



**Европейская экономическая  
комиссия**

**Европейское региональное бюро  
Всемирной организации  
здравоохранения**

Совещание высокого уровня  
по транспорту, охране здоровья  
и окружающей среде

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

**Одиннадцатая сессия**  
Женева, 27 и 28 ноября 2013 года  
Пункт 1 предварительной повестки дня  
**Симпозиум ОПТОЗОС 2013 года**

**Симпозиум ОПТОЗОС 2013 года**

**Активная мобильность для всех: безопасные и благоприятные  
для здоровья условия для пешеходного и велосипедного  
движения в городах**

**Концептуальная записка, подготовленная секретариатом**

*Резюме*

На своей седьмой сессии (Женева, 22 и 23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) обсудил пути обеспечения активного участия государств-членов и других заинтересованных сторон в изучении вопросов, имеющих приоритетное значение для ОПТОЗОС (ECE/AC.21/SC/2009/7–EUR/09/5088363/7, пункт 8). Комитет решил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения или симпозиумы с участием докладчиков от частного сектора, научных кругов, правительств и гражданского общества (ECE/AC.21/SC/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46). Рассматриваемые темы будут соответствовать четырем приоритетным целям, одобренным на

третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (Амстердам, 22 и 23 января 2009 года), и ежегодно охватывать одну из этих целей. Симпозиум ОПТОЗОС 2013 года будет проведен в среду, 27 ноября 2013 года, во Дворце Наций в Женеве, Швейцария, и откроется в 15 ч. 00 м. Основное внимание будет уделено цели 4 Амстердамской декларации: "Содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта".

## I. Вводная информация по рассматриваемым вопросам

1. Проблема: транспорт во взаимодействии с городской средой играет важную социальную и экономическую роль. Он обеспечивает доступ к местам работы, предоставления услуг, обучения и досуга и вносит вклад в экономический рост, но вместе с тем и представляет серьезный риск для нашего здоровья и окружающей среды. Значительная доля этих негативных последствий для здоровья обусловлена дорожно-транспортным травматизмом. Кроме того, на состояние здоровья и жизнь горожан влияют также загрязнение воздуха, заторы уличного движения, шум и ограниченные возможности для физической активности. Эти факторы способствуют росту таких неинфекционных заболеваний (НИЗ или заболеваний, обусловленных образом жизни), как респираторные заболевания, высокое кровяное давление, ожирение, сердечно-сосудистые заболевания, сахарный диабет II типа, некоторые виды рака и такие психологические проблемы, как стресс и легкое депрессивное расстройство (ЛДР)<sup>1, 2</sup>. Более активная ходьба и езда на велосипеде наряду с использованием общественного транспорта позволили бы удовлетворять потребности в перемещении и в то же время смягчить действие многих из этих факторов. В этой связи в Амстердамскую декларацию, принятую в январе 2009 года на третьем Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде, была включена приоритетная цель 4: "Содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта". Цель проводимого под эгидой Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОЗОС) Симпозиума 2013 года состоит в обзоре современных данных о пользе для здоровья и экономической выгоде, связанных с ходьбой и ездой на велосипеде, и определении надлежащих мер в рамках проводимой политики для реализации этих преимуществ.

### A. Недостаточная физическая активность

2. Положение дел в сфере транспорта и здравоохранения в Европе: недостаточная физическая активность является одним из важнейших факторов риска для здоровья населения всех стран. Такие связанные с физической деятельностью способы перемещения, как ходьба и езда на велосипеде, отдельно или в сочетании с использованием общественного транспорта, приносят значительную пользу для здоровья и дают экологические и экономические преимущества. Тем не менее при планировании и принятии решений этим эффективным способом перемещения в городских районах зачастую не уделяется достаточного внимания. Протяженность более 30% автомобильных поездок в Европе составляет менее 3 км и 50% – менее 5 км. Эти расстояния можно преодолеть за 15–20 минут на велосипеде или за 30–50 минут быстрой ходьбы, что свидетельствует о практической осуществимости замены значительной доли поездок

<sup>1</sup> Исследования показывают, что такие аэробные физические упражнения, как езда на велосипеде или быстрая ходьба, – при условии, что частота и интенсивность их выполнения соответствуют медико-санитарным рекомендациям, – являются эффективным средством лечения депрессивных расстройств легкой и средней степени тяжести. Более низкая частота и интенсивность сопоставимы с эффектом плацебо (*American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 28, No. 1, paras. 1–8, 2005).

<sup>2</sup> [www.who.int/nmh/en/](http://www.who.int/nmh/en/).

на малые расстояния с использованием автотранспортных средств пешими прогулками или поездками на велосипеде. В настоящее время более 30% взрослого населения Европы еженедельно испытывают недостаточную физическую нагрузку, т.е. не выполняют рекомендации ВОЗ в отношении уровня физической активности (150 минут физической нагрузки – от умеренной до интенсивной – в неделю)<sup>3</sup>. Выполнение рекомендаций ВОЗ позволило бы ежегодно предотвращать большое число случаев заболеваемости и смертности.

## **В. Дорожно-транспортные происшествия, травматизм и смертность**

3. На долю всех этих факторов, а также недостаточной физической активности<sup>4</sup> ежегодно приходится порядка 1 млн. смертей в Европе. В Европейском регионе в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибают более 90 000 человек и не менее 2 млн. получают травмы<sup>5</sup>. ДТП являются основной причиной смерти людей в возрастной группе 5–29 лет. Две из трех жертв ДТП проживают в более бедных странах, а 43% (почти 40 000) погибших – это пешеходы, мотоциклисты и велосипедисты. В автотранспортных системах самым важным фактором, определяющим безопасность, является скорость. В Европе на ДТП по-прежнему приходится самый высокий уровень внешних транспортных издержек, который составляет до 3,9% ВВП. Для пешеходов последствия ДТП являются почти в два раза более тяжелыми, нежели для водителя и пассажиров автомобиля.

## **С. Последствия загрязнения воздуха, связанного с транспортом, для здоровья**

4. Перевозки зачастую сопряжены со сжиганием ископаемого топлива, необходимым для выработки кинетической энергии. Загрязнение воздуха, связанное с транспортной деятельностью, обусловлено главным образом эксплуатацией автотранспортных средств, функционирующих на ископаемом топливе. Загрязнение является результатом протекания химических реакций сгорания топлива, неполного сжигания углеводородов, наличия других элементов в топливе или их появления из-за износа тормозов и шин. В ходе этих процессов образуются самые разнообразные загрязнители, включая двуокись углерода (CO<sub>2</sub>), окись углерода, тонкодисперсные и крупнодисперсные частицы (PM<sub>2,5</sub> и PM<sub>10</sub>), летучие органические соединения, черный углерод (сажу), окислы азота, закись азота (N<sub>2</sub>O), золу и свинец. Последствия атмосферного загрязнения для тех групп населения, которые проживают в условиях высокой концентрации загрязнителей и/или подвергаются их воздействию в течение длительного периода времени, включают сердечно-сосудистые и респираторные заболевания и

---

<sup>3</sup> "Глобальные рекомендации по физической активности для здоровья" (Всемирная организация здравоохранения, 2010 год) см. по адресу: [www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet\\_recommendations/en/](http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/en/).

<sup>4</sup> "Global health risks" (World Health Organization, 2009), см. по адресу [www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/global\\_health\\_risks/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/global_health_risks/en/).

<sup>5</sup> "Европейские факты и доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год" (Всемирная организация здравоохранения, 2013 год), см. по адресу [www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2013/european-facts-and-global-status-report-on-road-safety-2013](http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/publications/2013/european-facts-and-global-status-report-on-road-safety-2013).

инфекции, раздражение и воспаление легких, нарушения работы иммунной системы, астму, эмфизему и рак<sup>6</sup>. В частности, выбросы из дизельных двигателей были отнесены Международным агентством ВОЗ по изучению рака<sup>7</sup> к числу канцерогенов. Согласно оценкам, в городах одного только Европейского союза (ЕС) в результате загрязнения воздуха ежегодно теряется свыше 1,4 млн. лет здоровой жизни, а примерно четверть соответствующих выбросов загрязняющих веществ приходится на транспортную деятельность.

#### **D. Шумовое загрязнение, обусловленное функционированием транспортных средств**

5. Шумовое загрязнение, обусловленное функционированием транспортных средств, оказывает негативное воздействие на качество жизни в городских районах и все в большей степени рассматривается как фактор риска для здоровья<sup>8</sup>. Шум определяется как "нежелательные или раздражающие звуки". Звуки становятся нежелательными в тех случаях, когда они либо нарушают повседневные виды деятельности, включая сон или разговор, либо подрывают или ухудшают качество жизни человека. Поскольку шум невозможно видеть, различать на вкус или обонять, директивные органы уделяют ему, как правило, менее значительное внимание по сравнению с другими видами загрязнения. Чрезмерный шум оказывает существенное негативное воздействие на здоровье человека и нарушает повседневную жизнь людей в местах учебы, на работе, в домашней обстановке и во время отдыха. Он может нарушать сон, вызывать сердечно-сосудистые и психофизиологические отклонения, снижать работоспособность и провоцировать раздражительность и изменения в социальном поведении<sup>9</sup>.

6. Каждый пятый житель Европы в ночное время суток систематически подвергается воздействию шума, который представляет значительную опасность для здоровья, в том числе психического. Кроме того, недавно появившиеся данные свидетельствуют о том, что ежегодно в Европе в результате шума, исходящего от одного только дорожного движения, теряется не менее 1 млн. лет здоровой жизни. Ежегодный размер связанных с шумом социальных издержек в 22 государствах ЕС<sup>10</sup> составляет свыше 40 млрд. евро, при этом основная часть этих издержек приходится на долю легковых и грузовых автомобилей (автомобилей большой грузоподъемности)<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> "Health effects of transport-related air pollution" (World Health Organization Regional Office for Europe, 2005), см. по адресу [www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/airquality/publications/pre2009/health-effects-of-transport-related-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/airquality/publications/pre2009/health-effects-of-transport-related-air-pollution).

<sup>7</sup> Lamia Benbrahim-Tallaa et al. on behalf of the International Agency for Research on Cancer, "Carcinogenicity of diesel-engine and gasoline-engine exhausts and some nitroarenes", *The Lancet Oncology*, vol. 13, No. 7 (July 2012).

<sup>8</sup> "Burden of disease from environmental noise: Quantification of healthy life years lost in Europe" (World Health Organization Regional Office for Europe, 2011), см. по адресу [www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe](http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe).

<sup>9</sup> "Noise" (World Health Organization Regional Office for Europe, 2012), см. по адресу [www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise](http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise).

<sup>10</sup> Все нынешние государства – члены ЕС, за исключением Кипра, Латвии, Литвы, Мальты и Эстонии.

<sup>11</sup> Eelco den Boer and Arno Schrotten, "Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise" (Delft, the

## **II. Меры реагирования в области политики**

### **A. Ходьба и езда на велосипеде: эффективные способы перемещения в городских районах**

7. Существуют острая необходимость и широкие возможности для уменьшения негативного воздействия транспортных перевозок на здоровье человека на основе стимулирования развития благоприятных для здоровья и безопасных способов перемещения. Не связанные с эксплуатацией автотранспортных средств (активные) способы перемещения, в частности ходьба и езда на велосипеде, наряду с обеспечением адекватных условий безопасности дорожного движения, наличием соответствующих дорожных знаков и инфраструктуры, повышением уровня информированности и эффективным функционированием общественного транспорта могут оказаться весьма перспективным вариантом решения проблем, связанных с заторами уличного движения, загрязнением воздуха, шумленностью, дорожно-транспортными происшествиями и недостаточной физической активностью. Усредненные данные об особенностях перемещения населения в европейских городах свидетельствуют о том, что способы перемещения, не связанные с эксплуатацией автотранспортных средств, могли бы стать практически осуществимой и удобной альтернативой значительной части поездок на моторизованном транспорте.

8. Кроме того, ходьба и езда на велосипеде доступны почти для каждого и тем самым служат дополнительным вкладом в усилия по обеспечению равных условий доступа к устойчивой и благоприятной для здоровья мобильности. Создание безопасных условий для пешеходного и велосипедного движения в наших городах будет способствовать улучшению состояния здоровья населения, а также преодолению неравенства в сфере мобильности. Важно отметить, что активная мобильность может играть значительную роль в качестве одной из составляющих комплекса мер, направленных на смягчение последствий изменения климата и уменьшение зависимости от ископаемых видов топлива на субнациональном уровне. Более того, результаты исследований, в рамках которых рассматриваются различные варианты политики в области смягчения последствий изменения климата в таких совершенно разных городах, как Лондон и Нью-Дели указывают, что наиболее эффективным по затратам вариантом политики является стимулирование активной мобильности наряду с использованием общественного транспорта.

### **B. Активная мобильность и экологичные рабочие места на транспорте**

9. В последнее время стали появляться обнадеживающие данные, полученные в результате исследований и указывающие на то, что стимулирование активной мобильности может способствовать развитию экологичной экономики и созданию рабочих мест. Например, результаты совместного исследования на тему: "Велосипедный сектор как экономический фактор в Австрии", проведен-

---

Netherlands, CE Delft, March 2007). См. по следующему адресу [www.cedelft.eu/publicatie/traffic\\_noise\\_reduction\\_in\\_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccfd097561c2fc46a6f6a](http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821?PHPSESSID=ad8353cb75ccfd097561c2fc46a6f6a).

ного Министерством охраны окружающей среды и Торгово-промышленной палатой Австрии, указывают на то, что ежегодный вклад велосипедного сектора в австрийскую экономику составляет почти 900 млн. евро и что этот сектор обеспечивает существование свыше 18 000 экологических рабочих мест.

### **С. Перспективы мобильности, обеспечиваемой мускульной силой человека**

10. В течение последних нескольких лет в контексте принятия мер реагирования в области политики происходят впечатляющие изменения, связанные с тем, что во все большем числе городов предпринимаются такие усилия по обеспечению более совершенных инфраструктур и услуг, как внедрение программы проката велосипедов в целях формирования (или восстановления) представления о велосипедной езде в качестве способа перемещения с таким же высоким статусом, как и у других видов транспорта и в качестве одного из ключевых факторов улучшения жизни в городских районах. Барселона, Париж и с недавнего времени Лондон, Москва и Нью-Йорк служат яркими примерами тех городов, где предпринимаются решительные шаги по реализации экспериментальных предложений в области стимулирования активной мобильности; их опыт станет весьма ценным источником информации о действенных подходах, перспективах дальнейшего совершенствования и возможных достижениях, а также послужит образцом для других городов.

11. Сегодняшняя задача состоит в развитии достигнутого успеха и использовании извлеченных уроков для активизации осуществления мер и стратегий в поддержку создания в городах благоприятных условий для пешеходного и велосипедного движения на основе эффективного сотрудничества между национальными и местными органами власти, отраслевыми предприятиями и гражданским обществом. Мобильность, обеспечиваемая мускульной силой человека, должна получать необходимую поддержку, поскольку она способствует улучшению состояния здоровья и уменьшает загрязнение окружающей среды.

12. Что касается цели 4 Амстердамской декларации, то ОПТОЗОС нацелена на привлечение внимания политических структур и общественности к вопросу, касающемуся благоприятных для здоровья и безопасных условий для мобильности в городских районах, и призвана содействовать внедрению "стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта" с уделением особого внимания таким уязвимым группам населения, как дети и лица с ограниченной мобильностью.

13. В рамках таких стратегий надлежит сосредоточиться на следующих аспектах:

- a) создание инфраструктуры для безопасного пешеходного и велосипедного движения в городских районах;
- b) ограничение факторов риска для велосипедистов и пешеходов;
- c) повышение осведомленности директивных органов и общественности о преимуществах активной мобильности с точки зрения охраны здоровья и окружающей среды;
- d) обеспечение всеобщего доступа к пользованию общественным транспортом; а также

е) создание соответствующих финансовых инструментов, позволяющих также осуществлять учет экономической отдачи от положительного воздействия на здоровье и других преимуществ регулярной ходьбы и езды на велосипеде.

14. В этой связи настоятельно рекомендуется формировать партнерские связи с соответствующими заинтересованными сторонами. Речь идет, в частности, о гражданском обществе и средствах массовой информации, поскольку они играют ключевую роль в повышении осведомленности населения, а также о молодежи, которая является как одним из "выгодоприобретателей", так и одной из важных движущих сил в контексте перехода к более благоприятным для здоровья и экологичным стратегиям мобильности и связанному с ней образу жизни.

## **D. Роль ОПТОЗОС**

15. Вместе с тем такие меры политического реагирования также требуют повышения уровня информированности о необходимости применения комплексного подхода в отношении городов будущего: это предусматривает информированность о пользе ходьбы и езды на велосипеде как для здоровья, так и для окружающей среды, а также об их связи с ведением городскими жителями более активного образа жизни в интересах создания в городских районах более насыщенной атмосферы, привлечения экономических стимулов и содействия улучшению здоровья населения и его физического и психического благополучия.

16. Стратегии, направленные на поддержку благоприятных для здоровья и безопасных способов перемещения, должны быть ориентированы на привлечение населения к переходу на активные и полезные для здоровья способы передвижения и содействовать развитию устойчивого городского транспорта и подходов к землепользованию, которые способствуют комплексному обеспечению благополучия населения с учетом демографических тенденций (например, притока новых жителей в городские районы в результате миграции и повышения уровня активности и улучшения состояния здоровья среди пожилых людей), а также потребностей уязвимых групп населения (например, лиц, находящихся в неблагоприятном социально-экономическом положении, и инвалидов). Именно в этом отношении подход ОПТОЗОС к комплексной политике может играть эффективную роль в изменении типа мышления, адаптации поведения для перехода к более устойчивой практике и предоставлении директивным органам в секторах транспорта, охраны здоровья и окружающей среды возможностей для признания и развития связей между этими областями и принятия стратегий, служащих интересам всех этих трех секторов.

## **III. Организация Симпозиума ОПТОЗОС 2013 года**

### **A. Предлагаемое содержание Симпозиума**

17. Предлагаемая тема Симпозиума ОПТОЗОС 2013 – "Активная мобильность для всех: безопасные и благоприятные для здоровья условия для пешеходного и велосипедного движения в городах" – охватывает все разнообразные компоненты цели 4 Амстердамской декларации. Она включает в себя вопросы, касающиеся качества жизни в городской среде, в том числе таких более благо-



приятных для здоровья способов перемещения, как ходьба и езда на велосипеде и обеспечения широкого доступа к мобильности за счет общественного транспорта. К числу затронутых проблем и пунктов для обсуждения, которые будут рассматриваться на Симпозиуме ОПТОЗОС 2013 года, могут быть отнесены следующие вопросы:

а) Каков потенциал для создания более благоприятного для здоровья и доступного транспорта в интересах городского населения с упором на ходьбу и езду на велосипеде?

б) Каким образом в городах можно создать более пригодные для жизни, более привлекательные и более благоприятные для здоровья условия в интересах всех граждан на основе правильного выбора способа перемещения?

с) Каково оптимальное сочетание мер по стимулированию и развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения, а также общественного транспорта?

д) Какие стратегии необходимы на национальном уровне для расширения возможностей городов в деле создания более оптимальных условий для пешеходов и велосипедистов?

е) Какие уроки можно извлечь из опыта тех, кто стал новатором в деле реализации стратегий активной мобильности?

ф) Каково экономическое измерение роста пешеходного и велосипедного движения?

## **В. Предлагаемый формат Симпозиума**

18. Симпозиум будет организован в рамках одиннадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОЗОС (Женева, 27–29 ноября 2013 года). Он будет проводиться во Дворце Наций в Женеве 27 ноября 2013 года (15 ч. 00 м. – 18 ч. 00 м.) с устным переводом (английский, русский и французский языки) и начнется с основного доклада, после которого будут проведены два стратегических и информационных брифинга. Затем будет проведено групповое обсуждение: вначале с краткими заявлениями выступят три-четыре участника, после чего состоится организованная дискуссия.

19. Секретариат подведет итоги обсуждений для Руководящего комитета на следующий день, т.е. 28 ноября, в рамках пункта 5 предварительной повестки дня. Комитету будет предложено рассмотреть итоги Симпозиума и вопрос о возможных последующих действиях в связи с ОПТОЗОС и ее будущей программой работы. Подробная программа работы Симпозиума ОПТОЗОС 2013 года, в том числе фамилии выступающих и названия докладов, будет подготовлена в октябре 2013 года. Ниже приводится предлагаемая программа, в которую будут внесены изменения после того, как докладчики подтвердят свое участие.

## Приложение

### Симпозиум ОПТОЗОС 2013 года

#### **Активная мобильность для всех: безопасные и благоприятные для здоровья условия для пешеходного и велосипедного движения в городах**

**Среда, 27 ноября 2013 года, открытие в 15 ч. 00 м.**

*15 ч. 00 м. – 15 ч. 15 м.*

*Приветственные и вступительные замечания (Председатель ОПТОЗОС и руководитель дискуссии)*

*15 ч. 15 м. – 15 ч. 45 м.*

*Доклад: "Улучшение состояния здоровья и повышение качества жизни за счет ходьбы, езды на велосипеде и пользования общественным транспортом".*

*Аннотация: Последние научные данные о пользе, которую более активные способы перемещения и поездки на общественном транспорте приносят для здоровья и благосостояния городского населения.*

*Докладчик: Доктор Хэрри Раттер, Лондонская школа гигиены и тропической медицины (докладчик подтвердил свое участие).*

*15 ч. 45 м. – 16 ч. 15 м.*

*Обсуждение*

*16 ч. 20 м. – 17 ч. 00 м.*

*Групповое обсуждение: "Ходьба, езда на велосипеде и общественный транспорт: от международных и национальных стратегий к деятельности на местах".*

*Аннотация: Дискуссионная группа рассмотрит вопрос о переводе международных и национальных стратегий в области устойчивого развития городского транспорта в плоскость деятельности на местах с акцентом на вертикальной интеграции, необходимой для создания национальной рамочной политики, в контексте которой в городах могли бы осуществляться соответствующие меры.*

*Формат: Краткие выступления четырех-пяти участников продолжительностью не более пяти минут каждое, после чего состоится общее обсуждение с участием дискуссионной группы, в ходе которого со своими вопросами вначале выступит руководитель дискуссии, а затем участники из зала заседания.*

*Предлагаемые участники дискуссионной группы: представитель Литвы, представитель сетевого объединения "Полис" (Пол Кертис), представитель сетевого объединения "Здоровые города", представитель Министерства транспорта Франции, представитель Европейской федерации велосипедного спорта и представитель Европейской ассоциации розничных торговцев двухколесным транспортом (ЕАРТДТ).*

*17 ч. 00 м. – 17 ч. 15 м.*

*Перерыв*

*17 ч. 15 м. – 17 ч. 50 м.*

*Групповое обсуждение:* "Ходьба, езда на велосипеде и общественный транспорт: органичная интеграция?"

*Аннотация:* Дискуссионная группа сосредоточит внимание на выявлении факторов, способствующих интеграции ходьбы, езды на велосипеде и общественного транспорта в качестве местных способов передвижения с особым акцентом на горизонтальную интеграцию соответствующих заинтересованных сторон.

*Формат:* Краткие выступления четырех-пяти участников продолжительностью не более пяти минут каждое, после чего состоится общее обсуждение с участием дискуссионной группы, в ходе которого свои вопросы вначале задаст руководитель дискуссии, а затем участники из зала заседания.

*Предлагаемые участники дискуссионной группы:* представитель города, в котором действует программа проката велосипедов, представитель Министерства охраны окружающей среды Австрии, представитель Международного союза по общественному транспорту (МСОТ), представитель "Walk21" и представитель Ассоциации частного бизнеса по вопросам управления мобильностью.

*17 ч. 50 м. – 18 ч. 00 м.*

*Заключительные сообщения, выводы и замечания*

---