

# Программная

UNECE

# Справка

## Старение в устойчиво развивающихся и «умных» городах

Программная справка ЕЭК ООН по вопросам старения № 24  
Май 2020 г.

### Содержание

Введение .....	2
Действия в рамках взаимосвязанных механизмов .....	3
Жилье .....	6
Зеленые зоны и общественные места .....	10
Транспорт .....	13
Устойчивые и «умные» города для людей всех возрастов .....	17
Литература .....	18
Контрольный список .....	21

### Сложный контекст

Большая часть городской среды рассчитана на здоровое работающее население. Пожилые люди часто исключаются из социальной и экономической жизни города, особенно когда они утрачивают функциональные способности. С принятием в регионе ЕЭК ООН Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года политики взяли на себя обязательство обеспечить, чтобы «никто не остался в стороне», а одна из целей устойчивого развития, ЦУР 11, сосредоточена конкретно на городах. Городское планирование должно учитывать интересы всего населения, обеспечивая благоприятную среду для растущей доли пожилых граждан, создавая «города для всех возрастов».

### Предлагаемые стратегии

В настоящей Программной справке с целью перехода к устойчиво развивающимся и «умным» городам для людей всех возрастов рекомендуется: учитывать вопросы старения, прав человека, гендера, нарушений здоровья в процессе городского планирования; вовлекать все поколения и заинтересованные стороны в планирование человеко-центрированного развития на местном уровне; а также избегать работы в изолированном режиме, налаживая сотрудничество между секторами для того, чтобы связать между собой различные сферы жизни города. Рекомендуемые стратегии сосредоточены в трех областях:

**Жилье:** создавать устойчиво развивающееся, «умное», подходящее для людей всех возрастов жилье, являющееся доступным, безопасным, функциональным и удобным, что способствует «старению у себя дома».

**Зеленые зоны и общественные места:** развивать устойчивые, «умные», учитывающие особенности различных групп населения зеленые зоны и общественные места, которые поддерживают «жизнь среди зданий», зеленые зоны, «жизнь в зданиях», и являются безопасными и надежными.

**Транспорт:** инвестировать в устойчиво развивающийся, «умный», безопасный транспорт, учитывающий потребности людей всех возрастов, и пересмотреть приоритеты планирования с учетом необходимости сделать общественный транспорт приемлемым, подходящим, недорогим и доступным, а также безопасным и надежным.

### Ожидаемые результаты

Создание благоприятной для пожилых людей физической среды в городах будет способствовать повышению уровня их жизни, благоприятствовать устойчивому развитию, поощрять социально устойчивые и инклюзивные сообщества посредством улучшения системы здравоохранения, а также содействовать экономическому процветанию во всем регионе.

### С примерами эффективной практики:

Австрии, Беларуси, Ирландии, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Мальты, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Словакии, Словении, Великобритании, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Чешской Республики, Швеции.

Примеры городов: Амстердам, Атбой, Авейру, Барселона, Берлин, Больцано, Кишинев, Кот-Сен-Люк, Доноestia-Сан-Себастьян, Гетеборг, Грац, Лаппеенранта, Люблина, Лондон, Манчестер, Минск, Нью-Йорк, Прага, Жешув, Удине, Валетта и Вена.

В настоящей Программной справке рассматриваются **Обязательства 1, 2, 7, и 8 Региональной стратегии осуществления Мадридского международного плана действий по проблемам старения, цели 1, 2 и 3 Лиссабонской декларации министров 2017 года с основным акцентом на ЦУР 11 Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.**

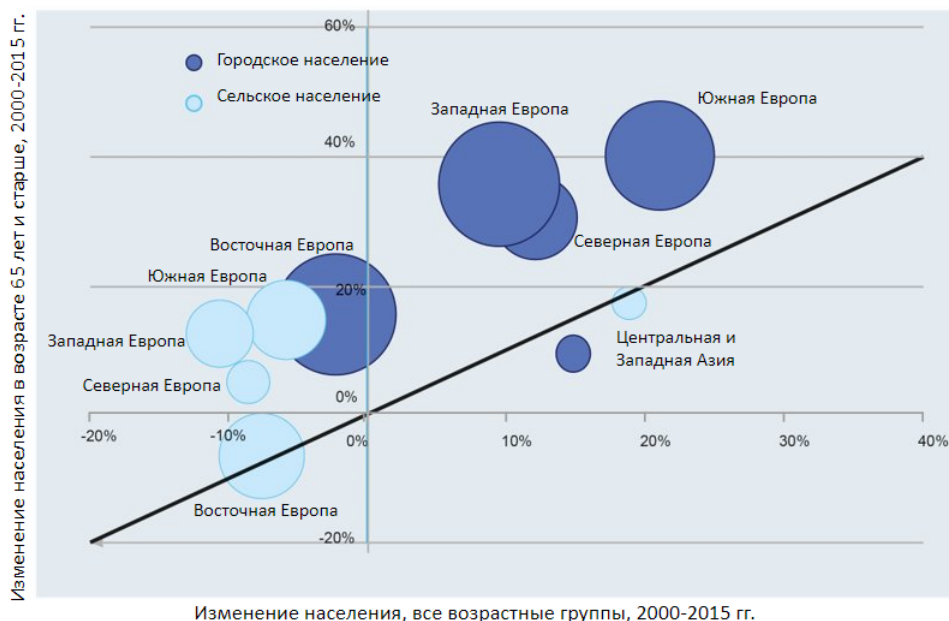


United Nations

## Введение

Регион ЕЭК ООН является одним из наиболее урбанизированных регионов мира: более 75% населения проживает в городах в Европе, 80% - в Северной Америке и почти 50% - в Центральной Азии.<sup>1</sup> В последние десятилетия в регионе ЕЭК ООН параллельно происходят и преобразования в области урбанизации, и демографические изменения, и как следствие регион характеризуется как высокой степенью урбанизации, так и старением населения. Как показано на рисунке 1, с начала столетия прирост населения в возрасте 65 лет и старше по большей части происходил в городах.

**Рисунок 1**  
**Тенденции старения населения в Европе**



Источник: WHO Regional Office for Europe (2017) Age-Friendly European Environments: A Handbook of Domains for Policy Action. Расчеты на основе оценок UN DESA.

Данная Программная справка посвящена проблемам старения в устойчиво развивающихся и «умных» городах.<sup>2</sup> Для реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР) осталось всего 10 лет. Необходимо десятилетие «ускоренных действий», и города являются ключевыми участниками этого процесса. Деятельность городов имеет решающее значение не только для достижения ЦУР 11, в которой особое внимание уделяется обеспечению инклюзии, безопасности, жизнестойкости и устойчивого развития городов и населенных пунктов, но и для обеспечения устойчивого развития в целом. В мире, который становится все более цифровым, информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) могут помочь городам повысить эффективность своей деятельности и предоставления услуг, и тем самым сделать их более устойчивыми, предоставить возможности для повышения качества жизни и благосостояния горожан.

Сосредоточив внимание на трех областях городской жизни, таких как жилье, зеленые зоны и общественные места, и транспорт, данная Программная справка обращает внимание на важность обеспечения учета потребностей пожилых людей при планировании, разработке и реализации планов устойчивого развития на местном уровне. В ней рассматривается вопрос о том, каким образом политики, представители деловых кругов и гражданского общества, граждане, молодые и пожилые люди, могут с помощью новых технологий создавать устойчиво развивающуюся городскую среду благоприятную для всех возрастов, укреплять солидарность между поколениями и гарантировать, что пожилые люди не останутся в стороне.

<sup>1</sup>Habitat III (2017).

<sup>2</sup> Программная справка ЕЭК ООН по вопросам старения № 18, посвященная пожилым людям в сельских и отдаленных районах.

## Действия в рамках взаимосвязанных механизмов

Существует ряд международных механизмов и инициатив, которые могут служить руководством для местных органов власти при создании устойчиво развивающихся и «умных» городов для людей всех возрастов. В рамках настоящей Программной справки рассматриваются следующие из них:

- Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года;
- Мадридский международный план действий по проблемам старения (ММПДПС);
- Глобальная стратегия ВОЗ по вопросам старения и здравоохранения, и рамочная программа по городам для всех возрастов;
- Новая программа в области развития городов (НАВИТАТ III);
- Инициатива «Объединение усилий в целях построения «умных» устойчиво развивающихся городов» (United 4 Smart Sustainable Cities);
- Конвенция о правах людей с ограниченными возможностями

*Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*

Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, включающая 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР), представляет собой универсальную основу для рамочной программы действий, учитывающей экологические, экономические и социальные аспекты. Цель 11 направлена на обеспечение инклюзивности, безопасности и устойчивого развития городов и населенных пунктов. Она включает целевые показатели в обеспечении доступа к жилью, транспорту, зеленым зонам и общественным пространствам, и затрагивает, в частности, потребности уязвимых групп населения, включая пожилых людей, описанные в задачах 11.2, 11.5, 11.7 (вставка 1).

### Вставка 1

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

(отдельные задачи)

**11.1** К 2030 году обеспечить **всеобщий доступ к достаточному, безопасному и недорогому жилью, основным услугам** и благоустроить трущобы.

**11.2** К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться **безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами** на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении: женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

**11.3** К 2030 году **расширить масштабы открытой для всех и экологически устойчивой урбанизации и возможности для комплексного и устойчивого планирования** населенных пунктов и управления ими на основе широкого участия во всех странах.

**11.4** Активизировать усилия по защите и сохранению всемирного культурного и природного наследия.

**11.7** К 2030 году обеспечить **всеобщий доступ к безопасным, доступным и открытым для всех зеленым зонам и общественным местам, особенно для женщин и детей, пожилых людей и инвалидов.**

Источник: Sustainable Development Goals Knowledge Platform <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>.

*Мадридский международный план действий по проблемам старения (ММПДПС)*

Мадридский международный план действий по проблемам старения, принятый на второй Всемирной ассамблее по проблемам старения в 2002 году, и Региональная стратегия его осуществления ЕЭК ООН, принятая в том же году,<sup>3</sup> представляют собой взаимосвязанную прогрессивную рамочную программу для стареющих обществ. В отношении жилья и условий жизни ММПДПС ставит следующие цели:

- Содействие «старению на местах» в сообществе, с надлежащим учетом личных предпочтений, и доступные варианты жилья для пожилых людей;

<sup>3</sup> Основные программные документы по вопросам старения доступны на сайте <http://www.unecsc.org/population/ageing.html>.

- Улучшение планировки жилья и окружающей среды в целях содействия независимому проживанию путем учета потребностей пожилых лиц, в частности, пожилых людей с ограниченными возможностями;
- Лучшее обеспечение пожилых людей доступным и недорогостоящим транспортом.

*Региональная стратегия осуществления ММПДПС ЕЭК ООН*

В Региональной стратегии осуществления ММПДПС для региона ЕЭК ООН дополнительно подчеркивается роль городского планирования в укреплении отношений между поколениями, при этом отмечается, что «жилищная политика и городское планирование должны быть направлены на адаптацию инфраструктуры городов к потребностям семей и создание условий для совместного проживания поколений, если они того пожелают. Особое внимание следует уделять созданию в городах более благоприятных условий для детей и пожилых людей с целью расширения их участия в городской жизни на основе более эффективного планирования услуг и объектов, в том числе с учетом вопросов безопасности».<sup>4</sup>

*Глобальная стратегия и план действий ВОЗ по вопросам старения и здоровья и Десятилетие здорового старения*

Благоприятная и поддерживающая среда, создаваемая в рамках соответствующей жилищной политики, городского планирования и других мер, обеспечивающих доступную, безбарьерную и дружелюбную ко всем возрастам среду, считается ключевым фактором содействия здоровому и активному долголетию. Таким образом, создание благоприятной среды для людей всех возрастов является одной из пяти стратегических целей Глобальной стратегии и Плана действий ВОЗ по вопросам старения и здоровья (2016 г.), а «обеспечение в местных сообществах условий, способствующих расширению возможностей пожилых людей,» является ключевым компонентом предложения о проведении Десятилетия здорового старения, разработанного ВОЗ. Странам, среди прочего, рекомендуется принимать основанные на фактических данных меры по расширению функциональных возможностей и укреплению потенциала сельских и городских общин по улучшению жилищных условий и условий проживания, что позволит пожилым людям стареть в среде, соответствующей их потребностям; развивать и обеспечивать учитывающую гендерные факторы, недорогую, доступную, устойчивую мобильность путем соблюдения стандартов доступности зданий и безопасных систем транспорта, тротуаров и дорог; разрабатывать и обеспечивать соблюдение стандартов доступа к информационно-коммуникационным технологиям и вспомогательным технологиям.<sup>6</sup>

*ВОЗ: города и сообщества, доброжелательные к людям всех возрастов*

Концепция ВОЗ «Города для всех возрастов», впервые представленная в 2008 году, направлена на расширение возможностей для активного долголетия на местном уровне и обеспечивает основу для создания условий, благоприятных для всех возрастных групп. Как указано в разработанном недавно справочнике ВОЗ по вопросам благоприятных условий для людей всех возрастов в Европе (WHO Handbook on Age-friendly European Environments) и отражено на рисунке 2, благоприятная среда включает в себя как социальный, так и физический компоненты, которые дополняют и усиливают друг друга. В 2016 г. Европейское региональное бюро ВОЗ выпустило инструмент для разработчиков политики и специалистов по планированию по созданию в Европе среды, благоприятной для всех возрастов. К 2020 г. более 1000 городов и сообществ во всем мире подключились к Глобальной сети городов и сообществ ВОЗ, доброжелательных к людям всех возрастов, и взяли на себя обязательство совершенствовать работу в этом направлении.<sup>7</sup>

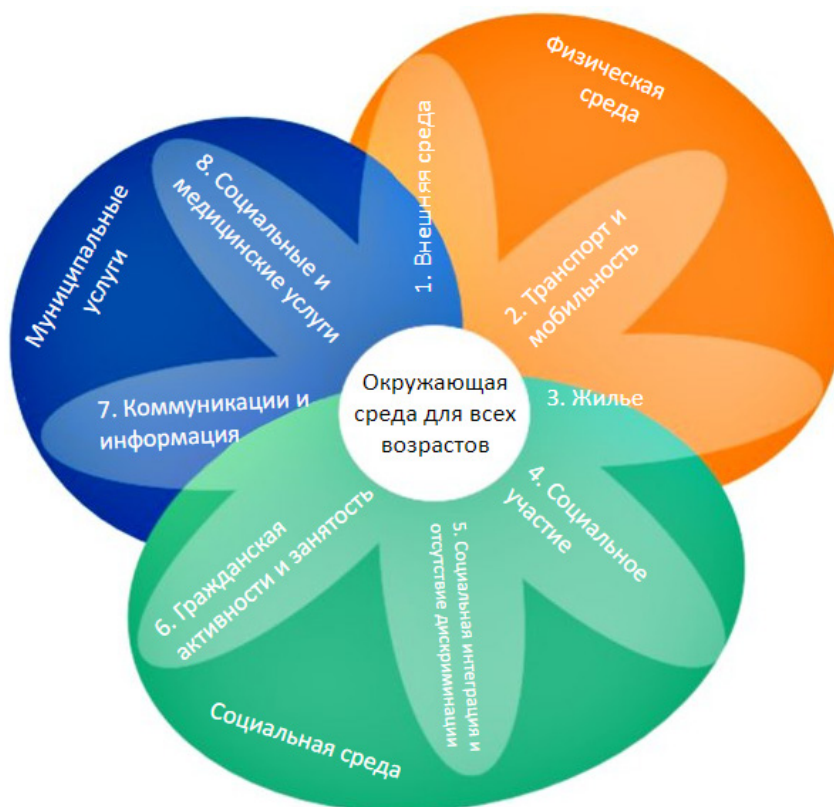
<sup>4</sup> ММПДПС/PCO, параграф 93.

<sup>5</sup> ММПДПС/PCO, параграф 77.

<sup>6</sup> С предложением о проведении Десятилетия здорового старения можно ознакомиться на сайте <https://www.who.int/ageing/decade-of-healthy-ageing>.

<sup>7</sup> см. WHO (2016; 2017) and Age-friendly World portal at <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/>.

**Рисунок 2**  
**Восемь сфер города, доброжелательного к людям всех возрастов**



Источник: WHO 2017 Age-friendly environments in Europe. A handbook of domains for policy action. Jackisch, J. et al (2015).

### Новая программа в области развития городов

Новая программа в области развития городов была принята на Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию в 2016 году. Государства-члены взяли на себя обязательство учитывать социальные, экономические и территориальные последствия старения населения, применять подход, основанный на концепции «умных» городов, использующий возможности цифровизации, и применять устойчивые, ориентированные на людей, учитывающие возрастные и гендерные аспекты комплексные подходы к устойчивому развитию городов с конкретными обязательствами, касающимися жилья, зеленых зон и общественных мест, и транспорта.<sup>8</sup>

### Инициатива «Объединение усилий в целях построения «умных» устойчиво развивающихся городов»

Информационные и коммуникационные технологии могут повысить качество жизни и эффективность городского хозяйства, и городских служб. Инициатива «Объединение усилий в целях построения «умных» устойчиво развивающихся городов» (United 4 Smart Sustainable Cities) является международной инициативой и глобальной платформой, координируемой МСЭ, ЕЭК ООН и ООН- Habitat для пропаганды государственных стратегий, направленных на использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для содействия переходу к «умным» устойчиво развивающимся городам. «Умный» устойчиво развивающийся город определяется как инновационный город, использующий информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) и другие средства для повышения уровня жизни, эффективности деятельности и услуг, а также конкурентоспособности, при обеспечении удовлетворения потребностей настоящих и будущих поколений в экономическом, социальном, экологическом, а также культурном аспектах.<sup>9</sup> Ключевые показатели

<sup>8</sup>Habitat III Secretariat (2016).

<sup>9</sup><http://www.unece.org/housing-and-land-management/areas-of-work/housingurbandevelopment/sustainable-smart-cities.html>.

эффективности для «умных» устойчивых городов, разработанные МСЭ и ЕЭК ООН в 2015 году, охватывают экономические, экологические, социальные и культурные аспекты жизни городов. С точки зрения старения населения основной проблемой является «цифровой разрыв», сохраняющийся между поколениями, и как сделать так, чтобы услуги на базе ИКТ были полностью доступны и нравились пожилым жителям города.

*Конвенция о правах людей с ограниченными возможностями*

Конвенция о правах людей с ограниченными возможностями,<sup>10</sup> принятая в 2006 году и ратифицированная 52 из 56 государств-членов ЕЭК ООН, содержит три статьи, которые имеют непосредственное отношение к жилью, доступу к зеленым зонам и общественным местам и транспорту:

Статья 9 «Доступность» призывает государства выявлять и устранять препятствия и барьеры, мешающие доступности к зданиям, дорогам, транспорту, внутренним и внешним объектам, таким, как жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места, а также к информационным, коммуникационным и другим услугам, включая электронные и экстренные услуги.

Статья 19 «Независимый образ жизни и вовлеченность в местное сообщество» требуют от государств обеспечить, чтобы люди с ограниченными возможностями могли выбирать свое место жительства, иметь доступ к разного рода оказываемым на дому и по месту жительства услугам, а также недопущения изоляции и сегрегации от местного сообщества.

В Статье 20 «Индивидуальная мобильность» содержится призыв к государствам принимать эффективные меры для обеспечения индивидуальной мобильности людей с ограниченными возможностями избираемым ими способом, в выбираемое ими время и по доступной цене, а также для облегчения доступа людей с ограниченными возможностями к качественным средствам передвижения, к устройствам, вспомогательным технологиям и услугам помощников, и посредников, в том числе за счет их предоставления по доступной цене.

Городская среда, спланированная таким образом, чтобы быть инклюзивной и доступной для людей с ограниченными возможностями, предназначена для людей всех возрастов. На различных этапах своего жизненного цикла каждый человек может находиться в состоянии ограниченной мобильности и быть в зависимости от вспомогательных устройств, начиная от детских колясок в раннем возрасте, когда человек еще не умеет ходить, и заканчивая колёсными ходунками в более позднем возрасте, когда индивидуальная мобильность может быть снижена из-за физической слабости.

С учетом различных механизмов, касающихся городского планирования, жилищной и транспортной политики на местном уровне - с одной стороны тех, которые в первую очередь ориентированы на пожилых людей и людей с ограниченными возможностями, и с другой стороны тех, в которых в приоритете устойчивое (городское) развитие и использование технологий, оставшаяся часть этой Программной справки будет посвящена рассмотрению вопроса о том, каким образом эти две стороны можно объединить, используя ИКТ и устойчивое развитие, для проектирования физической городской среды таким образом, чтобы она была доступной и инклюзивной для всех поколений и уровней функциональных возможностей.

**Жилье**

Крыша над головой и адрес в удобном для жизни районе - жизненно важная отправная точка для городских жителей, отталкиваясь от которой они могут воспользоваться тем, что им может предложить город в виде работы, дохода, инфраструктуры и услуг. Достойное жилье дает пожилым людям дом, сохранность имущества, обеспечивает безопасность их семьям, становится местом для укрепления их социальных отношений и связей, а также дает возможность получить доступ к основным услугам.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> CRPD - <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>.

<sup>11</sup> World Health Organization/UN-HABITAT (2010).

## Планирование с учетом старения населения

СГородским властям принадлежит ключевая роль в формировании местных рынков жилья для защиты и обеспечения пожилых людей. Эффективные жилищные стратегии сочетают в себе мировой опыт с местными знаниями о том, что наиболее эффективно работает на практике. Например, в 2018 году четырнадцать европейских городов, во главе с Барселоной, подписали *Муниципальную декларацию местных органов управления об обеспечении права на жилье и права на город*<sup>12</sup> для реализации ЦУР 11.1: «Обеспечить всеобщий доступ к достаточному, безопасному и недорогому жилью, основным услугам и благоустроить трущобы».

В рамках пяти целей этой Декларации была разработана амбициозная «дорожная карта», направленная на улучшение условий жизни пожилых граждан: 1) расширение возможностей для более эффективного регулирования рынка недвижимости; 2) увеличение объема средств, выделяемых на улучшение состояния государственного жилищного фонда; 3) расширение механизмов партнерства в сфере альтернативного жилья на государственной и частной основе; 4) городское планирование, сочетающее в себе достаточное жилье и качественные, инклюзивные и устойчивые микрорайоны; и 5) сотрудничество муниципалитетов в области стратегий жилищного строительства. Оптимальные стратегии в области градостроительства зависят от вертикального сотрудничества между национальными, региональными и городскими органами власти, а также от межсекторального взаимодействия представителей государственного жилищного строительства и застройщиков социального жилья, социальными службами и частным сектором. Значимым стратегическим планом, который соответствует потребностям пожилых людей, является План Барселоны «Право на жилье» на 2016-2025 годы.<sup>13</sup> На политическом уровне Коалиционное соглашение Амстердама на 2018 г. направлено на создание «справедливого, объединенного, свободного, устойчивого и демократического города» и «более разумное сочетание бюджетов на обеспечение ухода и работу».<sup>14</sup>

### Вставка 2

#### Женевская хартия ООН об устойчивом жилищном хозяйстве

Женевская хартия ООН об устойчивом жилищном хозяйстве, одобренная государствами-членами ЕЭК ООН в 2015 году, направлена на оказание поддержки государствам-членам в их стремлении обеспечить доступ к достойному, достаточному, приемлемому по цене и здоровому жилью для всех. В Хартии, в частности, говорится о следующих аспектах:

- Использование инструментов государственной поддержки для строительства достаточного, отвечающего санитарно-гигиеническим нормам, безопасного и приемлемого по цене жилья, включая доступ к основным удобствам и услугам, что содействует социальному единению и способствует удовлетворению жилищных потребностей различных социальных групп, включая маргинализованные и уязвимые группы, и категории населения;
- Планирование, проектирование, обслуживание и переоборудование жилья в целях поощрения здорового образа жизни; содействие использованию универсальных принципов проектирования для повышения удобства жилых зданий для всех категорий жильцов вне зависимости от различий по признакам возраста, пола и инвалидности; и содействие развитию социально-смешанных общин;
- Проектирование и неизменное поддержание в хорошем состоянии жилых зданий и микрорайонов в целях улучшения эмоционального состояния населения, в том числе путем вовлечения местных общин в этот процесс.

Источник: [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/EN\\_Geneva\\_UN\\_Charter\\_on\\_Sustainable\\_Housing.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/EN_Geneva_UN_Charter_on_Sustainable_Housing.pdf).

<sup>12</sup> Cities for Adequate Housing (2018).

<sup>13</sup> Barcelona Councillorship of Housing and Dependent Bodies (2016).

<sup>14</sup> Amsterdam Political Coalition (2018).

### Старение у себя дома

Ограничение возможностей зачастую вынуждает пожилых людей вносить изменения в существующие условия жизни, либо путем адаптации нынешнего места жительства, либо путем переезда в более благоприятную среду. При принятии решения о месте проживания пожилые люди часто считают, что их нынешний дом или местное сообщество обладают преимуществами в плане поддержания чувства взаимосвязи, безопасности и привычности, касающихся также их собственного ощущения идентичности и самостоятельности.<sup>15</sup> В Статье 19 Конвенции Организации Объединенных Наций о правах людей с ограниченными возможностями основное внимание уделяется также праву всех людей с различными функциональными ограничениями жить и быть вовлеченными в жизнь местного сообщества.

Общеввропейский политический ответ на старение населения – и первый из пяти принципов, определяющих жилищную политику ирландского правительства в отношении стареющего населения - заключается в поощрении «старения у себя дома», т.е. возможности пожилых людей продолжать жить в собственном доме и сообществе, в безопасной и спокойной обстановке, самостоятельно и с комфортом. Это требует принятия как стратегических мер на уровне городских властей, как в Муниципальной декларации, так и на микроуровне – на уровне адаптивного жилья. Хорошими примерами являются экспериментальные типовые дома, такие как «Средки 44» (Sredzki 44) в Берлине и «Лугариц» (Lugaritz) в Сан-Себастьяне. Оба варианта представляют собой новые квартирные блоки, спроектированных таким образом, чтобы легко адаптироваться к изменениям функциональных возможностей и пожеланий людей пожилого возраста. Инновационной особенностью «Лугариц» является наличие «умных» устройств и сенсоров в доме, которые способны передавать информацию об изменениях в потребностях для адаптации вспомогательных услуг.<sup>18</sup>

### Smart homes in Donostia-San Sebastián, Spain

The pioneering Lugaritz housing complex aims to improve neighbourhood connectivity and create new methods of social cohesion for a more age-friendly experience. This project is mainly focused on couples ageing in place, where one of the partners has some degree of dependency. The participation of Matia Foundation and the availability of their resources assures the provision of services according to individual needs. Needs and desires are conveyed by a combination of smart devices and sensors. These evolve over time and, according to the architect, Heitor Lantarón, are attuned to the “choreography of being in place”.

A direct connection is made between the lower and upper part of the neighbourhood. This vertical connection opens to a public plaza in the upper level with great views to the city, south-east orientation and individual access to all the different programmes located in the proposal: homes for older persons, a day-centre, a cafeteria, a nursery school and a research centre. The new building and public space act as a meeting point for the neighbourhood, an in-between space with an open character to be used by everyone.

Source: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>

### Доступное жилье

Доступность жилья включает в себя расходы на аренду или покупку жилья, ремонт, техническое обслуживание и модернизацию, а также безопасность, надежность, комфорт и функциональность. Состоятельные домохозяйства людей более старшего возраста, имеют множество вариантов. Для менее обеспеченных домохозяйств помощь оказывается на трех уровнях: национальном, городском и на уровне самого домохозяйства. На первом уровне, финансируемые государством системы социального обеспечения действуют во всех европейских странах. Великобритания является примером всеобщего государственного обеспечения 12 миллионов

<sup>15</sup> World Health Organization (2015).

<sup>16</sup> Government of Ireland (2019).

<sup>17</sup> Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019).

<sup>18</sup> Matia Foundation (2020).



пенсионеров по возрасту, что дополняется «Жилищным пособием» для 2 миллионов семей пенсионеров, которые не могут позволить себе арендовать жилье по рыночным ценам. На втором уровне, во многих динамично развивающихся городах менее обеспеченные пожилые граждане рискуют оказаться без жилья.<sup>19</sup> Как Барселонский план жилищного строительства, так и Амстердамское коалиционное соглашение направлены на защиту домохозяйств с низким уровнем дохода посредством оказания поддержки динамичному субсидируемому сектору социального жилья и путем сдерживания рынка частного жилья. На третьем уровне, пожилые владельцы домов, имеющие активы, однако получающие невысокие доходы, могут воспользоваться такими городскими программами, как Homeshare («Доля в доме»). После того, как семья разъехалась, многие домовладельцы проживают одни в больших домах, размеры которых теперь превышают их нужды, в то время как молодые люди с трудом находят доступное по цене жилье. *Homeshare International* - это НПО, поддерживающая сеть организаций, таких как *Wohnbuddy*<sup>20</sup> в городах Вена и Грац в Австрии, организуя и контролируя сдачу комнат в аренду по низким ценам в обмен на дружеское общение и помощь по хозяйству. Австрийский союз студентов заключает договоры с пожилыми домовладельцами о том, что каждый месяц им будет предоставляться один час помощи студентов в обмен на один квадратный метр площади комнаты.

### Умные технологии для независимой жизни

Умные технологии, связанные с энергопотреблением, автоматизацией и «бытовым удобством», могут помочь и расширить возможности пожилых людей и людей с ограниченными возможностями для поддержания независимой жизни в собственных домах. Однако преимущества коммерческих «умных» устройств, появившихся на рынке, часто оказываются под угрозой из-за невозможности согласовать работу различных цифровых устройств в доме. Европейская комиссия оказывает поддержку инновационным решениям такого рода проблем, что рассматривается на следующих двух примерах: консорциум «ПРОГРЕССИВ» (PROGRESSIVE), в состав которого входят НПО, университеты, научно-исследовательские институты и предприятия, обратилось к концепции «интернета вещей», установив стандарты взаимной совместимости устройств;<sup>21</sup> *Европейское инновационное партнерство для «умных» и устойчивых сообществ (European Innovation Partnership for Smart and Sustainable Communities)* является ведущей платформой по разработке и созданию «умных домов», которая позволяет гармонизировать современные технологии и экономические аспекты, управление жилищным хозяйством и предоставление услуг по уходу. Инновационные проекты превращают дома пожилых людей в «действующие лаборатории» по тестированию взаимодействия целого ряда коммерческих устройств, направленных на повышение безопасности, надежности, комфорта или функциональных возможностей тех, у кого они ограничены.

Города сталкиваются с проблемой масштабирования инновационных проектов для удовлетворения потребностей местных сообществ с помощью индивидуальных решений. Члены Форума по вопросам организации вспомогательной жизненной среды (Ambient Assisted Living Forum), который также софинансируется Европейской комиссией, признают, что инновационные проекты должны быть преобразованы в передовую практику и приняты в работу многими застройщиками жилья, и специалистами в области социального обеспечения.<sup>22</sup> Комплексный подход к этому вопросу продемонстрирован на примере проекта в Доностии-Сан-Себастьяне в Испании (вставка 2) и пилотным проектом в канадском городе Кот-Сен-Люк<sup>23</sup>, которые отвечают меняющимся условиям жизни их жителей. В итальянском муниципалитете Больцано при помощи представителей частного сектора дома были оснащены

<sup>19</sup> Hochstenbach, C. (2019).

<sup>20</sup> Wohnbuddy: Impacthub. Vienna. <https://vienna.impacthub.net/company/wge-gemeinsam-wohnen/> (Accessed 13/01 2020).

<sup>21</sup> PROGRESSIVE consortium (2018).

<sup>22</sup> Ambient Assisted Living Forum (2018).

<sup>23</sup> City of Côte Saint-Luc (2019).

разнообразными датчиками, позволяющими пожилым жильцам дольше оставаться у себя дома. К ним относятся сенсорные панели, на которых жильцы могут разместить нужные им лекарства, чтобы получать напоминания о необходимости их приема, или о том, что они уже приняты. Датчики воды и электричества отслеживают график мытья посуды, принятия душа, просмотра телевизора или включения чайника. Также имеются датчики на дверях, которые отслеживают перемещение жильцов, начиная от подъема с кровати и до выхода из дома. А прикроватные датчики отображают информацию о том спит ли жилец или упал с кровати.<sup>24</sup>

Умные технологии собирают информацию, помогая управлять условиями жизни, но также раскрывают информацию о личном поведении, образе жизни и самочувствии. Личные датчики, помогающие в предоставлении услуг по уходу или поддержке, также могут быть навязчивыми и слишком далеко заходить в область «наблюдения». Консорциум «ПРОГРЕССИВ» рекомендует придерживаться принципа информированного согласия с четкими процедурами, определяющих порядок сбора, хранения и обеспечения сохранности данных; при каких обстоятельствах они могут передаваться; кому принадлежат данные, а так же правила доступа к ним и их стирания.<sup>25</sup> Пожилые люди готовы использовать эти технологии в своих домах, если это принесет им ощутимую пользу, если будут учтены их опасения по поводу конфиденциальности.<sup>26</sup>

### *Безопасная домашняя обстановка*

Безопасная домашняя обстановка снижает страх перед преступностью и стресс, улучшая психическое здоровье и благополучие. Пожилые люди опасаются вторжений в свои дома в гораздо большей степени, чем большинство граждан. Повышение уровня безопасности их домов требует принятия мер как у них дома, так и в обществе в целом.

Лондонский округ Ламбет в Великобритании инвестировал 81 миллион фунтов стерлингов в модернизацию средств обеспечения безопасности в 23 000 единицах социального жилья. Физические меры по защите от вторжений включают установку массивных дверей и окон с ударостойкими стеклами, и прочных дверных замков. Интеллектуальные решения, как для жилых помещений, так и для окружающего пространства, включают в себя системы видеонаблюдения и датчики обнаружения движения, видеодомофоны для многоквартирных домов и видеозвонки для квартир. Имеются данные, свидетельствующие о заметном снижении стресса, улучшении психического здоровья и хорошего самочувствия.<sup>27</sup>

### *Безопасные и функциональные дома для независимого проживания*

Всемирный доклад о старении и здоровье свидетельствует о постепенном снижении физических и умственных способностей в течение жизни. Хотя траектории развития различны, в целом наблюдаются потеря мышечной силы, физической формы, гибкости, эмоциональных и когнитивных способностей, проблемы со зрением, равновесием и мобильностью. В бытовых условиях такая потеря связанных со здоровьем «внутренних возможностей» («intrinsic capacity» по определению ВОЗ) оказывает воздействие (а) на «функциональные способности» («functional ability»), позволяющие людям быть и делать то, что они имеют основания ценить, и (б) на риски: поскользнуться, споткнуться, ошпариться, обжечься и упасть, что ведет к таким травмам, как порезы, ушибы, переломы или смерть. В стратегии и плане действий ВОЗ по вопросам здорового старения в Европе<sup>28</sup> сообщается о том, что падения, которые случаются с пожилыми людьми, как правило, ведут к получению травм (особенно среди женщин) и являются основными причинами заболеваний и инвалидности среди пожилых людей в Европе, и одним из серьезных факторов риска для развития астении.

<sup>24</sup> Slowey, L. (2016).

<sup>25</sup> PROGRESSIVE consortium (2018).

<sup>26</sup> WHO (2015).

<sup>27</sup> Ambrose et al (2018).

<sup>28</sup> WHO (2012).

Перед национальными и городскими правительствами стоит задача поддержания независимости пожилых людей как основной человеческой ценности и снижения нагрузки на медицинские и социальные службы. Многие специалисты в области здравоохранения уделяют основное внимание (а) укреплению внутреннего потенциала. В настоящей Программной справке основное внимание уделяется (b) дополнительным мерам по улучшению условий жизни, и рекомендуются как крупномасштабные инвестиции в целях повышения безопасности проживания, так и более целенаправленные инвестиции в индивидуальные вспомогательные средства и приспособления.

Хорошим примером крупномасштабных инвестиций является Программа обеспечения достойным жильем, поддерживаемая правительством Великобритании и осуществляемая Лондонским округом Илинг.<sup>29</sup> Программа стоимостью 153 млн. фунтов стерлингов, направленная на устранение экологических угроз в 13 500 единицах социального жилья, в наибольшей степени отвечая интересам именно пожилых людей. В ванных комнатах устанавливаются противоскользкие поверхности в ваннах, душе и на полу, что препятствует скольжению и снижает риск падения. На кухнях ровные, нескользкие полы, улучшенные планы расположения кухонной мебели, оборудования, бытовых приборов и схемы электрической проводки снижают риск поражения током, уменьшают возможность споткнуться, получить ожог или ошпариться.

Целевые инвестиции в персональные вспомогательные средства и адаптацию жилья, включают в себя, например, установку поручней, наличие которых компенсирует недостаток равновесия и мышечной силы. Другие модификации пространства предназначены специально для лиц с ограниченными возможностями: в качестве замены ванны предусмотрены душевые кабины с сиденьями и поручнями, устанавливаются приподнятые унитазы, кровати с возможностью регулировать положение спинки, низко расположенные кухонные поверхности, смесители с удлиненным рычагом, более широкие

### **Комплекс для проживания пожилых людей «Вильманкоти» (Финляндия)**

Открытый в 2019 году комплекс «Вильманкоти» из 54 арендных квартир предназначен для повышения функциональных возможностей и оказания поддержки старению у себя дома. Услуги по уходу могут оказываться как фондами (персонал «Вильманкоти» состоит из: социальных работников, сиделки, физиотерапевта, специалиста интенсивной терапии, медсестры и младшего медицинского работника), так и государственным и частным секторами. Любая квартира может быть включена в число 24 квартир с круглосуточным оказанием помощи в зависимости от потребностей жильцов. Все квартиры легкодоступны и оснащены в соответствии с концепцией «Toimiva asunto» (квартира повышенной функциональности).

Квартира повышенной функциональности включает в себя наличие поручней на всех поверхностях и навесные шкафы на кухне, в прихожей и спальне, а также прочный безопасный табурет (Jaakko-Jakkara), разработанный специально для пожилых людей. Кроме того, туалеты и душевые в квартирах оснащены достаточным количеством поручней. Доступ в туалет осуществляется из спальни через раздвижную дверь. Свет в туалете включается датчиками движения. Использование бытовых приборов, таких, как пылесос, облегчается за счет настенных розеток, расположенных на уровне 60 см от пола.

Беспроводное подключение к сети и система «умных» замков в доме для пожилых способствуют оказанию индивидуальных услуг и облегчают доступ к их получению, позволяя жильцам при желании пользоваться системами обеспечения безопасности. Модель комплекса для пожилых людей обеспечивает поддержку совместного проживания, одновременно предоставляя возможность проживания в отдельных квартирах и создавая для этого безопасные условия. В комплексе существуют различные варианты проживания, от самостоятельного найма квартиры до паллиативного ухода, которые изменяются в зависимости от жизненной ситуации жильцов и их потребностей в услугах. Предоставляемые услуги плавно и постепенно изменяются, позволяя жильцам оставаться в своем доме.

Источник: [www.lprpalvelukeskussaatio.fi](http://www.lprpalvelukeskussaatio.fi).

<sup>29</sup> Gilbertson, J., et al (2008).

дверные проходы для инвалидных колясок, раздвижные двери для людей с ограниченными возможностями, перекидывающиеся над ступеньками пандусы. Комплекс для проживания пожилых людей в Вильманкоти сочетает в себе такие модификации и цифровые технологии, которые адаптируются к снижающимся возможностям жильцов. Они могут также помочь поддерживать общение с семьей, друзьями или соседями в целях расширения социальной интеграции.<sup>30</sup>

*Энергоэффективн  
ость зданий для  
создания более  
комфортных условий  
проживания*

Обсерваторией ЕС по энергетической бедности (The EU Energy Poverty Observatory) было выявлено, что в 2016 году 8,7% домашних хозяйств, что эквивалентно 44,5 млн. человек, в 28 государствах ЕС не имели достаточно средств для отопления своих жилищ.<sup>31</sup> Зимой умирает большее количество людей, особенно пожилых и из уязвимых групп населения, чем в летние месяцы. Эта новость попадает на первые полосы газет потому, что гибель людей, которой можно было бы избежать, остается на совести нашего общества. Опыт скандинавских стран (где менее 3% домашних хозяйств испытывают трудности с поддержанием тепла) доказывает, что почти все эти смерти можно предотвратить. Половина этих избыточных смертей зимой зачастую обусловлена сердечно-сосудистыми заболеваниями и, вероятно, проживанием в холодных условиях, в то время как избыточное тепло в летний период также представляет собой проблему. Пожилые люди со множественными сопутствующими заболеваниями плохо переносят высокие температуры из-за сниженной способности их тела к терморегуляции. Согласно рекомендациям ВОЗ наиболее комфортной для самых старших возрастных групп считается температура 20 градусов Цельсия.<sup>32</sup>

Усиление политики в области энергоэффективности может также оказывать положительное воздействие на психическое здоровье, облегчая хронический тепловой дискомфорт, и снижая уровень энергетической бедности, что связано с приступами тревоги, стрессом, депрессией и обеспокоенностью состоянием физического здоровья. Трудности с оплатой счетов за отопление в значительной степени усугубляют приступы тревоги, депрессию и негативно влияют на психическое здоровье.<sup>33</sup>

Исследования показывают, что положительные результаты в улучшении состояния здоровья наиболее высоки среди уязвимых групп населения: детей, пожилых и людей с уже имеющимися заболеваниями. К числу положительных результатов относятся снижение симптомов респираторных заболеваний и показателей чрезмерной смертности в зимний период в условиях холодного климата. С учетом того, что последствия воздействия на здоровье людей составляют 75% от общего числа достигнутых результатов, а коэффициент затрат и результатов составляет более 4:1, некоторые правительства в настоящее время решают проблему энергетической бедности, используя энергоэффективность в качестве одного из центральных элементов энергетической политики.<sup>34</sup>

## **Зеленые зоны и общественные места**

Задача 7 ЦУР 11 заключается в том, чтобы к 2030 году обеспечить «всеобщий доступ к безопасным, доступным и открытым для всех зеленым зонам, и общественным местам, особенно для женщин и детей, пожилых людей и людей с ограниченными возможностями». Городской ландшафт оказывает большое влияние на мобильность, независимость и качество жизни пожилых людей, влияет на их возможность стареть у себя дома и принимать участие в общественной жизни.

Пожилые люди придают первостепенное значение благоприятной и чистой окружающей среде, наличию зеленых зон и мест отдыха, а также общественных туалетов в надлежащем состоянии. Удовольствие от пользования этими аспектами городской жизни поднимает настроение, способствует социальному безопасные тротуары и улицы, легкий доступ к магазинам и услугам, тихие

<sup>30</sup> Wilmanakoti (2019).

<sup>31</sup> Thomson, H., & Bouzarovski, S. (2019).

<sup>32</sup> Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017); WHO (1987).

<sup>33</sup> Gilbertson, J., Grimsley, M., Green, G. (2012); Ambrose et al (2018).

<sup>34</sup> UNECE (2017b).

### **ВСТАВКА 3**

#### **Рамочные руководящие принципы ЕЭК ООН в отношении стандартов энергоэффективности в зданиях**

ЕЭК ООН выступила с инициативой по высокоэффективным зданиям в целях внедрения своих рамочных руководящих принципов по стандартам энергоэффективности. Целью этой инициативы является реализация Повестки дня программы в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижение таких ЦУР, как: содействие устойчивому развитию городов; борьба с нищетой путем сокращения расходов на электроэнергию; ускорение перехода к устойчивой энергетике путем повышения эффективности энергоснабжения зданий; и оказание поддержки в борьбе с изменениями климата путем сокращения энергопотребления и уменьшения углеродного следа зданий. Эта инициатива также направлена на информирование заинтересованных сторон о преимуществах высокоэффективных зданий для населения и на оказание помощи странам в использовании передового опыта и практических рекомендаций. Например, правительство Великобритании приняло решение до конца 2020 года обеспечить каждый дом «умными» (интеллектуальными) счетчиками. В ходе реализации программы «Умного учета электроэнергии» в домах и на предприятиях уже установлено более 11 миллионов «умных» и усовершенствованных счетчиков. «Умные» счетчики позволяют жильцам поддерживать здоровый температурный режим в своих домах, не нанося ущерба окружающей среде.

Источник: UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region

места для отдыха или бесед с соседями и друзьями оказывают благоприятное воздействие на социальную жизнь и усиливают чувство идентичности.

Стратегические планы в области землепользования, городского проектирования и транспорта должны обеспечивать баланс между общественными благами и коммерческими интересами для максимизации экономической ценности. Планирование и проектирование микрорайонов следует рассматривать через призму старения и предусматривать участие пожилых жителей.

#### *Жизнь среди Зданий*

Пожилые люди играют ключевую роль в процессе планирования, как, например, в осуществлении основанных на широком участии инициатив в области урбанизации и демократизации технологий,<sup>35</sup> осуществляемых мэром г. Бостона (штат Массачусетс, США), и исполнительными советами в Финляндии.<sup>36</sup> Активное взаимодействие с городом и районом может также способствовать предотвращению изоляции, с которой сталкиваются многие пожилые люди.

Привлекать пожилых граждан к участию можно при помощи различных «умных» инструментов.<sup>37</sup> Хорошим примером одного из таких универсальных инструментов может служить «Пешеходный аудит города» (Walkable Town Audit), впервые разработанный в ирландском городе Атбой и доработанный компанией «Ирландия для всех возрастов» (Age-Friendly Ireland).<sup>38</sup> Этот инструмент охватывает ряд аспектов, включенных в Ванкуверский протокол (используемый для разработки концепции ВОЗ «Города для всех возрастов»), в котором особое внимание уделяется когнитивным и сенсорным нарушениям, а также вопросам возможности физического доступа. Другим «умным» инструментом для расширения доступа к общественному пространству является «Колесная карта» (Wheelmap), разработанная совместно с людьми, пользующимися инвалидными колясками. Эта карта была разработана местной общественной организацией «Социалхельден» (Sozialhelden) в г. Берлине (Германия). Геоинформационная система (ГИС) с возможностью нанесения пометок на цифровые карты позволяет отмечать различные местные объекты значками в виде сигналов светофора, указывающих на их доступность для людей в инвалидных колясках.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> The Mayor's Office of New Urban Mechanics. Smart City Projects: Participatory Urbanism <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019)

<sup>36</sup> Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E. (2014).

<sup>37</sup> WHO (2018).

<sup>38</sup> Age-friendly Ireland (2015).

<sup>39</sup> Mobasher, A., Deister, J. & Dieterich, H. (2017).

*Зеленые зоны*

Имея больше свободного времени, пожилые люди уделяют первоочередное значение пешим прогулкам, бегу, отдыху и общению в зеленых зонах. Парки, зеленые насаждения на улицах, сады и хорошо спроектированные общественные места являются основными элементами города, дружественного для всех возрастов. Зеленые и приятные городские пространства, доставляющие радость жилым людям, также способствуют экологической устойчивости.

Взрослые деревья очищают воздух от загрязняющих веществ, способствуют накоплению воды и улучшению ее качества. Периоды сильной жары подвергают пожилых людей большому риску заболевания и смерти. Плановая посадка деревьев в городских районах способствует охлаждению воздуха на 2-8 °С, снижая эффект «городского теплового острова», приводящего к экстремальным температурам.<sup>40</sup> Посадка деревьев также обеспечивает тень, снижая спрос на кондиционеры для воздуха и, следовательно, уменьшая расход энергии, используемой для охлаждения помещений. Деревья также улучшают температурный комфорт на открытом воздухе и обеспечивают защиту от ветра.

ЕЭК ООН оказывает поддержку мэрам городов в посадке деревьев, как в городах, так и за их пределами, и выступила инициатором проведения глобальной кампании «Проблемы зеленых насаждений в городах» на Саммите по проблемам изменения климата в 2019 году. Эта инициатива позволила заручиться международной поддержкой, и на сегодняшний день общее обязательство по ее реализации составляет более 10 миллионов деревьев, которые должны быть посажены.<sup>41</sup>

Парки, соединяющие транспортные магистрали или основные пункты назначения, делают пешеходные и велосипедные маршруты более безопасными и легкими, а также могут стать популярными местами для физической активности в густонаселенных городах, способствуя здоровому долголетию.<sup>42</sup>

*Жизнь в зданиях – доступ к общественным местам и услугам*

В общественных зданиях располагаются магазины, общественные и медицинские центры, которые предоставляют необходимые услуги и способствуют благополучной жизни. Близлежащие районы должны быть спроектированы таким образом, чтобы из дома можно было легко добраться до всех нужных мест. В городе Удине в Италии использовали интеллектуальную технологию ГИС для составления карты потребностей пожилых людей по благоустройству района, и на основе этой информации новые аптеки разместили в непосредственной близости от районов, в которых проживают пожилые горожане, а не руководствуясь исключительно коммерческими выгодами.<sup>43</sup>

Кроме того, желание участвовать в жизни района и города приводит к созданию дополнительных вариантов проведения досуга и социального взаимодействия. PlaceCal представляет собой интеллектуальное устройство, разработанное в Манчестере (Великобритания) для предоставления пожилым людям доступа к социальным сетям района. В первую очередь его работа направлена на то, чтобы помочь людям узнать о небольших местных мероприятиях, которые может быть трудно обнаружить: «кофе по утрам, кружки рукоделия, компьютерные классы и клубы садоводов, которые могут находиться совсем рядом».<sup>44</sup>

Инициатива г. Нью-Йорка (США) «Бизнес с учетом возрастных особенностей жителей» и баскский (Испания) «Путеводитель по бизнесу с учетом возрастных особенностей»<sup>45</sup> являются примерами учебно-просветительских кампаний, которые предоставляют практические, доступные по стоимости или бесплатные советы, помогающие бизнесу стать более дружелюбным к людям всех возрастов и привлечь пожилых покупателей. Методики, учитывающие возрастные особенности, включает в себя приветствие пожилых людей в магазинах, проявление особого внимания к лицам с ослабленным зрением, физической

<sup>40</sup> <https://treesincities.unece.org/> (accessed 26/04/2020).

<sup>41</sup> 'Turkmenistan's 2.2 million pledge to the Trees in Cities Challenge brings the initiative to over 10 million trees', UNECE Press release 20 March 2020 <https://tinyurl.com/10milliontrees> (accessed 26/04/2020).

<sup>42</sup> WHO (2016).

<sup>43</sup> Zamaro, G. (2008).

<sup>44</sup> Foale, K., and White, S (2019).

<sup>45</sup> [https://s3.amazonaws.com/production.media.nyam.org/filer\\_public/bf/f7/bff7621c-cac7-4679-9e0f-f5e8bd6d3ae9/agefriendlybusinessguide.pdf](https://s3.amazonaws.com/production.media.nyam.org/filer_public/bf/f7/bff7621c-cac7-4679-9e0f-f5e8bd6d3ae9/agefriendlybusinessguide.pdf); <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/age-friendly-business-guide-in-basque-country/> (accessed 24/4/2010).

слабостью и особенно с деменцией. Владельцы небольших, в большинстве случаев семейных торговых объектов, зачастую лично знакомы с покупателями и понимают их потребности. Но поскольку на смену им приходят более крупные, обезличенные торговые точки, их персоналу может потребоваться дополнительное обучение.

### Универсальный дизайн

Здания, дружелюбные к людям всех возрастов, должны иметь пандусы и эскалаторы, широкие дверные проемы и проходы, нескользкие полы, зоны отдыха, ясные указатели и общественные туалеты. Существуют протоколы для универсального проектирования этих элементов, которые облегчают доступность для людей почти всех возрастов и с почти всем спектром физических возможностей, но до сих пор не существует согласованного на международном уровне стандарта. Страны и города должны заниматься разработкой своих собственных протоколов. Берлин стремится стать примером «безбарьерного города» мирового класса и выпустил известное руководство по безбарьерным общественным зданиям.<sup>46</sup>

### Фонд обеспечения доступности (Канада)

Фонд обеспечения доступности (ФОД) представляет собой федеральную программу грантов и взносов, которая покрывает затраты на проекты капитального строительства и реконструкции, направленные на улучшение физической доступности и повышение безопасности зданий для людей с ограниченными возможностями в канадских сообществах и на рабочих местах.

Довольно часто люди с ограниченными возможностями сталкиваются с препятствиями на пути к полноценному участию и интеграции в повседневную жизнь. ФОД обеспечивает финансирование соответствующих проектов капитального строительства и реконструкции, которые расширяют доступ людей с ограниченными возможностями к общественным и рабочим местам по всей Канаде, что, в свою очередь, создает возможности для их участия в общественной деятельности, программах и в получении услуг или возможности трудоустройства.

Источник: <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/enabling-accessibility-fund.html>

### Чувство безопасности в городах

Согласно данным европейского социального обследования (ESS), пожилые люди, в частности пожилые женщины, в большей степени опасаются или обеспокоены преступностью в общественных местах.<sup>47</sup> В странах ЕЭК ООН, по которым имеются данные,<sup>48</sup> более чем каждый четвертый человек в возрасте старше 65 лет чувствует себя небезопасно или очень небезопасно, гуляя в одиночестве по своему району в темное время суток (см. рисунок 3). Во всех возрастных группах женщины чувствуют себя менее защищенными, и в наибольшей степени это касается лиц старше 65 лет. Например, ESS (2018 г.) показало, что более 2/3 пожилых женщин в Болгарии чувствовали себя небезопасно или очень небезопасно, гуляя в одиночестве по своему району в темное время суток, в то время как в Финляндии, Норвегии и Словении это было характерно для менее чем 1 из 5 пожилых женщин.

В Праге (Чехия) было разработано Руководство по проектированию общественного пространства,<sup>49</sup> призванное содействовать обеспечению безопасности пожилых и уязвимых групп граждан. Португальский город Авейру использовал аналогичное руководство для возрождения парка им. Инфанте Д. Педро в качестве безопасного места для общения представителей разных поколений.<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Senate Department for Urban Development and the Environment (2015).

<sup>47</sup> Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016).

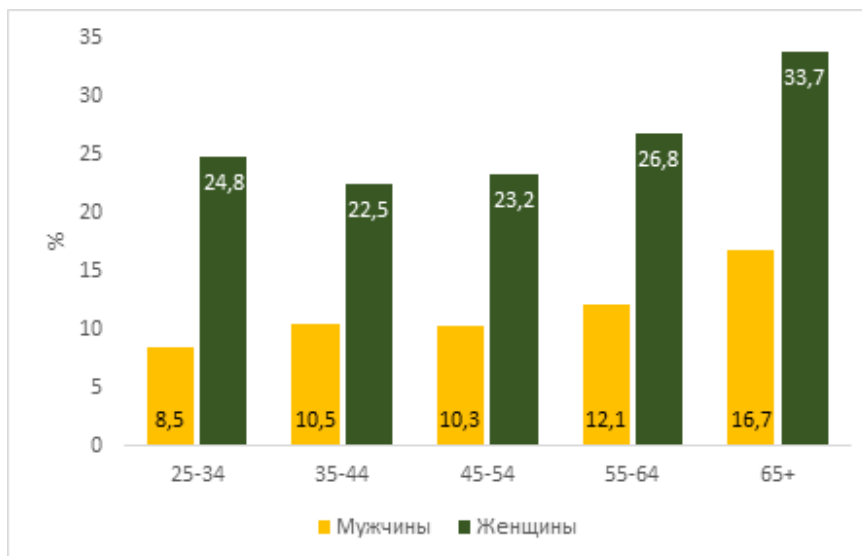
<sup>48</sup> European Social Survey Round 9 Data (2018). Data are collected for 19 countries: Austria, Belgium, Bulgaria, Switzerland, Cyprus, Czechia, Germany, Estonia, inland, France, United Kingdom, Hungary, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Serbia, and Slovenia.

<sup>49</sup> Prague Institute of Planning and Development (2014).

<sup>50</sup> Azevedo, C (2016).

Рисунок 3

Доля женщин и мужчин, чувствующих себя небезопасно, гуляя в темное время суток по своему району, с разбивкой по возрастным группам и по отдельным странам, ЕЭК ООН, 2018 Г



Примечание: на основе данных по 19 странам ЕЭК ООН, рассчитанных с использованием вариантов «небезопасно» и «крайне небезопасно». Источник: данные Европейского социального обследования, 9 волна, 2018 год.

Безопасная среда связана с экономическим процветанием и социальной гармонией, что требует стратегических инвестиций со стороны городских и национальных органов власти. Однако в этом макроэкономическом контексте городские и районные ландшафты становятся более безопасными, как за счет физических улучшений (линий обзора и уличного освещения), так и за счет оптимального использования улиц и пространства. Оживленная среда способствует сдерживанию преступности и снижению страха перед ней. В Новой повестке дня в области развития городов рекомендуется «обеспечить наиболее оптимальное коммерческое использование нижних этажей, способствуя развитию как формальных, так и неформальных местных рынков и торговли, а также реализации некоммерческих общественных инициатив; привлечение людей в общественные места и продвижение и поощрение развития пешеходного и велосипедного движения с целью улучшения здоровья и благополучия».<sup>51</sup>

## Транспорт

Способность пожилых людей выходить на прогулки имеет решающее значение для благополучия. Мобильность вне дома дает два вида преимуществ. Во-первых, двигательная активность<sup>52</sup> является ключевым элементом активного долголетия, которая включает в себя езду на велосипеде и пешие прогулки, чтобы добраться до общественного транспорта, улучшает физическое и психическое здоровье, позволяя пожилым людям наслаждаться жизнью и отодвигать на более поздний срок нарушения здоровья и утрату самостоятельности. Во-вторых, транспорт сам по себе имеет решающее значение в поддержании социальных связей, участия в городской жизни и в обеспечении беспрепятственного доступа к медицинским и социальным услугам. Без транспорта многие пожилые люди с ограниченной мобильностью не могут чувствовать себя самодостаточными. Для того чтобы транспорт был устойчивым, он должен быть доступным, недорогим, безопасным, надежным и экологически чистым. Все эти факторы должны быть объединены с целью содействия активной мобильности при помощи интеллектуальных транспортных решений, оптимизации услуг общественного транспорта, интегрированных в более широкие руководящие принципы планирования и обеспечивающих всеобщую доступность.

<sup>51</sup> HABITAT III (2016) New Urban Agenda. United Nations. New York

<sup>52</sup> Active Travel Network: URBACT III. (undated c2013); UNECE (2015).



## Изменение приоритетов городского планирования

С принятием Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года страны приняли на себя обязательство создать условия для того, чтобы никто не остался в стороне. И все же городские транспортные системы зачастую приводят к маргинализации пожилых граждан. Воспринимая происходящие перемены как ключ к процветанию, общество XXI века стало настолько сильно организовано вокруг автомобилей, что городские районы стали более сложными для пешеходов, общественный транспорт стал труднодоступным, а те, у кого нет транспортного средства, оказались более социально изолированными.<sup>53</sup>

Задача 2 ЦУР 11 направлена на пересмотр приоритетов: «обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц». Задача 6 ЦУР 3 направлена на сокращение вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире.<sup>54</sup>

Каким образом города будут обеспечивать функционирование этих удобных для людей всех возрастов устойчивых и «умных» городских транспортных систем? Национальные и региональные органы власти могут обеспечить политическую и законодательную основу для стратегической переориентации приоритетов. Белая книга по транспорту Европейской комиссии (2011 г.) рекомендует городам разрабатывать планы обеспечения устойчивой мобильности в городах (ПОУМ, Sustainable Urban Mobility Plans/SUMPS).<sup>55</sup> Принятые многими европейскими городами, ПОУМ направлены на то, чтобы привнести целостное видение развития городского транспорта, в том числе за счет сокращения поездок и перехода от автомобилей к более экологичным и благоприятным для всех возрастов активным видам мобильности: ходьбе, езде на велосипеде и общественному транспорту. Цель состоит в том, чтобы сделать транспортную систему доступной для всех, повысить безопасность и надежность, снизить уровень загрязнения окружающей среды, повысить рентабельность городского транспорта и сделать городскую среду в целом более привлекательной. В соответствующем справочнике по обеспечению безопасного дорожного движения в городах и активного перемещения при устойчивом планировании городской мобильности<sup>56</sup> подчеркивается проблема согласования необходимых транспортных потоков с безопасностью пешеходов. В качестве примера можно привести *Лондонский план по созданию пешеходных зон* (Великобритания)<sup>57</sup> и план г. Кишинева (Молдова) по созданию интеллектуального района СМАРТ.<sup>58</sup> Интеллектуальные транспортные системы в настоящее время обеспечивают интеграцию требований и потоков пешеходов в современные системы мобильности.<sup>59</sup>

Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PER)) является еще одной ключевой инициативой, направленной на создание таких транспортных систем, которые были бы устойчивыми с точки зрения охраны здоровья человека и окружающей среды на основе комплексного подхода к стратегическому планированию. Приоритетные цели этого подхода включают популяризацию здоровых и безопасных видов транспорта, и интеграцию задач в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды в городское и территориальное планирование. Одним из инструментов, разработанных

<sup>53</sup> Musselwhite, C. (2018).

<sup>54</sup> UNECE (2015).

<sup>55</sup> Directorate-General for Mobility and Transport. (Second edition 2019).

<sup>56</sup> Engels, D., et al (2019).

<sup>57</sup> Mayor of London. Walking Action Plan: Making London the World's Most Walkable City. (2018) Transport for London. London. <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/cycling-and-walking/making-walking-count>.

<sup>58</sup> UNDP Moldova Sustainable Green Cities (2018)

<sup>59</sup> ERTICO – ITS Europe (2019).

в качестве руководства для местных органов власти, является инструмент экономической оценки пользы для здоровья при передвижении пешком и на велосипеде (HEAT), который показывает экономические преимущества такого рода активной мобильности.<sup>60</sup>

*Приемлемость вариантов устойчивого развития транспорта*

По мере старения человека его меняющиеся требования и ограничения приводят к новым моделям мобильности. Поездки на работу становятся менее важными, основными пунктами назначения являются магазины, медицинские учреждения и места отдыха. Расстояние поездок сокращается; преобладают поездки в районные учреждения и центры городов или поселков. Общественный транспорт, особенно автобусы и трамваи, являются основными видами транспорта для поездок на расстояние более одного километра или на меньшие расстояния, если речь заходит о лицах с ограниченными физическими возможностями. Это альтернатива вождению автомобиля, и общественный транспорт является предпочтительным видом транспорта для тех, кто обеспокоен изменением климата или ценит свободу и отсутствие проблем с управлением транспортным средством и его парковкой.

Однако для поколений более старшего возраста, привыкших к использованию автомобилей, высокому уровню мобильности и образу жизни, предполагающему интенсивные поездки, такой переход может оказаться трудным. Для учета мнений пожилых людей необходим системный подход. Для того чтобы сделать общественный транспорт привлекательной альтернативой, необходимо рассмотреть все элементы системы общественного транспорта.<sup>61</sup>

Одним из семи направлений деятельности в рамках финансируемого ЕС Плана GOAL является «изучение поведения при переходе от использования легкового автомобиля к другим видам транспорта».<sup>62</sup> Статусный символ автомобиля и удобство управления им снижают приемлемость общественного транспорта. Чтобы стать привлекательной альтернативой, общественный транспорт должен быть удобным, недорогим и физически доступным.

*Адаптация транспорта к потребностям пожилых людей*

Общественный транспорт доступен в большинстве городов, но пожилые люди жалуются, что некоторые районы не охвачены маршрутами, ведущими туда, куда им хотелось бы. Возрождение систем общественного транспорта для людей всех возрастов особенно пойдет на пользу пожилым людям, которые чаще других возрастных групп пользуются автобусным сообщением. В то же время многие города предоставляют персональный транспорт. По большей части он используется для облегчения передвижения в пределах соседних районов. Служба Silver T в Валетте, Мальта, «включает в себя местный транспорт для пожилых людей, который позволяет им заниматься своими повседневными делами по месту жительства, не завися от своих семей и друзей». Flexlinjen в Гётеборге, Швеция, работает почти во всех районах, «со множеством остановочных пунктов, которые позволяют пассажирам как можно ближе доехать до пункта назначения». Служба такси для пожилых работает более чем в 80 муниципалитетах Чешской Республики. Пользующаяся спросом среди тех, кто живет на окраине города служба субсидированного такси, дает возможность пожилым людям совершать поездки к месту проживания. В Любляне, Словения, парк электромобилей, называемых Kavalirs (Вежливые помощники), позволяет пожилым людям или людям с ограниченными возможностями легко добраться до пешеходного исторического центра города.<sup>66</sup>

<sup>60</sup> THE PER является совместной инициативой ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ. Для получения дополнительной информации см. <https://theper.unec.org/>

<sup>61</sup> Shrestha, B. P., et al (2017).

<sup>62</sup> GOAL Consortium. Transport Needs of an Ageing Society. EU Commission of Mobility and Transport. Brussels <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019).

<sup>63</sup> WHO (2007).

<sup>64</sup> Jönsson, A. (2018).

<sup>65</sup> Information shared by the Government of the Czech Republic.

<sup>66</sup> Ljubljana Tourism (undated). *Kavalir: getting around the city centre by electric car*. City Municipality of Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12 2019).

### Финансово доступный общественный транспорт

В государствах-членах Европейского Союза и в большинстве стран Восточной Европы средние доходы граждан в возрасте старше 65 лет ниже, чем средние доходы граждан трудоспособного возраста.<sup>67</sup> Принимая во внимание социальные цели, большинство правительств субсидируют расходы на общественный транспорт, чтобы обеспечить доступность поездок для пожилых людей. Льготные тарифы обеспечивают бесплатный или недорогой проезд, как в Российской Федерации,<sup>68</sup> или посредством простой процедуры получения и использования проездного талона, дающего право на бесплатный проезд по государственным железным дорогам в Словакии. В Турции для лиц в возрасте 65 лет и старше, а также для лиц с ограниченными возможностями и их сопровождающих пользование всеми видами общественного транспорта, такими как городские и междугородные автобусы, паромы, поезда и самолеты, предоставляется либо со скидкой, либо бесплатно.<sup>69</sup> Транспортные услуги Kavalirs в Любляне (Словения) Silver T в Валетте (Мальта) в пределах города предоставляются бесплатно. В Чешской Республике служба такси для пожилых людей субсидируется региональными органами власти.

### Услуги Silver T и аренда скутеров на Мальте

Система общественного транспорта Мальты субсидирует перемещение многих пожилых людей в пределах местных общин. Однако людям, испытывающим трудности при перемещении на дальние расстояния, необходим более персонализированный транспорт для выполнения повседневных дел, чтобы не зависеть от своей семьи или друзей.

Транспортная служба Silver T работает с понедельника по пятницу с 7:00 до 14:00 и предоставляет транспортные услуги тем, кому может понадобиться поехать в банк, магазин, больницу, местный совет, в места отправления культа и др. Чтобы совершить поездку, необходимо позвонить и забронировать ее не менее чем за 2 дня и не более чем за 1 неделю до планируемой даты поездки. Данная услуга предоставляется бесплатно.

Служба электроскутеров в Валетте, столице страны, позволяет пожилым людям с ограниченными физическими возможностями арендовать скутер бесплатно. Эти люди могут перемещаться на скутере по своим делам в пределах городской черты г. Валетты в течение 3 часов максимум. Услуга предоставляется с понедельника по пятницу с 7.00 до 14.00. Оформить аренду скутера можно в Министерстве по делам семьи, правам детей и социальной солидарности или на конечной остановке автобусов, где пользователям предоставляется краткий инструктаж по вождению скутера.<sup>70</sup>

Источник: Информация предоставлена правительством Мальты

### Доступный общественный транспорт для всех

Age-friendly public transport should be safe, secure and easy to use, especially for those with reduced mobility. In compliance with UN Regulation No. 107, administered by UNECE, United Kingdom laws require enhanced accessibility via low floor urban buses with design features related to gangways, handrails and priority seats and spaces other on-board facilities which optimise accessibility, safety and comfort. Low floor buses are operational in many European cities, enhanced in Ljubljana by audio and video announcements. The Flexlinjen route in Gothenburg is operated with spacious minibuses with a low floor for both wheelchairs and walking aids. Easy access to bus transport also requires safe, secure and informative bus stops, exemplified by the new generation of SMART eco-friendly bus shelters in the Polish City of Rzeszów.<sup>71</sup>

<sup>67</sup> Eurostat. (2019).

<sup>68</sup> Ryzkov, AY. and Zyuzin PV. (2016).

<sup>69</sup> Turkish Ministry of Family and Social Policies (2014).

<sup>70</sup> <https://activeageing.gov.mt/Elderly-and-Community%20Care-Services-Information/Documents/INF%20-%20SilverTServiceEN.pdf> (Accessed 05/12/2019).

<sup>71</sup> Wagstaffe, L. (2019).

## **«Умный», дружественный к всем возрастам автобусный транспорт в городе Жешув, Польша**

Городской транспорт в г. Жешуве претерпел серьезные изменения. Ежедневно население города обслуживают более 150 автобусов (из них 130 - современные, экологичные, передвижение которых отслеживается). Пассажиры могут воспользоваться автоматами по продаже билетов и проездных. Новый качественный общественный транспорт позволяет перемещаться быстрее, безопаснее и удобнее. Это привлекательная альтернатива передвижению на автомобиле. В новых автобусах предусмотрены места для инвалидов: колясок и низкие полы, расположенные на уровне тротуара, ими могут воспользоваться пожилые пассажиры, пассажиры с нарушениями опорно-двигательного аппарата, слуха или зрения, а также пассажиры с детскими колясками или багажом. Автобусы оснащены системами информирования пассажиров, включая мониторы и голосовые подсказки, аппаратами по продаже билетов и системой видеонаблюдения для обеспечения безопасности.

В рамках обязательства г. Жешува инвестировать в технологии возобновляемых источников энергии город строит 140 новых смарт-остановок общественного транспорта. Они являются не просто местом, где можно посидеть и укрыться от непогоды, но также оснащены постоянно работающими солнечными батареями. Остановки адаптированы для людей с ограниченными физическими возможностями, оборудованы автоматами по продаже билетов и электронными системами информирования пассажиров. Невидящие и слабовидящие люди могут получать голосовые подсказки с помощью кнопок со шрифтом Брайля или пультов дистанционного управления.

Источник: Wagstaffe, L. (2019).

В соответствии с Конвенцией ООН о правах людей с ограниченными возможностями многие страны улучшили доступность своего городского транспорта. В Казахстане Закон «Об архитектурной деятельности в области городского планирования и строительства» в полной мере определяет основные требования к созданию благоприятных условий для повседневной деятельности лиц с ограниченными физическими возможностями. В период с 2014 по 2016 годы в регионах были установлены 16 722 специальных дорожных знака и обозначения, а в местах нахождения организаций, обслуживающих людей с ограниченными возможностями, 465 пешеходных переходов были оснащены звуковыми сигналами. Закон также охватывает и частный транспорт, что позволило запустить услуги специального такси для лиц с ограниченными возможностями, известные как «Инватакси».<sup>72</sup>

## **Towards barrier-free public transport in Minsk, Belarus**

В соответствии с Законом «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» Республика Беларусь приняла меры по созданию благоприятных условий для повседневной деятельности людей с ограниченными возможностями, пожилых людей, людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата, беременных женщин, детей дошкольного возраста и взрослых, перевозящих детей в колясках. В соответствии с этим обязательством в 2017 году за счет республиканского бюджета было закуплено 89 низкопольных пассажирских транспортных средств (41 автобус, 28 троллейбусов и 20 электробусов) на сумму 452,4 млн рублей; 424 пешеходных перехода и 281 участок тротуара были приспособлены для использования лицами с нарушениями зрения и лицами, пользующимися инвалидными колясками, 166 остановок общественного транспорта были адаптированы для использования лицами с нарушениями зрения, а 94 светофора были оснащены звуковыми сигналами для людей с ограниченными возможностями. Девять автобусных остановок были адаптированы для обеспечения доступа людей с ограниченными возможностями.

В Минском метрополитене введены меры по обеспечению безбарьерного доступа, на 4 станциях для лиц с нарушениями зрения установлены информационные маяки, а также в поездах метро установлены 24 информационные системы с дисплеями с бегущим текстом. Кроме того, Минский метрополитен подготовил подробное руководство по мерам обеспечения безбарьерного доступа на всех его станциях. Онлайн-карту можно найти на сайте транспортной организации ([www.metropliten.by](http://www.metropliten.by)). Имеется также руководство, показывающее, например, лицам, передвигающимся в инвалидной коляске, какой маршрут нужно использовать, чтобы добраться с улицы до поезда метро. Пассажиры с ограниченными физическими возможностями теперь могут заранее планировать свои поездки в метро и пользоваться дополнительными услугами метрополитена по прибытии на станцию.

Источник: Доклад Беларуси Комитету по правам инвалидов в 2018 году (CRPD/C/BLR/1).

<sup>72</sup> CRPD/C/KAZ/1 Initial report submitted by Kazakhstan under article 35 of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities.

## На пути к устойчивым и «умным» городам для всех возрастов

Местные директивные органы играют ключевую роль в преобразованиях, необходимых для реализации международных политических рамок, упомянутых в этой Программной справке, и, как показали примеры из сферы жилищного строительства, экологии, общественных пространств и транспорта, существует значительный потенциал для интеграции подходов, которые часто рассматриваются отдельно. Интересы в области экологической, экономической и социальной устойчивости тесно взаимосвязаны.

Умные технологии, как показывают примеры, рассмотренные в этой Программной справке, обладают значительным потенциалом для пожилых людей и людей с ограниченными возможностями, помогая им жить независимо в своих домах, повышая их мобильность и связь с их сообществами, а также могут быть ценным инструментом для социальной интеграции и здорового долголетия. Однако, если эти технологии внедряются без учета потребностей пожилых людей и людей с ограниченными возможностями, все более цифровизированные услуги в городах могут создавать препятствия для их использования, сделать услуги недоступными и усилить «цифровой разрыв».

Следующие три подхода способствуют более системному охвату аспектов старения, гендера, инвалидности и прав человека в планировании развития на местном уровне:

*Охват аспектов старения, гендера, инвалидности и прав человека в рамках городского планирования*

Для обеспечения того, чтобы при проектировании жилых домов, общественных мест, зеленых зон и транспортных систем в городах учитывались потребности всех поколений и все уровни физических возможностей, важно принимать во внимание гендерные аспекты, вопросы нарушения здоровья, прав человека и старение населения при планировании, проектировании, реализации и проведении оценки новых городских проектов.

*Привлекать все поколения и заинтересованные стороны к планированию местного развития, ориентированного на интересы всех людей*

Следуя принципу «ничего для нас без нас», рекомендуется взаимодействовать, проводить консультации, разрабатывать проекты с горожанами всех возрастов и возможностей и для них, чтобы узнавать о различных потребностях, предпочтениях и привычках, и убедиться, что никто не «остался в стороне» из-за технологических решений и городского планирования, которые не учитывают их потребности.

*Избегать изолированных усилий – налаживать сотрудничество между секторами, чтобы объединить все сферы городской жизни*

Нужно находить синергию между экологическими, экономическими и социальными аспектами, которые должны учитываться в устойчивом городском планировании, и оказывать содействие в разработке взаимовыгодных проектов, таких как «умные» жилые комплексы, которые являются энергоэффективными и связанными с общественным транспортом, безбарьерными и легко приспособляемыми к меняющимся потребностям на протяжении всей жизни, облегчающих социальные контакты и отношения между поколениями. Достижение успеха будет зависеть от эффективного сотрудничества во всех секторах на региональном, национальном и местном уровнях.

## Литература

- Active Travel Network: URBACT III. (undated c2013) Tackling transport problems by promoting walking and cycling in small and medium sized cities. European Commission. Brussels; [https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Active\\_Travel\\_Network/documents\\_media/final\\_brochure\\_end2\\_korr\\_kl\\_01.pdf](https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Active_Travel_Network/documents_media/final_brochure_end2_korr_kl_01.pdf) (Accessed 05/12/2019).
- Age-friendly Ireland (2015) How Walkable is your Town. Centre for Excellence in Universal Design/National Disability Authority. Dublin. <http://agefriendlyireland.ie/afi-walkability-report-lr-18615-23-6/> (Accessed 13/01/2020).
- Ambient Assisted Living Forum (2018) Ageing Well in the Digital Age: Executive Summary. Ambient Assisted Living Forum. Brussels. <http://www.aal-europe.eu/the-forum-executive-summary-is-finally-released> (Accessed 13/01/2020).
- Ambrose et al (2018). Better Housing, Better Health in London Lambeth: The Lambeth Housing Standard Health Impact Assessment and Cost Benefit Analysis. Centre for Regional Economic and Social Research, Sheffield Hallam University. Sheffield.
- Amsterdam Political Coalition (2018) A New Spring and New Voice. City of Amsterdam. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/ambitions/> (Accessed 11/12/2019).
- Azevedo, C (2016). 'A Portuguese city park as an intergenerational contact zone.' In Kaplan, M., et al (eds.) (2016) Intergenerational Contact Zones: A Compendium of Applications. Pennsylvania State University, University Park. <https://aese.psu.edu/extension/intergenerational/articles/intergenerational-contact-zones/recreation-portuguese> (Accessed 13/01/2020).
- Barcelona Councillorship of Housing and Dependent Bodies. (2016) Barcelona Right to housing Plan 2016-2025. Municipality of Barcelona. Barcelona. <https://habitatge.barcelona/en/strategy/right-to-housing-plan> (Accessed 13/01/2020).
- Ceccato, V. and Bamzar, R. (2016) Elderly victimization and fear of crime in public spaces. International Criminal Justice Review. Vol 26 (2) pages 115-133.
- Cities for Adequate Housing (2018) Municipalist Declaration of Local Governments for the Right to Housing and the Right to the City. United Cities and Local Governments. Barcelona. <https://citiesforhousing.org/#section--1> (Accessed 11/12/2019).
- City of Côte Saint-Luc (2019). The VILLAGE Initiative: Smart Cities Challenge: final proposal. Infrastructure Canada. Ottawa. <https://www.infrastructure.gc.ca/cities-villes/videos/cote-saint-luc-eng.html> (Accessed 05/12/2019).
- Directorate-General for Mobility and Transport. (Second edition 2019) Guidelines for Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Commission. Brussels.
- Engels, D., et al (2019) Topic Guide Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.
- ERTICO – ITS Europe (editor): (2019) Intelligent Transport Systems (ITS) and SUMP – making smarter integrated mobility plans and policies. European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Brussels.
- Eurostat. (2019). Ageing Europe: Looking at the Lives of Older People in the European Union. Publications Office of the European Union. Luxembourg.
- Foale, K., and White, S (2019) PlaceCal uses community technology to combat loneliness. Manchester Metropolitan University. Manchester. <https://www2.mmu.ac.uk/news-and-events/news/story/6743/> (Accessed 05/12/2019).
- Gehl, J. (2011). Life between buildings: using public space. (English translation) Island Press. Washington. (Accessed 04/12/2019).
- Gilbertson, J., Grimsley, M., Green., G. (2012) Psychosocial routes from housing investment to health gain: Evidence from England's home energy efficiency scheme. Energy Policy 49: 122–133.
- GOAL Consortium (undated). Transport Needs of an Ageing Society. EU Commission of Mobility and Transport. Brussels <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (Accessed 08/12/2019)
- Government of Ireland. (2019) Housing Options for Our Ageing Population: Policy Statement. Department of Housing Planning and Local Government/Department of Health. <https://www.gov.ie/en/publication/ea33c1-housing-options-for-our-ageing-population-policy-statement/?referrer=/wp-> (Accessed 13/01/2020).
- Habitat III Secretariat (2016). New Urban Agenda. United Nations. New York.
- Habitat III (2017). Habitat III Regional Report. Housing and Urban Development in the Economic Commission for Europe Region. Towards a city-focused, people-centred and integrated approach to the New Urban Agenda. United Nations. New York.
- Hochstenbach, C. The age dimensions of urban socio-spatial change. Population, Space and Place. 2019; 25:e2220.

- Jackisch, J., Zamaro, G., Green, G., Huber., M. (2015) Is a healthy city also an age-friendly city? *Health Promotion International*, Suppl 1:i108-i117. doi: 10.1093/heapro/dav039.
- Jönsson, A. (2018) A better Environment to age in: Working towards age-friendly cities in the Nordic region. Nordic Welfare Centre, Sweden. Stockholm. <https://nordicwelfare.org/wp-content/uploads/2018/03/A-Better-Environment-to-Age-in-v2-1.pdf> (Accessed 05/12/2019).
- Ljubljana Tourism (undated). Kavalir: getting around the city centre by electric car. City Municipality of Ljubljana. <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/getting-around/kavalir-getting-around-the-city-centre-by-electric-car/> (Accessed 08/12/2019).
- Matia Foundation (2020) Lugaritz Homes: Connecting a neighbourhood. *Age-friendly World*. WHO. Geneva. <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>(Accessed 13/01/2020).
- Mietergenossenschaft SelbstBau eG (2019). Sredzki 44. German Federal Ministry for Family Affairs, Senior Citizens, Women and Youth. Berlin. [www.sredzki44.de](http://www.sredzki44.de) (Accessed 27/11/2019).
- Miller, W., Vine, D., & Amin, Z. (2017). Energy efficiency of housing for older citizens: Does it matter?. *Energy Policy*, 101, 216-224.
- Mobasheri, A., Deister, J. & Dieterich, H. Wheelmap: the wheelchair accessibility crowdsourcing platform. *Open geospatial data, softw. stand.* 2, 27 (2017) doi:10.1186/s40965-017-0040-5. <https://link.springer.com/article/10.1186/s40965-017-0040-5> (Accessed 13/01/2020).
- Musselwhite, C. (2018). Age Friendly Transport for Greater Manchester. Swansea University, Swansea.
- Office for a Democratic Belarus (2016) Development of Transportation System Discussed at Seminar in Minsk. European Union. Brussels. [https://odb-office.eu/expertise\\_/transport/development-transportation-system-discussed-seminar-minsk](https://odb-office.eu/expertise_/transport/development-transportation-system-discussed-seminar-minsk) (Accessed 05/12/2019).
- Prague Institute of Planning and Development. (2014) Prague Public Space Design Manual. Office of Public Space. Prague.
- PROGRESSIVE consortium (2018). Standards around ICT for Active and Healthy Ageing: Guidelines for Smart Homes that are Age-Friendly. Asociacion Española de Normalization. Madrid. <https://progressivestandards.org/wp-content/uploads/2019/01/Guidelines-for-standards-around-ICT-for-AHA-for-age-friendly-smart-homes.pdf> (accessed 03/12/2019).
- Rowles, G., Bernard, M. (2013). The meaning and significance of place in old age. In: *Environmental gerontology: making meaningful places in old age*. New York: Springer: 3–24.
- Ryzkov, AY. and Zyuzin PV.(2016) Urban Public Transport Development in Russia: trends and reforms. National Research University, Higher School of Economics. Moscow.
- Säpyskä-Nordberg, M., Havas, A., Karvinen, E (2014) Exercise Councils: A New Channel for Older Adults. Age Institute. Helsinki. [https://www.voimaavanhuuteen.fi/content/uploads/2016/05/Exercise\\_councils\\_22NKG\\_netti.pdf](https://www.voimaavanhuuteen.fi/content/uploads/2016/05/Exercise_councils_22NKG_netti.pdf) (Accessed 04/12/2019).
- Senate Department for Urban Development and the Environment. (2015) Berlin Design for All: Barrier-Free Concept: Instructions: Accessible Public Buildings. City of Berlin. [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies\\_bauen/download/konzept\\_bfrei/KB\\_nachCD\\_en\\_web.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/konzept_bfrei/KB_nachCD_en_web.pdf) (Accessed 08/12/2019).
- Shrestha, B. P., et al (2017) Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. *Population Ageing* 10:343–361 DOI 10.1007/s12062-016-9168-9.
- Slowey, L. (2016) Solutions for an Ageing Population: Terchnology and Healthcare in the City of Bolzano. IBM. New York. <https://www.ibm.com/blogs/internet-of-things/iot-oap-new-technology-ageing-population/>(Accessed 23/01/2020).
- The Mayor's Office of New Urban Mechanics. Smart City Projects: Participatory Urbanism <https://www.betterworldsolutions.eu/smart-city-projects-boston/> City of Boston. (Accessed 03/12/2019).
- Thomson, H., & Bouzarovski, S (2019) Addressing Energy Poverty in the European Union: State of Play and Action. EU Energy Poverty Observatory. Brussels. <https://www.energypoverty.eu/observatory-documents/addressing-energy-poverty-european-union-state-play-and-action> (Accessed 08/12/2019).
- Turkish Ministry of Family and Social Policies (2014). Official Newspaper: Regulation on Free or Discount Travel Cards. Government of Turkey. Ankara. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/03/20140304-3.htm> (Accessed 08/12/2019).
- UNDP (2018). Moldova Sustainable Green Cities. United Nations Development Programme. <https://www.md.undp.org/content/moldova/en/home/projects/Moldova-Sustainable-Green-Cities.html> (Accessed 29/04/2020).
- UNECE (2015). Together with UNECE on the road to safety. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.

UNECE (2015). Transport for Sustainable Development – The case of Inland Transport. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport\\_for\\_Sustainable\\_Development\\_UNECE\\_2015.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf).

UNECE( 2017). Older persons in rural and remote areas. UNECE Policy Brief No. 18. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva. [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Policy\\_briefs/ECE-WG1-25-E.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/pau/age/Policy_briefs/ECE-WG1-25-E.pdf).

UNECE (2017b). Best policy practices for promoting energy efficiency. Second Edition. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/Promoting\\_EE\\_ECE\\_ENERGY\\_100\\_Rev.1\\_pdf\\_web.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/Promoting_EE_ECE_ENERGY_100_Rev.1_pdf_web.pdf).

UNECE (2018). Report on ICPD Programme of Action Implementation in the UNECE Region. Fulfilling the potential of present and future generations. United Nations Economic Commission for Europe. Geneva.

UNECE (2019) Study on Mapping Energy Efficiency Standards and Technologies in Buildings in the UNECE region <http://www.unece.org/energywelcome/areas-of-work/energy-efficiency/activities/energy-efficiency-in-buildings.html>.

Vamberg, H., Gehl, J., Gustafsson, O., Reigstad, S. (2013). Unlocking Moscow's Urban Treasures. Gehl Projects. Copenhagen. <https://gehlpeople.com/cases/moscow-russia/> (Accessed 04/12/2019).

Wagstaffe, L. (2019) Four European cities leading the way in eco-friendly public transport. Euronews. Lyon. <https://www.euronews.com/living/2019/06/07/four-european-cities-leading-the-way-in-eco-friendly-transport> (08/12/2019).

Wilmankoti (2019) Service Housing and Advanced Service Housing. Lappeenranta Service Centre Foundation. <http://www.lprpalvelukeskusaatio.fi/asumispalvelu/palvelukodit/wainonkoti/> (accessed 13/01/2020).

WHO (1987). Health Impact of Low Indoor Temperatures: Report on a WHO Meeting. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO /UN-HABITAT (2010). Hidden Cities: Unmasking and overcoming health inequalities in urban settings. World Health Organization. Kobe.

WHO (2007) Global Age-Friendly Cities: A Guide. World Health Organization. Geneva.

WHO (2012). Strategy and action plan for healthy ageing in Europe, 2012–2020. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.

WHO (2015). World Report on Ageing and Health. World Health Organization. Geneva.

WHO (2016) Health as the Pulse of the New Urban Agenda. World Health Organization. Geneva.

WHO (2016) Creating Age-friendly Environments in Europe: A tool for policy-makers and planners. WHO Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO (2017). Age-friendly European Environments: A handbook for Policy Action. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

WHO (2018). Age-friendly Environments in Europe: Indicators, monitoring and assessments. World Health Organization Regional Office for Europe. Copenhagen.

Zamaro, G. (ed.) (2008). Udine Healthy Ageing Profile. City of Udine.

## **Благодарности**

ЕЭК ООН выражает признательность Джеффу Грину (Geoff Green), почетному профессору по вопросам городской политики из Университета им. Шеффилда Халлама (Sheffield Hallam University, Великобритания) за экспертный вклад в подготовку настоящего документа.

Перевод этой публикации был подготовлен при поддержке ЮНФПА, Фонда Организации Объединенных Наций в области народонаселения.



**Контрольный список: Старение в устойчиво развивающихся и «умных» городах**

Основные области	Области реализации	Ключевые элементы
<b>Жилье</b>	Оказание поддержки со стороны муниципалитетов, НПО и частного сектора в строительстве жилья для всех возрастов	• Модернизация или проектирование новых домов для содействия «старению у себя дома»
		• Интеллектуальные технологии для мониторинга условий жизни
		• Субсидии на аренду жилья или контроль за доступностью его стоимости
		• Прочные окна, двери и камеры наблюдения для обеспечения безопасности
		• Приспособления и вспомогательные средства для обеспечения безопасности и улучшения функционирования
		• Энергоэффективность для тепла и комфорта
		• Сокращение энергопотребления для обеспечения экологической устойчивости
		• «Старение у себя дома» в целях повышения устойчивости систем здравоохранения и социального обслуживания
<b>Зеленые зоны и общественные места</b>	Устойчивое развитие городов и городских районов для всех возрастов при участии муниципалитетов, НПО и частного сектора	• Совместный аудит города для пешеходов и «карты передвижения на коляске»
		• Планирование микрорайонов и посадка деревьев для улучшения зеленых зон
		• Приложения для поиска объектов инфраструктуры; планирование удобного доступа к зданиям
		• Проектирование парков и зданий для повышения безопасности. Популяризация общественных пространств среди всех поколений
		• Переход от поездок на автомобиле к пешим прогулкам в пределах района для повышения экологической устойчивости
<b>Транспорт</b>	Инвестиции муниципалитетов и частного сектора в пешеходные районы и транспортные системы для пожилых людей	• Пересмотр приоритетов планирования в сторону пеших прогулок и езды на велосипеде
		• Повышение качества и информирование о преимуществах общественного транспорта в целях повышения его социальной приемлемости
		• Планирование и субсидирование общественного транспорта, чтобы сделать его доступным на всех направлениях
		• Планирование и субсидирование общественного транспорта, чтобы сделать его доступным на всех направлениях
		• Разработка моделей автобусов, трамваев и поездов для обеспечения физической доступности
		• Переход от поездок на автомобиле к общественному транспорту для повышения экологической устойчивости