 27 Ville de Metz
p. 29 Réseau suisse Santé et activité physique, www.hepa.ch
p. 30 Ville d'Angers
p. 32 Ignacio de Lorenzo
p. 34 Ville de Metz
p. 36 WHO French Healthy Cities Network
p. 37 Maison du Vélo, Grand Nancy
p. 39 Communauté urbaine du Grand Lyon
p. 40 Ville de Grenoble
p. 41 Ville de Grenoble
p. 43 *(top)* Ville de Strasbourg ; *(bottom)* Atelier Villes & Paysages, Strasbourg
p. 45 Ville de Nancy
p. 47 WHO French Healthy Cities Network
p. 48 Ned Horton, Nashville, ‹ www.hortongroup.com ›
p. 49 WHO French Healthy Cities Network
p. 52 Ville de Dunkerque
p. 53 Ville de Nancy
p. 55 Ville de Wasquehal

Дополнительная информация о ежедневных способах активного передвижения

Помимо ссылок, представленных в тексте сносок на протяжении данного руководства, RFVS также рекомендует следующий список литературы, для более углубленного изучения по теме:

Доклады/научные работы

Всемирная организация здравоохранения, *Содействие физической активности и активной городской жизни: роль местных органов власти*, ВОЗ, 2008 (доступно онлайн по адресу **www.villes-sante.com**, раздел «Публикации /Документы ВОЗ»).

Эдвардс П., Тсоурос А., *«Залог здоровья городских жителей - подвижный образ жизни: руководство по планированию развития физической активности»*, ВОЗ-Европа 2008 (только на английском языке).

Интернет-сайты с примерами проводимых мероприятий

www.des-communes-sengagent.fr de l'INCa avec des actions locales.
www.reseauvillesactivespnns.fr du Réseau des villes actives du Programme national de nutrition santé.

Дополнительная информация о французской сети ВОЗ «Здоровые города»

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города» имеет целью поддержку сотрудничества между городами или общественными организациями на межрайонном уровне, объединенными желанием вести политику, основанную на принципах здорового образа жизни и повышения качества городской среды. В ее состав входит около сотни французских городов, которые при посредничестве ВОЗ принимают участие в международном движении «Здоровых городов». Официально (на основе закона 1901) она была сформирована в январе 1990 года.

В целях обмена опытом среди членов сети распространяется актуальная информация в области общественного здравоохранения на национальном и международном уровнях. На регулярной основе проводятся выездные семинары во главе рабочих групп в рамках договоренности с Генеральным управлением здравоохранения, Национальным институтом профилактики и воспитания здоровья и Высшей школой здравоохранения.

В дополнение к деятельности французской национальной сети ВОЗ «Здоровые города» было организовано 5 региональных сетей. Они осуществляют независимую деятельность, исходя из потребностей местного населения и реалий. Это позволяет отклониться от основной политики «Здоровых городов» и направить свои ресурсы на решение конкретных проблем.

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города» оказывает содействие в работе Европейской сети ВОЗ «Здоровые города». В настоящее время Европейская сеть включает 29 национальных сетей, представленных более 1 300 муниципалитетами. Европейская сеть, начавшая свое существование в Копенгагене, планирует многолетнюю поэтапную реализацию своих проектов путем разработки инновационных задач. Это также способствует распространению и обмену опытом на основании полученных результатов.

Дополнительная информация доступна на сайте: **www.villes-sante.com**

www.villes-sante.com/

Conception, réalisation : Presses de l'EHESP
Achevé d'imprimer sur les presses
de l'imprimerie Sepec
Dépôt légal : Avril 2014
N° d'impression :
Imprimé en France

Активность передвижений в повседневной жизни
Роль местных органов власти

Французская сеть ВОЗ «Здоровые города»

www.presses.ehesp.fr