

**Европейская экономическая комиссия****Всемирная организация
здравоохранения****Европейское
региональное бюро**

Совещание высокого уровня по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеευропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья**

Двадцать вторая сессия

Женева, 28–30 октября 2024 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

**Осуществление Общеευропейской программы по транспорту,
окружающей среде и охране здоровья: механизмы осуществления
Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

**Проект Общеευропейского генерального плана
по содействию развитию пешеходного движения**

**Представлен руководителями Партнерства по здоровой активной
мобильности**

Резюме

На пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, 17–18 мая 2021 года) государства-члены постановили «поддержать работу Партнерства в области стимулирования велосипедного движения и расширить ее направленность за счет охвата пешеходного движения и других форм активной мобильности, превратив его в партнерство по активной мобильности^a, которому нужно будет разработать общеευропейский план комплексного развития активной мобильности, включив в него соответствующие руководящие принципы и инструменты»^b.

На двадцать первой сессии Руководящего комитета Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (Женева, 23–25 октября 2023 года) Партнерство сообщило, что оно работает над проектом Общеευропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения^c, который будет включен в Общеευропейский план комплексного развития активной мобильности наряду с Общеευропейским планом комплексного развития велосипедного движения.



Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ на своем сорок втором совещании (Осло, 4–5 июля 2024 года) постановило представить этот документ для утверждения на двадцать второй сессии Руководящего комитета. Настоящий документ был представлен Партнерством в секретариат после замечаний Бюро.

Руководящему комитету предлагается утвердить данный документ.

^a Руководящий комитет на своей двадцать первой сессии (Женева, 23–25 октября 2023 года) приветствовал расширение Партнерства по активной мобильности до Партнерства по здоровой активной мобильности — совместного проекта ОПТОСОЗ и Европейского процесса «Окружающая среда и здоровье» (ECE/AC.21/SC/2023/2–EUCHP2219536/1.1/2, п. 62 a)).

^b ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, п. 23.

^c ECE/AC.21/SC/2023/2–EUCHP2219536/1.1/2, п. 36.

I. Введение

A. Мандат

1. Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) представляет собой уникальную межсекторальную политическую платформу для сотрудничества государств-членов и других заинтересованных сторон в общеевропейском регионе¹, выработки общих стратегических подходов и деятельности по достижению целей в области здоровых, «зеленых» и устойчивых транспорта и мобильности.

2. В Венской декларации² изложены обязательства по достижению к 2030 году следующих целей:

a) значительно увеличить масштабы велосипедного и пешеходного движения в каждой стране и внести вклад в достижение общей цели удвоения числа велосипедных поездок в регионе в целом;

b) расширить и усовершенствовать инфраструктуру велосипедного и пешеходного движения во всех странах региона, в том числе для обеспечения безопасности детей и подростков по дороге в детские сады и школы и в жилых районах;

c) разработать и проводить в жизнь национальную велосипедную и пешеходную политику с опорой на национальные велосипедные и пешеходные планы, стратегии и программы, предусматривающие установление соответствующих национальных целевых показателей, в каждой стране региона, а также содействовать их реализации при осуществлении соответствующих субнациональных планов и политики;

d) существенно повысить безопасность велосипедистов и пешеходов во всех странах региона и существенно сократить число смертельных случаев и серьезных травм среди этих категорий пользователей дорог в регионе в целом;

e) учитывать в комплексе велосипедное и пешеходное движение в стратегиях в области здравоохранения, а также при планировании транспортной инфраструктуры и землепользования.

3. В настоящем документе представлена информация, основанная на имеющихся сведениях и передовом опыте, накопленном в общеевропейском регионе. Страны могут выбирать мероприятия, в наибольшей степени соответствующие их потребностям и особенностям страны, таким как административные системы, географические и климатические условия, а также цели передвижения пешком.

B. Целевая аудитория

4. Для реализации Общеевропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения потребуется тесное сотрудничество четырех групп заинтересованных сторон:

a) национальных, региональных и местных органов власти, ответственных за стратегии и планы в области активной мобильности;

¹ В Общеевропейском генеральном плане по содействию развитию пешеходного движения рассматриваются государства — члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). См. полный перечень по URL: <https://unece.org/member-states-and-member-states-representatives>.

² Венская декларация и приложения к ней (ECE/AC.21/2021/2/Add.1—EUCHP2018924/4.3.2/Add.1).

b) директивных органов, законотворческих органов и экспертов на местном, региональном, национальном и международном уровнях, ответственных за стратегии активной мобильности;

c) организаций гражданского общества и правозащитных организаций;

d) исследователей и специалистов-практиков в области активной мобильности, физической активности, пешеходной активности и приспособленности для пешеходов и их взаимосвязи с охраной общественного здоровья, транспортом, пространственным планированием и планированием землепользования, изменением климата и пространственной справедливостью³, ответственных за обеспечение научно-обоснованного подхода к разработке и оценке стратегий.

5. Данный генеральный план в основном ориентирован на национальные органы власти в качестве стратегических руководителей программ, а также на другие органы власти и заинтересованные стороны.

6. Для определения приоритетов и интеграции передвижения пешком потребуются сотрудничество всех заинтересованных сторон и вовлечение всего общества. Во многих странах ответственность за обеспечение передвижения пешком децентрализована или передана на субнациональный уровень. Региональные и местные органы власти могут быть весьма эффективны в качестве движущей силы и катализаторов улучшения условий для пешеходов.

7. Часть мероприятий также касается международных, региональных и наднациональных организаций, таких как Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейский союз, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) в Европейском регионе ВОЗ и международные финансовые учреждения, и направлены на обеспечение им возможности оказания поддержки национальным органам власти в осуществлении изменений. Будучи членами этих организаций и учреждений, государства-члены могут выступать в поддержку пешей мобильности на международном уровне. Они одновременно являются целевой аудиторией и непосредственными бенефициарами мероприятий, предусмотренных настоящим генеральным планом.

II. Пешая мобильность в общеевропейском регионе

8. Ходьба — это одновременно простой и экономичный способ поддержания физической активности и неотъемлемая часть любого передвижения. Она отличается доступностью, бюджетностью и социальной справедливостью, а также рядом преимуществ с экономической, социальной, экологической и медицинской точек зрения.

9. Ходьба позволяет снизить уровень гиподинамии, которая является причиной примерно одного миллиона смертей в год в Европейском регионе ВОЗ. Кроме того, передвижение пешком помогает снизить уровень загрязнения воздуха, шума и выбросов парниковых газов, тем самым внося значительный вклад в декарбонизацию транспортного сектора. Инвестиции в стратегические мероприятия, способствующие развитию пешей мобильности, могут непосредственно способствовать реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и сформулированных в ней целей в области устойчивого развития. Кроме того, меры, направленные на развитие пешеходного движения, приносят множество дополнительных выгод, таких как развитие городских зеленых зон (тем самым повышая устойчивость к изменению климата), обеспечение более справедливого распределения доступа к товарам и услугам и укрепление социальной структуры жилых районов.

³ Пространственная справедливость связана с такими вопросами, как транспортная бедность, принятие стратегических решений и распределение ресурсов.

10. На сегодняшний день пешая мобильность и езда на велосипеде рассматриваются как полностью равноправные способы передвижения в городах, учитываются при планировании и внедряются во всем мире. Результаты масштабных исследований подтверждают потенциальную пользу активной мобильности для общества (с транспортной, медицинской, социальной, экономической и экологической точек зрения).

A. Характеристики передвижения пешком

11. Ходьба становится одной из неотъемлемых составляющих повседневной жизни с самого раннего детства. Ходьба доступна практически всем, не требует специального снаряжения или — в большинстве случаев — каких-либо технических приспособлений и охватывает все возрастные и гендерные группы, людей с самыми разными физическими и умственными способностями, уровнем дохода и этнической принадлежностью.

12. Важную роль играет наличие развитой инфраструктуры для передвижения пешком, на коляске (с помощью средств, облегчающих мобильность/в креслах-колясках) и на велосипеде. Кроме того, для изменения поведения и перехода с личного автотранспорта на более экологичные способы передвижения людям необходимо обеспечить реальные альтернативы, мотивацию, поддержку и рекомендации.

13. Перемещение пешком требуется в самых разных видах деятельности, что позволяет людям быть мобильными и физически и социально активными. Планирование пешеходного движения и устойчивой мобильности должно рассматриваться не только в рамках развития транспорта, но и как ключ к созданию здоровых, справедливых, эффективных и устойчивых общин, в которых люди предпочитают ходить пешком и имеют удобный доступ к общественному транспорту.

B. Преимущества ходьбы

14. Ходьба приносит немалую пользу (см. рис. I). Крупные и малые города, приспособленные для пешеходов, отличаются социальным, экологическим и экономическим благополучием, потому что в них люди стоят на первом месте и находятся в центре внимания при проектировании каждого объекта и элемента инфраструктуры. Для создания инфраструктуры, позволяющей жителям городов сделать выбор в пользу передвижения пешком и на велосипеде вместо других вариантов мобильности, необходимо видение долгосрочной перспективы.

15. Приспособленность для пешеходов подразумевает удобство и безопасность передвижения пешком по большим и малым городам. Возможность создавать приспособленное для пешеходов пространство повышает пригодность города для жизни и способствует благополучию и счастью его жителей. С улучшением социального взаимодействия в городах, приспособленных для пешеходов, также отмечается снижение уровня преступности. Это предполагает не отказ от использования автомобилей в городах, а создание идеального баланса между пешеходами, велосипедистами, общественным транспортом и личным автотранспортом.

Рис. I
Схема преимуществ ходьбы пешком и езды на велосипеде



Источник: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), «Ходьба пешком и езда на велосипеде: последние данные в поддержку формирования политики и практики» (Копенгаген, 2022 год).

1. Здоровое общество

16. Здоровье человека включает три составляющих: физическую, психическую и социальную — и физическая активность, в том числе ходьба пешком, оказывает значительное положительное влияние на все три эти составляющие. Ходьба играет важную роль в сдерживании распространения и уменьшении негативных последствий неинфекционных заболеваний, таких как ожирение, диабет второго типа, деменция, некоторые виды рака и сердечно-сосудистые заболевания. Ходьба также способствует улучшению сна и психического здоровья, включая профилактику и лечение депрессии и тревожных расстройств. Доказано, что ходьба активизирует приток крови и кислорода к мозгу, что улучшает концентрацию внимания и память, а также способствует развитию когнитивных функций и повышению степени независимости в пожилом возрасте (рис. II).

Рис. II
Польза ходьбы пешком для здоровья



Источник: ВОЗ, «Ходьба пешком и езда на велосипеде».

17. Положительное воздействие ходьбы на физическое и психическое здоровье прямо пропорционально времени, затрачиваемому на передвижение пешком. Результаты проведенного недавно метаанализа показали, что на каждую дополнительную тысячу шагов в день показатель преждевременной смертности снижается на 15 процентов⁴.

18. Ходьба в течение примерно 30 минут или езда на велосипеде в течение 20 минут в день снижает риск смертности по меньшей мере на 10 процентов⁵. Двигательная активность по пути на работу также коррелирует со снижением риска сердечно-

⁴ Maciej Banach and others, “The association between daily step count and all-cause and cardiovascular mortality: a meta-analysis”, *European Journal of Preventive Cardiology*, vol. 30, No. 18 (December 2023), pp. 1975–1985. URL: <https://academic.oup.com/eurjpc/article/30/18/1975/7226309>.

⁵ Paul Kelly and others, “Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship”, *International Journal of Behavioural Nutrition and Physical Activity*, vol. 11, art. No. 132 (2014). URL: <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

сосудистых заболеваний примерно на 10 процентов⁶. По оценкам ВОЗ, несоблюдение ее рекомендаций в отношении физической активности приводит к смерти около одного миллиона человек в год в Европейском регионе ВОЗ⁷.

19. Жители городских кварталов, приспособленных для пешеходов, также выигрывают от более высокого качества окружающей среды, в частности от более низкого уровня загрязнения воздуха и шума. Аналогичный эффект достигается благодаря качественным зеленым насаждениям, позволяющим людям быть ближе к природе, что также способствует укреплению психического здоровья и повышению благополучия. Это подчеркивает важность создания общедоступной среды, приспособленной для ходьбы пешком.

2. Инклюзивное общество

20. Приоритизация передвижения пешком в стратегиях (например, в сфере транспорта, планирования, здравоохранения) помогает создавать защищенные, безопасные и комфортные общественные пространства для всех и способствует социальному взаимодействию, инклюзии и разнообразию. Активизация социального взаимодействия позволяет общинам развивать коллективную память и яркую культурную самобытность, а также способствует укреплению связей между соседями. У людей, живущих на улицах с неинтенсивным и медленным движением, примерно в три раза больше друзей среди соседей, чем у проживающих на оживленных трассах.

21. Прогулки и игры на свежем воздухе создают возможности для общения детей и молодежи, способствуя развитию социальных навыков и обеспечивая здоровый отдых от цифровых экранов, стимулируя физическую активность и взаимодействие с природной средой.

3. Более безопасная и защищенная мобильность

22. Передвижение пешком представляет собой недорогой и в равной степени доступный для всех вариант мобильности. Общины, в которых предпочтение отдается передвижению пешком (и на велосипеде), лучше приспособлены к перебоям в работе обычных транспортных систем, обеспечивая жизнеспособные альтернативы в условиях пандемии, стихийных бедствий или угроз для безопасности.

23. По имеющимся оценкам, в 2019 году в мире погибло более 450 000 пешеходов⁸. Это число составляет 23 процента от общего числа жертв дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Более 90 процентов смертельных случаев среди пешеходов приходится на страны с низким и средним уровнем дохода. На уровне района люди с низким уровнем дохода, лица с инвалидностью, дети и молодежь, пожилые люди и женщины в большей степени подвержены риску получить травмы в результате дорожно-транспортных происшествий и в непропорционально большой степени страдают от сопутствующих проблем со здоровьем, психологических и финансовых издержек.

24. Переход на пешеходное движение и интеграция ходьбы в систему общественного транспорта помогают снизить глобальное бремя травматизма и смертности в результате ДТП и способствуют повышению безопасности транспортной системы. Увеличение количества пешеходов позволяет сделать дороги и общественные пространства более безопасными и защищенными. Инвестиции в пешеходную инфраструктуру позволяют обеспечить удобный пеший доступ к

⁶ Monica Dinu and others, “Active commuting and multiple health outcomes: A systematic review and meta-analysis”, *Sports Medicine*, vol. 49, No. 3 (2019), pp. 437–452. URL: <https://europepmc.org/article/MED/30446905>.

⁷ Medical Research Council Epidemiology Unit, “Physical activity prevents almost four million early deaths worldwide each year”, University of Cambridge, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 18 June 2020. URL: www.mrc-epid.cam.ac.uk/blog/2020/06/18/physical-activity-prevents-four-million-early-deaths-worldwide/.

⁸ Institute for Health Metrics and Evaluation, “Global Health Data Exchange”, URL: <https://ghdx.healthdata.org/>.

близлежащим районам и сократить использование автомобилей. С уменьшением количества автомобилей на дорогах снижается и количество дорожно-транспортных происшествий.

25. Кроме того, для обеспечения свободы передвижения необходимо повышать уровень безопасности общественных пространств. Предоставление всем людям, особенно женщинам и пожилым людям, возможности безопасно добираться до любого места назначения пешком, в том числе в темное время суток, способствует укреплению равенства в обществе, предотвращению изоляции и росту социальной сплоченности.

26. Многие отказываются от передвижения пешком из-за интенсивности и высокой скорости движения транспортных средств на дорогах. В таких случаях возможно введение ограничений скорости, а также закрытие дорог для движения автотранспорта вблизи школ и медицинских учреждений. Для контроля скорости движения транспорта при проектировании дорог могут применяться методы успокоения движения, сужение полос и другие решения.

4. Эффективность использования пространства и доступность близлежащих районов города

27. Улучшение приспособленности города для пешеходов зависит от того, насколько хорошо пешеходные пространства связаны с другими устойчивыми способами передвижения. Система общественного транспорта должна быть хорошо интегрированной и безопасной и соединять между собой все основные районы города.

28. По сравнению с другими способами передвижения, для передвижения пешком нужно меньше пространства.

29. Плотность застройки, близость и доступность наряду с наличием привлекательных, удобных и безопасных инфраструктуры и объектов оказывают значительное влияние на то, насколько часто люди передвигаются пешком.

30. В более густонаселенных районах, где места назначения, включая работу, школу, магазины и парки, расположены ближе друг к другу, люди с большей вероятностью сделают выбор в пользу ходьбы. В городах все чаще применяются такие концепции планирования, как «15-минутный город», «суперкварталы» и другие аналогичные подходы. Поэтому целью стратегий и планирования должно быть проектирование населенных пунктов таким образом, чтобы исключить необходимость вождения моторизованного транспортного средства на большинстве коротких маршрутов, особенно на расстояния менее 3 км.

31. Высококачественная пешеходная инфраструктура и эффективное распределение дорожного пространства между различными видами транспорта играют ключевую роль в планировании и проектировании населенных пунктов, удобных для пешеходов.

32. Сокращение числа личных автомобилей становится еще более достижимой задачей, если растет количество людей, использующих для поездок до мест, находящихся за пределами пешей доступности, общественный транспорт. Чтобы быть привлекательным для жителей, общественный транспорт должен быть недорогим, доступным и удобным.

С. Денежные выгоды от передвижения пешком

33. Города, приспособленные для пешеходов, могут быть привлекательными для людей всех возрастов, способствуя взаимодействию — одному из ключевых элементов экономики, стимулирующему инновации и доступность. Поскольку моторизованные транспортные средства нередко являются второй по величине статьей расходов домохозяйства, многие предпочитают жить там, где моторизованные транспортные средства не нужны, что позволяет снизить финансовую нагрузку на домохозяйство.

34. Экономические выгоды от передвижения пешком отмечаются во многих секторах, включая розничную торговлю, туризм и здравоохранение; однако для реализации этих выгод требуются инвестиции со стороны транспортного сектора и сектора пространственного планирования в создание пешеходных зон в районах и городах. Хотя инвестиции в организацию пешеходного движения обычно не такие большие, как в другие объекты инфраструктуры, они приносят существенную пользу и отдачу, нередко превосходящую показатели дорожного строительства и других крупных инфраструктурных проектов. Таким образом, передвижение пешком отличается привлекательным соотношением затрат и выгод, особенно учитывая не поддающиеся количественной оценке социальные выгоды, о которых говорилось ранее (таблица 1).

Таблица 1

Расчетная годовая выгода от передвижения пешком и на велосипеде в Европейском союзе

(в миллиардах евро)

Описание выгоды	Расчетная выгода от передвижения пешком	Расчетная выгода от передвижения на велосипеде
Сокращение выбросов CO ₂	0,75	0,6–5,6
Снижение загрязнения воздуха	0,57	0,43
Снижение шумового загрязнения	0,39	0,3
Экономия топлива	5,28	4,0
Увеличение продолжительности жизни и улучшение состояния здоровья	96	73
Уменьшение количества дней отсутствия на работе по болезни	6,6	5
Рынок велосипедов	0	13,2
Туризм	132	44
Снижение загруженности дорог	9,2	6,8
Экономия на строительстве и обслуживании дорожной инфраструктуры для автотранспорта	3,8	2,9
Итого	254,59	150–155

Источник: на основе публикации European Cyclists' Federation (ECF), «The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe» (n.p., ECF, December 2018); и статьи Jim Walker, «Raise your voice for walking: Public consultation on the European Strategy for Sustainable and Smart Mobility (SSSM)», Walk21, 21 September 2020.

1. Сокращение расходов на здравоохранение

35. Результаты систематического обзора показали, что регулярная ходьба пешком способствует укреплению здоровья населения и коррелирует со значительным сокращением расходов на здравоохранение⁹.

36. Директивным органам настоятельно рекомендуется для улучшения показателей индивидуального и коллективного здоровья делать упор на здоровые привычки. Успешные меры, ориентированные на формирование привычек, могут способствовать увеличению ожидаемой продолжительности жизни, значительному сокращению расходов на здравоохранение, повышению производительности труда и решению серьезных долгосрочных проблем, связанных с психическим здоровьем и социальной изоляцией.

⁹ Martin Wohlrab and others, “The value of walking: A systematic review on mobility and health-care costs”, *European Review of Ageing and Physical Activity*, vol. 19, No. 1 (December 2022).

37. Большинство систем здравоохранения задействуются только тогда, когда человек уже болен. Такие системы становятся все более неустойчивыми. От такого подхода необходимо переходить к системе, больше ориентированной на предотвращение негативных последствий, способствующей благополучию, основанной на профилактике и профилактических расходах и рассматривающей вложения в здоровье как инвестиции, а не как расходы. Как часть этого подхода могут использоваться меры социальной или общественной поддержки, в рамках которых врачи назначают не лекарства, а регулярные прогулки и выделяются ресурсы на общественные мероприятия, направленные на укрепление физического, психического и социального здоровья.

2. Сокращение внешних затрат

38. В Венской декларации отмечается, что внешние затраты на автомобильный транспорт не отражаются в текущих рыночных ценах: «общий счет за дорожные заторы, загрязнение окружающей среды и дорожно-транспортные происшествия только для государств — членов Европейского союза оценивается в 502 миллиарда евро в год. Преимущества перехода к более активной мобильности и общественному транспорту обусловлены главным образом увеличением ожидаемой продолжительности жизни, повышением производительности и снижением расходов на здравоохранение, связанных с неинфекционными заболеваниями»¹⁰.

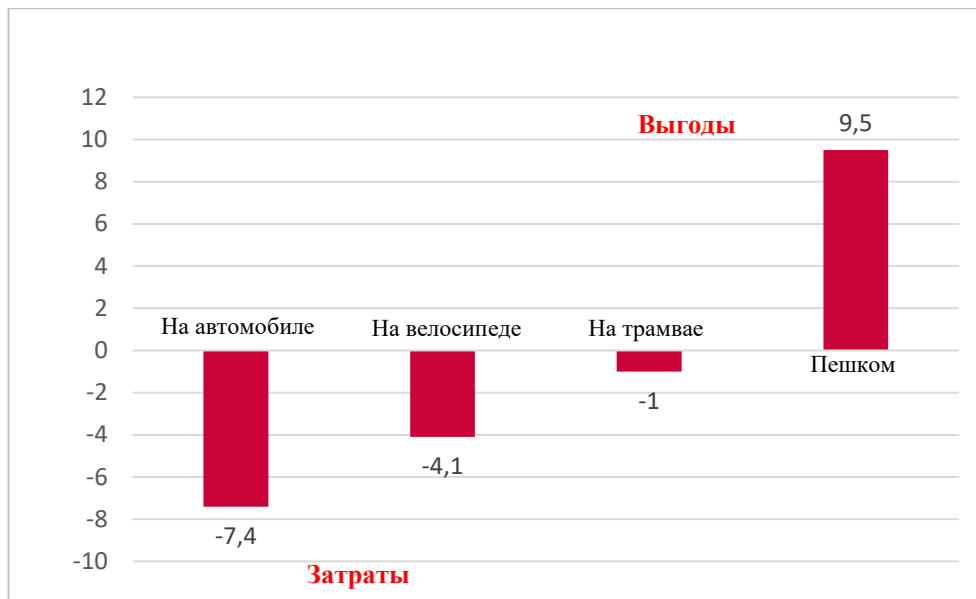
39. Правительство Швейцарии, например, пришло к выводу, что общие внешние затраты на автомобильный транспорт составляют 7 миллиардов евро, т. е. 0,074 евро на пройденный километр¹¹. Для сравнения, внешние затраты на езду на велосипеде оцениваются всего в 0,04 евро на километр, в то время как использование трамвая предполагает внешние затраты на уровне 0,01 евро на километр.

40. В отличие от этих видов транспорта, ходьба приносит выгоду в размере 0,095 евро на пройденный километр. Это означает, что каждый километр, пройденный пешком вместо езды на автомобиле, позволяет сэкономить 0,17 евро. Таким образом, поддержка пешеходного движения означает значительную денежную экономию (рис. III).

¹⁰ Европейское региональное бюро ВОЗ/ЕЭК, *Венская декларация: «Более эффективное дальнейшее развитие за счет перехода к новым, экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и инклюзивным мобильности и транспорту»* (б. и., 2022 год), п. 12.

¹¹ Federal Office for Spatial Development ARE of Switzerland, “External costs and benefits of transport”, URL: www.are.admin.ch/are/en/home/mobility/data/costs-and-benefits-of-transport.html.

Рис. III
Внешнее воздействие (затраты или выгоды) разных способов передвижения
(в евроцентах за пройденный километр)



Источник: Bundesamt für Raumentwicklung 2019: «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019» (только на немецком языке).

41. Дорожно-транспортные происшествия приводят к экономическим издержкам. Экономические последствия дорожно-транспортных происшествий во всем мире оцениваются более чем в 2 триллиона долларов в год¹². Международная программа оценки состояния дорог рассчитала экономическую эффективность улучшения дорог для пешеходов (см. таблицу 2).

Таблица 2
Экономическая эффективность прямых затрат на улучшение дорог для снижения смертности среди пешеходов
(в процентах)

Меры	Уровень затрат	Эффективность
Пешеходный тротуар	от низкого до среднего	40–60
Островок безопасности для пешеходов	от низкого до среднего	40–60
Снижение интенсивности движения	от среднего до высокого	25–40
Регулируемый пешеходный переход	средний	25–40
Регулируемый перекресток	средний	25–40
Обочина с твердым покрытием	средний	25–40
Управление скоростным режимом	средний	25–40
Устранение препятствий	от низкого до среднего	25–40
Нерегулируемый пешеходный переход	низкий	25–40
Регулирование коммерческой деятельности в придорожной зоне	от низкого до среднего	10–25

¹² International Road Assessment Programme (iRAP), Road Safety Toolkit, Crash Costing, URL: <https://toolkit.irap.org/management/crash-costing>.

Меры	Уровень затрат	Эффективность
Уличное освещение	средний	10–25
Школьные зоны	от низкого до среднего	10–25

Источник: International Road Assessment Programme (iRAP), Road Safety Toolkit, Pedestrians, URL: <https://toolkit.irap.org/road-users/pedestrians/>.

42. Меры, способствующие развитию пешеходного и велосипедного движения, также позволяют уменьшить количество дорожных заторов. Ряд тематических исследований в рамках проекта «ФЛОУ»¹³ демонстрируют возможности повышения транспортной эффективности в целом за счет реализации мер по развитию пешеходного и велосипедного движения¹⁴. Они открывают огромный потенциал экономии: «неэффективность городской мобильности, и в частности заторы на дорогах, обходятся [Европейскому союзу] примерно в 110 миллиардов евро в год»¹⁵.

3. Вклад в создание жизнестойкой и устойчивой экономики

43. Согласно проведенным исследованиям, общие расходы пешеходов в магазинах превышают общие расходы водителей¹⁶. Исследование, проведенное в Берлине, показало, что покупатели, пришедшие пешком, тратят более чем в три раза больше, чем люди, прибывшие любым другим способом¹⁷. Пешеходы тратят больше денег не в загородных торговых центрах, а в местных магазинах и преимущественно в малых предприятиях. Владельцы магазинов, как правило, переоценивают долю покупателей, приезжающих на машинах, и значительно недооценивают долю тех, кто приходит пешком (см. таблицу 3).

Таблица 3

Поведение покупателей на двух торговых улицах Берлина с точки зрения мобильности в разрезе расстояния и расходов, по сведениям, полученным от покупателей, и по субъективной оценке продавцов

	Доля способа передвижения (в процентах)	Фактические			Общие расходы за неделю по субъективной оценке (евро)	Доля в общих расходах за неделю (в процентах)
		Среднее количество посещений в неделю	Средние расходы за одно посещение (евро)	Средние расходы за неделю по субъективной оценке (евро)		
Транзит	26,06	2,86	10,87	31,11	16,43	16,5
На автомобиле	6,58	2,8	23,45	65,60	8,66	8,7
На велосипеде	14,64	3,78	11,98	45,35	13,38	13,5

¹³ Bonnie Fenton and Andrew Nash, Walking and Cycling: A Multimodal Approach to Congestion Management – FLOW project summary and recommendations (Brussels, CIVITAS, 2018). URL: <https://civitas.eu/resources/flow-project-summary-and-recommendations-a-multimodal-approach-to-congestion-management>; и CIVITAS, “FLOW developed transport planning tools to encourage active transport modes and tackle road congestion”, URL: <https://civitas.eu/projects/flow>.

¹⁴ CIVITAS, “Walking, cycling and congestion: 15 quick facts for cities” (2017), URL: <https://civitas.eu/resources/walking-cycling-and-congestion-15-quick-facts-for-cities>.

¹⁵ European Court of Auditors, *Audit Preview: Information on an Upcoming Audit: Urban mobility in the EU* (n.p., European Union, 2019), URL: www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/ap19_07/ap_urban_mobility_en.pdf.

¹⁶ Carlton Reid, “People walking and cycling spend more in London’s shops than motorists”, *Forbes*, 16 November 2018. URL: www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/; и Living Streets, “The pedestrian pound: The business case for better streets and places” (n.p., n.d.). URL: www.livingstreets.org.uk/media/2t0hyczm/pedestrian-pound-2018.pdf.

¹⁷ Dirk von Schneidmesser and Jody Betzien, “Local business perception vs. mobility behaviour of shoppers: A survey from Berlin”, *Findings*, 8 June 2021.

	Доля способа передвижения (в процентах)	Фактические			Общие расходы за неделю по субъективной оценке (евро)	Доля в общих расходах за неделю (в процентах)
		Среднее количество посещений в неделю	Средние расходы за одно посещение (евро)	Средние расходы за неделю по субъективной оценке (евро)		
Пешком	52,08	4,97	11,63	57,82	60,65	61,0
Другой	0,59	3,35	8,33	27,95	335	0,3

Источник: Dirk von Schneidmesser and Jody Betzien, «Local business perception vs. mobility behaviour of shoppers: A survey from Berlin», Findings, 8 June 2021.

44. Транспортная доступность (надежность системы общественного транспорта, близость к экономическим и развлекательным возможностям и общественным объектам) является ключевым фактором при выборе места жительства, места работы и услуг. Развитая пешеходная инфраструктура способствует повышению стоимости недвижимости в близлежащих районах, поэтому органам планирования и директивным органам следует учитывать опасения, связанные с джентрификацией и неравенством¹⁸.

45. Удобная для пешеходов среда приносит доход благодаря развитию туризма в городе и его окрестностях¹⁹. Для многих регионов важную роль играет общая экономическая выгода от оздоровительных и рекреационных прогулок в туристических местах, а также от пешего туризма. В Швейцарии доход от пешего туризма за 2019 год составил около 3,6 миллиарда евро²⁰. Согласно более раннему исследованию, проведенному в 2011 году, общий экономический эффект от пешеходных троп составляет около 1,2 миллиарда евро²¹. Можно предположить, что эта цифра значительно увеличилась.

46. По данным Всемирной туристской организации Организации Объединенных Наций²², в среднем каждые 1,38 евро, вложенные в развитие пешего туризма, приносят почти 18 евро дохода.

47. Люди, которые ходят на работу пешком (и ходят на работе), сообщают о более высокой работоспособности по сравнению с теми, кто пользуется общественным транспортом или автомобилем; это явление объясняется влиянием физической активности на работу мозга²³. И наоборот, низкий уровень физической активности способствует ожирению, сопутствующим хроническим заболеваниям и увеличению времени отсутствия на рабочем месте. Кроме того, на работоспособности может сказываться психологический стресс, связанный с поездками на работу и обратно²⁴.

¹⁸ Kwangyul Choi, Han John Park and Jim Dewald, “The impact of mixes of transportation options on residential property values: Synergistic effects of walkability”, *Cities*, vol. 111 (April 2021).

¹⁹ Ching-Fu Chen and Chi-Yi Huang, “Investigating the effects of a shared bike for tourism use on the tourist experience and its consequences”, *Current Issues in Tourism*, vol. 24, No. 1 (2021), pp. 134–148.

²⁰ Adrian Fischer and others, *Wandern in der Schweiz 2020: Sekundäranalyse von ‘Sport Schweiz 2020’ und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten – Materialien Langsamverkehr Nr. 148* (Bern, Hrsg. Bundesamt für Strassen ASTRA und Schweizer Wanderwege, 2021).

²¹ Heini Sommer, Matthias Amacher and Marcel Buffat, *Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz: Methodik, Datengrundlagen und Ergebnisse – Materialien Langsamverkehr Nr. 124* (Bern, Hrsg. Bundesamt für Strassen und Schweizer Wanderwege, 2011).

²² United Nations World Tourism Organization (UNWTO), *Walking Tourism: Promoting Regional Development* (Madrid, UNWTO, 2019).

²³ Charles H. Hillman, Kirk I. Erickson and Arthur F. Kramer, “Be smart, exercise your heart: Exercise effects on brain and cognition”, *Nature Reviews Neuroscience*, vol. 9, (2008), pp. 58–65; и Paths for all, “Workplace Walking”, 2024, URL: www.pathsforall.org.uk/walking-for-health/workplacewalking.

²⁴ Liang Ma and Runing Ye, “Does daily commuting behaviour matter to employee productivity?”, *Journal of Transport Geography*, vol. 76 (April 2019), pp. 130–141; Liang Ma and Runing Ye, “Walking and cycling to work makes commuters happier and more productive”, *The Conversation*, 4

4. Климат, шум и выбросы

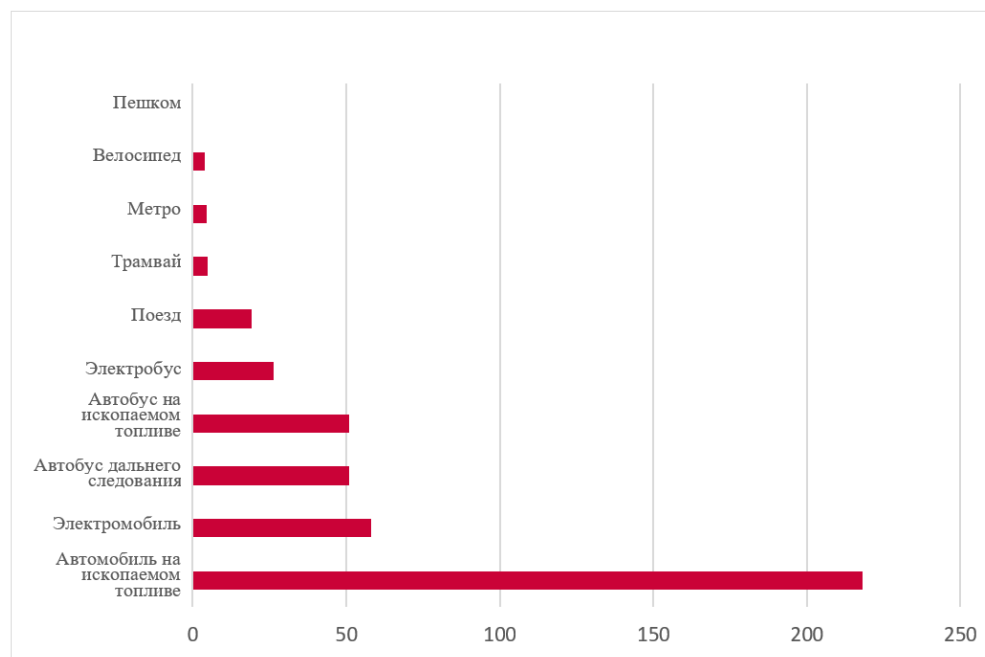
48. Забота об окружающей среде, возможно, является одной из самых ранних и простых причин ходить пешком. Хотя люди не способны влиять на многие более общие экологические показатели напрямую, они могут оказывать ощутимое воздействие, начиная с выбора способа передвижения. От изменения климата до загрязнения воздуха, от утраты биоразнообразия до создания «зеленой» инфраструктуры — передвижение пешком позволяет людям активно участвовать в решении местных и глобальных экологических проблем (см. рис. IV).

49. Негативные последствия выбросов двуокиси углерода (CO₂), загрязнения воздуха, шума, транспортных заторов и ущерба среде обитания сказываются на городах и их окрестностях. Движение автотранспорта является одним из основных источников выбросов CO₂ (см. рисунок IV). Однако электрификация автопарка не решит проблемы автомобильных заторов и неэффективного использования общественного пространства. Автомобильные покрышки вносят большой вклад в загрязнение воздуха, будут по-прежнему происходить аварии с участием пешеходов, в том числе со смертельным исходом, и электрификация транспортных средств не приведет к росту физической активности населения. Кроме того, на скорости выше 30 км/ч электромобили производят столько же шума, что и неэлектрические автомобили²⁵.

Рис. IV

Выбросы диоксида углерода в разбивке по способам передвижения

(грамм/км)



Источник: Federal Ministry of Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology of Austria, *Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030: Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030*, (Vienna, 2022).

July 2019. URL: <http://theconversation.com/walking-and-cycling-to-work-makes-commuters-happier-and-more-productive-117819>; и Werken Beweging, “Wandelen op en naar het werk”, URL: <https://werkeninbeweging.nl/thema/wandelen/> (только на нидерландском языке).

²⁵ Jasper Jolly, “Do electric cars have an air pollution problem?”, *The Guardian*, 26 February 2024. URL: www.theguardian.com/business/2024/feb/26/electric-cars-air-pollution-problem-brakes-tyres.

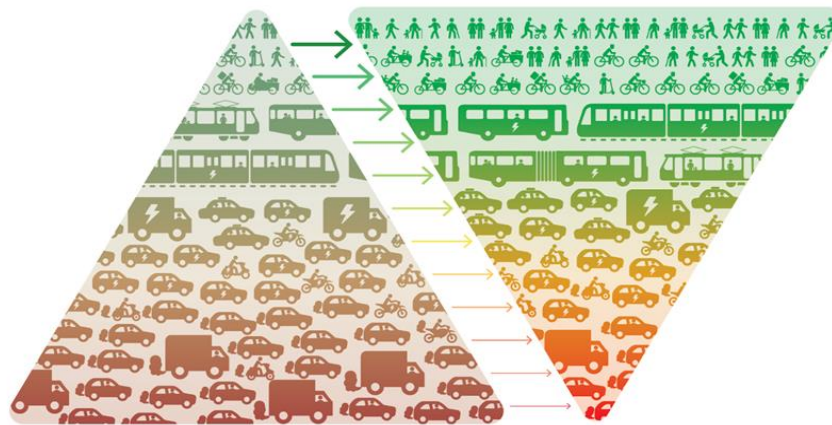
III. Видение и цели

50. Видение Общеввропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения заключается в том, чтобы предоставить каждому жителю региона безопасные, доступные, удобные и приятные возможности для передвижения пешком в целях улучшения состояния здоровья и благополучия населения, смягчения последствий изменения климата, поддержки общественного транспорта, снижения уровня загрязнения окружающей среды, а также создания динамичного и инклюзивного общества.

51. Для достижения вышеуказанных целей передвижение пешком должно стоять на первом месте при планировании мобильности²⁶. Рисунок V иллюстрирует концепцию усовершенствования транспортных средств, в рамках которой предпочтение отдается более здоровым и безвредным для климата способам передвижения.

Рис. V

Пирамида устойчивой мобильности: приоритет здоровой, «зеленой» и устойчивой мобильности



Источник: Европейское региональное бюро ВОЗ, «Ходьба пешком и езда на велосипеде: последние данные в поддержку формирования политики и практики» (Копенгаген, 2022 год), с. 10.

52. В Венской декларации заложена основа для постановки целей настоящего генерального плана:

a) цель 1: разработать и проводить в жизнь национальные стратегии в области пешеходного движения с опорой на планы, стратегии и программы, предусматривающие установление соответствующих национальных целевых показателей, в каждой стране региона, а также содействовать их реализации на субнациональных уровнях;

b) цель 2: интегрировать пешеходное движение в национальные стратегии в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды, планирование транспортной инфраструктуры, а также землепользование или городское планирование. Способствовать реализации таких стратегий и осуществлению такого планирования на субнациональных уровнях;

c) цель 3: значительно увеличить в каждой стране продолжительность пешеходной активности;

d) цель 4: значительно повысить уровень безопасности и защищенности пешеходов в каждой стране региона и сократить количество случаев гибели и

²⁶ Marek Ogryzek, Daria Adamska-Kmieć and Anna Klimach, (2020) “Sustainable transport: An efficient transportation network – Case study”, *Sustainability*, vol. 12, No. 19 (2020).

серьезных травм в этой категории участников дорожного движения в регионе, стремясь к достижению нулевой смертности на дорогах (Vision Zero²⁷) к 2050 году;

е) цель 5: расширять и совершенствовать пешеходную инфраструктуру в каждой стране региона, улучшать системы пешеходных путей, доступность, комфорт, привлекательность и безопасность передвижения пешком, в том числе для детей и молодежи.

53. Эти цели актуальны и применимы для всех стран региона.

A. Цель 1: разработать и проводить в жизнь национальные стратегии и планы в области пешеходного движения

54. Цель 1 опирается на планы, стратегии и программы, предусматривающие установление национальных целевых показателей, в каждой стране региона, а также содействие их реализации на субнациональных уровнях. Следует выделить достаточное финансирование на достижение этой цели в рамках имеющихся бюджетов.

1. Обоснование

55. Национальные стратегии в области пешеходного движения, включающие амбициозные целевые показатели в отношении передвижения пешком и на коляске (с помощью таких средств, облегчающих мобильность, как кресла-коляски), безопасности пешеходов, общественного транспорта и уровня комфорта, создадут основу и импульс для выполнения обязательств и реализации соответствующих задач в рамках целей в области устойчивого развития. Для поддержания существующего уровня пешеходного движения и перехода на передвижение пешком необходимы инвестиции в инфраструктуру, популяризацию этого способа передвижения и повышение осведомленности о нем. Однако передвижение пешком редко фигурирует в национальных инвестиционных планах. Обеспечение четкого распределения обязанностей и достаточных бюджетных ресурсов должно стать неотъемлемой частью разработки национальных планов по развитию пешеходного движения.

2. Целевые показатели и ожидаемые результаты

56. К концу 2027 года Партнерство по здоровой активной мобильности²⁸ подготовило набор информационных материалов, документации и мероприятий по наращиванию потенциала²⁹ для поддержки государств-членов в разработке или пересмотре стратегии в области пешеходного движения. Далее будут определены основные критерии оценки, подлежащие учету в национальных целевых показателях, планах действий и системах мониторинга.

57. К 2030 году каждое государство — член ЕС находится в процессе разработки комплексной стратегии в области пешеходного движения. Для этого государства-члены могут организовывать форумы и конференции по стратегическим вопросам, создавать руководящие комитеты или межведомственные группы, а также предлагать программы по наращиванию потенциала. Кроме того, они подготовили рамочный документ для сбора исходных данных, соответствующий сформулированным в стратегии целям и срокам.

58. К 2035 году каждая страна разработала национальную стратегию в области пешеходного движения, планы действий, стратегии, программы и платформы данных

²⁷ См. <https://visionzeronet.org/about/what-is-vision-zero/>.

²⁸ Партнерство находится в ведении программы ОПТОСОЗ и Европейского процесса «Окружающая среда и здоровье». Дополнительную информацию о партнерстве ОПТОСОЗ можно найти по URL: <https://unece.org/thepep/partnerships>.

²⁹ Walk21, “The 8 Steps”, URL: <https://walk21.com/work/training/the-8-steps/>.

и приступила к их реализации. Страны с уже имеющимися стратегиями в области пешеходного движения могут пожелать пересмотреть и обновить их до 2035 года.

3. Основной показатель для оценки достижения целей

59. Разработана национальная стратегия поддержки и поощрения передвижения пешком, дополненная планом действий, целевыми показателями и координационным механизмом. Разработаны или пересмотрены национальные стандарты проектирования дорог и общественных пространств, связанные с пешеходным движением, и создана национальная платформа данных для оценки исходного уровня и мониторинга прогресса в реализации стратегии.

В. Цель 2: интегрировать пешеходное движение в национальные стратегии и способствовать их реализации на субнациональных уровнях

60. Цель 2 заключается в интеграции пешеходного движения в национальные стратегии в области транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды, планирование транспортной инфраструктуры, а также землепользование или городское планирование. Кроме того, эта цель предусматривает содействие реализации таких стратегий и осуществлению такого планирования на субнациональных уровнях.

1. Обоснование

61. Передвижение пешком включает в себя множество аспектов, поэтому удовлетворение потребностей пешеходов и достижение целей, поставленных в международных соглашениях, и национальных целевых показателей возможны только с помощью комплексного подхода. В таблице 4 представлены цели существующих национальных стратегий в области пешеходного движения.

Таблица 4

Цели существующих национальных стратегий стран общеевропейского региона в области пешеходного движения на 2023 год

Цели	Количество стран (из 56)	%
Повышение пешеходной активности	24	43
Безопасность дорожного движения	30	54
Доступность	17	30
Комфорт	13	23
Предотвращение изменения климата	24	43
Другие	11	20
Отсутствуют	6	11

Источник: Партнерство по активной мобильности и здравоохранению.

Примечание: таблица составлена на основе данных, предоставленных 56 государствами — членами ЕЭК, взятых из глобального набора данных, но не опубликованных отдельно.

62. Целостный, многосекторальный и межведомственный подход — от местного до регионального и национального уровней — является наиболее практичной и эффективной основой для достижения результатов.

63. Ориентиром для разработки стратегий в указанных областях могут служить международные соглашения, такие как Парижское соглашение об изменении климата и определяемые на национальном уровне вклады (ОНУВ), Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

на 2021–2030 годы ВОЗ, Рекомендации ВОЗ по вопросам физической активности и малоподвижного образа жизни или Новая программа развития городов Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат).

2. Целевые показатели и ожидаемые результаты

64. К концу 2027 года Партнерство предоставляет государствам-членам обзор стратегий и целевых показателей для реализации данного генерального плана. Он может включать цели в области устойчивого развития, ОНУВ, цели и действия ВОЗ в отношении неинфекционных заболеваний, безопасности дорожного движения и качества воздуха, а также другие межправительственные целевые показатели, например, касающиеся доступности общественного транспорта, гендерного равенства и справедливости.

65. К 2030 году в каждой стране существует механизм, обеспечивающий комплексную политику в области пешеходного движения. Он может осуществляться посредством создания межведомственных форумов и руководящих комитетов и организации конференций по вопросам политики, а также других аналогичных способов интеграции целостной политики и стратегий в области пешеходного движения в национальные и глобальные цели и действия.

66. К 2035 году каждая страна интегрировала свою стратегию в области пешеходного движения в комплексную национальную политику и внедрила процесс ее постоянной координации и непрерывного контроля. Национальные органы государственной власти способствуют реализации таких стратегий в рамках субнациональных планов и программ, а также продвигают их в международных учреждениях и организациях.

3. Основной показатель для оценки достижения целей

67. Пешеходное движение включено в соответствующие стратегии всех стран на национальном и субнациональном уровнях. Внедрен процесс координации и мониторинга этих усилий. В нем участвуют национальные органы и ведомства всех уровней (местного, регионального, провинциального и национального или федерального) с учетом структуры соответствующего государства-члена.

С. Цель 3: увеличить продолжительность пешеходной активности

68. Цель 3 заключается в значительном увеличении в каждой стране продолжительности пешеходной активности.

1. Обоснование

69. За последние десятилетия сократилась продолжительность пешеходной активности, особенно в странах с высоким уровнем дохода, при этом произошел частичный переход от маршрутов «от двери до двери» к маршрутам, в которых часть пути преодолевается пешком, а часть — другим способом, в частности на общественном транспорте. Увеличение пешеходной активности также может способствовать выполнению ряда показателей достижения целей в области устойчивого развития, таких как смягчение остроты последствий изменения климата и улучшение состояния окружающей среды (см. раздел II.B).

2. Целевые показатели и ожидаемые результаты

70. К концу 2027 года Партнерство разработало и согласовало методологию измерения времени пешеходной активности. Кроме того, рекомендуется разработать методику измерения времени, проводимого в общественном пространстве (время пребывания). Пребывание на одном месте является неотъемлемой частью передвижения пешком, что влияет, например, на инфраструктуру (скамейки, зеленые насаждения), местную экономику и социальное взаимодействие.

71. К 2030 году в каждой стране региона установлен исходный показатель продолжительности пешеходной активности, рассчитанный в соответствии с установленной методологией, позволяющей проводить межстрановое сравнение.

72. К 2035 году в каждой стране региона время пешеходной активности, увеличилось по сравнению с исходным уровнем, установленным для каждой страны в 2030 году.

3. Показатели для оценки достижения целей

73. Ниже представлена информация о показателях для оценки достижения целей. Первый, основной показатель относится к целевому показателю. Дополнительные показатели позволяют национальным и местным органам власти выполнить более всесторонний анализ пешеходного движения.

74. Основным показателем является среднесуточное число минут на жителя, затрачиваемое на ходьбу в качестве средства передвижения и отдыха, в разбивке по возрасту и полу, а в идеале и по географическому признаку (город или сельская местность). Важно включить в этот показатель ходьбу пешком как вид досуга, что актуально для секторов здравоохранения и туризма.

75. Дополнительные показатели:

a) время в минутах, затрачиваемое за сутки на пребывание в общественном пространстве;

b) доля людей с нулевым уровнем среднесуточной пешей активности (уровень участия);

c) доля детей и подростков в возрасте 11–17 лет и взрослых (старше 18 лет), не соблюдающих рекомендации ВОЗ в отношении физической активности;

d) доля детей в возрасте 7–11 лет, ходящих в школу пешком; и доля тех из них, кто ходит в школу без сопровождения взрослых. Возможен учет возрастного диапазона 12–17 лет.

D. Цель 4: повысить уровень безопасности и защищенности пешеходов

76. Цель 4 заключается в значительном повышении уровня безопасности и защищенности пешеходов во всех странах региона и сокращении количества смертельных случаев и серьезных травм в этой категории участников дорожного движения во всем регионе в стремлении к нулевой смертности на дорогах (Vision Zero) к 2050 году.

1. Обоснование

77. Гибель и серьезные травмы пешеходов на дорогах по-прежнему представляют собой серьезную проблему во всех странах региона. При оценке безопасности пешеходов важно учитывать скорость движения транспортных средств — один из факторов снижения уровня опасности на дорогах.

78. Помимо скорости, важную роль играют такие факторы, как правильное градостроительное проектирование и наличие инфраструктуры для безопасного пешеходного движения (ширина тротуаров, разделители между дорогами, велодорожками и пешеходными дорожками), а также увеличение габаритов автомобилей и конструкции транспортных средств³⁰. Повышение безопасности пешеходов также предполагает сокращение числа поскользнувшихся, споткнувшихся

³⁰ Justin Tyndall, “The effect of front-end vehicle height on pedestrian death risk”, *Economics of Transportation*, vol. 37 (March 2024).

и упавших людей³¹, поддержание пешеходных зон, пешеходных дорожек и переходов в хорошем состоянии и их очистку от препятствий и снега.

79. При принятии решения о передвижении пешком субъективное ощущение безопасности и защищенности³² зачастую имеет такое же значение, как и объективное обеспечение соответствующих мер (на основе показателя достижения целей в области устойчивого развития 16.1.4 — доля людей, чувствующих себя в безопасности, когда они идут одни по улице в своем районе после наступления темноты)³³.

2. Целевые показатели и ожидаемые результаты

80. К концу 2027 года Партнерство разработало и согласовало методику повышения и стандартизации качества сбора данных о пешеходах, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Кроме того, необходимо разработать на международном уровне единую процедуру сбора данных о количестве пешеходов, пострадавших или погибших после того, как они споткнулись, поскользнулись или упали.

81. К 2030 году число пешеходов, погибших или получивших серьезные травмы, сократилось во всех странах региона, а в целом по региону оно уменьшилось до половины от исходного уровня. Для оценки уровня безопасности установлен исходный показатель доли людей, чувствующих себя в безопасности, когда они идут одни по улице в своем районе после наступления темноты.

82. К 2035 году дополнительно сократилось по сравнению с 2030 годом число погибших или получивших серьезные травмы пешеходов, достигнут прогресс на пути к достижению к 2050 году цели Vision Zero³⁴, а ощущение безопасности возросло по сравнению с установленным исходным уровнем.

3. Показатели для оценки достижения целей

83. Два основных показателя характеризуют достижение двух целей. Дополнительные показатели уточняют основные показатели и предназначены для национальных и местных органов власти, желающих получить более всестороннюю оценку пешеходного движения. Данные по показателю безопасности можно и нужно собирать вместе с другими субъективными данными с помощью общего обследования, как указано для цели 5. В интересах эффективности следует использовать один инструмент для обработки всех данных, подлежащих сбору в рамках обследования.

84. Основные показатели:

а) число погибших или получивших серьезные травмы пешеходов на миллион жителей в разбивке по возрасту и полу³⁵, с особым акцентом на детей и пожилых людей;

б) доля людей, чувствующих себя в безопасности, когда они идут одни по улице в своем районе после наступления темноты.

³¹ Rachel Lee and others, “Pedestrian slips, trips and falls: An evaluation of their causes, impact, scale and costs” (n.p., Living Streets, 2023).

³² United Nations Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division, “SDG indicator metadata” (31 March 2023), URL: <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/files/Metadata-16-01-04.pdf>.

³³ SDG Hub, «Показатели ЦУР 16», URL: <https://www.sdg16hub.org/landing-page/sdg-16-indicators>.

³⁴ Stockholm Declaration: Third Global Ministerial Conference on Road Safety Achieving Global Goals, Stockholm, 19–20 February 2020. URL: www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf.

³⁵ WHO, *Global Status Report on Road Safety 2023* (Geneva, 2023).

85. Дополнительные показатели:

- а) доля пешеходов, погибших или получивших серьезные травмы за миллион минут ходьбы, или среднее количество часов ходьбы на человека без получения травмы или гибели;
- б) доля улиц в жилых районах с ограничением скорости 30 км/ч или ниже³⁶;
- в) число случаев спотыкания, падения и поскользывания на миллион жителей в разбивке по возрасту и полу.

Е. Цель 5: расширять и совершенствовать пешеходную инфраструктуру

86. Цель 5 заключается в расширении и усовершенствовании пешеходной инфраструктуры в каждой стране региона, включая улучшение систем пешеходных путей, доступности, комфорта, привлекательности и безопасности для пожилых людей и людей с ограничениями мобильности, а также обеспечение безопасной мобильности для детей и молодежи.

1. Обоснование

87. Важными предпосылками для передвижения пешком являются близость, удобство достижения и хорошая доступность повседневных пунктов назначения. К таким пунктам назначения относятся, например, остановки общественного транспорта, учебные заведения, места работы, медицинские учреждения, торговые центры и места отдыха. Если пункт назначения находится слишком далеко, или маршрут до него небезопасен, непривлекателен или неудобен, то, скорее всего, при наличии удобной и недорогой альтернативы, человек не пойдет до него пешком.

2. Целевые показатели и ожидаемые результаты

88. Следует проводить оценку качества пешеходной среды на основе объективных критериев. Однако измерение приспособленности среды для пешеходов на национальном уровне по-прежнему остается трудновыполнимой задачей, поскольку инфраструктура для пешеходного движения включает в себя целый спектр типов и характеристик пространств, которые являются различными на улицах, в кварталах, небольших и крупных городах. Возможно, в будущем удастся получить больше информации на национальном уровне о приспособленности для пешеходов, определенной на основе объективных показателей.

89. Для определения качества пешеходной среды на основе субъективного восприятия может использоваться национальное обследование. На данном этапе такая субъективная оценка качества инфраструктуры будет наилучшей аппроксимацией ее объективной оценки.

90. К концу 2027 года Партнерство разработало и согласовало методологию измерения следующих трех критериев оценки:

- а) удовлетворенность: разработан один или несколько инструментов для измерения уровня удовлетворенности людей пешеходной средой в их районе, деревне и, возможно, городе (национальное обследование, приложение для смартфонов или другие методы) для принятия обоснованных решений об инвестировании в пешеходную инфраструктуру и ее улучшении;
- б) доступность: расстояние пешком до повседневных пунктов назначения на основе данных с географической привязкой, полученных в результате работы

³⁶ WHO, “Decade of Action for Road Safety 2021–2030”, URL: www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

ООН-Хабитат, Глобальной обсерватории здоровых и устойчивых городов³⁷ и Международного транспортного форума (МТФ)³⁸;

с) приспособленность для пешеходов — объективная оценка пешеходной среды: оказание поддержки странам в разработке стандартов проектирования (см. цель 1 и мероприятие 8) и определение объективных показателей для измерения качества инфраструктуры на национальном уровне. На начальном этапе в рамках пилотных проектов будет оцениваться приспособленность среды для пешеходов на уровне улиц, кварталов и городов с опорой на методы и показатели, предложенные, например, ИРАП³⁹.

91. К 2030 году установить исходные показатели:

а) уровня удовлетворенности людей пешеходной средой в их районе, деревне или городе (по данным национального обследования);

б) доступности (на основе данных с географической привязкой);

с) приспособленности для пешеходов.

92. Все три элемента способствуют достижению главной цели — расширению и совершенствованию пешеходной инфраструктуры.

93. К 2035 году каждая страна:

а) повысит уровень удовлетворенности людей пешеходной средой в их районе, деревне или городе (на 10 процентов) (по данным национального обследования);

б) повысит доступность, обеспечив большинству людей пеший доступ к повседневной инфраструктуре (см., например, карту «Гринпис» Шотландии)⁴⁰;

с) повысит к 2030 году приспособленность среды для пешеходов в соответствии с принятыми определением и концепцией и обеспечит надлежащую инфраструктуру, например определенное количество скамеек на километр пешеходных дорожек.

3. Показатели для оценки достижения целей

94. К числу основных показателей относятся:

а) удовлетворенность: уровень удовлетворенности людей пешеходной средой в их районе, деревне или городе в разбивке по возрасту, полу, уровню мобильности, дохода и типу пространства (город, пригород или сельская местность). Данные, собранные в ходе комплексного национального обследования⁴¹ или с помощью приложений, таких как Walkability App от Walk21⁴², с агрегированием данных на национальном уровне. Этот показатель можно дополнительно разделить на уровни удовлетворенности качеством дорожного покрытия, прямой маршрута, переходами, барьерами, дорожным движением, безопасностью (день/ночь), инклюзивностью дизайна, городской мебелью, озеленением, визуальной эстетикой, уличной активностью, уровнем загрязнения (шум и загрязнение воздуха), защитой от погодных условий, указателями, водоотведением, туалетами, местами для сидения, фонтанчиками с питьевой водой, техническим обслуживанием и т. д.;

³⁷ См. www.healthysustainablecities.org/about/.

³⁸ International Transport Forum (ITF), “Benchmark Accessibility in Cities: Measuring the Impact of Proximity and Transport Performance”, ITF Policy Papers, No. 68 (Paris, OECD Publishing, 2019).

³⁹ См. <https://irap.org/>.

⁴⁰ Greenspace Scotland, *The Third State of Scotland’s Greenspace Report* (n.p., Greenspace Scotland, 2018).

⁴¹ National Opinion Survey on Walking and Wheeling 2023: Final Report (n.p., Paths for All/Living Streets Scotland, 2023). URL: www.pathsforall.org.uk/resource/national-opinion-survey-on-walking-wheeling-2023.

⁴² См. <https://walk21.com/resources/walkability-app/>.

b) доступность: доля населения, имеющего удобный пеший доступ к повседневным пунктам назначения. Показатели 11.2.1 и 11.7.1 целей в области устойчивого развития предполагают обеспечение пешей доступности остановок общественного транспорта в пределах 500 м и открытых общественных пространств — 400 м, соответственно. Расстояние до учреждений обязательного образования, медицинских учреждений и базовых торговых точек не должно превышать 15 минут пешком или 30 минут при использовании общественного транспорта в сочетании с ходьбой пешком. Данный показатель должен измеряться для каждого пункта назначения отдельно, с разбивкой по возрасту и полу пользователей. Желательно учитывать и качество услуг, например общественного транспорта.

95. Дополнительные показатели:

a) индекс приспособленности для пешеходов, который отражает оценку отдельных факторов, влияющих на удобство и безопасность передвижения пешком в городской среде⁴³, таких как тротуары, переходы, барьеры, городская мебель, движение транспорта, загрязнение, озеленение, освещение, водоотведение, качество воздуха, скорость движения транспорта, указатели и т. д.;

b) доля городских дорог с рейтингом приспособленности для пешеходов на уровне трех звезд или выше (ИРАП)⁴⁴;

c) размер ячейки или плотность системы пешеходных путей (необходимо уточнить). Это дополнительный показатель доступности и проходимости (удобство перемещения по системе путей);

d) процент населения, дышащего воздухом, качество которого не соответствует рекомендациям ВОЗ, устанавливающим среднегодовой лимит для тонкодисперсных веществ (PM_{2,5})⁴⁵.

96. Поскольку показатели, представленные в подпунктах a)–b) пункта 95, поддаются измерению только на уровне улицы, района и, возможно, города, предлагается приступить к их измерению на этих уровнях в рамках пилотных проектов. В ближайшие годы при наличии соответствующей методологии отдельные локальные данные могут быть агрегированы до национального уровня.

IV. Практические рекомендации

97. Следующие практические рекомендации привязаны к пяти целям, поставленным в соответствии со стратегическими рамками для данного генерального плана (рис. VI).

⁴³ Alexandros Bartzokas-Tsiompras, Efthimios Bakogiannis and Alexandros Nikitas, “Global microscale walkability ratings and rankings: A novel composite indicator for 59 European city centres”, *Journal of Transport Geography*, vol. 111 (July 2023).

⁴⁴ iRAP, “Are our roads 3-star or better?”, URL: <https://irap.org/safety-insights/how-safe-are-our-roads/>.

⁴⁵ WHO, *WHO Global Air Quality Guidelines: Particulate Matter (PM_{2.5} and PM₁₀), Ozone, Nitrogen Dioxide, Sulfur Dioxide and Carbon Monoxide – Executive Summary* (Geneva, 2021).

Рис. VI
Стратегические рамки для Общеευропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения



Примечание: на схеме отражены пять целей (по вертикали) и пять направлений деятельности (по горизонтали).

98. Пять направлений деятельности — работа с людьми, планирование землепользования, интеграция общественного транспорта, инфраструктура и наращивание потенциала — являются необходимыми и охватывают 20 ключевых мероприятий (см. рис. VII). Этот набор ключевых направлений деятельности и мероприятий можно рассматривать с точки зрения:

- приоритизации людей во всех процессах планирования, разработки и реализации;
- проектирования объектов и управления ими таким образом, чтобы создать удобную пешеходную среду для людей;
- выстраивания процессов, обеспечивающих приоритизацию ходьбы пешком, пешеходов и людей в целом.

Рис. VII
Ключевые мероприятия, сгруппированные по вертикали по направлениям деятельности

ЛЮДИ	МЕСТНОСТЬ			ПРОЦЕСС
Работа с людьми	Планирование землепользования	Интеграция общественного транспорта	Инфраструктура	Наращивание потенциала
1. Осуществлять деятельность по популяризации и информированию	6. Учитывать интересы пешеходов	11. Разработать принципы для транспортной системы	13. Защищать людей	15. Ценить знания
2. Обеспечивать адресную нацеленность на людей	7. Опубликовать руководство по проектированию	12. Способствовать мультимодальности	14. Создавать системы пешеходных путей	16. Обеспечить координацию
3. Осуществлять программы и проводить мероприятия	8. Признавать ценность передвижения пешком в территориальном развитии			17. Разработать план действий
4. Укреплять межсекторальное сотрудничество	9. Сделать передвижение пешком фактором экономического роста			18. Изучить варианты финансирования
5. Наладить связь с системой здравоохранения	10. Интегрировать передвижение пешком в туристический сектор			19. Проводить мониторинг и оценку
				20. Создать нормативно-правовую базу

99. Представленные выше 20 ключевых мероприятий и сопутствующих мер в совокупности затрагивают различные стороны жизни, такие как охрана окружающей среды, здравоохранение, мобильность, социальные и экономические факторы.

100. Учитывая, что все государства-члены находятся на разных уровнях развития мобильности, эти пять направлений деятельности и 20 ключевых мероприятий предлагаются для рассмотрения в качестве примеров передовой практики. Данные рекомендации выработаны на основе всестороннего анализа национальной, региональной и местной политики в области пешеходного движения, а также глобальных стратегических мероприятий, направленных на продвижение здоровой и активной мобильности.

A. Работа с людьми

101. В целях популяризации ходьбы и информирования населения о ее пользе рекомендуется:

- a) оптимизировать использование индивидуального автотранспорта, поощряя выбор водителями других способов передвижения;
- b) стремиться снизить скорость движения транспортных средств, уделять первостепенное внимание пешеходам, особенно на переходах и при парковке, и повышать доступность для пешеходов;
- c) популяризировать использование в повседневной жизни способов передвижения, позволяющих рационально использовать пространство, и предоставлять информацию, помогающую людям выбирать устойчивые способы передвижения;
- d) популяризировать безопасные и здоровые способы передвижения, включающие ходьбу пешком (например, в приоритетном порядке — путь до школы

для каждого ребенка и дорога до работы при поддержке со стороны работодателей различных схем мотивации);

e) поощрять игры и физическую активность в общественных пространствах, а также стараться увеличить количество людей, пользующихся общественными пространствами, и продолжительность времени, проводимого ими в таких местах, с целью поддержки общественной жизни и экономической жизнеспособности;

f) воздавать должное ходьбе пешком, например, устраивая национальные дни ходьбы пешком;

g) в рамках комплексного подхода⁴⁶ к осуществлению учитывать аспекты, связанные с транспортом, охраной окружающей среды и здравоохранением, уделяя больше внимания активной мобильности;

h) использовать подход «школы, способствующие укреплению здоровья»⁴⁷ к поощрению и развитию ходьбы пешком и активной мобильности как по пути в школу и из школы, так и в школе;

i) уделять первоочередное внимание передвижению пешком в информации о маршрутах до всех государственных учреждений и их доступности. Предоставлять людям информацию о том, как добраться до таких учреждений пешком: в перечне вариантов размещать информацию о пешеходных маршрутах в начале, перед описанием пути на велосипеде, общественном транспорте и т. д.

102. Чтобы обеспечивать адресную нацеленность на людей, рекомендуется:

a) доносить до них информацию о преимуществах передвижения пешком и объяснять, почему ходьба полезна для человека, общества и окружающей среды;

b) обращаться к наименее физически активным группам населения и тем, кто сталкивается с транспортной бедностью. Поддерживать схемы, позволяющие всем членам общины по возможности ходить пешком, способствующие здоровому и устойчивому поведению, и разрабатывать творческие, инновационные способы предоставления информации и создания мотивации, находящие отклик у разных членов общины;

c) обращаться к конкретным группам, проживающим в данной общине, предоставляя им адресную информацию (например, о местах работы, медицинских учреждениях, школах, конференц-центрах, спортивных клубах, гостиницах);

d) способствовать сокращению использования личного автотранспорта в городских районах с высокой плотностью населения и за их пределами и параллельно поддерживать такие доступные, безопасные и простые способы передвижения, как ходьба пешком, езда на велосипеде и использование общественного транспорта.

103. Для организации программ и мероприятий рекомендуется:

a) координировать бесплатные массовые пешеходные мероприятия для поощрения и поддержки участия, например, в «днях без машин», «днях без парковок», «национальных днях ходьбы пешком», днях «в школу пешком»;

b) поддерживать регулярное передвижение пешком и обеспечение здоровых маршрутов в общественных пространствах, на работу, в общинные центры, места отдыха и на спортивные объекты, чтобы побудить людей всех возрастов и разных возможностей регулярно ходить пешком, уделяя повышенное внимание наименее активным и наиболее неблагополучным общинам;

⁴⁶ Комплексный подход подразумевает объединение традиционно отдельных или независимых сторон или интересов: межведомственный подход.

⁴⁷ См. www.who.int/health-topics/health-promoting-schools#tab=tab_1.

с) разъяснять важность передвижения пешком в рамках национальных и общинных программ, подчеркивая его социальные, экономические и экологические преимущества;

д) отмечать индивидуальные и групповые успехи с помощью наград, статей в прессе и публикаций в социальных сетях. Призывать известных в стране людей, включая влиятельных общественных деятелей, таких как актеры и политики, ходить пешком.

104. Для укрепления межсекторального сотрудничества рекомендуется:

а) укреплять сотрудничество между государственными и частными поставщиками услуг мобильности и транспортных услуг для создания удобных и приспособленных для пешеходов пересадочных узлов и транспортных систем;

б) повышать информированность и сотрудничество с предприятиями, особенно с теми секторами, которые играют важную роль для передвижения пешком, такими как розничная торговля и различные сферы услуг, чтобы популяризировать ходьбу и подчеркнуть ее важность для местной экономики;

с) вовлекать органы власти (национальные или региональные), организации, представителей предприятий и т. д. в сотрудничество непосредственно с компаниями из таких секторов, как розничная торговля, для развития торговых улиц, общих пространств и пешеходных зон;

д) укреплять сотрудничество с туристическими ассоциациями для организации туристической деятельности (городской и пешеходный туризм), особенно в рамках совместных проектов и партнерств (см. Партнерство ОПТОСОЗ по устойчивой мобильности в секторе туризма и документ ЕЭК по мобильности в секторе туризма, находящийся в процессе подготовки)⁴⁸;

е) укреплять сотрудничество с Европейской сетью ВОЗ «Здоровые города»;

ф) организовывать межсекторальные кампании по привлечению пешеходов и поддерживать организацию кампаний в различных условиях и географических регионах.

105. Для формирования связи с системой здравоохранения рекомендуется:

а) содействовать интеграции популяризации ходьбы пешком в услуги первичной и вторичной медицинской помощи; предоставлять ряду медицинских специалистов возможность использовать меры социальной или общественной поддержки для назначения ходьбы пешком в целях борьбы с неинфекционными заболеваниями и проблемами психического здоровья, обеспечения здорового старения, охраны здоровья детей и содействия здоровью и благополучию общества в целом;

б) использовать Набор инструментов для оценки справедливости в отношении здоровья (приложение HEAT)⁴⁹.

В. Планирование землепользования

106. Для учета интересов пешеходов при планировании пространств, землепользования и городов рекомендуется:

а) создавать в городских районах специальные пешеходные зоны, в которых ограничено движение автотранспорта, обеспечивая безопасность пешеходов;

⁴⁸ См. <https://unece.org/thepep/tourism>.

⁴⁹ WHO, "Health Equity Assessment Toolkit", URL: www.who.int/data/inequality-monitor/assessment_toolkit.

b) внедрять многофункциональное зонирование, способствующее развитию пешеходных кварталов с удобным доступом к магазинам, услугам и общественным пространствам;

c) развивать интеграцию территориального планирования, планирования землепользования и городского транспорта для поддержки локальных, доступных для всех объектов, ориентированных на пешеходов, велосипедистов и транзит, и укреплять связь между городскими, пригородными и сельскими районами;

d) способствовать применению полицентрического подхода — работать в рамках «общин коротких расстояний» с многофункциональной застройкой, децентрализованными услугами и комплексным транспортным обслуживанием.

107. Для публикации руководства по проектированию рекомендуется:

a) подготовить руководство по проектированию общественных пространств, включая перераспределение дорожного пространства и сокращение длины кварталов, уменьшение количества парковок для автотранспорта и создание зон приоритета пешеходного движения, школьных улиц, «суперкварталов», высококачественной пешеходной городской системы и свободной от автомобилей среды, способствующей социальному взаимодействию;

b) поддерживать сохранение уровня распространенности ходьбы и обеспечивать, чтобы люди продолжали ходить пешком как в повседневной жизни, так и при выборе способов передвижения.

108. Для использования преимуществ передвижения пешком в территориальном развитии рекомендуется:

a) продвигать идею о необходимости приоритизации пешеходов⁵⁰ во всех районах городской застройки;

b) поощрять учет спроса и предложения в области передвижения пешком во всех транспортных проектах, а также при создании новых или модернизации существующих городских комплексов.

109. Для того, чтобы сделать ходьбу фактором экономического роста, рекомендуется:

a) отказаться от привязки экономического роста к использованию личного автомобиля и принимать адресные меры просветительного, политического и финансового характера, делающие ходьбу пешком надежной, удобной, экономичной, привлекательной и доступной для всех. Для этого следует обеспечить высококачественную систему общественного транспорта;

b) связать экономический рост с ходьбой, способствуя оживлению центров больших и малых городов и центров районов с помощью пешеходных зон и торговых улиц.

110. Для интеграции передвижения пешком в туристический сектор рекомендуется:

a) разработать стандарты качества для национальной системы туристических пешеходных маршрутов, позволяющих максимальному числу людей воспользоваться самыми разными возможностями пешеходного отдыха, как в городах, так и в сельской местности;

b) развивать, финансировать и поддерживать систему национальных уникальных для каждой страны пешеходных маршрутов и троп;

c) создать национальную систему оценок⁵¹ для продвижения пешеходных маршрутов и экскурсий, позволяющую пешим путешественникам понимать уровень

⁵⁰ См., например, “Welcome to THINK” Department of Transport, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland www.think.gov.uk/.

⁵¹ См., например, Paths for All, “The Path Manager’s Guide to Grading”, URL: www.pathsforall.org.uk/resources/resource/the-path-managers-guide-to-grading.

сложности пешего маршрута, а также рассмотреть возможность создания руководства по устойчивому туристическому поведению;

d) способствовать внедрению стандартов⁵² приключенческого туризма, позволяющих поставщикам услуг в сфере пеших прогулок и походов планировать свои мероприятия и информировать людей об уровне их безопасности и осуществимости;

e) наладить партнерские отношения с туроператорами и местными гидами, чтобы включить пешеходные экскурсии в спектр предлагаемых ими услуг.

C. Интеграция общественного транспорта

111. Для разработки принципов обеспечения приспособленности транспортных систем для пешеходов рекомендуется:

a) подготовить универсальное руководство по проектированию для обеспечения удобного и беспрепятственного доступа к общественному транспорту;

b) привязать руководство по проектированию к соответствующим схемам финансирования;

c) поощрять ходьбу пешком, развивая способы передвижения, позволяющие экономить пространство за счет сокращения числа парковочных мест возле общественных зданий и обеспечения качественных услуг общественного транспорта с большим охватом; содействовать развитию доступного общественного транспорта с короткими промежутками между рейсами и применению мер ценовой политики, направленных на сокращение использования автомобилей, таких как введение налогов на топливо и платы за парковку;

d) создавать налоговые стимулы и распространять информацию о них для популяризации передвижения пешком и использования общественного транспорта в рамках планов передвижения по местным маршрутам и для поездок на работу и с работы.

112. Для развития мультимодальности и управления мобильностью рекомендуется:

a) способствовать утверждению пирамиды устойчивой транспортной мобильности и укреплению роли передвижения пешком в транспортной системе;

b) способствовать развитию пересадочных узлов общественного транспорта для поддержки выбора экологических способов передвижения (обеспечение связности и мультимодальности);

c) обеспечивать межучрежденческое сотрудничество в области планирования и предоставления услуг мобильности и транспорта (например, наладить связи между автобусными, паромными и железнодорожными компаниями и поощрять их сотрудничество путем предоставления схем финансирования и информации).

D. Инфраструктура

113. Для защиты людей и снижения скорости движения транспорта рекомендуется:

a) утвердить и внедрить безопасный системный подход и обеспечить его применение⁵³. Обеспечить меры по активной защите и повышению безопасности и мобильности пешеходов с целью достижения общих результатов в области

⁵² См., например, Международная организация по стандартизации (ИСО), Международный стандарт ISO 3021: Приключенческий туризм. Пешеходный и горный туризм. Требования и рекомендации, URL: <https://cdn.standards.iteh.ai/samples/79513/90f886b9f6064e9dab770ecac93ad2a4/ISO-3021-2023.pdf>.

⁵³ Безопасный системный подход отражает передовой международный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения. См. Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы ВОЗ и региональных комиссаров по URL: www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

здравоохранения, в частности предотвращения травм, включая сексуальные домогательства и гендерное насилие;

b) поощрять ограничение скорости на уровне 30 км/ч и упрощать для муниципалитетов установление ограничений скорости на уровне 30 км/ч или ниже для жилых кварталов и городских центров;

c) разработать оценку стандартов безопасности для всех дорог и привязать результаты к схемам финансирования и поддержки;

d) установить стандарты качества для разработки аудита поведения пешеходов, выявляя места дорожно-транспортных происшествий и проблемы в области личной безопасности (в светлое и темное время суток), а также наметить области для улучшения.

114. Для создания систем пешеходных путей рекомендуется:

a) установить стандарты для высококачественных, беспрепятственных прямых маршрутов и безопасной, экологичной пешеходной инфраструктуры;

b) поощрять создание согласованных и последовательных систем информирования и указателей, способствующих поиску и открытию новых мест для передвижения пешком, включая связь с общественным транспортом.

Е. Нарращивание потенциала

115. Для полноценного извлечения пользы из знаний рекомендуется:

a) разрабатывать программы обучения для наращивания потенциала директивных органов и персонала на национальном, региональном и местном уровнях для поддержки планирования, разработки и реализации стратегии в области пешеходного движения;

b) способствовать обмену знаниями и взаимному обучению заинтересованных сторон с помощью мероприятий, сетей контактов и центров компетенций;

c) определить приоритеты исследований в области пешеходного движения, чтобы обеспечить принятие решений на основе фактических данных и определять эффективность и воздействие стратегии.

116. Для обеспечения координации рекомендуется:

a) оказывать поддержку в разработке, внедрении и мониторинге стратегий в области пешеходного движения, назначить ответственных и обеспечивать горизонтальное и вертикальное сотрудничество между органами власти;

b) учредить координационный центр (национальный офис по пешеходному движению) для координации действий органов власти разных уровней, а также технических и финансовых возможностей субнациональных и местных органов власти, чтобы помочь городам и общинам осуществить сдвиг в проектировании, планировании, финансировании и осуществлении в пользу пешеходного движения;

c) создать целевую группу по пешеходному движению.

117. Для разработки плана действий рекомендуется:

a) утвердить план действий по развитию пешеходного движения и реализовать пилотные проекты;

b) включить целевые показатели и мероприятия в области пешеходного движения в другие стратегические документы, такие как национальные планы в области адаптации к изменению климата, стратегии профилактики неинфекционных заболеваний, стратегии развития физической активности и активной мобильности, стратегии развития транспорта и охраны окружающей среды, а также национальные планы развития городской мобильности;

с) придерживаться процесса «8 шагов к эффективной политике»⁵⁴ для повышения эффективности национальных стратегий в области пешеходного движения.

118. Для определения вариантов финансирования рекомендуется:

а) укреплять механизмы финансирования для обеспечения устойчивого долгосрочного осуществления национальных и субнациональных мер по созданию безопасной, доступной, удобной и отвечающей требованиям пешеходной инфраструктуры и технологических инноваций в транспортных и транзитных системах;

б) выделять средства на развитие пешеходной инфраструктуры на национальном, региональном и/или муниципальном уровнях. Наличие развитой инфраструктуры, а также возможности и желания людей ходить пешком позволяет им экономить деньги, пользуясь общественным транспортом вместо автомобилей или личного транспорта (что приводит к увеличению располагаемого дохода, который они могут потратить на здравоохранение и образование), а также способствует экономии на уровне всего общества.

119. Для проведения мониторинга и оценки рекомендуется:

а) создать платформу данных о пешеходном движении и периодически собирать подробные данные, а также интегрировать элементы пешеходного движения в существующие системы мониторинга (национальные обследования поездок);

б) утвердить рамочную систему показателей ходьбы на глобальном уровне, включая показатель «доля населения, чувствующего себя в безопасности, когда они идут одни по улице в своем районе после наступления темноты», и включить эти показатели в национальный генеральный план или в национальную стратегию в области пешеходного движения;

с) постоянно оценивать эффективность действий. Наладить партнерские отношения с учебными заведениями для обеспечения принятия решений на основе научных данных и определять эффективность и воздействие стратегии.

120. Для создания нормативно-правовой базы рекомендуется:

а) усовершенствовать правила дорожного движения;

б) пересмотреть строительные нормы и правила зонирования, чтобы стимулировать пешеходное движение;

с) установить правила проектирования зданий, чтобы стимулировать передвижение пешком в жилых домах, общественных зданиях, медицинских и образовательных учреждениях, на остановках транспорта и на рабочих местах, а также вблизи таких объектов;

д) сделать обязательным изучение и рассмотрение пешеходного движения в новых и существующих, строящихся или реконструируемых транспортных инфраструктурах.

V. Действия Партнерства по здоровой активной мобильности

121. Партнерство по здоровой активной мобильности вносит свой вклад в формирование видения чистой, безопасной, здоровой, активной и инклюзивной мобильности и осуществляет совместные действия. Эти совместные действия

⁵⁴ Walk21, “The 8 Steps”, URL: <https://walk21.com/work/training/the-8-steps/>, Walk21; и German Agency for International Cooperation (GIZ)/Sustainable Urban Transport Project/Walk21/New Urban Agenda/Transformative Urban Mobility Initiative, “Meeting the Needs of People Walking” (Eschborn, GIZ, 2018), URL: https://665ea41b-deee-40ce-9521-2f6046798b81.filesusr.com/ugd/241361_c32b98bac98847188230767db38ae185.pdf.

вытекают из целей и рекомендаций настоящего Общеввропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения в государствах-членах и в регионе.

122. Эксперты Партнерства будут наращивать и укреплять свои совместные усилия, активно привлекая государства-члены, международные финансовые учреждения и другие заинтересованные стороны, включая гражданское общество и научные круги, для поддержки реализации настоящего генерального плана.

123. Будут приложены усилия для распространения Общеввропейского генерального плана по содействию развитию пешеходного движения и его практических рекомендаций, касающихся стратегии, во всем регионе, чтобы повлиять на максимальное количество заинтересованных сторон из секторов территориального планирования и землепользования, транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды для его успешной реализации.

124. Партнерство продолжит осуществлять обмен передовым опытом и мониторинг реализации генерального плана, а также будет стремиться расширить географический охват своей деятельности за счет включения в него стран, которые еще не принимают участия в этой работе. Оно будет ежегодно представлять доклады Руководящему комитету ОПТОСОЗ.

125. В рамках своего мандата и ресурсов Партнерство призвано функционировать как международная платформа компетенций, способствующая взаимному обучению и обмену знаниями между соответствующими заинтересованными сторонами в соответствующих дисциплинах. Оно будет предоставлять государствам-членам информацию, документацию и обучение для разработки и реализации стратегии в области пешеходного движения.

126. Партнерство будет предоставлять государствам-членам обзор (постоянно обновляемый по мере необходимости) глобальной политики в этой области.

127. Партнерство рассмотрит вопрос о том, как оно будет активно участвовать в текущих методологических дискуссиях и содействовать их проведению с целью оказания поддержки государствам-членам в разработке концептуальных методологий для выполнения следующих задач:

- a) измерение времени, затрачиваемого на пешеходную активность;
- b) измерение времени, проводимого в общественных пространствах;
- c) усовершенствование и стандартизация качества сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях, в частности о пострадавших пешеходах;
- d) определение единой процедуры сбора данных о количестве пешеходов, пострадавших или погибших после того, как они споткнулись, поскользнулись или упали;
- e) измерение близости (расстояния пешком до важных пунктов назначения на основе данных с географической привязкой);
- f) измерение уровня удовлетворенности людей пешеходной средой в их районе, деревне и, возможно, городе.

128. Непрерывный контроль реализации стратегических мер в соответствии с рекомендациями данного генерального плана принесет государствам-членам долгосрочные выгоды.

129. Партнерство объединит усилия с международными финансовыми учреждениями для увеличения объема доступных бюджетных средств на развитие и популяризацию ходьбы пешком.

130. Существует множество примеров, демонстрирующих возможности совместного финансирования проектов международного сотрудничества и объединения усилий⁵⁵.

131. С целью оказания поддержки государствам-членам (а впоследствии и заинтересованным сторонам на региональном и муниципальном уровнях) в обеспечении проектирования общественных пространств и управления ими с учетом потребностей людей всех возрастов, возможностей и уровней благосостояния Партнерство предоставит образцы руководства по проектированию для территориального планирования и планирования землепользования, а также для проектирования инклюзивной пешеходной инфраструктуры.

132. Существующее сотрудничество с ЕЭК и опыт согласования определений различных видов велосипедной инфраструктуры могут стать основой для появления международных стандартов, позволяющих разрабатывать правила дорожного движения и дорожные кодексы, ориентированные на пешеходов, и способствовать принятию законов, отражающих потребности пешеходов. В этой связи дополнительной темой для сотрудничества на уровне Организации Объединенных Наций может стать установление стандартов качества для международной системы туристических пешеходных маршрутов.

⁵⁵ Например, Austrian Energy Agency, “Active2Public Transport”, available at Agency www.energyagency.at/active2public-transport; и Transform Transport, “STEP UP: Walkability for Women in Milan”, available at <https://transformtransport.org/research/inclusive-mobility/step-up/>.