



Инструмент экономической оценки влияния на здоровье (HEAT) ходьбы пешком и езды на велосипеде

HEAT - это удобный для пользователя инструмент на доказательной основе, предназначенный для специалистов и лиц, формирующих политику, занимающихся экономической оценкой ценности езды на велосипеде и ходьбы пешком для здоровья людей.

Оценка экономической стоимости от снижения смертности

В чем польза для здоровья от общенациональных, региональных или местных программ поощрения езды на велосипеде и ходьбы пешком?

Как можно количественно определить пользу для здоровья?

Какие меры, касающиеся езды на велосипеде и ходьбы пешком, приносят наибольшую пользу для здоровья?

Что можно делать с помощью HEAT?

Этот инструмент можно использовать в различных ситуациях, например:

- оценивание нынешнего (или прежнего) уровня распространенности езды на велосипеде или ходьбы пешком в том или ином городе или в стране, чтобы, в частности, показать ценность езды на велосипеде или ходьбы пешком на работу в конкретное место;
- оценивание динамики изменений, например, сравнение того, как было раньше и как стало теперь, или сравнение сценария А со сценарием Б (при принятых мерах и при отсутствии таковых) или оценивание достижения целевых показателей по расширению распространенности езды на велосипеде и ходьбы пешком;
- оценка новых или существующих проектов, в том числе расчет соотношений выгод и затрат (чтобы поддержать выработку политики и принятие решений и обосновать необходимость инвестиций).

Photo credits @WHO



Найти инструмент и больше узнать о нем можно на www.heatwalkingcycling.org
А теперь еще и езда на электровелосипеде!

Для кого предназначен инструмент HEAT?

Специалисты по планированию в области транспорта используют экономические оценки, такие как соотношения выгод и затрат, **в качестве стандартного инструмента для поддержки решений, касающихся политики и финансирования**. Такие оценки начинают все чаще применяться к программам поощрения езды на велосипеде и ходьбы пешком. Однако в них часто не в полной мере учитывается влияние вмешательств в области транспорта на здоровье населения. Инструмент HEAT уже используется в ряде стран Европы, Северной и Южной Америки, Азии и Африки. А как обстоит дело в вашей стране.

Инструмент HEAT также может быть полезен для групп, преследующих определенные интересы в сфере транспорта, ходьбы пешком, езды на велосипеде или охраны окружающей среды. Экономисты в области здравоохранения и специалисты по развитию физической активности в интересах укрепления здоровья могут с его помощью собирать доказательную базу для обоснования необходимости поощрения езды на велосипеде и ходьбы пешком.

Как был разработан этот инструмент?

HEAT представляет собой бессрочный проект, работа над которым координируется ВОЗ при поддержке межсекторальной группы экспертов и строится на принципе достижения консенсуса. Эксперты были специально подобраны таким образом, чтобы это была междисциплинарная группа, состав которой представляет широкий спектр профессиональных знаний и опыта в таких специальностях, как здравоохранение и эпидемиология, загрязнение воздуха, углеродные выбросы, безопасность дорожного движения, экономика здравоохранения, экономика транспорта, и отражает аспекты практики и/или информационно-пропагандистской работы, а также разработки и реализации стратегий. **В основу инструмента положены самые точные фактические данные**, имеющиеся на сегодняшний день, а в необходимых случаях с соблюдением полной прозрачности принимались исходные допущения. Инструмент постоянно совершенствуется, расширяется и развивается.

Как он работает?

Этот инструмент позволяет оценивать общественную ценность снижения преждевременной смертности, достигаемого благодаря регулярной ходьбе пешком или езде на велосипеде (как на обычном, так и на электрическом, включая велопрокат) взрослых людей, на основании мета-анализа данных об относительных рисках из публикуемых исследований. Критерий снижения риска применяется к количественному показателю ходьбы пешком или езды на велосипеде, который вводится пользователем, и при этом также учитываются влияния загрязнения воздуха и дорожно-транспортных происшествий. Такие данные могут основываться на продолжительности, расстоянии, количестве поездок или (в случае ходьбы пешком) шагов. В итоге инструмент выдает оценку экономической ценности для общества от вычисленного снижения преждевременной смертности, а также цифры на данный момент и среднегодовые цифры. Также могут быть вычислены последствия от выбросов углерода и дана их экономическая оценка.

Несколько примеров:

Соединенное Королевство

Проект поощрения езды на велосипеде среди работников предприятий и организаций в Англии, в результате реализации которого свыше 20000 работников снова начали ездить на велосипеде, что привело к соотношению выгод и затрат более чем 7:1 вследствие увеличения ожидаемой продолжительности жизни благодаря регулярной езде на велосипеде.¹

Испания

В результате еще одного исследования, проведенного в испанской провинции Каталония, было подсчитано, что, если бы взрослые, которые в настоящее время не достигают минимальных рекомендуемых уровней физической активности, хотя бы один раз в день вместо одной короткой поездки на автомобиле проходили пешком, это каждый год приводило бы к экономии примерно 200 млн евро за счет снижения смертности.²

Канада

Анализ запланированных инвестиций в велосипедную инфраструктуру в канадских городах в период с 2016 г. по 2020 г. показал, что соотношения выгод и затрат составляют от 1,7:1,0 (Виктория) до 2,1:1,0 (Галифакс) при сценарии умеренных инвестиций и от 3,9:1,0 (Виктория) до 4,9:1,0 (Галифакс) при сценарии наиболее масштабных инвестиций. При этом в течение 10-летнего временного инвестиционного интервала предотвращается 9–18 случаев преждевременной смерти и на 87000–142000 тонн снижается объем углеродных выбросов.³

1 Cyclists' Touring Club (CTC). Programmes to promote cycling – evidence for NICE from CTC. Guilford: CTC; 2012 (www.nice.org.uk/guidance/ph41/documents/expert-testimony-3-ctc2, accessed 27 September 2023).

2 Olabarria M, Pérez K, Santamaría-Rubio E, Novoa AM, Racioppi F. Health impact of motorised trips that could be replaced by walking. Eur J Public Health. 2013;23(2):217–22. doi: 10.1093/eurpub/cks015.

3 Whitehurst DGT, DeVries DN, Fuller D, Winters M. An economic analysis of the health-related benefits associated with bicycle infrastructure investment in three Canadian cities PLoS ONE. 2021;16(2):e0246419. doi: 10.1371/journal.pone.0246419.