



GREENMOBILITY

Lifelong Learning on sustainable urban mobility

GREENMOBILITY

Modul nr 5 - Mobilitet inom grannskap på lokal nivå och hälsa

Modul nr 5 - Mobilitet inom grannskap på lokal nivå och hälsa

1. Introduktion till ämnet

Lokal mobilitet, som är fundamentalt kopplad till begreppet bostadsmobilitet, är avgörande för att definiera dynamiken i samhällen och stadsområden. Det omfattar bostadsförändringar som sker inom samma lokala kontaktnät, såsom skolor, vårdinstitutioner, sociala kretsar och i de flesta fall arbetsplatsen. Lokal rörlighet kännetecknas av kortdistansöverföringar och sker inom samma yrkes- och bostadsmarknad, vilket säkerställer kontinuiteten i dagliga aktiviteter och gemenskapsförbindelser (Long, 1992).

Att integrera SDG 11 i sammanhanget för lokal rörlighet understryker transporternas avgörande roll för att uppnå mer inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara städer och mänskliga bosättningar. Mål 11 avser särskilt att erbjuda tillgång till säkra, billiga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla senast 2023, med tonvikt på att förbättra trafiksäkerheten och utöka kollektivtrafiken. Detta mål är särskilt berört behoven hos personer i utsatta situationer, såsom kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Mobilitetens betydelse i detta sammanhang kan inte betonas. Transportsystem som är effektiva och inkluderande är avgörande för utvecklingen av rättvisa stadsmiljöer. De ger tillgång till grundläggande tjänster, sysselsättning och fritidsaktiviteter för alla sektorer av befolkningen, oavsett ålder, kön eller förmåga. Denna inkludering förbättrar inte bara människors livskvalitet, utan bidrar också till den övergripande ekonomiska, sociala och miljömässiga hälsan i städerna. Städer kan sänka sitt koldioxidavtryck, lindra trafikstockningar och förbättra luftkvaliteten genom att prioritera hållbara transportalternativ som kollektivtrafik, vilket är i linje med de bredare målen i SDG 11. Lokal mobilitet är alltså mer än

bara en bekvämlighet; det är en viktig komponent för att skapa samhällen som på ett hållbart sätt kan behålla sina olika medborgare.

En väsentlig del av att leva i stadsmiljö är lokal rörlighet i stadsdelar, som har stor inverkan på människors vardag och välbefinnande. Begreppet grannskapsrörlighet kapslar in kärnan av kortdistansflyttningar och deras konsekvenser för valet av grannskap. När en familj bestämmer sig för att flytta, oavsett om det är till en lägenhet eller ett enfamiljshus, bestämmer de sig också för ett kvarter inne i stan. Detta beslut påverkas av en mängd olika sociala och ekonomiska faktorer, såsom tillgång till skolor och stadstjänster, såväl som preferenser för specifik granndemografi, som vanligtvis återspeglar etniska och socioekonomiska böjelser (Clark & Morrison, 2012).

En stadsdel är mer än bara ett geografiskt område; det är ett dynamiskt utrymme där invånarna bor, interagerar och bildar en känsla av gemenskap. Varje stadsdel, ofta kännetecknad av sin unika identitet eller "känsla", återspeglar egenskaperna hos dess invånare, inklusive familjetyper, inkomstnivåer och utbildning (Costa, Sprout, Teng, McDaniel, Hunt, Boudreau, Ramroop, Rutledge, & Hall, 2023). Dessa områden, oavsett om det är i storstäder, förorter eller landsbygdsmiljöer, definieras inte bara av sina fysiska gränser utan av sina sociala och kulturella egenskaper.

Områden ger en känsla av tillhörighet och gemenskap, och erbjuder invånarna bekvämligheten av närliggande släktingar, ett gemensamt språk och tillgång till kulturellt relevanta butiker och tjänster. Däremot representerar områden som getton och barrios historiska sammanhang där etniska grupper segregeras. I Kina fungerar stadsdelar till och med som regeringsdistrikt, med ledare som ansvarar för deras förvaltning och ordning (Costa et al., 2023). Denna mångfacetterade karaktär av stadsdelar visar deras betydelse som mer än bara platser att bo på, utan som väsentliga komponenter i det sociala och kulturella livet. I denna modul kommer konceptet med lokal rörlighet inom stadsdelar att förklaras ytterligare samtidigt som man diskuterar dess fördelar för medborgarnas hälsa.

Mer än bara samlingar av hus, kvarter är blomstrande samhällen där en stor del av vårt vardagliga liv äger rum. Av flera skäl är lokal rörlighet i dessa områden avgörande.

För det första är lokal rörlighet väsentlig i stadsområden eftersom den direkt påverkar tillgängligheten, vilket är en nyckelfaktor för en individs förmåga att delta i olika aktiviteter. Som framhållits i ett specialnummer av The Journal of Transportation and Statistics 2001, handlar tillgänglighet i grunden om de möjligheter som finns tillgängliga för en individ på en specifik plats att engagera sig i önskade aktiviteter (Thakuriah, 2001). Detta perspektiv är avgörande i stadsplanering och beslutsfattande, men det har inte rutinmässigt och kontinuerligt prioriterats i utvärderingen av stadstransportsystem.



Figure 2. Image assessed from Canva (source: <https://www.canva.com/>)

Dessutom förbättrar lokal rörlighet social sammanhållning och interaktioner mellan medborgare. Promenadvänliga, uppkopplade samhällen stärker banden inom samhället. Människor är mer benägna att umgås, delta i grannskapsevenemang och stödja en blomstrande lokal kultur när de kan röra sig i sitt grannskap med lätthet.

Ett annat skäl gäller medborgarnas hälsa och välbefinnande. Invånare som ägnar sig åt regelbunden fysisk träning tenderar att få bättre fysiska och psykiska hälsoreultat. Detta är vanligtvis en naturlig biprodukt av en stadsdel med hög lokal mobilitet.

Sist, lokal rörlighet spelar en avgörande roll för att förbättra miljömässig hållbarhet, en kritisk aspekt i dagens stadsplanering och utveckling. Världsnaturfonden (WWF) understryker miljöpåverkan från våra enorma transportnätverk, inklusive bilar, bussar, tåg och lastbilar, som avsevärt bidrar till globala CO₂-utsläpp. Ungefär en fjärdedel av dessa utsläpp hänförs till transport av människor och gods, vilket understryker vikten av hållbara transportlösningar (WWF, Sustainable mobility).

Framgången för hållbar stadsrörlighet kräver ett paradigmskifte, som går bort från beroende av privata bilar och lastbilstransporter mot mer hållbara transportsätt. Detta inkluderar utveckling av cykel- och gångbanor, främjande av elfordon, implementering av bildelningssystem och fokus på järnvägsfrakt. Genom att ompröva vårt synsätt på lokal rörlighet kan städer avsevärt minska sitt koldioxidavtryck och bidra till att förbättra medborgarnas hälsa.

2. Lärandemål och resultat

Denna modul är utformad för att utforska och presentera befintlig forskning om det intrikata förhållandet mellan grannskapsrörlighet och olika aspekter av hälsa.

Modulensmål:

Kompetenserna relaterade till detta ämne är:

- Utveckla en förståelse för hur mobilitet i städer korsar olika aspekter av folkhälsa, inklusive fysiskt välbefinnande, miljöhälsa och mental hälsa.

- Lär dig hur du skapar, utvärderar och föreslår framgångsrika policyer och strategier för rörlighet i städer som främjar hälsa och hållbarhet, såsom Neighborhood Accessibility Planning (NAP) och Transit-Oriented Development (TOD)
- Lär dig hur du använder metoder som Health Economic Assessment Tool (HEAT) för att undersöka hälsokonsekvenserna av program och lösningar för stadsmobilitet.

Modulresultat:

I slutet av denna modul kommer eleverna att kunna:



- Kritiskt undersöka och analysera sambandet mellan lokal mobilitet och olika hälsoresultat.

- Planera och implementera långsiktiga och hälsofrämjande mobilitetslösningar, såsom mikromobilitetsprojekt och metoder för aktivt deltagande.

- Förespråka hälsofokuserade stadsmobilitetsförändringar

genom att ta hänsyn till utmaningarna, policyutvecklingen och strategierna för samhällsengagemang

Overall impact:

Efter att ha slutfört denna modul kommer eleverna att ha en grundlig förståelse för förhållandet mellan lokal mobilitet och hälsa. De kommer att vara beredda att ge ett betydande bidrag till stadsbyggnads- och folkhälsoområdet genom att tillämpa sina nyvunna kunskaper och förmågor för att förbättra fysiska och psykiska hälsoresultat, stärka sammanhållningen i samhället och förespråka hållbar stadsutveckling. Denna djupgående utbildning kommer att förbereda dem för att bli informerade och kompetenta yrkesverksamma, beslutsfattare eller forskare som kan påverka samhällen positivt genom evidensbaserad praxis och policy.

3. Lärande innehåll

Kapitel 1 - Utforska korsningen: en litteraturöversikt om grannskapsmobilitet och hälsa

1.1. Lokal mobilitet och tillgänglighet

Traditionellt har "tillgänglighet" definierats snävt i termer av antingen ägande av motorfordon eller närhet till kollektivtrafik. Emellertid har Sustainable Mobility Project (SMP) förespråkat ett mer balanserat tillvägagångssätt, vilket tyder på att ingen av åtgärderna ensamma tillräckligt fångar hela spektrumet av tillgänglighet. Genom att kombinera dessa två aspekter — andelen hushåll med tillgång till motorfordon och andelen inom bekvämt avstånd från kollektivtrafiken av hög kvalitet — får man ett mer heltäckande mått på tillgängligheten. Enligt detta tillvägagångssätt anses individer med tillgång till både motoriserade fordon och kollektivtrafik ha bättre personliga mobilitetsalternativ jämfört med de som har tillgång till endast ett (World Business Council for Sustainable Development, 2004).

Denna utökade förståelse för tillgänglighet understryker vikten av att erbjuda olika och inkluderande transportalternativ. Det understryker behovet av att stadsområden fokuserar på att förbättra både privata och kollektiva

transportinfrastrukturer, för att säkerställa att alla invånare har rättvis tillgång till rörlighet, vilket är avgörande för deras deltagande i sociala, ekonomiska och rekreationsaktiviteter.

1.2. Lokal mobilitet och hälsa

Världshälsoorganisationen (WHO) betonar att hälsa är ett tillstånd för fullständigt fysiskt, mentalt och socialt välbefinnande, inte bara frånvaron av sjukdom (World Health Organization, 1948). Lokal rörlighet framstår som en avgörande hälsodeterminant i denna miljö, och påverkar allt från fysisk aktivitetsnivå till mental hälsa och sociala kontakter.

Transport har en djupgående koppling till hälsa eftersom den ger tillgång till jobb, utbildning och sociala aktiviteter, som alla är viktiga hälsobestämningsfaktorer (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans). Men även om massmotorisering har många fördelar, har den också skapat allvarliga hälsoproblem. Denna övergång har haft en inverkan på markanvändningsmönster, ökat avståndet mellan större områden och ökat beroende av motorfordon. Som betonats av Hamer (1986), Mohan, D., Roberts, I. et al. (2006) och Douglas, M. et al. (2011) speglar dominansen av bilcentrerad stadsutveckling inflytandet från starka organisationer och har viktiga konsekvenser för folkhälsan. Rapporten "Linking transport and health in SUMP" från den europeiska plattformen om planer för hållbar rörlighet i städer betonar nödvändigheten av att införliva hälsokonsekvenser i planering av stadsmobilitet, särskilt när man tar itu med negativa effekter av transporter såsom luft- och bullerföroreningar, fysisk inaktivitet och vägar. säkerhetsrisker.

Specifikt undersöker dokumentet transportrelaterade hälsoskillnader. Rika människor som reser oftare och längre sträckor har ofta ett skadligt inflytande på dem som bor längs transportkorridorer på grund av större föroreningar och buller, samt en högre risk för trafikrelaterade skador (EEA, 2019; Bostock, 2008). Denna klyfta belyser vikten av hållbar urban mobilitetsplanering (SUMP) för att ta itu med dessa orättvisor och främja hälsosammare, mer tillgängliga

transportalternativ för alla, särskilt de i missgynnade samhällen. Sedan 1990-talet har det funnits en större tonvikt på hälsa i transportplanering, tack vare ny information om hälsoeffekterna av luftföroreningar, buller och minskad fysisk aktivitet (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans).

Slutligen belyser rapporten SUMP:s potential för att införliva hälsokunskap i stadstransportlösningar. Initiativ som WHO Europe's Health Economic Assessment Tool (HEAT) och en studie av Giles-Corti et al. (2010) lyfter fram de ekonomiska och hälsomässiga fördelarna med att öka aktiva transportformer som att gå och cykla. Detta tillvägagångssätt överensstämmer med WHO:s definition av hälsa, som inte bara tar hänsyn till sjukdomsfrånvaro utan också övergripande välbefinnande, och betonar vikten av politik på befolkningsnivå för folkhälsan (WHO, 2013; Rose, 1992). Enligt publikationen kan effektiva SUMP:s som prioriterar hälsoresultat och rättvis tillgång till transporter avsevärt förbättra den övergripande hälsan och välbefinnandet i stadssamhällen.

1.3. Fysisk hälsa

Fysiskt sett har närvaron av gångbara gator, cykelvägar och pålitlig kollektivtrafik en direkt inverkan på graden av fysisk aktivitet bland stadsborna, vilket påverkar hälsoresultaten. Gemenskaper med bättre gångbarhet och tillgång till kollektivtrafik hade lägre fetma och förbättrad allmän hälsa, enligt Frank, Andresen och Schmid (2004). Kvaliteten på lokala transporter kan ha en inverkan på stressnivåer, autonomi och allmänt psykiskt välbefinnande. Enligt Ettema et al. (2010) i Journal of Transport & Health motsvarar goda pendlingsupplevelser högre psykisk hälsa och lägre stressnivåer. Dessutom är tillgång till och utsikt över grönområden, som ofta ingår i urban mobilitetsplanering, förknippade med lägre nivåer av oro och sorg (Maas et al., 2009).

WHO:s rapport 'Towards More Physical Activity in Cities' (2017) och 'Healthy Cities: Effective Approach to a Rapidly Changing World' (2020) belyser fysisk aktivitets roll i hälsofrämjande syfte. Rapporten förespråkar stadsdesign som

uppmuntrar promenader och cykling, och betonar att sådana stadsplaneringsval inte bara främjar fysisk hälsa utan också är i linje med målen för hållbar utveckling.

Vidare är promenader och cykling två exempel på regelbunden fysisk aktivitet som har visat sig gynna kardiovaskulär hälsa. De förbättrar hjärtfunktionen, sänker blodtrycket och minimerar risken för hjärtsjukdomar. Andersen et al. (2000) upptäckte att cykling till jobbet minskade risken för dödsfall oavsett orsak, inklusive hjärt-kärlsjukdom.

Dessutom är aktiv transport användbar vid viktkontroll och förebyggande av fetma. Regelbundet deltagande i aktiviteter som promenader och cykling hjälper till att bränna kalorier och bibehålla en hälsosam vikt. En rapport från Världshälsoorganisationen (WHO) understryker vikten av fysisk aktivitet för att minska fetma.

Dessa aktiviteter kan också vara fördelaktiga för muskuloskeletala hälsan eftersom de stärker muskler och skelett och detta är särskilt viktigt för äldre. Att gå och cykla är två muskelstärkande aktiviteter som rekommenderas av Centers for Disease Control and Prevention (CDC).

Dessutom hjälper dessa aktiviteter till att reglera blodsockret och minskar risken för typ 2-diabetes. Enligt Harvard T.H. Chan School of Public Health, kan kraftig promenad minska risken för diabetes.

Sist, regelbunden fysisk aktivitet, såsom promenader och cykling, har kopplats till förbättrad livslängd. Enligt Kelly et al. (2014) är cykling till jobbet kopplat till en minskad risk för dödlighet av alla orsaker.

1.4. Luftkvalitet

En övergång från privat bilanvändning till kollektivtrafik, promenader eller cykling kan leda till betydande förbättringar av luftkvaliteten. Minskade fordonsutsläpp bidrar till lägre nivåer av luftföroreningar, vilket är fördelaktigt för luftvägarnas hälsa. Beck et al. (2009) diskuterar effekterna av att ändra transportsätt på luftkvalitet och folkhälsa.

Till att börja med betonar rapporten att en minskning av privatbilanvändningen direkt korrelerar med minskade fordonsutsläpp. Bilar, särskilt de som drivs med fossila bränslen, bidrar avsevärt till luftföroreningarna genom att släppa ut avsevärda volymer kväveoxider, kolmonoxid och partiklar. Dessa föroreningar har kopplats till dålig luftkvalitet och betydande hälsorisker, särskilt för andningsorganen. Den kumulativa produktionen av dessa föroreningar kan minskas avsevärt genom att använda kollektivtrafik, promenader eller cykling. Jämfört med privata bilar släpper kollektivtrafiksystem, särskilt de som använder elektriska eller hybridmodeller, ut betydligt mindre föroreningar per capita. Att gå och cykla är andra nollutsläppstransportsätt som bidrar till att minska luftföroreningarna.

Beck et al. (2009) undersöker också de bredare folkhälsoeffekterna av bättre luftkvalitet. Minskad exponering för luftföroreningar orsakade av trafik ger direkta hälsofördelar. Till exempel minskar förekomsten av andningssjukdomar som astma, bronkit och kronisk obstruktiv lungsjukdom (KOL). Dessutom främjar ökad luftkvalitet kardiovaskulär hälsa. Minskade luftburna partiklar och skadliga kemikalier som ett resultat av färre fordonsutsläpp innebär lägre risk för hjärtinfarkt, stroke och andra hjärt-kärlsjukdomar. Denna del av studien betonar den dubbla effekten av att uppmuntra lokal rörlighet: den förbättrar inte bara miljöhälsan genom att förbättra luftkvaliteten, utan den förbättrar också befolkningens hälsa avsevärt.

Slutligen är studiens slutsatser särskilt relevanta för stadsplanering och policyskapande. Städer och stadsregioner med mest trafikstockningar tjänar mest på initiativ som främjar lokal mobilitet. Stadsmyndigheter kan aktivt påverka övergången från privatbilanvändning genom att investera i pålitliga och effektiva kollektivtrafiksystem, etablera fotgängarvänlig infrastruktur och främja cykling genom särskilda körfält och cykeldelningssystem. Detta förbättrar inte

bara luftkvaliteten utan bidrar också till en mer hållbar och hälsosammare stadsmiljö. Beck et al. (2009), genom att betona den kritiska kopplingen mellan mobilitetssätt, luftkvalitet och folkhälsa, ger användbara insikter som kan påverka framtida stadsutveckling och transportstrategier.

1.5. Mental hälsa

Att gå och cykla är inte bara bra för din fysiska hälsa, utan de hjälper också din mentala hälsa genom att minska symtom på depression och ångest. En studie av Penedo och Dahn (2005) visade väl de psykiska hälsoeffekterna av frekvent fysisk aktivitet. Vidare avslöjar Adlis (2001) undersökning av utmaningarna för mental hälsa i urbana miljöer hur snabb urbanisering kan förvärra stressfaktorer som överbefolkning och sociala skillnader, vilket potentiellt kan leda till ökade psykiska hälsoproblem. Detta understryker behovet av att integrera stadsplanering, arkitektur och neurovetenskap för att skapa mentalt gynnsamma stadsmiljöer.

Socialt sett kan tillgång till olika transportsätt öka samhällsengagemang och mental hälsa. Ettema et al. (2010) framhåller att kollektivtrafik erbjuder möjligheter till social interaktion, vilket bidrar positivt till mental hälsa.

Dessutom leder fokus på lokal mobilitet till förbättrad transportinfrastruktur, vilket bidrar till säkrare vägar och minskade trafikolyckor. Elvik (2013) noterar att framsteg inom väginfrastruktur, i kombination med effektiv kollektivtrafik, avsevärt kan sänka antalet trafikolyckor, vilket ökar säkerheten och tillförlitligheten i samhället. Sammanfattningsvis är lokal mobilitets påverkan på hälsa flerdimensionell, påverkar fysiskt och psykiskt välbefinnande och kräver ett integrerat tillvägagångssätt i stadsplanering och transportpolitik.

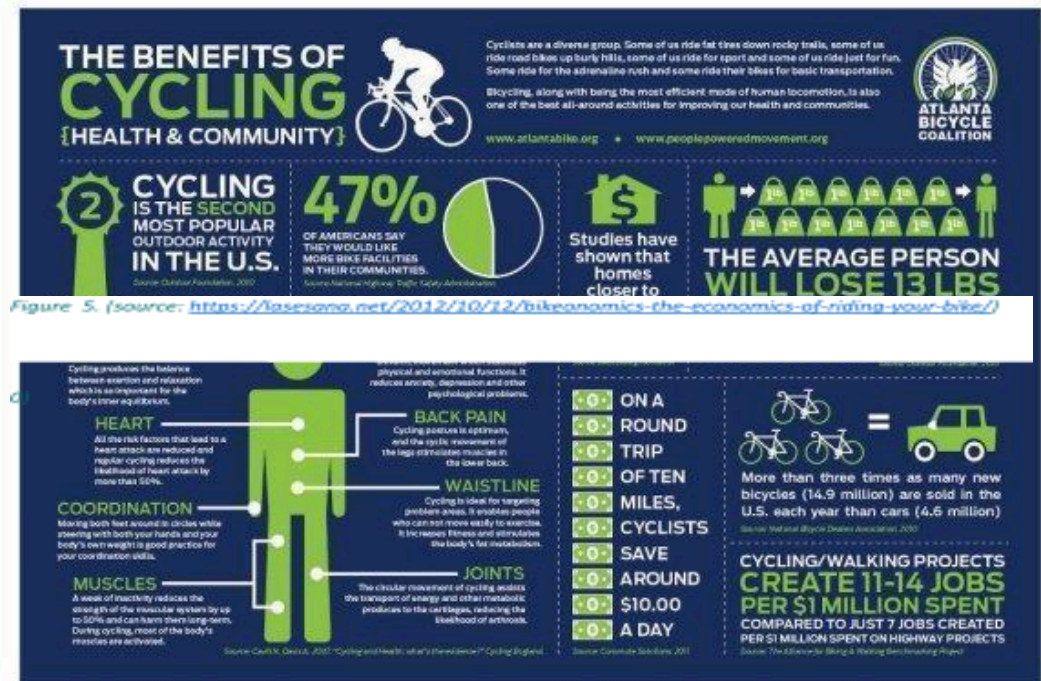


Kapitel 2 - Fördelar med aktivt deltagande

Aktiva transporter, som att gå och cykla, ger flera hälsofördelar, men att förlita sig för mycket på motoriserade transporter är kopplat till en mängd olika hälsorisker, främst på grund av minskad fysisk aktivitet. Hälsofördelarna med dessa aktiviteter diskuteras nedan:

Matthews et al. (2007) upptäckte att personer som använder aktiva transporter har en lägre risk för hjärt-kärlsjukdom. Att cykla 30 minuter om dagen var till exempel relaterat till en 40 % minskad risk att få hjärtsjukdom jämfört med icke-aktiva pendlare.

Enligt en undersökning från Världshälsoorganisationen (2016) är de som förlitar sig på bilar för rörlighet mer benägna att vara överviktiga eller feta än de som går eller cyklar. Bilanvändare är 80 % mer benägna att vara överviktiga än cyklister i städer.



Motoriserad trafik bidrar avsevärt till luftföroreningarna. Enligt Europeiska miljöbyrån (2019) står fordonsresor för nästan 20 % av CO₂-utsläppen i Europa. Exponering för trafikrelaterade luftföroreningar har kopplats till andningsproblem som astma. Att cykla och gå släpper å andra sidan inga utsläpp.

Avila-Palencia et al. (2018) upptäckte att aktiv transport, speciellt cykling, är kopplad till förbättrad självupplevd mental hälsa. Långa perioder av bilpendling har å andra sidan varit relaterade till ökad stress och minskat psykiskt välbefinnande.

Kapitel 3 - Lösningar och rekommendationer

Sund stadsmobilitetsplanering är ett område i utveckling som fylls av en mängd praktiska lösningar och framtida möjligheter. I takt med att städer fortsätter att växa och utvecklas, ökar behovet av att inkludera hälsofrågor i planering av stadsmobilitet. Det primära målet med sådan planering är att förbättra inte bara effektiviteten i transporter utan också det övergripande välbefinnandet för stadsbor. Det innebär att bygga miljöer som främjar fysisk träning, minskar föroreningar och främjar social anknytning, vilket alla är viktiga för fysisk och psykisk hälsa.

Konceptet med hälsosam rörlighet i städer går utöver den typiska betoningen på att minska trafikstockningarna och öka transporteffektiviteten. Det tar ett holistiskt förhållningssätt till stadsliv, med förståelse för att hur individer pendlar har en betydande inverkan på deras hälsa och livskvalitet. Politiker för rörlighet i städer försöker i allt större utsträckning hitta en balans mellan lättheten med motoriserade transporter och hälsofördelarna med aktiva transportsätt som promenader, cykling och kollektivtrafik. Denna övergång drivs av en växande mängd forskning som tyder på att aktiva transportalternativ inte bara är miljömässigt hållbara, utan de ger också stora hälsofördelar som minskad risk för kroniska sjukdomar, förbättrad mental hälsa och ökad social interaktion.

Dessutom erkänner hållbar stadsmobilitetsplanering det intrikata förhållandet mellan stadsdesign, transportinfrastruktur och folkhälsoresultat. Det uppmuntrar smart stadsplanering där bostäder, kommersiella och rekreationsområden är sammanlänkade på ett sådant sätt att långdistanstrafiken minskar och mer promenader och cykling uppmuntras. Denna metod fokuserar inte bara på att utveckla effektiva transportnätverk, utan också på att bygga samhällen som naturligt främjar hälsosammare livsstilar.

I denna föränderliga miljö inser planerare och beslutsfattare alltmer vikten av multidisciplinära tillvägagångssätt. Dessa initiativ innebär samarbete mellan stadsplanerare, vårdpersonal, miljöpartister och samhällspartners, med målet att skapa stadsmiljöer som inte bara fungerar utan också främjar hälsa och välbefinnande. Införandet av hälsoeffektutvärderingar i transporter och stadsplanering exemplifierar denna övergång, vilket säkerställer att hälsofaktorer rutinmässigt utvärderas i planeringsprocessen.



Efter denna introduktion kommer vi att gå in på en mängd olika förslag och andra praktiska lösningar för hälsofokuserad stadsmobilitetsdesign. Dessa insikter är avsedda att ge en grundlig förståelse för hur stadsmobilitet kan omorganiseras och förbättras för att inte bara möjliggöra rörelse utan också avsevärt förbättra medborgarnas hälsa och välbefinnande.

- **Integrerade kollektivtrafiksystem**

Att förbättra och integrera kollektivtrafiksystem kan minska beroendet av privata fordon avsevärt. Enligt Cervero och Kockelman (1997) uppmuntrar väldesignade kollektivtrafiknät att gå och cykla som en del av transitupplevelsen, vilket uppmuntrar till fysisk aktivitet.

- **Utveckling av grönområden**

Att skapa fler grönområden, som parker och stadsstigar, främjar fysisk aktivitet. Enligt Giles-Corti et al. (2016) är nära till grönområden relaterat till ökad vandring och cykel.

- **Säkra gång- och cykelvägar**

Att skapa säkra och dedikerade vägar för fotgängare och cyklister kan dramatiskt öka aktiva transporter. För att förbättra säkerheten och uppmuntra aktiv pendling, förespråkar Pucher och Buehler (2008) inrättandet av cykelbanor, fotgängarzoner och trafikdämpande åtgärder.

- **Markanvändningspolitik och smart stadsdesign**

Smart stadsdesign som främjar utveckling av blandad användning kan minska reseavstånden och främja gång och cykling. För att uppmuntra promenader och cykling betonar Ewing och Cervero (2010) nödvändigheten av markanvändningsplaner som kombinerar bostäder, kommersiella platser och rekreationsplatser.

- **Hälsokonsekvensbedömningar i transportplanering**

Att inkludera hälsokonsekvensbedömningar (HIAs) i transporter och stadsplanering kan säkerställa att hälsofaktorer undersöks konsekvent. Dannenberg, Frumkin och Jackson (2011) förespråkar användningen av hälsokonsekvensbedömningar (HIAs) för att bedöma de möjliga hälsokonsekvenserna av transportprojekt.

- **Främjande av elektrisk och hybrid kollektivtrafik**

Städer kan investera i elektrisk eller hybrid kollektivtrafik för att minska luftföroreningarna. Woodcock et al. (2009) utforskar hälsofördelarna med att byta till alternativa kollektivtrafik med låga utsläpp.

- **Samhällsengagemang och utbildning**

Att involvera samhällen i planering av rörlighet i städer och utbilda dem om fördelarna med aktiva transporter kan bidra till att skapa en mer välkomnande atmosfär för hälsofokuserade strategier. Enligt Litman (2008) är allmänhetens deltagande och utbildning avgörande för ett framgångsrikt genomförande av hållbara transportbestämmelser.

Politik och strategier för rörlighet i städer:

3.1. Micro-mobilitet

Mikromobilitet är användningen av små, lätta fordon som färdas i hastigheter på mindre än 25 km/h (15 mph) och som mest används för kortdistanstransporter. Detta koncept erkänns alltmer som en viktig komponent i mobilitetslösningar i städer, och tillhandahåller ett hållbart, effektivt och bekvämt alternativ till traditionella transportmedel. Cyklar, elcyklar (e-cyklar), elskotrar (e-skotrar), hoverboards och elektriska skateboards är alla exempel på mikromobilitet (Institutet för transport- och utvecklingspolitik).

Det är viktigt att främja mikromobilitet i fler städer eftersom det är bra för samhället och miljön. Mer specifikt bidrar mikromobilitet till att minska trafikstockningarna och gör det lättare för medborgarna att navigera genom livliga gator. Det bidrar också till lägre utsläpp, hjälper städer att minska sitt miljöavtryck och bekämpa luftföroreningar. Det kan anses vara en mycket hälsosam vana och bidrar till en hälsosammare livsstil. En annan fördel med mikromobilitet är att den erbjuder

alternativ inom områden som inte betjänas av traditionella offentliga system, vilket förbättrar tillgängligheten och rörligheten för ett bredare spektrum av medborgare. Slutligen är mikromobilitet ett ekonomiskt alternativ till bilanvändning.

Följande avsnitt innehåller några exempel på mikromobilitet som kan implementeras i stadsdelar.

- **Cykeldelningsprogram**

Genom att implementera cykeldelningssystem kan lokalbefolkningen hyra cyklar under korta perioder, vilket ger ett bekvämt och miljövänligt transportsätt. Shaheen et al. (2010) utforskade framväxten av cykeldelningsprogram som ett nytt transportalternativ som främjar fysisk aktivitet samtidigt som koldioxidutsläppen minskar.

- **Dedikerade banor för elscootrar och elcyklar**

Att ange körfält för e-scootrar och e-cyklar kan förbättra säkerheten och främja deras användning. Enligt Fishman och Cherry (2016) är infrastrukturen avgörande för att öka säkerheten och effektiviteten för elcykelanvändning.

- **Elscootrar-delningssystem**

Samhällen kan implementera elektriska skoterdelningssystem, vilket ger medborgarna en snabb och bekväm form av transport för korta avstånd. Hollingsworth et al. (2019) undersöker inflytandet av delade e-skotersystem på stadstransporter, och betonar deras roll för att minska beroendet av bilar.

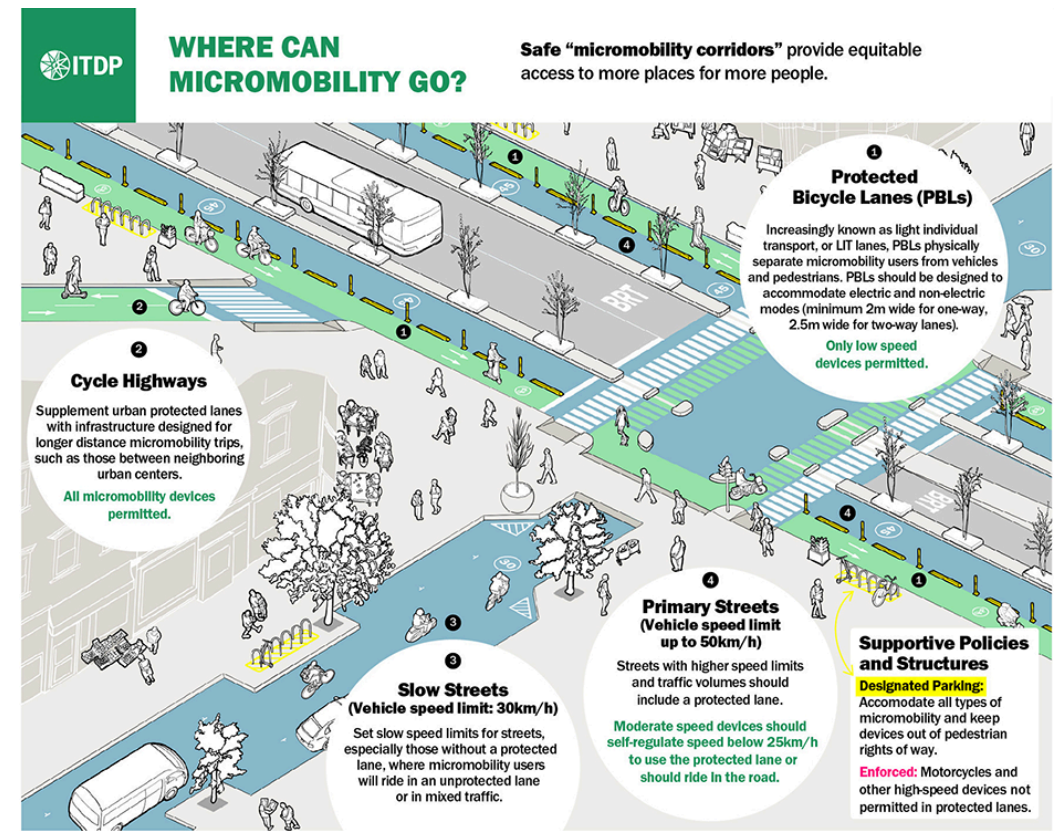
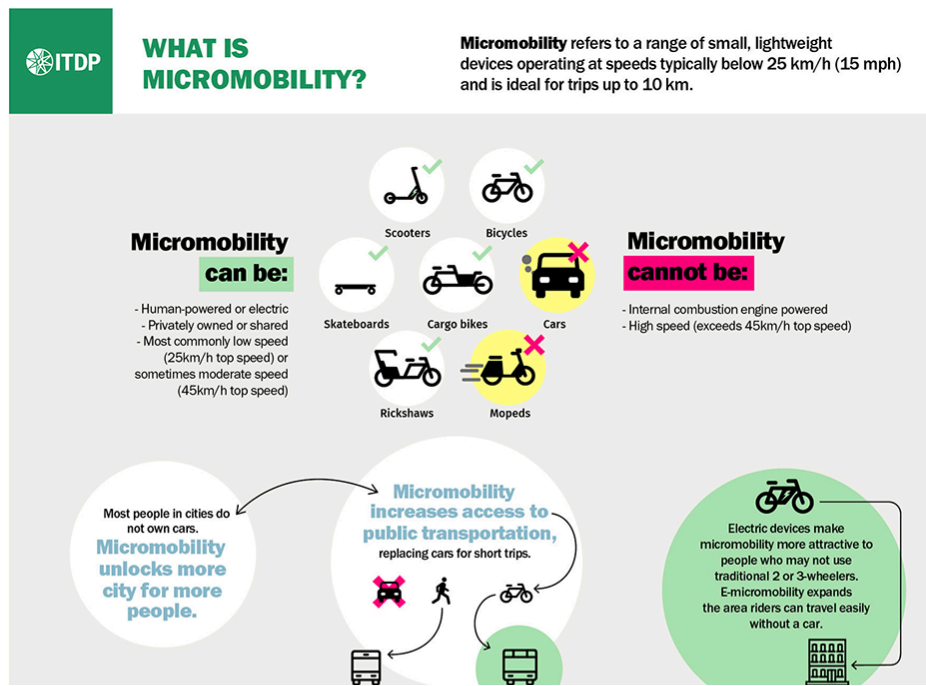
- **Mikromobilitetsnav**

Att skapa nav där invånarna kan komma åt en mängd olika mikromobilitetsfordon, såsom cyklar, e-cyklar och e-skor, kan hjälpa medborgarna att integreras med kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster. Schönduwe et al. (2015) tar upp mobilitetsnavs roll för att förbättra effektiviteten och hållbarheten för stadstransporter.

o Gemenskapsledda initiativ för mikromobilitet

Främja en kultur av mikromobilitet genom att uppmuntra samhällsledda initiativ som cykelklubbar eller gruppturer. Lokala myndigheter kan stödja sådana ansträngningar med finansiering och utveckling av infrastruktur. Goodman och Cheshire (2014) betonar vikten av gemenskapsåtgärder för att uppmuntra hållbara transportbeteenden.

Figure 7. Micromobility - Transportations and Development Policy (source <https://www.itdp.org/multimedia/defining-micromobility/>)



3.2. Vi introducerar Neighborhood Accessibility Planning (NAP)



Figure 9. NAP (source: https://www.rupprecht-consult.eu/fileadmin/migratedRupprechtAssets/Documents/NICHES_WG1.2_NAP.pdf)

För att förbättra det dagliga livet och främja sociala interaktioner i samhällen är lokal rörlighet inom stadsdelar avgörande. Detta koncept kommer att förklaras ytterligare med hjälp av konceptet Neighborhood Accessibility Planning (NAP). Tanken bakom NAP är att göra lokala anläggningar som butiker och skolor säkrare att komma åt samt att gå och cykla. NAP tar hänsyn till behoven av lokal kollektivtrafik samt nya transportsätt. Genom processen med samhällsengagemang i probleminentifiering och -lösning garanterar NAP att grannskapsspecifik planering är lyhörd för lokala krav. En grundlig handlingsplan som inkluderar många insatser som teknik, utbildning, marknadsföring och politiska reformer tas fram som ett resultat av denna samarbetsprocess. Avgörande är att NAP prioriterar behoven hos marginaliserade grupper, såsom

äldre, barn och funktionshindrade, vilket gör stadsdelar mer välkomnande och tillgängliga för alla.

NAP, är avsedd för hela grannskapet, med tonvikt på att förbättra medborgarnas vardagliga rörlighet och livssituation. Det förbättrar avsevärt miljön för cykling och gång, vilket bidrar till att ge bättre lokalbusstrafik. Livligare stadsdelar skapas av denna förbättring av transportinfrastrukturen, som också uppmuntrar bättre användning av offentliga områden och social

integration. Eftersom NAP bygger på en deltagande process som garanterar en bättre förståelse för invånarnas krav och därmed legitimerar de åtgärder som vidtas, är det särskilt fördelaktigt. Denna strategi hjälper till att fastställa förnuftiga prioriteringar och gör det lättare att lösa eventuella konflikter mellan mål.

Bättre samordning mellan den lokala regeringen och externa partners möjliggörs genom att lokala medborgare deltar i planeringen. NAP:s betoning på att minimera korta körningar bidrar till både trafikstockningar och miljömässig hållbarhet. Genom att ta itu med flera aspekter av stadslivet, såsom social interaktion och infrastruktur, är NAP avgörande för att främja mer levande, inkluderande och effektivt fungerande stadsdelar.

o **Vem kan genomföra NAP?**

Effektiv implementering av NAP kräver en strategisk plan som kan modifieras för att möta de unika kraven i ett lokalt område. NAP:s prestation är beroende av ett antal viktiga faktorer.

1. Den första faktorn inkluderar politiskt stöd och en fördefinierad budget. Detta stöd säkerställer att det finns tillräckliga resurser för både deltagandeprocessen och genomförandet av de identifierade åtgärderna.
2. Viljan att involvera allmänheten i planprocessen är en annan viktig fråga. Att inkludera lokalbefolkningen och andra intresserade parter i samtal och beslutsfattande garanterar att NAP-resultaten nära återspeglar samhällets behov och preferenser.
3. Slutligen kräver implementering av NAP intern hantering av komplicerade deltagandeprocesser. En budget bör avsättas för att anställa externa moderatorer och planerare som effektivt kan vägleda processen om den lokala regeringen saknar denna kompetens.

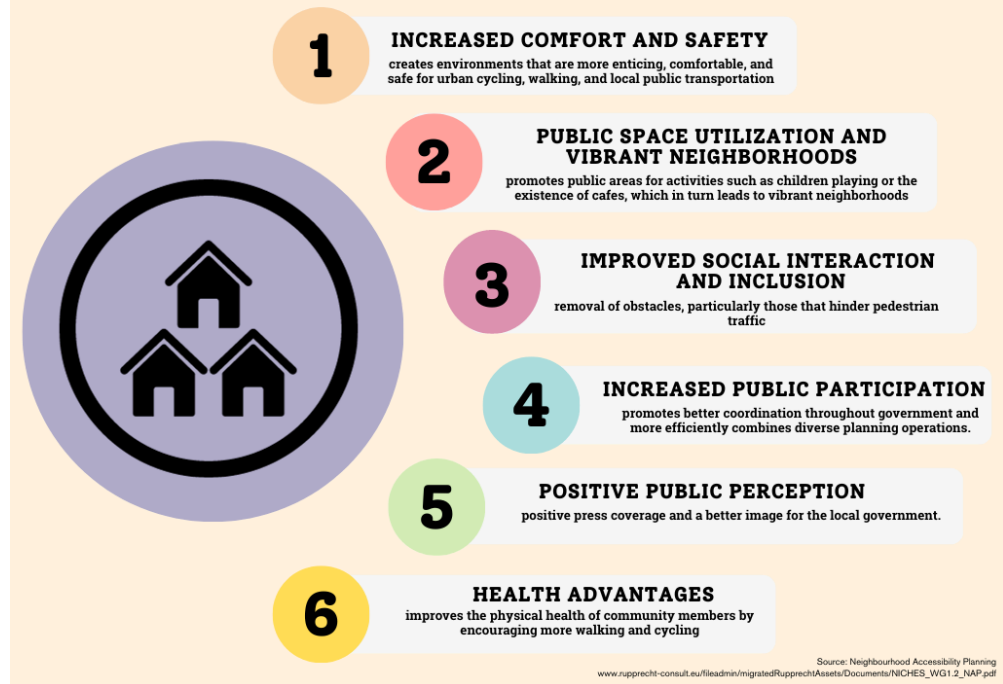
Sammanfattningsvis är NAP ett mycket flexibelt koncept som fungerar bra i en mängd olika urbana miljöer. De exakta instrument och mått som används i deltagandeprocessen måste anpassas för att möta de särskilda kraven och egenskaperna i varje stadsdel. På grund av dess anpassningsbara metodik kan NAP användas framgångsrikt i en mängd olika sammanhang, vilket garanterar att planeringsprocessen är relevant och känslig för de unika möjligheter och problem som varje stadsdel erbjuder.

○ **Kostnader för att implementera NAP**

Kostnaderna för att implementera Neighborhood Accessibility Planning (NAP) delas in i två primära kategorier:

Kostnader för statusanalys och allmänhetens deltagandeprocess: Denna kategori omfattar utgifter för att göra en detaljerad analys av stadsdelens nuvarande situation och ta fram preliminära åtgärder för att öka tillgängligheten. Det handlar ofta om att anlita hjälp utifrån för att moderera och dokumentera deltagandeprocessen.

Benefits of Neighborhood Accessibility Planning (NAP)



Kostnader för att genomföra åtgärder till följd av prioritering: Den andra kostnadskategorin varierar mycket beroende på vilka åtgärder som väljs. De kan sträcka sig från lågkostnadsbestämmelser och mjuka initiativ till mer kostsamma infrastrukturförbättringar. Budgeten för dessa initiativ bör helst fastställas i förväg för att ge en tydlig grund för planeringsprocessen. Det är också fördelaktigt att avsätta ett engångsbelopp för mindre åtgärder, vilket möjliggör snabba och obyråkratiska svar. Som en direkt och synlig produkt av deltagandeprocessen möjliggör denna teknik antagandet av en mängd olika kortsiktiga åtgärder.

Transitorierad utveckling (TOD)

Transitorierad utveckling (TOD) är en omfattande stadsplaneringsstrategi som syftar till att skapa levande, beboeliga stadsdelar med effektiv kollektivtrafik som en central komponent. En typisk TOD har en järnvägs- eller busstation i mitten, omgiven av relativt hög densitetskonstruktion som sprider sig utåt en kvart till en halv mil, vilket representerar fotgängarskala avstånd. Nyckeldrag hos TOD, som identifierats av Renne (2009), omfattar flera aspekter som tillsammans förbättrar stadsrörlighet och livskvalitet.

Cykel- och gångvänlig design: TOD-kvarter är designade med fotgängare och cykeltillgänglighet i åtanke. Detta inkluderar att tillhandahålla lämpliga faciliteter som cykelbanor och gångvägar, samt att skapa tilltalande gatulandskap som uppmuntrar promenader och cykling som viktiga transportformer.

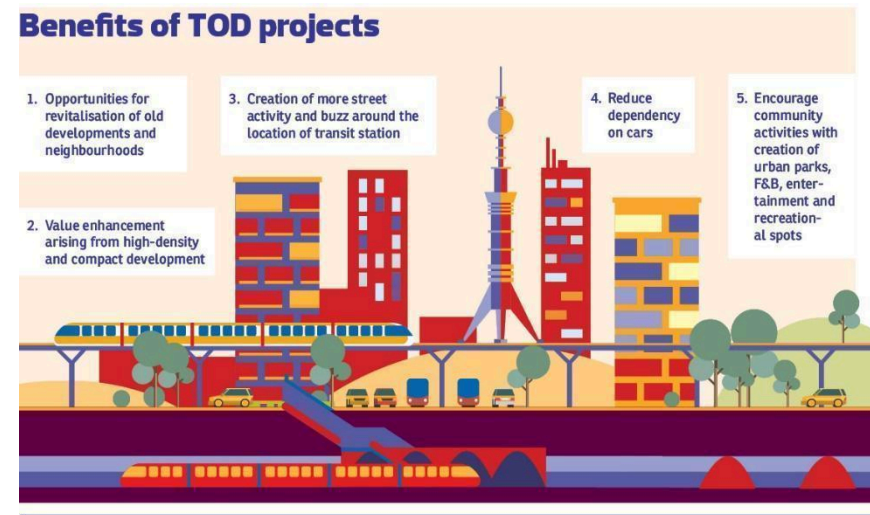


Figure 11. Benefits of TOD (source: <https://www.re-thinkingthefuture.com/architects-lounge/15-innovative-conceptual-transit-oriented-designs-around-the-world/>)

Gatuanslutenhet och trafikdämpande: TOD-regionernas gator är avsedda för hög uppkoppling, vilket möjliggör enkla och direkta vägar för alla typer av transporter. Trafikdämpande metoder är viktiga för att kontrollera fordonshastigheter och förbättra fotgängares och cyklandes säkerhet.

Utveckling för blandad användning: TOD kännetecknas av utveckling med blandad användning, där bostadsområden samexisterar med företag, skolor och andra offentliga bekvämligheter. Denna metod sparar inte bara tid utan skapar också en stark gemenskapskänsla. TOD-kvarter erbjuder en mängd olika bostadsstilar och priser för att möta samhällets krav.

Parkeringshantering: Till skillnad från traditionella utvecklingar, minskar TOD mängden utrymme för parkering. Denna teknik är i linje med lägre bilanvändning och utnyttjar kostnadsminskningarna som är förknippade med färre parkeringskrav. Effektiv parkeringshantering bidrar till att betona kollektivtrafiken och icke-motoriserade transportsätt.

Transithållplatser och stationer som är bekväma, bekväma och säkra: Transithållplatser och stationer i TOD-samhällen är designade för att vara användarvänliga och säkra. De har bekväma väntområden, försäljare som säljer förfriskningar och läsmaterial, rena toaletter och wayfinding och multimodala navigeringsverktyg. Dessa funktioner gör kollektivtrafiken mer intressant och rolig för lokalbefolkningen.

Kapitel 4 – Viktiga överväganden vid genomförandet av policyer och strategier för rörlighet i städer

Ett antal viktiga faktorer kommer fram i Världshälsoorganisationens rapport "Towards More Physical Activity in Cities" när man planerar stadsdelar som stödjer hållbar mobilitet. Dessa faktorer kombineras för att ge en allomfattande strategi för stadsplanering som prioriterar lokalbefolkningens behov och välfärd.

Säkerheten ska alltid komma först. Det är ett komplext ämne som inkluderar upplevd risk, kriminell aktivitet och trafikproblem. Invånarnas benägenhet att delta i utomhusaktiviteter påverkas direkt av deras känsla av trygghet i närområdet. Kvinnor och barn påverkas oproportionerligt mycket av den höga brottsligheten. Säkerheten för utsatta trafikanter, såsom cyklister och fotgängare, är avgörande vid planering av trafikmönster. Även om de är säkra är ingrepp som gångbroar och gångtunnel inte alltid populära bland dem som hellre vill korsa på gatunivå. Planering kräver förståelse för dessa mänskliga egenskaper och förmågan att tillgodose dem.

De lokala grannskapen bör beaktas genom procedurerna. Det är viktigt att uppmärksamma de lokala stadsdelarna där människor bor, även om stadskärnor ofta är i fokus för ansträngningarna att göra dem mer cykel- och fotgängarvänliga. Genom att göra det lättare att inkludera fysisk aktivitet i vardagen förbättrar denna strategi omedelbart invånarnas hälsa och välbefinnande.

Det är viktigt att notera att stadsplanering bör ge människor en rad olika mobilitetsval som passar deras behov, såsom bilkörning, promenader, cykling och kollektivtrafik. Invånarna har rätt att välja den mest praktiska formen av transport för olika tillfällen tack vare denna valfrihet, som främjar en aktiv livsstil. Det är viktigt att erkänna att människor som ägnar sig åt mer fysisk aktivitet ofta bor i stadsdelar som är gångbara. Ojämlighet i hälsa kan förvärras i städer om detta lämnas utan uppsikt. Därför bör prioritering av insatser där de behövs som mest för att garantera jämlikhet i hälsa och tillgång till möjligheter till fysisk träning vara en del av planeringen.

Sammanfattningsvis kräver utvecklingen av hållbar mobilitet i stadsområden en mångfacetterad strategi som sätter rättvisa i hälsa först, betonar säkerhet, koncentrerar sig på lokala behov och ger alternativ för transporter. Denna strategi förbättrar stadsbors övergripande livskvalitet och uppmuntrar samtidigt till fysisk aktivitet.

4.1 Börja i det små: vikten av stegvisa steg i planering av rörlighet i städer

Samma rapport skisserar strategier för att förbättra aktiva transporter, som att gå och cykla, i stadsområden, och ramar in det som en del av ett bredare mål att uppnå större stadsmål snarare än att enbart fokusera på främjande av fysisk aktivitet.

Rapporten förespråkar ett gradvis, strategiskt genomförande av dessa förändringar. Eftersom det är opraktiskt att förvänta sig omedelbara förändringar i resvanor över hela staden, föreslår det att man börjar med hanterbara, stegvisa förändringar. Ett viktigt fokusområde är att minska korta bilresor som är vanliga i stadsmiljöer. I Europa är en betydande del av bilresorna relativt korta avstånd – över 30 % är mindre än 3 kilometer och hälften är under 5 kilometer. Rapporten hävdar att skapa gynnsamma miljöer för promenader och cykling kan göra dessa avstånd mer hanterbara utan bil.

Att rikta in sig på dessa kortare bilresor har flera fördelar. Det uppmuntrar inte bara till fysisk aktivitet utan bidrar också till att minska luftföroreningarna, särskilt från höga utsläpp under den inledande fasen av bilmotorer, känd som "kallstarten". Genom att initialt fokusera på dessa kortare resor kan städer skapa bredare effekter på både miljömässig hållbarhet och folkhälsa.

Rapporten drar slutsatsen att riktade, specifika interventioner i stadsresor är mer sannolikt att vara framgångsrika än att försöka breda, genomgripande förändringar i alla former av stadsresor. Detta tillvägagångssätt ligger i linje med det övergripande målet att skapa hälsosammare, mer hållbara stadsmiljöer.

4.2. Människocentrerad stadsdesign: prioritering av människor i mobilitetsplanering

För att främja ökad fysisk aktivitet lyfter Världshälsoorganisationens rapport "Towards More Physical Activity in Cities" vikten av en stadsdesignstrategi som är människocentrerad. Forskningen hävdar att för att utforma stadsmiljöer som

främjar promenader, cykling och andra fysiska aktiviteter, är det absolut nödvändigt att förstå och ta hänsyn till mänskliga egenskaper och beteenden.

Den mänskliga skalan är ett av huvudämnena som tas upp i rapporten. Den säger att eftersom en persons storlek påverkar hur de uppfattar och interagerar med sin omgivning; mänskliga dimensioner bör beaktas från början vid planering. Alltför stora utrymmen kan vara skrämmande och avskräcka människor från att röra på sig och vara aktiva. En persons komfortnivå och avståndskänsla påverkas i hög grad av utformningen av offentliga utrymmen, och detta kan antingen uppmuntra eller avskräcka dem från att delta i fysisk aktivitet.

En annan viktig faktor är hastigheten. Folk åker cirka fem kilometer i timmen i snitt, och lite snabbare när de cyklar. Men sedan bilens uppfinning har många städer byggts i ännu högre hastigheter. För både cyklar och fotgängare har denna skillnad resulterat i stadsmiljöer som är tråkiga och ointressanta. På grund av säkerhetsfrågor gör höga hastigheter i tätorter det också svårt att främja cykling och gång. Rapporten främjar trafikbromsningsstrategier som är skräddarsydda för olika storstadsmiljöer för att förbättra säkerheten och främja aktiva transporter.

Tonvikten läggs också på den sensoriska upplevelsen av urbana omgivningar. Uppsatsen betonar hur viktigt det är att skapa gemenskaper som tilltalar sinnena och ökar njutningen av aktiviteter som att leka, cykla och promenera. Med tanke på att majoriteten av stimuli bearbetas visuellt, kan gatubilder fås att verka mer tilltalande och fängslande genom att regelbundet tillhandahålla nya visuella funktioner. Tidningen belyser effekterna av ljudnivåer, ytmaterialitet och lukter på människors komfort i offentliga miljöer förutom visuella signaler. Att gå och cykla rekommenderas i allmänhet inte i miljöer med ljudnivåer som gör det svårt att prata.

Slutligen erkänner rapporten att stadsbor har ett hektiskt liv och att detta resulterar i en brist på tid, vilket ofta gör det svårt att få in regelbunden träning i scheman. Bekvämlighet och anpassningsförmåga bör därför vara väsentliga

komponenter i stadsdesign. Det innebär att se till att den infrastruktur som krävs finns tillgänglig och att inkorporering av fysisk aktivitet i människors dagliga liv inte kräver stora förändringar av deras typiska rutter eller rutiner.

WHO-rapporten främjar i huvudsak ett mänskligt centrerat förhållningssätt till stadsdesign som erkänner och adresserar stadsbors medfödda behov, beteenden och sensoriska upplevelser med målet att utveckla omgivningar som i sig främjar fysisk aktivitet.

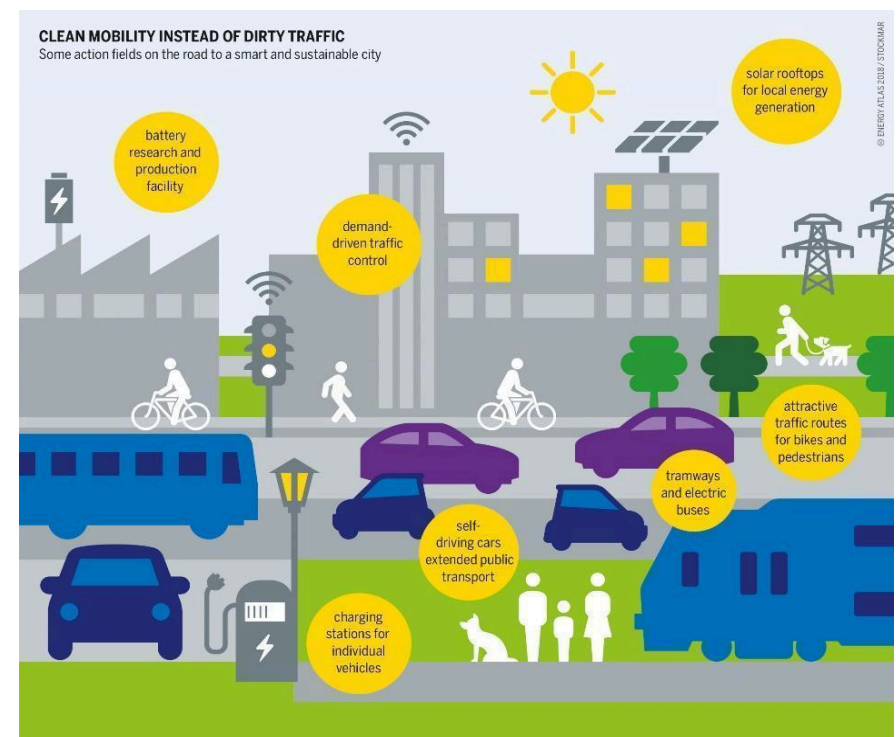
4.3. Från idé till verklighet: omvandla idéer om urban mobilitet till handling

Att göra stadsdelar mer tillgängliga och främja hållbar rörlighet kräver ett flerdimensionellt tillvägagångssätt som inkluderar stadsdesign, samhällsdeltagande och bestämmelser. Följande del innehåller några idéer för att hjälpa stadsdelar att omsätta sina idéer till handling.

1. Utveckla kompletta gator

Att implementera Complete Streets-idén innebär att man utvecklar och driver gator för att ge säkra, bekväma och bekväma resor för användare i alla åldrar och förmågor, oavsett transportsätt. Denna strategi inkluderar element som skyddade cykelbanor, lämpliga övergångsställen och trafikdämpande åtgärder (Smart Growth America, 2023).

2. Transitorierad utveckling



Denna stadsutvecklingsplan betonar etableringen av kompakta, gångbara, blandade samhällen fokuserade på högkvalitativ kollektivtrafikinфраstruktur. Detta gör att invånarna kan bo, arbeta och koppla av utan att förlita sig på bilar (Victoria Transportation Policy Institute, 2019).

3. Skapa gröna vägar och cykelvägar

Genom att erbjuda säkra, natursköna vägar bort från biltrafik, uppmuntrar nätverk av gröna vägar och dedikerade cykelbanor cykling och promenader (Rails-to-Trails Conservancy, 2022).

*Figure 12. Sustainable mobility (source:
https://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_transport)*

4. Att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken

Förbättrad kollektivtrafikkvalitet, regelbundenhet och täckning kan göra stadsdelar mer tillgängliga. Det kan vara att utöka busslinjerna, bygga ut tunnelbanesystem eller att inrätta pendeltrafik (American Public Transportation Association).

5. Program för bildelning och cykeldelning i gemenskapen

Dessa system ger medborgarna enkel tillgång till korttidsbilar eller cyklar, vilket minimerar behovet av privat biläggande och ökar aktiv mobilitet (Shared-Use Mobility Center, 2022).

6. Gatans fotgängare

Att göra vissa gator eller platser endast för fotgängare kan erbjuda säkra, trevliga utrymmen för promenader och samhällsaktiviteter samtidigt som bilutsläpp och buller minskar (Project for Public Spaces, 2008).

7. Använder universella designprinciper

När stadsdelar utformas enligt principer för universell design, är utrymmen och faciliteter tillgängliga och användbara för alla, inklusive äldre och personer med funktionsnedsättning (Centre for Excellence in Universal Design).

8. Främja markanvändningsmix

Uppmuntran av en blandning av bostäder, kommersiella och rekreationsmarkanvändningar inom samhällen minskar behovet av långväga resor och främjar ett brett utbud av lokala aktiviteter (Congress for New Urbanism, 2008).

9. Att fastställa strategier för parkeringshantering

Att motverka överdriven bilanvändning genom parkeringshanteringsåtgärder såsom begränsat parkeringsutbud och högre parkeringsavgifter kan uppmuntra medborgarna att välja mer miljövänliga transportsätt (Institutet för transport- och utvecklingspolitik).

4.4. Vi presenterar *Health Economic Assessment Tool (HEAT)*

Världshälsoorganisationens (WHO) "Health Economic Assessment Tool (HEAT)" syftar till att kvantifiera hälsofördelarna med att gå eller cykla genom att analysera riskminskningen kopplad till ökad fysisk aktivitet.



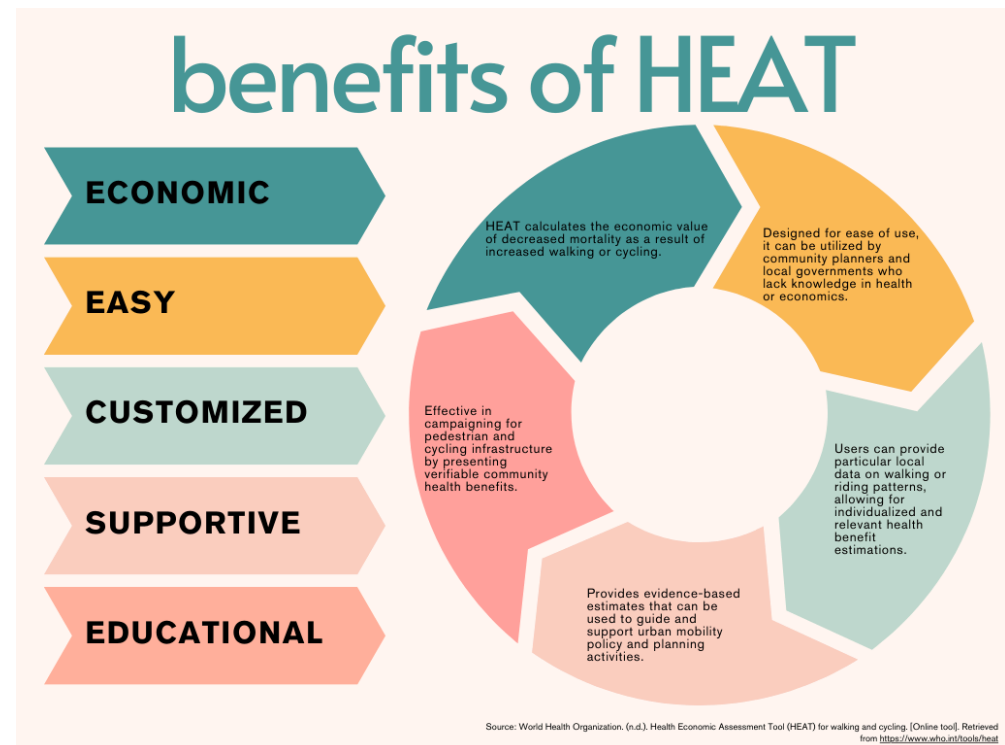
De viktigaste egenskaperna hos HEAT inkluderar:

- HEAT beräknar det ekonomiska värdet av minskad dödlighet till följd av regelbunden gång eller cykel.
- Den är avsedd för icke-expert inom ekonomi eller hälsa, vilket gör den tillgänglig för samhällsplanerare och lokala myndigheter.

- Användare kan ange sin egen lokala statistik om gång- eller cykelvanor, och applikationen kommer att uppskatta hälsofördelarna i form av minskad dödlighet.
- HEAT kan hjälpa beslutsfattare genom att tillhandahålla bevis på hälsofördelarna med ökad aktiv transport, vilket är viktigt för att öka den lokala rörligheten.
- Verktöget kan användas i en mängd olika utländska sammanhang, vilket gör det fördelaktigt för ett brett spektrum av samhällen runt om i världen.

HEAT kan användas för följande applikationer:

- Områden som vill installera eller utöka gång- eller cykelbanor kan använda HEAT för att beräkna hälsofördelarna och de ekonomiska besparingarna som är förknippade med dessa aktiviteter.
- HEATs bedömningar kan användas för att påvisa de påtagliga hälsofördelarna med en bättre fotgångar- och cykelvänlig infrastruktur.
- Den ekonomiska bedömningen av HEAT:s hälsofördelar kan hjälpa till med bidragsansökningar och att få finansiering för lokala mobilitetsprojekt.



- HEAT-fynd kan användas i samhällsmöten och kommunikationer för att informera medborgarna om hälsofördelarna med ökad fysisk aktivitet via lokala transportalternativ.

4.5. Navigera i utmaningar i initiativ för stadsmobilitet

Att inkludera hälsofrågor i stadstransporter utgör ett antal hinder. Trots den ökande förståelsen för betydelsen av denna integration för folkhälsan, hindrar ett antal utmaningar att den genomförs effektivt. Dessa utmaningar beror på en mängd olika faktorer, inklusive behovet av tvärvetenskapligt samarbete, begränsningar i data och verktyg för hälsokonsekvensbedömningar, finansiering och resursbegränsningar, allmänhetens motstånd mot beteendeförändringar, komplexitet i policyintegrering och effekterna av stadsutbredning på land. använda mönster. Att ta itu med dessa frågor är avgörande för att utveckla stadsmiljöer som inte bara tillåter rörelse utan också förbättrar medborgarnas hälsa och välbefinnande.

1. Brist på tvärvetenskaplig samordning

En stor svårighet är bristen på samordning mellan stadsplanerare, folkhälsospecialister och transportingenjörer. Enligt Frank et al. (2003) kan brist på samarbete mellan dessa discipliner resultera i förkastade möjligheter att främja hälsa genom urban mobilitetsplanering.

2. Inadequate data and tools for health impact assessment

Otillräckliga data och verktyg för hälsokonsekvensbedömning

3. Finansiering och resursfördelning

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