

10 мая 2002 г.

ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Европейское региональное бюро

Совещание на высоком уровне по транспорту, окружающей среде и здоровью

(Вторая сессия, 5 июля 2002 г.)

Пункт 4 повестки дня

**ОЦЕНКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ХАРТИИ ПО ТРАНСПОРТУ,
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ***

1999-2000 гг.

**принятой на Третьей Конференции на уровне министров
по окружающей среде и охране здоровья
(Лондон, 16-18 июня 1999 г.)**

Записка Секретариата ВОЗ

**А. ПОЛНОМОЧИЯ И ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
ХАРТИИ**

1. Третья Конференция на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья, которая состоялась в Лондоне 14-16 июня 1999 г., приняла, среди прочего, Хартию по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, в которой содержатся цели, касающиеся здоровья, принципы и план действий для достижения положительного воздействия на здоровье посредством проведения политики в области транспорта. В рамках этой Хартии был также учрежден механизм по осуществлению последующей деятельности в целях содействия выполнению ее плана действий. Он включает Руководящую группу под председательством Австрии и ВОЗ, состоящую из представителей двадцати пяти государств-членов, международных организаций (Европейская экономическая комиссия ООН, ЮНЕП и Европейская комиссия) и шести неправительственных организаций (Ассоциация европейских производителей автомобилей, Европейская федерация велосипедистов, Международный союз дорожного транспорта, Международное общество врачей в защиту окружающей среды (МОВОС), Международный союз железных дорог, Международный союз общественного транспорта), а также сети национальных координационных центров, назначенных тридцатью государствами-членами для содействия осуществлению Хартии на

* Приложения к настоящему документу имеются лишь на английском языке.

национальном уровне и облегчения мониторинга прогресса в осуществлении Плана действий Хартии.

2. На своем четвертом Совещании (Женева, 7 июня 2001 г.) Руководящая группа Хартии приняла решение провести оценку осуществления Хартии к настоящему времени путем проведения обследования среди национальных информационно-консультативных центров и предложила Секретариату ВОЗ с этой целью составить проект вопросника. Этот проект вопросника был обсужден и согласован на пятом совещании Руководящей группы Хартии (Мальта, 8-9 октября 2001 г.).

3. Результаты этого обследования предназначены для информирования Совещания на уровне министров по транспорту, окружающей среде и здоровью (5 июля 2002 г.) и определения будущего направления деятельности по выполнению задач Хартии согласно новым рационализированным рамкам совместной деятельности ВОЗ и Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) в области транспорта, окружающей среды и здоровья на общеевропейском уровне.

4. Настоящий документ содержит описание методологии, использованной для проведения оценки Хартии. В нем представлены основные полученные данные обследования и краткое описание действий, которые были предприняты или предпринимаются в качестве составной части процесса осуществления Хартии. Наконец, в нем рассматриваются будущие направления деятельности и пункты Плана действий Хартии, которые попадают/не попадают в число приоритетов, определенных для осуществления деятельности в рамках Панъевропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ТНЕ РЕР), которая разрабатывается совместно ВОЗ и ЕЭК ООН. Настоящий документ дополнен следующими приложениями:

- Приложение I: полуколичественный анализ ответов на оценочное обследование;
- Приложение II: подробные ответы;
- Приложение III: вопросник, который использовался во время обследования;
- Приложение IV: резюме результатов австро-франко-швейцарского исследования по оценке затрат, связанных с воздействием на здоровье загрязнения воздуха, вызываемого транспортом.

В. МЕТОДОЛОГИЯ

6. Вопросник (см. Приложение III) был разослан 26 ноября 2001 г. факсом, электронной почтой и обычной почтой в национальные информационно-консультативные центры Хартии, а также в технические информационно-консультативные центры ВОЗ в министерствах здравоохранения стран Европейского регионального бюро ВОЗ, с тем чтобы включить в процесс обследования также те государства-члены, которые не назначили национальные информационно-консультативные центры по осуществлению Хартии. Опрашиваемым было предложено представить ответы к 20 декабря 2001 г. и рекомендовано должным образом проконсультироваться с представителями других соответствующих министерств и, в частности, с национальными координаторами и ведущими участниками Венской программы совместных действий в области транспорта и окружающей среды, кому был направлен данный вопросник для информации с целью содействия внутреннему процессу консультаций. Напоминания были отправлены в конце декабря 2001 г. Настоящий анализ включает вопросники, полученные ВОЗ до 22 апреля 2002 г.

7. В вопроснике ставились задачи:

- собрать информацию о действиях, предпринимаемых на национальном и, где возможно, на субнациональном уровнях по осуществлению мер, предусмотренных Планом действий Хартии;
- понять, каким образом и в какой степени Хартия способствовала катализации действий в отношении транспорта, поддерживающих здоровье и окружающую среду, и более глубокой интеграции аспектов здоровья в повестку дня в области транспорта и окружающей среды;
- определить приоритетные области в Планах действий Хартии для осуществления будущей деятельности в соответствии с новыми рационализированными рамками ВОЗ и ЕЭК ООН;
- собрать информацию среди опрашиваемых в целях дальнейшего укрепления процесса выполнения задач Хартии на национальном уровне.

8. Ответы были получены в общей сложности от двадцати семи государств-членов, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Европейской федерации велосипедистов (ЕФВ). В число представивших ответы государств-членов входят: Австрия, Азербайджан, Бельгия, Болгария, Чешская Республика, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, бывшая Югославская Республика Македония, Германия, Греция, Венгрия, Италия, Латвия, Литва, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Словацкая Республика, Словения, Швеция, Швейцария, Таджикистан, Турция, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Узбекистан.

9. Была проведена полуколичественная оценка ответов, распределившая их по различным категориям, и оценка среднего или процентного числа ответов, относящихся к каждой категории. Некоторые вопросы были проанализированы на субрегиональной основе в соответствии с классификацией, применяемой в Европейском региональном бюро ВОЗ (см. Приложение I). Была проведена отдельная оценка ответов, поступивших от НПО и МПО.

С. ОСНОВНЫЕ ПОЛУЧЕННЫЕ ДАННЫЕ

I. Прогресс в осуществлении на международном уровне

10. По предложению Руководящей группы ВОЗ разработала комплекс предложений по проектам, направленных на активизацию выполнения различных пунктов в Планах действий Хартии.

11. Руководящая группа определила приоритеты для выполнения пунктов Плана действий Хартии с помощью вопросника, разосланного государствам-членам. Ответы были получены от двадцати четырех стран и проанализированы Руководящей группой, которая достигла консенсуса в отношении определения следующих пунктов в качестве начальных приоритетных областей деятельности:

- *Проведение оценки воздействия на гигиену окружающей среды и затрат, связанных с транспортом и землепользованием, а также политики и инвестиций в области инфраструктуры*
- *Подготовка в тесном сотрудничестве с ЕЭК ООН обзора соглашений и правовых документов по транспорту, окружающей среде и охране здоровья*
- *Повышение информированности населения и индивидуальной ответственности и обеспечение доступа к информации о воздействии транспорта на гигиену*

окружающей среды, а также повышение степени участия населения в принятии решений в отношении проектов и стратегий, касающихся транспорта.

12. Достигнутый прогресс в осуществлении вышеуказанного проекта включает: разработку руководства по проведению оценки воздействия на здоровье политики в области транспорта (при поддержке Швейцарии); разработку моделей и программного обеспечения для количественного определения воздействия транспорта на здоровье в результате дорожно-транспортных происшествий, шума и загрязнения воздуха (частично финансируемая посредством субсидий Европейской комиссии на проведение исследований); планирование ряда тематических семинаров в поддержку разработки руководящих принципов (по инициативе Австрии); составление проекта руководства по содействию участию населения в принятии решений в области транспорта (по инициативе Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии); создание информационно-справочного центра по транспорту, окружающей среде и здоровью (данный вопрос рассматривается Италией); разработку системы для одобрения проектов, способствующих осуществлению Хартии.

13. В соответствии с полномочиями, предоставленными в Хартии, основные усилия были направлены на разработку совместно с ЕЭК ООН «Обзора документов в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и рекомендаций относительно последующей деятельности», выводы которого были обсуждены на первом Совещании на высоком уровне по транспорту, окружающей среде и здоровью (Женева, 4 мая 2001 г.). В обзорном докладе рекомендовано, среди прочего, начать переговоры в отношении Рамочной конвенции по транспорту, окружающей среде и здоровью, главным образом направленной на дальнейшую интеграцию политики в области транспорта, окружающей среды и здоровья а также на решение проблем окружающей среды и здоровья, связанных с транспортом в городских районах.

14. После решений, принятых первым Совещанием на высоком уровне, усилия Руководящей группы Хартии и Секретариата ВОЗ, направленные на деятельность, осуществляемую в рамках недавно созданной Совместной специальной группы экспертов ЕЭК ООН-ВОЗ по транспорту, окружающей среде и здоровью, сконцентрировавшей свое внимание, в частности, на: рационализации деятельности в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья на международном уровне; выявлении приоритетных областей для будущей деятельности на панъевропейском уровне и осуществлении соответствующей деятельности; возможных вариантах осуществления этой деятельности, включая юридически обязательные (например, Рамочная конвенция), а также юридически необязательные документы. Ограниченные ресурсы, имеющиеся у Секретариата ВОЗ, и приоритетное внимание, оказываемое государствами-членами этой деятельности, ослабили внимание, уделяемое другим приоритетным областям, определенным Руководящей группой.

15. Основные достижения Хартии на международном уровне можно суммировать следующим образом:

- a) содействие более глубокой интеграции аспектов здоровья в международной повестке дня в отношении транспорта и окружающей среды (например, недавно принятая резолюция Европейского парламента о воздействии транспорта на здоровье (2001/2067/(INI));
- b) объединение трех секторов и содействие упорядочению деятельности в контексте общих рамок ВОЗ и ЕЭК ООН;

- c) внесение новых идей в разработку методов оценки воздействия на здоровье и экономической оценки воздействия на здоровье, связанного с транспортом (например, в австро-франко-швейцарском исследовании и его продолжении, послужившим началом разработки руководящих принципов оценки воздействия на здоровье/экономической оценки). Более того, транспорт стал первым сектором экономики, где начали осуществляться такие меры; он служит примером и испытательным полигоном для этих новых подходов;
- d) объединение и предоставление существующих и появляющихся знаний о связях между транспортом, окружающей средой и здоровьем и повышение заинтересованности в средствах распространения (например, Информационно-справочный центр по транспорту, окружающей среде и здоровью) и создание потенциала.

16. Основные проблемы, которые встретились при осуществлении Хартии на международном уровне, включают следующие:

- a) расширение активного участия в осуществлении Хартии на большее число стран, в частности на СЦВЕ/ННГ и увеличение числа государств-членов, принимающих на себя роль основных участников по выполнению положений Хартии;
- b) активное участие стран с переходной экономикой в осуществлении Хартии;
- c) расширение участия заинтересованных партнеров, которые могут оказать финансовую поддержку проектам и видам деятельности, связанным с осуществлением Хартии;
- d) укрепление активного участия представителей сектора здравоохранения;
- e) отсутствие достаточных ресурсов для укрепления процесса осуществления на международном уровне.

II. Прогресс в осуществлении на национальном уровне

17. На основе ответов, полученных во время обследования процесса осуществления Хартии, были сделаны следующие общие выводы:

- a) основное дополнительное значение Хартии состоит в облегчении, а в некоторых странах в разрывании межсекторального диалога на национальном уровне;
- b) Хартия способствовала информированию о последствиях для здоровья политики в области транспорта;
- c) Хартия также рассматривается в качестве инструмента, способствующего большей интеграции аспектов здоровья в повестку дня в области транспорта и окружающей среды на национальном уровне; это позитивное влияние имеет еще большее значение в странах, в национальной политике которых еще не была предусмотрена межсекторальная интеграция;
- d) эффективность Хартии в катализации действий в области транспорта, окружающей среды, охраны здоровья и межсекторальной интеграции на национальном уровне ограничена в результате отсутствия ресурсов, выделяемых для ее осуществления, и отсутствия информированности среди участников на национальном и субнациональном уровне, а также в результате слишком ограниченного межсекторального сотрудничества и отсутствия органов контроля за выполнением (например, таких органов, которые были бы предусмотрены юридически обязательными требованиями);
- e) большинство действий, представленных государствами-членами в качестве мер, способствующих осуществлению Плана действия Хартии, фактически

- вызывается другими процессами, где потребность в осуществлении политики Европейского сообщества действует в качестве основной движущей силы для предпринятия действий (как для членов ЕС, так и для вступающих в него стран) наряду с разработкой национальной политики;
- f) во многих странах сектор здравоохранения принимал самое скромное участие в осуществлении Хартии.

D. ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЙСТВИЙ, КАТАЛИЗИРОВАННЫХ ХАРТИЕЙ

I. Австро-франко-швейцарская оценка затрат, связанных со здоровьем, вызванных загрязнением воздуха дорожным движением

18. Настоящее исследование было проведено в качестве меры содействия подготовке Лондонской конференции по окружающей среде и охране здоровья (1999 г.). Была осуществлена оценка затрат, связанных со здоровьем, вызванных загрязнением воздуха дорожным движением в трех странах с использованием общих методологических рамок и новых принципов экономической оценки внешних затрат, связанных с транспортом.

19. В отношении этих трех стран была проведена оценка воздействия на местное население твердых частиц (ТЧ10), а также связь между загрязнением воздуха и здоровьем с представлением для каждого уровня воздействия числа случаев заболеваемости и смертности, вызванных загрязнением воздуха. Согласно оценкам данного исследования, все три страны вместе несут затраты, связанные со здоровьем, вызванные загрязнением воздуха, приблизительно в размере 49 700 млн. евро, из которых 26 700 млн. евро связаны с дорожным движением. В связи с примерно одинаковой численностью населения в Австрии и Швейцарии затраты в области здравоохранения, связанные с загрязнением воздуха, достигают одинакового уровня.

20. К данному сотрудничеству, инициированному этим исследованием, в настоящее время присоединилась Швеция, и его масштабы расширились в целях разработки экономических оценок воздействия на здоровье шума, а также пешеходного и велосипедного движения (см. также Приложение IV). Более того, методология, разработанная в результате этого исследования, привела к проведению дополнительных исследований на уровне города (например, исследование, проведенное в восьми крупнейших городах Италии)^[1].

II. Итальянское конкретное исследование в области использования мопедов с двухтактным двигателем

21. Это исследование было проведено Министерством окружающей среды Италии в качестве меры содействия подготовке Лондонской конференции по окружающей среде и охране здоровья (1999 г.). Это было первым исследованием, в котором была предпринята попытка выявить и определить в количественном отношении степень воздействия на здоровье и окружающую среду использования мопедов с двухтактным двигателем в качестве транспортного средства в городских районах и связанные с этим воздействием затраты.

^[1] <http://www.euro.who.int/document/E75492.pdf>

22. Это исследование, международное значение которого распространяется на другие страны в Европе и на страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где возрастает использование этого средства транспорта, было полезным для определения некоторых важных пробелов в знаниях о количественных и качественных выбросах загрязнителей воздуха этими двигателями, способствовало разработке сценариев политики и указало на несколько вариантов сокращения воздействия использования мопедов на здоровье. Данное исследование было проведено многопрофильной группой с активным участием основных заинтересованных лиц, включая производителей и специалистов по вопросам окружающей среды.

III. Экспериментальный проект Мальты по оценке положительного воздействия на окружающую среду и здоровье использования троллейбусов в связи с новой системой парковок и поездов

23. Данный экспериментальный проект был одобрен Руководящей группой в качестве меры, способствующей достижению целей Хартии. Он заключается в разработке системы парковок и поездов в городе Валлетте, включающей парк курсирующих троллейбусов, приводимых в движение с помощью солнечной энергии, и соединяющей стоянку автомобилей с историческим городом Валлетта.

24. Поддержка, выраженная Руководящей группой Хартии, оказала положительное влияние на одобрение данного проекта правительством Мальты и на использование средств Европейского союза в рамках программы CIVITAS (новой основной инициативы в области городского транспорта).

IV. Брошюра МОВОС "Транспорт, окружающая среда и здоровье"

25. Предложение МОВОС о дальнейшем распространении знаний о связях между транспортом, окружающей средой и здоровьем, обобщенное ВОЗ в книге "Транспорт, окружающая среда и здоровье"^{2[2]}, подготовленной в качестве составной части процесса разработки Хартии, было одобрено Руководящей группой в качестве меры, содействующей достижению целей Хартии.

26. Брошюра МОВОС была опубликована по случаю Зеленой недели ЕС-2002 и в настоящее время имеется на английском, французском и немецком языках. Она распространена среди врачей и лиц, разрабатывающих политику.

V. Разработка руководящих принципов ВОЗ для оценки воздействия на здоровье политики в области транспорта, а также пешеходного и велосипедного движения

27. Данные руководящие принципы разрабатываются при поддержке правительства Швейцарии. В них будут обобщены в логически последовательных методологических рамках существующие знания о воздействии на здоровье политики, связанной с

^{2[2]} "Transport, Environment and Health" (редакторы С. Dora и М. Philips) 2000 г. - Серия публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ No. 89 <http://www.euro.who.int/transport> (доступ открыт 29 апреля 2002 г.)

транспортом, что позволит осуществлять всесторонние оценки воздействия на здоровье политики в области транспорта и землепользования.

28. Эти руководящие принципы предоставят пользователям практическое руководство в отношении целевых показателей здоровья, которые следует учитывать при оценках, важной взаимосвязи степени воздействия и реагирования, а также факторов, изменяющих ее, в отношении практических средств оценки воздействия на здоровье и представления этого воздействия в форме действующих факторов риска и бремени болезней и травм в целях содействия проведению экономических оценок и анализа рентабельности/экономической эффективности различных сценариев политики.

VI. Разработка Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии руководства по содействию участия населения в принятии решений в области транспорта

29. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, исполняя свою ведущую роль в осуществлении пункта Плана действий Хартии «Участие населения, информированность населения, информация», в сотрудничестве с Международным союзом общественного транспорта, ЮНЕП и Мальтой приступило к разработке «Руководства по участию населения в принятии решений в области транспорта».

30. Этот проект руководства был расширен для включения дополнительной информации (например, информации, полученной в результате конкретных исследований, и примеров оптимальной практики) и представляет собой важный шаг в направлении распространения информации, а также способствует обмену опытом между различными странами.

E. БУДУЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

31. Совещание на высоком уровне по транспорту, окружающей среде и здоровью было организовано ВОЗ и ЕЭК ООН 4 мая 2001 г. в соответствии с полномочиями Лондонской Хартии по транспорту, окружающей среде и охране здоровья и Декларацией министров, принятой на третьей Конференции на уровне министров по окружающей среде и охране здоровья.

32. Совещание предложило заинтересованным международным организациям еще более укрепить сотрудничество и координацию всех видов деятельности в областях транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, особенно в областях, указанных в Лондонской Хартии и в Программе совместных действий в области транспорта и окружающей среды (ПСД). Совещание на высоком уровне также одобрило в этом контексте предложение, внесенное секретариатами ЕЭК ООН и ВОЗ, по рационализации существующих международных учрежденческих механизмов, установленных в соответствии с Венским и Лондонским последующими процессами, и по установлению приоритетов соответствующей деятельности.

33. На основе этих решений была создана Объединенная специальная группа экспертов ЕЭК ООН-ВОЗ по транспорту, окружающей среде и охране здоровья для определения приоритетных областей будущей совместной деятельности с учетом, среди прочего, элементов Плана действий Хартии, а также Венской программы совместных действий в области транспорта и окружающей среды.

I. Установление приоритетов и Панъевропейская программа

34. В соответствии с решением Совещания на высоком уровне вновь созданная Объединенная специальная группа ЕЭК ООН-ВОЗ определила следующие приоритетные области дальнейшей деятельности в области транспорта, окружающей среды и здоровья на панъевропейском уровне:

- интеграция аспектов окружающей среды и здоровья в политику в области транспорта;
- управление спросом и интермодальность (перевозка двумя или более видами транспорта);
- городской транспорт;
- трансверсальные вопросы (конкретные потребности и проблемы новых независимых государств (ННГ) и юго-восточных европейских государств, а также особенно уязвимых в экологическом отношении районов этого региона).

35. С одобрением оценки Хартии и с принятием решений о рационализации существующих международных учрежденческих механизмов в соответствии с Лондонским и Венским последующими процессами и об установлении приоритетов деятельности, которые будут приняты на втором Совещании на высоком уровне по транспорту, окружающей среде и здоровью (Женева, 5 июля 2002 г.) будет дан новый толчок деятельности, осуществляемой на национальном и международном уровнях в рамках ПСД и Лондонской Хартии посредством объединения их в единую новую программу: Панъевропейскую программу по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (THE PER).

36. В результате с июля 2002 г. будут рационализированы существующие десять пунктов Плана действий Хартии с их соответствующими элементами осуществления для отражения выбранных четырех приоритетных областей будущей деятельности на панъевропейском уровне в рамках, представленных Панъевропейской программой (пункт 34).

37. Панъевропейская программа с ее новым учрежденческим механизмом будет продолжать предоставлять рамки и форум для осуществления всех национальных и международных компонентов Хартии. Панъевропейская программа перенесет направленность и ориентацию элементов предыдущей деятельности и программы Хартии на выбранные четыре приоритета, указанные выше. Ведущие участники, государства-члены и другие стороны, осуществляющие Хартию и ее задачи, могут продолжать осуществление соответствующих национальных или международных элементов программы Хартии до тех пор, пока они отвечают конкретным национальным и международным потребностям и/или соответствуют установленным полномочиям. Это касается в равной степени правительств и международных организаций.

38. Новый Руководящий комитет, который будет создан в рамках Панъевропейской программы, будет также служить в качестве форума, на котором могут представляться и приниматься к сведению доклады о деятельности, осуществляемой в соответствии с Планом действий Хартии, которая не попадает в приоритетные области, установленные Панъевропейской программой, и позволит обмениваться мнениями по ее осуществлению как на национальном, так и на международном уровнях.

39. Панъевропейская программа также установит сеть национальных координационных пунктов по транспорту, окружающей среде и здоровью с учетом существующих сетей, установленных в соответствии с Венским и Лондонским последующими процессами. Учитывая важную роль, которую играли национальные информационно-консультативные центры в осуществлении Хартии в государствах – членах ВОЗ в плане эффективного обмена информацией между странами и между национальным и международным уровнями, эти информационно-консультативные центры должны будут привести свою роль и функцию в соответствие с новой ролью и функцией, учрежденными в рамках Панъевропейской программы.

40. С созданием нового Руководящего комитета в рамках Панъевропейской программы Руководящая группа Хартии прекратит свое существование, а ее членам предложено стать членами Руководящего комитета Панъевропейской программы. Руководящий комитет должен быть открыт для участия на равноправной основе представителей этих трех секторов в рамках государств-членов. Государства – члены ЕЭК ООН и ЕРБ/ВОЗ соответствующим образом предложат кандидатуры своих национальных представителей в соответствии с кругом полномочий Комитета.

II. ЭЛЕМЕНТЫ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ХАРТИИ, ПОПАДАЮЩИЕ/ НЕПОПАДАЮЩИЕ В ПРИОРИТЕТНЫЕ ОБЛАСТИ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ПАНЬЕВРОПЕЙСКОЙ ПРОГРАММОЙ

<i>Элементы Плана действий Хартии</i>	<i>Рассматриваемые в рамках Панъевропейской программы (Да/Нет)</i>
(A) Интеграция требований и целей, касающихся окружающей среды и здоровья, в политику и планы в области транспорта и землепользования	Да
(B) Содействие планированию видов транспорта и землепользования, которое оказывает оптимальное воздействие на здоровье населения	Да
(C) Оценка воздействия на здоровье и окружающую среду	Да
(D) Экономические аспекты транспорта, окружающей среды и здоровья	Да
(E) Особая забота о группах населения повышенного риска	Частично охватываемые (области, касающиеся детей, и уязвимые в экологическом отношении области)
(F) Риск для здоровья населения, еще четко не определенный в количественном отношении	Нет
(G) Показатели и мониторинг	Да
(H) Экспериментальные действия и исследования	Частично охватываемые (например, в отношении экспериментальных проектов в странах с переходной экономикой и в городских районах)
(I) Участие населения, информированность населения, информация	Да
(J) Страны в переходном периоде и страны с серьезными проблемами, связанными с воздействием транспорта на здоровье	Да