

Att allokera tillräckligt med finansiering och resurser för initiativ som integrerar hälsa och transport är en betydande utmaning. Enligt Litman (2013) begränsar finansieringsrestriktioner och konkurrerande mål ofta implementeringen av hälsofokuserade transportlösningar.

4. Offentligt motstånd och beteendeförändring

Ett grundläggande hinder är allmänhetens motstånd mot förändringar i transportinfrastruktur och beteenden. Enligt Ewing och Cervero (2010) är det svårt att ändra etablerade resebeteenden och preferenser och det kräver en stark offentlig engagemangstaktik.

5. Policyintegration och regelverk

Det kan vara svårt att införliva hälsofrågor i befintliga policyer för rörlighet i städer och regelverk. Marsden och Rye (2010) utforskar utmaningarna med att koppla transportpolitik med folkhälsomål

6. Stadens tillväxt och markanvändningsmönster

Befintliga markanvändningsmönster och stadsutbredning kan göra det svårt att införa hälsofrämjande egenskaper som gångbarhet och cykelinfrastruktur. Stadsutvecklingens inverkan på fysisk aktivitet och hälsa lyfts fram av Ewing et al. (2008).

Kapitel 5 - Bästa praxis

Helsinki

Helsingfors stad banade väg för konceptet Mobility as a Service (MaaS) med sin app "Whim". Denna programvara gör det möjligt för användare att planera, schemalägga och betala för många transportalternativ, inklusive kollektivtrafik, cykeldelning, taxibilar och fordonsuthyrning, allt från en plattform.

Tanken är att ge medborgarna så bekväma och effektiva alternativ till privat bilägande att de kommer att välja dessa tjänster, vilket minskar trafikstockningar och föroreningar.

Seoul

Seouls restaureringsprojekt för Cheonggyecheon-strömmen omfattade dekonstruktionen av en förhöjd vägbana och restaureringen av Cheonggyecheon-strömmen i Seoul, vilket resulterade i byggandet av en offentlig fritidszon. Ansträngningen syftade till att minska föroreningar, kyla städer och skapa grönområden.



Figure 15. Seoul (source: https://wwf.panda.org/wwf_news/?204454/Seoul-Cheonggyecheon-river)

Initiativet har avsevärt förbättrat områdets luftkvalitet och biologiska mångfald samtidigt som det uppmuntrat människor att gå och cykla längs bäcken.

Freiburg

Freiburg, Tyskland, är känt för sin miljövänliga urbana layout. Staden har stora cykelbanor, ett välutvecklat kollektivtrafiksystem och en design som uppmuntrar till promenader. Dessutom är Freiburgs Vauban-distrikt en bilfri zon med gator designade främst för vandrare och cyklister.

Dessa åtgärder har minskat medborgarnas beroende av bilar, minskat föroreningar och främjat en hälsosam, aktiv livsstil.

Melbourne

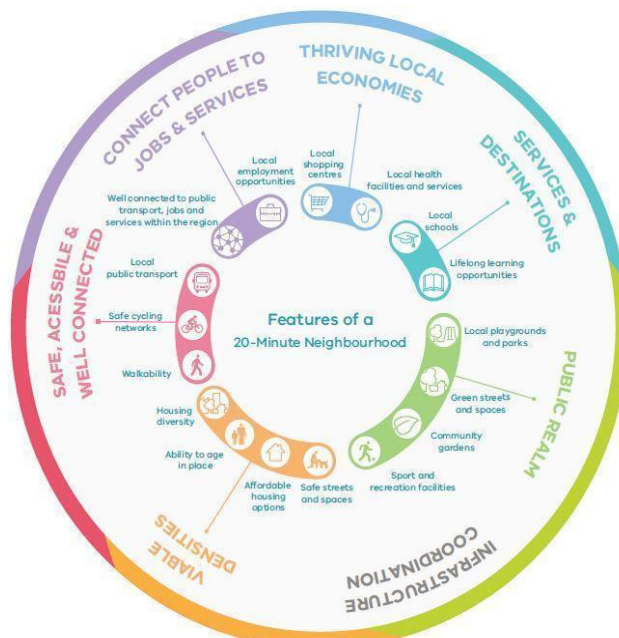


Figure 11. Image assessed from

<https://vpa.vic.gov.au/project-subpage/20-minute-neighbourhood-key-idea-3/>

ghbourhood-key-idea-3/

Figure 11. 20-Minute Neighbourhood (assumed)

<https://vpa.vic.gov.au/project-subpage/20-minute-neighbourhood-key-idea-3/>

Konceptet '20-Minute Neighbourhoods' i Melbourne fokuserar på att utveckla stadsdelar där de dagliga behoven ligger inom 20 minuters promenad, cykling eller kollektivtrafik. Denna policy försöker öka samhällets självförsörjning och minska behovet av lång pendling. Strategin uppmuntrar till fysisk träning, minskar trafikstockningar och ökar samhällsengagemang.

San Francisco

San Franciscos "shared spaces"-program tillåter företag att använda trottoarer, parkeringsplatser och gator för uteservering och detaljhandel, särskilt under covid-19-pandemin. Detta gynnar inte bara lokala företag utan främjar också fotgängare. Programmet har resulterat i ökad gångtrafik, ett blomstrande gatuliv och minskat fordonsdominans i tätorter.