

Доклад

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕЖСЕКТОРАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ЗДОРОВЬЯ И СОКРАЩЕНИЯ НЕРАВЕНСТВ: ОПЫТ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЙ ПРОГРАММЫ ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ

Christian Schweizer¹, Francesca Racioppi¹, Ivonne Higuero², Virginia Fusé², George Giorgiadis³

¹ Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения, Копенгаген, Дания

² Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Отдел окружающей среды

³ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Отдел устойчивого транспорта

Автор, отвечающий за переписку: Christian Schweizer (адрес электронной почты: csc@euro.who.int)

АННОТАЦИЯ

Политические решения в сфере управления социально-экономическими вопросами и охраной окружающей среды оказывают воздействие на состояние здоровья. Одним из примеров значимости секторальных стратегий для здоровья является взаимосвязь политики в отношении транспорта и землепользования и многостороннего воздействия на здоровье. В 2002 г. с целью решения этих проблем государства-члены ВОЗ решили создать международные политические рамки – Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). ОП-

ТОСОЗ в равной степени задействует все три сектора, что позволяет правительствам воспользоваться возможностями, создаваемыми устойчивой и здоровой транспортной политикой и содействует достижению максимально высокого уровня здоровья и благополучия для всех, улучшению состояния окружающей среды и эффективному функционированию транспорта. Основные факторы, которые содействовали реализации этой программы в течение последних 14 лет, включали определение общей повестки дня, а также стратегических секторальных целей, получивших политическую поддерж-

ку; формирование партнерств; разработку вспомогательных инструментов; обеспечение институциональной легитимности; вовлечение стран-лидеров; достижение ощутимых результатов и производство реальных продуктов; удобные административные и управленческие механизмы; и поддержку мониторинга и оценки. Опыт ОПТОСОЗ полезен с практической точки зрения и может быть использован при разработке похожих процессов, направленных на проведение межсекторальной работы, объединяющей международные обязательства и национальные мероприятия.

Ключевые слова: ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ОБЩЕСТВЕННОЕ ЗДРАВООХРАНЕНИЕ, МЕЖСЕКТОРАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО, НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ВЫРАБОТКА ПОЛИТИКИ, ТРАНСПОРТ

ВВЕДЕНИЕ И ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Межсекторальная работа лежит в основе общегосударственного подхода, предусмотренного в документах *Учет интересов здоровья во всех стратегиях (1)* и *Здоровье-2020 (2)*, и является следствием понимания того, что на состояние здоровья оказы-

вают воздействие политические решения в сфере управления социально-экономическими вопросами и охраной окружающей среды. Убедительным доказательством последствий секторальных стратегий для здоровья являются сложные связи и взаимоотношения, существующие между стратегиями в сфере транспорта и землепользования, и их многостороннее влияние на здоровье (см. вставку 1).

ВСТАВКА 1. ОБЗОР ОСНОВНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ ТРАНСПОРТА И ПОЛИТИКИ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ НА ЗДОРОВЬЕ

Транспорт играет важную роль в жизни людей, поскольку обеспечивает доступ к работе, услугам, образованию и развлечениям; способствует экономическому росту; но и оказывает воздействие на окружающую среду и здоровье людей. Сегодня в условиях городов легковые автомобили, тяжелые грузовики и мотоциклы конкурируют с общественным транспортом, пешеходами и велосипедистами, отвечая на растущий спрос на транспортные перевозки. Рост автомобильного транспорта негативно повлиял на здоровье и окружающую среду вследствие перегруженности уличного движения, автомобильных аварий, загрязнения воздуха, шума и отсутствия физической активности. Необходимо рассмотреть, каким образом способы удовлетворения спроса на транспортные перевозки в современном обществе влияют на здоровье населения.

- В 2013 г. в дорожно-транспортных происшествиях погибли 85 000 человек, 43% из которых были уязвимыми участниками дорожного движения (пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты); это является основной причиной смертности среди людей в возрасте от 5 до 29 лет в Европейском регионе ВОЗ (3).
- Дорожный транспорт является серьезным источником загрязнения воздуха. По оценкам, загрязнение воздуха в Европе ежегодно приводит почти к 500 000 случаев преждевременной смерти (4).
- По оценкам, недостаточная физическая активность ассоциируется с почти 1 000 000 смертей в год в Европейском регионе ВОЗ (5). Хождение пешком и езда на велосипеде могут помочь интегрировать физическую активность в повседневную жизнь, и модели организации городского транспорта могут этому способствовать.
- До 1,6 миллиона лет здоровой жизни утрачиваются каждый год из-за транспортного шума в городах Европейского союза (6).
- Чрезмерная зависимость от автомобильного транспорта может усложнить для неблагоприятных слоев общества доступ к работе, услугам, образованию и досугу.

Сложность и взаимозависимость путей воздействия транспортных стратегий на здоровье впервые были отмечены в научных трудах в 1990-х годах. Знаменательным событием в этой связи стал Пятый форум по вопросам общественного здравоохранения на

тему: «Здоровье на перепутье: транспортная политика и здоровье городского населения», прошедший в 1995 г. (7). Такие вопросы как загрязнение воздуха, безопасность дорожного движения, разделение общества, изменение климата, устойчивость и возможная роль немоторизованного транспорта в деле укрепления здоровья, стали все чаще рассматривать в рамках более интегрированной структуры, раскрывая синергизм и расхождения различных вариантов транспортных стратегий и их многостороннее влияние на здоровье. Одновременно с этими событиями в 1990-е годы на международном и национальном уровнях наметился растущий политический интерес к интегрированному формированию политики, в том числе в секторах транспорта и защиты окружающей среды. В этих условиях одним из важных этапов в международной политике под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) стала Региональная конференция по вопросам транспорта и окружающей среды (Вена, 1997 г.). На этой конференции государства-члены приняли декларацию, в которой обязались «принять меры, направленные на снижение негативного воздействия транспорта и дорожного движения на окружающую среду и здоровье». Эта декларация была положена в основу Венской программы совместных действий ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде (8), которая обеспечила сотрудничество между министерствами транспорта и окружающей среды.

В 1999 г. по итогам Третьей конференции министров по вопросам транспорта и окружающей среды (Лондон) была принята Лондонская хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (9), что позволило вынести вопросы здоровья на обсуждение и озаменовало собой рождение трехсторонней политической платформы с участием министров транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды.

В 2002 г. государства-члены решили объединить процессы, осуществляемые под руководством, соответственно, ЕЭК ООН и Европейским региональным бюро ВОЗ, создав новые политические рамки - Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), деятельность которой совместно курируют обе организации (10). Это привело к укреплению институциональной и политической легитимности всех трех вовлеченных секторов и позволило усилить

координацию и синергизм, а также более эффективно использовать ресурсы.

ОПТОСОЗ

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

ОПТОСОЗ – уникальная политическая платформа, которая с 2002 г. поощряет государства-члены Европейского региона применять интегрированный стратегический подход к обеспечению устойчивого и здорового транспорта и мобильности. Трехсторонний Руководящий комитет ОПТОСОЗ является основным органом принятия решений. Он действует в рамках мандата, определенного Советом высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и здоровья (проводимого каждые пять лет) с целью содействия, координации и мониторинга реализации рабочего плана ОПТОСОЗ. Заседания Руководящего комитета открыты для представителей государств-членов ЕЭК ООН и Европейского региона ВОЗ, представляющих секторы транспорта, окружающей среды и здравоохранения. Руководящий комитет подчиняется Европейскому региональному комитету ВОЗ, Комитету ЕЭК ООН по внутреннему транспорту и Комитету ЕЭК ООН по экологической политике. Помощь в работе Руководящему комитету оказывает трехстороннее бюро с равным представительством участников, выбираемое Руководящим комитетом и представляющее различные государства-члены ЕЭК ООН и Европейского региона ВОЗ. Обслуживание деятельности Руководящего комитета и бюро осуществляет секретариат, работу которого обеспечивают Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН, Отдел окружающей среды ЕЭК ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ, представляя три участвующих в программе сектора на уровне Организации Объединенных Наций (ООН).

ЧЕМ ЗАНИМАЕТСЯ ПРОГРАММА

Используя динамичную сеть представителей государств-членов, научных кругов, гражданского общества и экспертов, ОПТОСОЗ задействует все три сектора на равных основаниях, обеспечивая правительствам стран условия для достижения прогресса в улучшении их понимания проблем здравоохранения и окружающей среды в связи с транспортом, и в использовании возможностей, создаваемых устойчивой и здоровой транспортной политикой,

содействуя достижению максимально высокого уровня здоровья и благополучия для всех, улучшению состояния окружающей среды и эффективному функционированию транспорта. ОПТОСОЗ получила новый импульс и политическую поддержку со стороны министерств во всех трех секторах на своем Четвертом совещании высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, прошедшем в апреле 2014 г. в Париже. На этом совещании была принята *Парижская декларация* и утверждены пять ее приоритетных целей (11):

- Приоритетная цель 1: содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья;
- Приоритетная цель 2: обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем;
- Приоритетная цель 3: снижать выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума;
- Приоритетная цель 4: содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта; и
- Приоритетная цель 5: интегрировать цели в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования.

С целью оказания поддержки государствам-членам в деле достижения прогресса в выполнении этих целей, ОПТОСОЗ использует четыре механизма реализации:

1. Проведение серии национальных семинаров на темы стратегий устойчивого транспорта («Эстафета» ОПТОСОЗ);
2. Разработка и осуществление национальных планов действий в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (12);
3. Заключение соглашений о партнерствах, направленных на конкретные технические вопросы реализации целей ОПТОСОЗ; и
4. Создание платформы, объединяющей увязку научных, политических и практических аспектов для усиления потенциала в области осуществления комплексной политики (Академия ОПТОСОЗ).

ОСМЫСЛЕНИЕ 14 ЛЕТ ПРАКТИЧЕСКОГО ОПЫТА

ТРУДНОСТИ

Работа с участием нескольких секторов на национальном или субнациональном уровнях, как правило, не бывает простой, и ОПТОСОЗ столкнулась с множеством трудностей в этой связи. Во-первых, организационная система во многих государствах-членах традиционно построена в секторах по вертикали, и между министерствами существует крайне мало точек взаимодействия (работа происходит, что называется, в изоляции). Иногда это является результатом различия в сферах ответственности между секторами, что, в свою очередь, может привести к несопадающим и даже противоположным интересам и повесткам дня и усложняет определение областей, в которых будет возможна межсекторальная работа. Кроме того, сложность в определении четкой подотчетности, отсутствие стимулов и механизмов преодоления границ между секторами, и, в некоторых случаях, ограниченные возможности для межсекторальной работы еще больше тормозят усилия по обеспечению межсекторальной деятельности. Что касается организационной структуры ОПТОСОЗ, то процесс усложнялся из-за непредсказуемого финансирования и нечетких обязательств, что также было связано с изменениями в национальных политических повестках дня. Поскольку ОПТОСОЗ не является юридически обязывающим инструментом, в нем отсутствуют механизмы обеспечения соблюдения его положений. С одной стороны, такой добровольный характер дает государствам-членам возможность гибкого участия в процессе; с другой стороны, это может привести к тому, что в нем будут участвовать только те страны, которые уже убеждены в необходимости такой программы и уже активно участвуют в ОПТОСОЗ, т.е., только группа «желающих», а остальные останутся «не охваченными».

СОДЕЙСТВУЮЩИЕ ФАКТОРЫ

Несмотря на все эти сложности ОПТОСОЗ добилась успеха и остается первопроходцем в этом процессе, предлагая уникальную, комплексную политическую платформу государствам-членам Европейского региона для работы в партнерстве с целью решения проблем транспорта в связи охраной окружающей среды и здоровья. ОПТОСОЗ также создала для го-

сударств-членов синергетический и эффективный механизм для выполнения соответствующих обязательств, которые они приняли на других форумах, таких как Европейский процесс «Окружающая среда и здоровье» (ЕРБ ВОЗ) (13), Здоровье-2020 (2) и процесс ЕЭК ООН «Окружающая среда для Европы» (14).

В оценке, основанной на анализе годовых отчетов государств-членов о реализации ОПТОСОЗ, были выявлены несколько основных факторов, содействующих реализации программы. Эти факторы рассматриваются в подразделах ниже.

Определение совместной повестки дня

Это потребовало пересмотра некоторых вопросов и рассмотрения аспектов, по которым можно было найти общую позицию и выработать общую повестку дня, в соответствии с которой можно было осуществлять действия во всех трех секторах. Одним из примеров является особое внимание, которое ОПТОСОЗ уделяет популяризации пешей ходьбы и езды на велосипеде в качестве транспортного средства – это направлено на решение проблем во всех трех секторах и является той сферой политики, которая не охвачена другими международными процессами.

Стратегические секторальные цели и политическая поддержка

Хотя наличие единой повестки дня играет важнейшую роль для обеспечения межсекторальной деятельности, с политической точки зрения не менее важно, чтобы каждый сектор признавал необходимость наличия собственных секторальных целей. Например, три из пяти приоритетных целей ОПТОСОЗ непосредственно направлены на решение основных задач в каждом из трех вовлеченных секторов по отдельности (Цель 2, развитие эффективных транспортных систем в транспортном секторе; Цель 3, снижение выбросов парниковых газов в сектор охраны окружающей среды; и Цель 4, обеспечение здорового и безопасного транспорта для сектора здравоохранения), в то время как две цели имеют межсекторальный характер (Цель 1, создание новых рабочих мест и инвестиции в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья; и Цель 5, интеграция целей в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования).

Содействие созданию партнерств

Объединение партнеров из разных секторов, правительственных и научных учреждений, и гражданского общества расширяет возможности для недопущения нежелательного воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду, а также на другие сектора. ОПТОСОЗ также стремится расширить свою деятельность за пределы этих трех вовлеченных секторов, дополнительно подчеркивая, например, экономические выгоды устойчивого и здорового транспорта. В качестве примера можно привести Партнерство ОПТОСОЗ для создания рабочих мест в экологически чистом и здоровом транспорте. Это направлено на изучение возможностей создания рабочих мест в контексте так называемой «зеленой экономики», и на поддержку инвестиций в «зеленый» и здоровый транспорт.

Обеспечение средств поддержки

Применение имеющихся фактических данных о бремени для окружающей среды и здоровья для создания конкретных и практических инструментов помогает поддержать изменения. Например, Инструментарий ВОЗ для экономической оценки влияния на здоровье (HEAT) в отношении пешей ходьбы и велосипедного передвижения (15) был разработан под руководством ОПТОСОЗ, чтобы рассчитать воздействие активной мобильности на здоровье и ее соответствующий экономический эффект, что, таким образом, облегчает рассмотрение последствий для здоровья при анализе транспортных проектов.

Институциональная легитимность

Совместный секретариат ВОЗ-ЕЭК ООН (представляющий все три вовлеченных сектора на уровне ООН), политический мандат, определенный на совещаниях высокого уровня по вопросам транспорта, охраны окружающей среды и здоровья, а также связи с руководящими органами ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ обеспечивают сильную институциональную поддержку и легитимность деятельности ОПТОСОЗ.

Страны-лидеры

Поскольку ОПТОСОЗ является добровольной программой, ее сотрудничество с мотивированными и активными государствами-членами приобретает особенно большое значение для обеспечения того, чтобы вопросы, которыми она занимается, не утрачивали приоритетности, а сама программа

оставалась жизнеспособной. Такие страны-лидеры могут также поделиться огромным опытом, идеями, к реализации которых нужно стремиться, и создать отправные точки для партнерств. Не в меньшей степени такие лидеры необходимы внутри стран и учреждений.

Ощутимые результаты и конкретные продукты

Межсекторальное сотрудничество в рамках такой международной платформы, как ОПТОСОЗ, связано с совместной работой над достижением общих целей. Таким образом, необходимо, чтобы в конечном счете были получены ощутимые результаты и конкретные продукты. Это особенно важно в связи с добровольным характером ОПТОСОЗ, которая должна постоянно обеспечивать свою актуальность и привлекательность для государств-членов. В этой связи регулярные публикации стали неотъемлемой частью программной деятельности наряду с разработкой инструментов и руководств, которые, в свою очередь, использовались для поддержки реализации конкретных аспектов работы ОПТОСОЗ.

Удобные административные и управленческие механизмы

Организация процесса и управление им очень важны при межсекторальном сотрудничестве, благодаря чему голоса участников будут услышаны и приняты во внимание. Однако это просто одно из средств достижения успешных результатов, но не самоцель. Поскольку деятельность ОПТОСОЗ не имеет юридически обязывающего характера, программа может использовать значительно более легкие управленческие механизмы по сравнению с теми, которые необходимы при работе с юридически обязывающими инструментами. Это позволяет работать более гибко и, таким образом, облегчает ход работы и подписание соглашений, чтобы сосредоточить усилия на достижении конкретных результатов.

Содействие мониторингу и отчетности

Важно создавать возможности для освещения прогресса, достигнутого на национальном и международном уровнях, с целью распространения примеров лучшей практики и признания успехов. ОПТОСОЗ обеспечивает за счет механизма годовой отчетности государств-членов о выполнении положений *Парижской декларации (11)* на национальном

уровне, отчетов на совещаниях высокого уровня, проходящих раз в 5 лет, отчетности перед руководящими органами ЕЭК ООН и ВОЗ, а также использует возможности презентации достижений на различных национальных и международных форумах.

НАПРАВЛЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В последние годы в научной литературе уже были рассмотрены различные аспекты межсекторального сотрудничества, однако опыт ОПТОСОЗ демонстрирует дополнительные практические перспективы, а также может быть использован при разработке похожих процессов, направленных на обеспечение межсекторальной деятельности, объединяющей международные обязательства и национальные действия. Это также остается актуальным, учитывая недавно принятые Цели в области устойчивого развития ООН (ЦУР) (16). Так, например, работа, которую в рамках ОПТОСОЗ проводили правительства на национальном уровне и учреждения ООН, может способствовать достижению ЦУР 3 и 11, обеспечивая здоровый образ жизни и содействуя благополучию для всех в любом возрасте, а также обеспечивая открытость, безопасность, жизнестойкость и устойчивость городов и населенных пунктов. Все пять целей *Парижской декларации* (11) ОПТОСОЗ напрямую связаны с этими ЦУР. В то же время, широкая поддержка ЦУР со стороны международного сообщества также подтверждает межсекторальный подход ОПТОСОЗ и создает возможности для действий для государств-членов.

Опыт работы, проведенной ОПТОСОЗ с 2002 года, также показывает, что успех такой работы будет зависеть от вовлечения большего количества секторов и участников, как на национальном, так и на международном уровне. Это привело к появлению новой цели – интегрировать имеющиеся цели в политику городского развития и территориально-пространственного планирования с настоятельной рекомендацией о более широком вовлечении частного сектора, гражданского общества и местных органов власти.

Для сохранения долгосрочной актуальности программы для государств-членов, будущие приоритетные мероприятия ОПТОСОЗ будут направлены

на устранение дисбаланса, который наблюдался между странами, активно участвовавшими в процессе (и получившими конкретные выгоды от такого участия), и странами, которые (пока еще) не приняли в нем участия. Для этого потребуются обеспечить более широкое понимание трудностей и ограничений, с которыми страны могут столкнуться в этом процессе. Частично эту проблему можно решить за счет дальнейшего усиления сотрудничества с соответствующими процессами, такими как *Окружающая среда для Европы* (14), *Европейский процесс «Окружающая среда и здоровье»* (13), *ООН-Хабитат* (17) и, самое главное, *ЦУР* (16). Благодаря такому усилению существует огромный потенциал для сохранения ценности приоритетов и мероприятий ОПТОСОЗ для всех трех секторов. Пятое совещание высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, которое состоится в Австрии в 2019 г., создаст возможности для реализации этих политических идей.

Выражение признательности: авторы выражают свою признательность странам-участницам, поддерживающим ОПТОСОЗ посредством своего участия в программе, а также финансового и материального вклада.

Источник финансирования: ОПТОСОЗ получает поддержку от стран-участниц, Европейского регионального бюро ВОЗ, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП).

Конфликт интересов: не указан.

Отказ от ответственности: авторы несут самостоятельную ответственность за мнения, выраженные в данной публикации, которые не обязательно представляют решения или политику Всемирной организации здравоохранения.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. The Helsinki Statement on Health in All Policies. In: The 8th Global Conference on Health Promotion, Helsinki, Finland, 10–14 June 2013. Geneva: World Health Organization; 2013 (http://www.who.int/healthpromotion/conferences/8gchp/8gchp_helsinki_statement.pdf, accessed 18 May 2016).
2. Здоровье-2020 – основы европейской политики и стратегия для XXI века (2013 г.). Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2013 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/00111/199532/Health2020-Long.pdf, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
3. Jackisch J, Sethi D, Mitis F, Szymański T, Arra A. Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.

- Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2015 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/298386/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-ru.pdf?ua=1, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
4. Global Burden of Disease Study 2010 (GBD 2010) results by risk factor 1990–2010 – country level. Global Health Data Exchange [online database]. Seattle, WA: University of Washington Institute for Health Metrics and Evaluation (<http://ghdx.healthdata.org/record/global-burden-disease-study-2010-gbd-2010-results-risk-factor-1990-2010>, accessed 20 May 2016).
 5. Глобальные риски для здоровья: смертность и бремя болезней, обусловленные некоторыми основными факторами риска. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2009 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/GlobalHealthRisks_report_full.pdf?ua=1&ua=1, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 6. Бремя болезней, обусловленное шумом как фактором окружающей среды. Количественная оценка утраченных лет здоровой жизни в Европе. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2011 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf?ua=1, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 7. Fletcher T, McMichael AJ. Health at the crossroads: transport policy and urban health. Proceedings of the London School of Hygiene and Tropical Medicine Fifth Public Health Forum, London, April 1995. London: London School of Hygiene and Tropical Medicine; 1995.
 8. Vienna Declaration and programme of joint action. Geneva: United Nations Economic Commission for Europe; 1998 (<http://www.cipra.org/en/positions/52>, accessed 23 May 2016).
 9. Хартия по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 1999 (EUR/ICP/ENCO 02 02 5/9 Rev. 4; http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/88575/E69044.pdf?ua=1, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 10. Декларация, принятая вторым совещанием высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и здоровья (Женева, 5 июля 2002 г.). Женева: Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2002 (ECE/AC.21/2002/8; EUR/02/5040828/8; <http://www.thepep.org/en/hlm/documents/2002/ece.ac.21.2002.8.r.pdf>, по состоянию на 24 февраля 2016 г.).
 11. Парижская декларация, принятая на Четвертом совещании высокого уровня по вопросам транспорта, окружающей среды и охраны здоровья. Париж: Европейская экономическая комиссия ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ; 2014 (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/D%C3%A9claration_de_Paris_RU.pdf, по состоянию на 24 февраля 2016 г.).
 12. Schweizer C, Racioppi F, Nemer L. Developing national action plans on transport, health and environment. A step-by-step manual for policy-makers and planners. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe; 2014 (<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/developing-national-action-plans-on-transport,-health-and-environment.-a-step-by-step-manual-for-policy-makers-and-planners>, accessed 24 February 2016).
 13. Европейское региональное бюро ВОЗ. Европейский процесс «Окружающая среда и здоровье» (ЕПОСЗ) (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/pages/european-environment-and-health-process-ehp>, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 14. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Процесс «Окружающая среда для Европы» (<http://www.unece.org/ru/env/efe/welcome.ru.html>, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 15. WHO Regional Office for Europe. Health economic assessment tool for cycling and walking (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>, accessed 20 May 2016).
 16. United Nations Sustainable Development Platform. Цели в области устойчивого развития (<https://sustainabledevelopment.un.org/processes/post2015/owg/proposal/russian>, по состоянию на 20 мая 2016 г.).
 17. Программа ООН по населенным пунктам (ООН-Хабитат) (<http://unhabitat.org/>), по состоянию на 20 мая 2016 г.).