

Hälsoeffekter av aktiv mobilitet i Östergötland

Bakgrund och syfte

Sätt Östergötland i Rörelse.nu arbetar efter en strategi med målet att bidra till ett fysiskt aktivare samhälle. En viktig arena för ökad fysisk aktivitet är en stöttande och hälsofrämjande stadsplanering och trafikplanering där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Boende och närområde, som innefattar stads- och trafikplanering är en av de strategiska samhällsområden som pekas ut som särskilt viktiga för ökad fysisk aktivitet i strategin Sätt Sörmland i Rörelse.nu.

Det finns idag evidensbaserade metoder för att beräkna folkhälsoeffekter av aktiv mobilitet, och resultaten kan bland annat användas som underlag vid prioriteringar och åtgärder i stads- och trafikplaneringen. Syftet med denna utredning är att beräkna värdet av aktiv mobilitet i Östergötland samt analysera folkhälsoeffekter av uppsatta trafikmål. Hälsoeffekterna av den aktiva mobiliteten beräknas i antal sparade liv samt det samhällsekonomiska värdet.

Utredningen har genomförts av Ulf Eriksson, Med. dr i folkhälsovetenskap och VD på Kosterhavets Ekobod AB.

Metod

Tillsammans med beställaren bestämdes geografisk avgränsning samt vilka datakällor och mål för aktiv mobilitet som skulle användas i utredningen. Beräkningarna har gjorts för Östergötlands län och information om gång och cykling i länet har hämtats från Östgötatrafikens resvaneundersökning från 2014. Hälsoeffekterna av aktiv mobilitet beräknades med hjälp av Världshälsoorganisationen WHO's hälsokonsekvensverktyg HEAT¹. HEAT är baserat på tillgänglig forskning om hälsoeffekterna av cykling och fysisk aktivitet och används idag i stads- och trafikplaneringen internationellt. Hälsoeffekterna av fysisk aktivitet, luftföroreningar samt trafikolyckor tas med i beräkningen.

I HEAT värderas sparade liv enligt den etablerade metoden VSL (Value of statistical life), med en rapport från OECD som grund. Rapporten utreder viljan att betala för att undvika förtida död i relation till förväntad livslängd. Värdet för VSL i Sverige är 3 990 000 Euro enligt rapporten från OECD. Euro har räknats om till kronor med växelkursen 10.43 kronor per Euro.

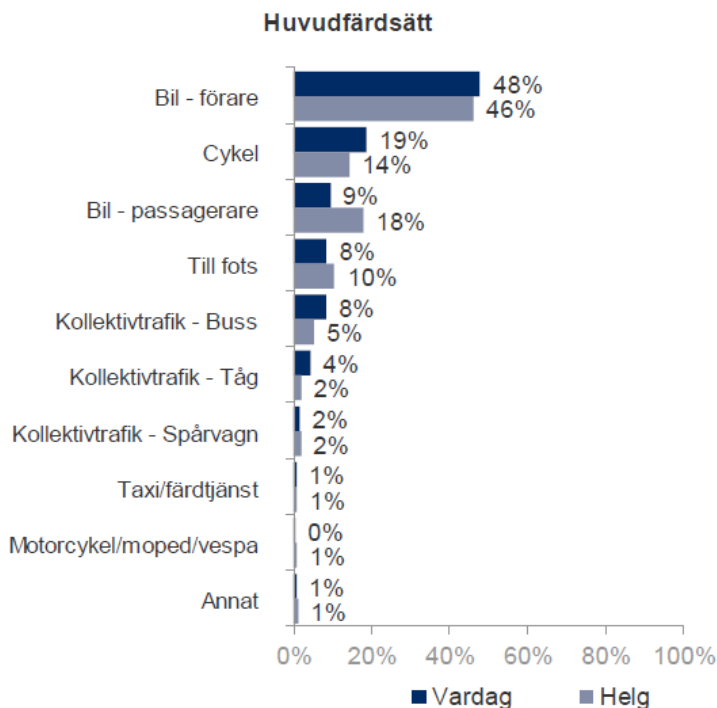
Hälsoeffekterna beräknas för ett nuläge och för ett scenario med högre nivåer av aktiv mobilitet i Östergötland år 2030. Då det inte finns något specifikt regionalt mål om ökad gång och cykling i Östergötland utgick utredningen från målen i Region Skånes regionala cykelstrategi, där målet är att öka andelen cykelresor i regionen från 16 till 19 procent. Att gå från 16 till 19 procent motsvarar en ökning på omkring 19 procent ($19/16=1.188$). I scenariot för 2030 använde vi en motsvarande ökning även för gångtrafiken, det vill säga att både gång och cykel i Östergötland ökar med 19 procent.

Resultat

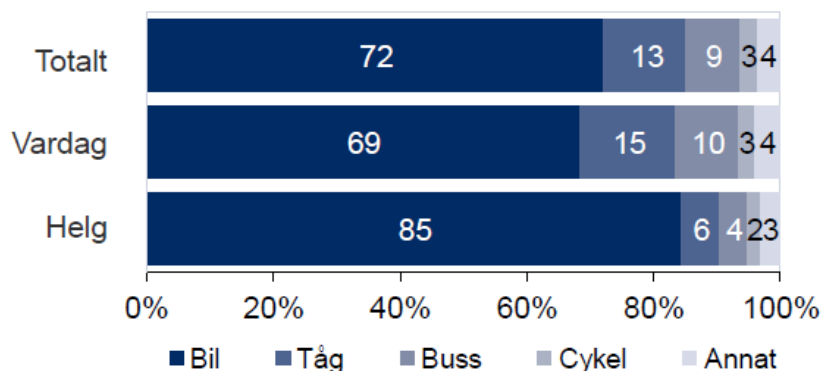
Målgruppen för Östgötatrafikens resvaneundersökningen är personer bosatta i Östergötlands län, 16 år och äldre. Antalet invånare i Östergötland i det här åldersspannet var 346 797 personer år 2014. Resvaneundersökningen visar att cykel är den näst vanligaste huvudfärdssättet efter bil medan gång hamnar på fjärde plats (Figur 1).

¹ www.heatwalkingcycling.org

Totalt reser invånarna i Östergötland omkring 14.7 miljoner kilometer per dygn. Den större delen av trafikarbetet görs med bil. Cykel står för cirka 3 procent och gång för cirka 4 procent av den resta sträckan (Figur 2), vilket motsvarar cirka 1.70 kilometer gång per person och dag och 1.27 kilometer cykel per person och dag.



Figur 1 Huvudfärdsätt för resor på vardag och helg i Östergötland (Östgötatrafiken 2014).



Figur 2 Totalt trafikarbete (kilometer) fördelat på olika färdsätt (Östgötatrafiken 2014).

Dagens nivåer av gång och cykling i Östergötland beräknas spara 125 liv per år (Tabell 1) och vara värd 5 194 miljoner kronor. Om nivåerna av gång och cykling skulle öka i linje med målet i Region Skånes regionala cykelstrategi, det vill säga en ökning med 19 procent till 2030, skulle 169 liv sparas varje år till ett värde av 7 019 miljoner kronor per år i dagens penningvärde. Det här alternativa scenariot är baserat på en befolkningsökning till 509 000 invånare enligt Region Östergötlands befolkningsprognos för 2030.

Tabell 1 Folkhälsoeffekter av gång och cykel i Östergötland, siffrorna motsvarar antal sparade liv per år.

	Nuläge	Scenario 2030
Luftföroreningar	-2	-2
Trafikolyckor	-0.2	-0.3
Fysisk aktivitet	127	171
Totalt	125	169

Diskussion och slutsatser

I den här utredningen har vi undersökt folkhälsoeffekterna av gång och cykling i Östergötland idag och i ett alternativt scenario för år 2030. Beräkningarna inkluderar de positiva hälsoeffekterna av fysisk aktivitet samt de negativa hälsoeffekterna av luftföroreningar och trafikolyckor.

Andra vinster som gång och cykling kan medföra såsom restidvinster, minskade utsläpp, minskad trängsel och bidrag till levande och attraktiva stadsmiljöer har inte inkluderats i utredningen.

Sannolikt är den totala folkhälsoeffekten större än vad som presenteras i den här utredningen. HEAT beräknar folkhälsoeffekter i form av minskad risk för förtida död (mortalitet), men räknar inte med folkhälsovinsten i form av minskad sjuklighet (morbidity). Sambanden mellan fysisk aktivitet och sjuklighet är mer komplicerade och skulle minska precisionen i verktyget. Det innebär att skattningarna i denna utredning rimligen är i underkant, och att den totala folkhälsovinsten skulle bli större om vi även räknade med minskad risk för hjärt-kärlsjukdom, diabetes, övervikt/fetma och cancer till följd av den ökade fysiska aktiviteten.

Resultatet av den här utredningen visar på samhällsvinsten av gång och cykling i Östergötland i form av bättre folkhälsa och samhällsekonomi och kan användas vid planering och prioritering i stads- och trafikplanering.

Kontakt

Ulf Eriksson, Med dr, VD

E-post: ulf.eriksson@kosterhavetsekobod.se

Tel: 0736 794 056

Kosterhavets Ekobod AB

Västra Bovägen 9

452 04 Nordkoster

Orgnr. 559071-3706