



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/AC.21/SC/2008/6
EUR/08/50068055/6
12 February 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОМИССИЯ**

**ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
ЕВРОПЕЙСКОЕ РЕГИОНАЛЬНОЕ БЮРО**

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО
ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ
И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

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

Шестая сессия
Женева, 28-29 апреля 2008 года
Пункт 6 предварительной повестки дня

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ РУКОВОДЯЩЕГО КОМИТЕТА

**ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Записка секретариата

Введение

1. В соответствии с кругом ведения (ECE/AC.21/2002/9, приложение 3) и правилами процедуры (ECE/AC.21/2003/6, приложение 1) Руководящего комитета в настоящем докладе изложены результаты, достигнутые в ходе осуществления плана работы ОПТОСОЗ. Руководящий комитет, возможно, пожелает провести обзор хода работы по осуществлению мероприятий, утвержденных на втором Совещании высокого уровня 5 июля 2002 года (ECE/AC.21/2002/9), а также представить рекомендации в отношении дальнейшей работы. Кроме того, делегациям предлагается выразить интерес по поддержке осуществления этих видов деятельности.

I. ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

A. Цели и механизм Информационного центра ОПТОСОЗ

2. Информационный центр Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) представляет собой вебпортал, созданный в целях облегчения обмена информацией и знаниями в секторах транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в европейском регионе в целом. Он предназначен для сбора, распространения данных и обмена информацией по устойчивым транспортным стратегиям, законодательству, научным исследованиям и передовому опыту с акцентом на 12 стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА)¹ и на страны Юго-Восточной Европы (ЮВЕ)².

3. В настоящее время его информационные материалы охватывают 110 тем, относящихся к сферам транспорта, охраны здоровья и окружающей среды, при этом приоритетными являются такие аспекты, как воздействие транспорта на здоровье человека и окружающую среду, взаимоувязка политики, городской транспорт и управление спросом на перевозки. Информационный центр призван в первую очередь удовлетворять потребности разработчиков национальной и местной политики, транспортных плановых органов и экспертов в информации о разработке, освещении и

¹ ВЕКЦА: Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина.

² ЮВЕ: Албания, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Сербия, Хорватия и Черногория.

осуществлении устойчивой транспортной политики. Информационный центр (www.thepep.org/CHWebSite) работает на английском и русском языках. Его базовая структура и описание тем также имеются на французском языке.

4. Сбором, проверкой, структурированием и распространением информации занимаются национальные координаторы, а также секретариат ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ, при этом значительная часть этой информации хранят у себя и обновляют первоначальные поставщики информации. Информационный центр создавался секретариатом в три этапа:

- a) разработка концептуальной структуры (апрель 2003 года - март 2004 года);
- b) этап внедрения (апрель-декабрь 2004 года);
- c) этап опытной эксплуатации (январь 2005 года - декабрь 2007 года).

В. Опытная эксплуатация Информационного центра и потребности в ресурсах для обеспечения устойчивого функционирования

5. С момента своего развертывания в декабре 2005 года Информационный центр функционирует в экспериментальном режиме. В 2006 году сам сайт и лежащие в его основе механизмы были в значительной степени модернизированы для повышения удобства для пользователей и включения таких новых функций, как директории других соответствующих сайтов в национальных министерствах. Была проведена объемная техническая работа в целях улучшения быстродействия и функционирования автоматических поисковых программ, а также совершенствования автоматической системы генерации сообщений для загрузки информации.

6. В 2007 году Информационный центр продолжал функционировать в автоматическом режиме, поскольку ни бюджеты ЕЭК ООН или ЕРБ ВОЗ, ни бюджетные средства, предоставленные странами-донорами, не позволили принять на работу контент-менеджера контентом, как это было первоначально предусмотрено, который мог бы обеспечить необходимое постоянное взаимодействие с пользователями и поставщиками информации. Персонал отделов транспорта и окружающей среды ЕЭК ООН продолжал на регулярной основе предоставлять минимальную поддержку в целях обеспечения функционирования Информационного центра в автоматическом режиме и проверки загружаемой информации. Они также осуществляли загрузку информации, представляемой по почте и электронной почте. Собираемая информация должна быть легкодоступной для соответствующих отраслевых министерств, муниципалитетов,

полицейских служб, гражданского общества, средств массовой информации и неправительственного сектора в целях поощрения обмена информацией и обеспечения широкой поддержки мер, необходимых для разрешения возникших проблем (например, в области налогов и сборов). Следует в обязательном порядке проводить предварительные оценки воздействия транспортных стратегий, политики и проектов на окружающую среду и здоровье человека. Комплексные процедуры оценки должны обеспечивать участие общественности и других заинтересованных сторон в процессах принятия решений по транспортным проектам, которые их касаются.

7. В конце 2007 года насчитывалось 276 лиц, имевших разрешение загружать информацию на сайт Информационного центра (в 2006 году 235 лиц), включая 61 лицо (в 2006 году 32 лица) из стран ВЕКЦА и ЮВЕ. Число загруженных документов и справочных материалов составило около 600, при этом в поисковой системе зарегистрировано около 1 500 ресурсов (поисковая система Информационного центра также регулярно просматривает Информационную систему EST goes EAST). Большинство этих документов и справочных материалов загружают секретариаты ЕРБ ВОЗ и ЕЭК ООН. Страны ВЕКЦА и ЮВЕ представляют крайне незначительный объем информации.

8. 70% этих документов и справочных материалов составлено на английском языке, около 24% - на французском и менее 6% - на русском. Основными вопросами существа, охваченными в этих документах и материалах, в порядке значимости являются "городской транспорт", "воздействие транспорта" и "управление спросом". По "межсекторальным вопросам" имеется довольно мало информации. По этим направлениям наиболее полной является информация о "загрязнении и шуме", "общественном транспорте" и "видовой структуре транспорта". Большинство документов и справочных материалов получено из международных источников. Имеется крайне мало информации о национальных обследованиях, исследованиях и правительственных отчетах, которые представляют особый интерес для стран ВЕКЦА и ЮВЕ.

9. В 2007 году в среднем количество посетителей сайта Информационного центра составляло около 350 в месяц (в 2006 году - 240 в месяц). Количество посещенных страниц за тот же период составляло около 970 в месяц (в 2006 году - 1 000 в месяц), при этом наибольшее количество заходов отмечалось в начале и в середине года. Большинство посетителей были из стран Западной Европы, однако также зарегистрировано значительное количество посетителей из Российской Федерации и Украины. Это может свидетельствовать о важности Информационного центра как дополнительного источника информации, а также платформы для распространения

результатов проектной деятельности, в том числе осуществляемой в рамках ОПТОСОЗ. Хотя к статистическим данным о количестве посетителей Информационного центра следует относиться с осторожностью, тем не менее они дают представление о степени его использования.

10. Как ожидается, портал Информационного центра будет играть центральную роль в распространении информации о всех видах деятельности ОПТОСОЗ, выполняя функцию форума для обмена опытом для обеспечения доступа к инструментарию, разработанному в рамках ОПТОСОЗ (например, набор инструментов для осуществления действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды). В этой связи крайне важен вклад национальных координационных центров ОПТОСОЗ для предоставления и загрузки информации, а также соответствующих данных и документов, касающихся национального опыта, равно как и обратная связь с ними.

11. Официальное открытие Информационного центра 6 декабря 2005 года ознаменовало собой успешное завершение работы по проектированию, технической проработке и созданию основных элементов Информационного центра. В 2006 и 2007 годах технические функции Информационного центра были усовершенствованы. В настоящее время основной задачей остается привлечение необходимых ресурсов в целях гарантирования его дальнейшего функционирования в 2008 году и в последующий период. При успешном решении этой задачи Информационный центр мог бы превратиться в мощный инструмент поддержки усилий по пропагандированию устойчивого развития транспорта в европейском регионе в целом и обеспечения учета проблем окружающей среды для здоровья в транспортной политике, в первую очередь в странах ВЕКЦА и ЮВЕ. Секретариат наметил ряд мер, включая финансовые и технические требования для обеспечения устойчивого функционирования Информационного центра (ECE/AC.21/SC/2007/4).

12. С учетом неопределенностей в отношении ресурсов для обеспечения устойчивого функционирования Информационного центра, а также объема дополнительных услуг, которые он мог бы предоставлять, было бы целесообразно продлить этап экспериментальной эксплуатации Информационного центра и использовать остающиеся внебюджетные средства, выделенные для этой цели. Это позволило бы провести дополнительную работу по отладке технических параметров Информационного центра и, возможно, ввести и протестировать некоторые дополнительные услуги в течение 2008 года.

II. УСТОЙЧИВЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

13. Кроссекторальное сотрудничество и интеграция политики являются необходимыми предварительными условиями для а) обеспечения целостной долгосрочной стратегии развития городского транспорта в странах; б) согласования целей политики, совместимых с приоритетами и требованиями в области транспорта, окружающей среды, охраны здоровья и городского планирования; и с) соответствующего распределения имеющихся национальных и местных ресурсов. Комплексный подход к развитию городского транспорта необходим также для разъяснения прав и ответственности различных заинтересованных участников и улучшения увязки между законодательными актами, политикой и решениями, которые оказывают влияние на развитие городского транспорта. В этой связи в рамках ОПТОСОЗ были проведены три субрегиональных рабочих совещания: в Никосии в 2003 году, в Москве в 2004 году, и в Тбилиси в 2006 году.

А. Рекомендации по улучшению интеграции политики и межсекторальному сотрудничеству

14. На рабочем совещании по вопросам устойчивого городского транспорта и планирования землепользования, состоявшемся в Тбилиси в октябре 2006 года (ECE/AC.21/SC/2007/5-EUR/2007/5068055/5), был выработан ряд рекомендаций по повышению эффективности сотрудничества между различными органами, а также по улучшению координации секторальных целей. Конкретные рекомендованные меры для выработки более интегрированного подхода к развитию городского транспорта, которые могут быть приняты во внимание при организации следующего рабочего совещания, включают:

а) подписание соглашения или меморандума о взаимопонимании по вопросам координации между национальными и местными органами власти, отвечающими за здравоохранение, окружающую среду, транспорт и планирование землепользования в городах, в которых разъясняются их соответствующие функции, права и обязанности;

б) создание постоянного межучрежденческого координационного органа высокого уровня (например, комитета или комиссии), который бы эффективно задействовал все заинтересованные стороны в разработке и осуществлении согласованных стратегий, законодательства и решений в области городского транспорта, планирования городов и охраны окружающей среды и здоровья. В состав этого органа следует включить представителей секторов окружающей среды, здравоохранения и транспорта из

центрального правительства, муниципалитетов, деловых кругов, профсоюзов и неправительственных организаций. Для успешной координации потребуется прямое и активное участие представителей высокого уровня из правительств (например, заместителей министров). В идеальном случае этот орган должен функционировать под эгидой секретариата премьер-министра для максимального использования потенциала координации деятельности на высоком уровне. В дополнение к постоянному координационному органу высокого уровня в соответствующих министерствах могут быть созданы технические группы, необходимые для проведения различных мероприятий;

с) разработка системы сбора данных и обмена информацией, комплексного мониторинга и оценки. Следует разрабатывать системы сбора данных и обмена информацией, которые должны быть согласованы в соответствии с имеющимися международными рекомендациями. Функции мониторинга и проверки и соответствующие обязанности следует возложить на компетентные органы/учреждения, чтобы: а) в максимальной степени повысить качество и надежность собираемой информации; б) избежать дублирования усилий; и с) обеспечить эффективное использование ресурсов.

В. Стимулирование развития устойчивых видов транспорта и устойчивых транспортных предпочтений

15. Второй пакет рекомендованных мер направлен на поощрение использования более устойчивых видов транспорта и на значительное сокращение использования индивидуального автотранспорта в целях снижения уровня перегруженности, загрязнения воздуха, шума и количества дорожно-транспортных происшествий. Этот пакет мер включает:

а) разработку и осуществление всеобъемлющей стратегии/основ политики в области городского транспорта с описанием различных мер, которые необходимо принять на местном уровне;

б) повышение привлекательности более устойчивых вариантов передвижения - а именно общественного транспорта, в частности троллейбусов и трамваев, - и более эффективное регулирование деятельности частных компаний, занимающихся обслуживанием населения (например, микроавтобусных предприятий). Это предполагает улучшение парка транспортных средств, инфраструктуры и услуг системы общественного транспорта, в частности, путем уделения первоочередного внимания общественному транспорту в ходе планирования дорожного движения и в инвестиционных стратегиях,

разработки комплексных систем распространения проездных билетов, а также обучения водителей навыкам более безопасного и экологически более рационального вождения;

с) осуществление рыночных реформ и реформ в сфере ценообразования для регулирования использования индивидуального автотранспорта и сокращения внешних издержек транспорта с точки зрения окружающей среды и охраны здоровья (например, путем взимания платы за пользование дорогами и их перегруженность; отмены субсидий на автомобильные стоянки; введения сборов за автомобильную стоянку; пересмотра акцизных сборов для учета в ценах на топливо его воздействие на окружающую среду; введения фискальных стимулов для приобретения транспортных средств с нулевыми или сверхнизкими уровнями выбросов).

С. Предложения по дальнейшей деятельности

16. После Тбилисского рабочего совещания руководящий Комитет на своей пятой сессии одобрил предложения по организации новых рабочих совещаний по проблеме городского транспорта в странах ВЕКЦА и ЮВЕ в целях укрепления сотрудничества между тремя секторами и обсуждения проблем, связанных с транспортом (ECE/AC.21/2007/10, пункт 29). Молдова и Болгария заявили о готовности организовать в своих странах последующее рабочее совещание в 2008 году в рамках подготовительного процесса к третьему совещанию высокого уровня. Это рабочее совещание будет посвящено вопросам обеспечения устойчивого и безопасного для здоровья городского транспорта в странах ВЕКЦА/ЮВЕ, включая использование обследований предпочтений и реакции населения в отношении транспорта, которые использовались в рамках Тбилисского рабочего совещания. Кроме того, планируется провести параллельное мероприятие по проблемам загрязнения транспортом атмосферы городов и его влияния на здоровье и экосистемы.

17. В рамках подготовки к Тбилисскому рабочему совещанию секретариат в сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) разработал вопросник для получения подробной информации об использовании различных видов транспорта в городах, а также о восприятии и предпочтении граждан в отношении городского транспорта. Информация об уровне осведомленности, ценностях и приоритетах граждан может дать национальным и местным администрациям более полную картину по этой проблеме и позволить им решить, каким образом лучше всего воздействовать на спрос на услуги городского транспорта. С использованием образца вопросника и общей методологии такие обследования можно провести в ряде других городов региона, в частности в странах ВЕКЦА и ЮВЕ. Это позволит провести

международное сопоставление и выявить общие черты и особенности, характерные для каждой части региона. Обследование такого масштаба, которое проводилось для Тбилисского совещания, можно осуществлять при относительно небольших расходах (приблизительно 20 000 долл. США на объект) посредством местных исследовательских институтов и университетов и с помощью студентов, привлекаемых для сбора данных.

III. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ ИНТЕГРАЦИИ ПОЛИТИКИ

18. Для обсуждения на пятой сессии Руководящего комитета был подготовлен доклад "Практическое руководство по институциональным механизмам для комплексных разработок политики и принятия решений". Руководящий комитет рекомендовал подготовить брошюру на основе этого доклада и распространить ее на третьем Совещании высокого уровня (ECE/AC.21/SC/2007/10, пункт 33). Эта брошюра была подготовлена Федеральным агентством по окружающей среде Германии на английском, русском и французском языках ((ECE/AC.21/2008/8-EUR/08/5068055/8).

19. Цель брошюры - оказать поддержку лицам, принимающим политические решения, в их усилиях по обеспечению более устойчивого развития за счет усиления интеграции политики между соответствующими секторами правительства, а также включения в процесс принятия решений широкого круга заинтересованных сторон. Она также предназначена для определенной ориентации принимающих решения лиц в отношении того, какими мерами можно обеспечить интеграцию политики. Большая часть предложенных шагов, мер и инструментов может способствовать как вертикальной, так и горизонтальной интеграции. Они были взяты из передового опыта всех регионов Европы и представляют собой конкретный результат программы ОПТОСОЗ и ее деятельности³.

20. В частности, в брошюре рассматриваются механизмы, необходимые для эффективной интеграции политики, включая как горизонтальное, так и вертикальное сотрудничество. Кроме того, в ней поясняются процедуры сопоставления мониторинга в целях оценки эффективности процесса интеграции. В заключение в ней приводится описание путей и средств преодоления институциональных, правовых и психологических барьеров, мешающих интеграции политики.

³ Stead, D. and M. de Jong, Supportive Institutional Conditions for the Integration of Transport, Environment and Health Issues in Policymaking (ECE/AC.21/2006/7/EUR/06/THEPEPST/7).

21. Руководящий комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о дальнейшей работе в этой области, например об организации рабочего совещания по укреплению потенциала в целях обмена информацией по наилучшей практике в области интеграции политики и принятия решений в областях транспорта, здравоохранения и окружающей среды среди государств-членов.

IV. ВОЗДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТА НА ЗДОРОВЬЕ ЧЕЛОВЕКА И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЗАТРАТЫ С АКЦЕНТОМ НА ЗДОРОВЬЕ ДЕТЕЙ/НАБОР ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ОПТОСОЗ

22. Проект "Обзор методов и разработка руководства по экономической оценке воздействия транспорта на здоровье человека, особенно детей" осуществляется при поддержке двух консультантов ("Экоплан" (Швейцария) и РИВМ (Нидерланды)), а также консультативной группы международных экспертов. На сегодняшний день были реализованы следующие мероприятия:

- a) обзор существующих экономических оценок воздействия транспорта на здоровье человека, включая загрязнение атмосферы, шум, дорожно-транспортные происшествия и недостаточное использование велосипеда и передвижение пешком;
- b) был проведен анализ соответствующей эпидемиологической литературы по обзору и выявлению критических точек для здоровья человека в целях включения его результатов в экономические оценки;
- c) на основе результатов анализа этой специальной литературы был подготовлен проект доклада;
- d) проект доклада прошел обсуждение на международном совещании экспертов (12-13 ноября 2007 года), Дюссельдорф, Германия (в рамках рабочего совещания по линии проекта "Сеть поиска путей снижения загрязнения (ПРОНЕТ)⁴.

23. На рабочем совещании были выработаны четкие рекомендации для завершения доклада, а также намечены возможные направления последующей деятельности, включая экспериментальное тестирование разработанного руководства, которое будет обсуждаться дополнительно.

⁴ См. <http://www.proneteurope.eu/>

24. Этот проект осуществляется при поддержке Агентства по охране окружающей среды Соединенных Штатов Америки (АООС США), Агентства по вопросам окружающей среды и энергетических ресурсов, Франция (АДЕМИ), а также Федерального министерства сельского и лесного хозяйства, охраны окружающей среды и водных ресурсов Австрии.

25. Целевая группа по внедрению Набора инструментальных средств по ОПТОСОЗ провела пятое совещание 26 июня 2007 года в городе Телч, Чешская Республика, вплотную с третьим рабочим совещанием по проекту "Набор инструментов". Эти мероприятия были организованы и проведены при поддержке Научно-исследовательского центра по проблемам транспорта и Национального института общественного здравоохранения, Чешская Республика. Сначала участники провели оценку содержания Набора. Представленные инструменты, в частности контрольный перечень для оценки воздействия на здоровье, были оценены как полезные и применимые также в странах ВЕКЦА и ЮВЕ. Одним из основных направлений деятельности по проекту является возможность передачи передового опыта и эффективной практики из Западной Европы в другие страны. С небольшой корректировкой была утверждена форма для сбора данных. В настоящее время в Наборе имеются следующие инструменты:

- a) формы для сбора данных и исследований конкретных примеров;
- b) инструкции по сбору данных о воздействии шума транспорта, а также о травмах в ДТП (предоставлены Нидерландами и ВОЗ/Европа);
- c) исследования на конкретных примерах Нидерландов (расчетные последствия снижения разрешенной скорости движения на десяти участках автомагистралей), Соединенного Королевства (влияние транспорта на здоровье), Бельгии (средства для муниципалитетов, позволяющие определять уровень качества воздуха на улицах) и Литвы (опыт межминистерского сотрудничества).

26. В рамках Набора инструментов будут опубликованы результаты других проектов, в частности руководства по экономической оценке воздействия транспорта на здоровье, а также пользы для здоровья езды на велосипеде и ходьбы. Наряду с этим было налажено тесное сотрудничество с соответствующими осуществляемыми международными проектами и сетями, в частности INTARESE⁵ и PRONET.

⁵ Integrated Assessment of Health Risks of Environmental Stressors in Europe; см. www.intarese.org

27. Набор инструментов будет выпущен в ходе Третьего совещания высокого уровня по окружающей среде и здравоохранению осенью 2008 года. Для непрерывного развития Набора, в том числе для организации рабочих совещаний, распространения информации и пропаганды, потребуются дополнительные финансовые взносы.

V. БЕЗОПАСНОСТЬ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ПЕШЕХОДОВ В ГОРОДАХ

28. На своей четвертой сессии Руководящий комитет подчеркнул необходимость дальнейшего рассмотрения затрат и выгод, связанных с содействием развитию безмоторного транспорта, и одобрил предложенные следующие шаги, указанные в базовом документе (ECE/AC.21/2006/6 – EUR/06/THEPEPST/6). Проект "Методологическое руководство по экономической оценке воздействия на здоровье человека ходьбы и езды на велосипеде" осуществляется в сотрудничестве с Европейской сетью для поощрения физической активности, способствующей улучшению здоровья (HEPA-Европа)⁶; этот проект направлен на содействие согласованию методологических подходов путем предоставления рекомендаций специалистам-практикам. Продукты этого проекта, ориентированные на подходы к экономической оценке потенциального воздействия на здоровье человека, предназначены для интеграции в анализ "затрат-выгод" проектов транспортной инфраструктуры и дополняют существующие инструменты. Они могут также использоваться для оценки текущей ситуации или предыдущих инвестиций.

29. Проект осуществляется при поддержке международной консультативной группы, в состав которой входят экономисты, специалисты в области здравоохранения и физической активности, а также эксперты по транспорту, в тесном сотрудничестве с проектом HEPA-Европа. Он был разработан при поддержке Австрии и Швеции, а помощь в его реализации оказал Каролинский институт (Швеция). Результаты были представлены⁷ в ноябре 2007 года на пленарном открытии и в ходе параллельной сессии ежегодной конференции Британского кардиологического фонда по теме "Оценка в кратком изложении", включая рекомендации по количественной оценке воздействия на здоровье езды на велосипеде и ходьбы, иллюстративный инструмент для демонстрации пользы езды на велосипеде с применением принципов, указанных в руководстве (под названием

⁶ Дополнительную информацию о сети HEPA и ее деятельности см. по адресу <http://www.euro.who.int/hepa>

⁷ http://www.euro.who.int/transport/policy/20070503_1

"Инструмент экономической оценки пользы для здоровья от езды на велосипеде" или "HEAT"), а также руководство по использованию.

30. Руководящий комитет, возможно, пожелает представить свои мнения в отношении методологических рекомендаций по экономической оценке воздействия езды на велосипеде и ходьбы на здоровье.
