

ÖKAD VARDAGSMOTION GER STORA SAMHÄLLSVINSTER

Studie baserad på verktyget HEAT



ÖKAD VARDAGSMOTION GER STORA SAMHÄLLSVINSTER

BAKGRUND

Sverige är ett av de mest stillasittande länderna i världen. Enligt uppgifter från studien SCAPIS¹ når bara 7 procent av alla svenskar upp till rekommendationerna om 150 minuter fysisk aktivitet i veckan, vilket innebär stora samhälls-ekonomiska kostnader. Siffror från Svenskt Friluftsliv² visar att sjukdomar relaterade till fysisk inaktivitet kostar samhället cirka 6 miljarder kronor per år.

För att öka den fysiska aktiviteten i samhället krävs åtgärder på bred front. En viktig insats är att öka andelen vardagsresor som sker med aktiva transporter, t.ex. cykel. Faktum är att 30 minuters lågintensivt cyklande per dag är tillräckligt för att minska risken för en rad allvarliga sjukdomar såsom hjärt-/kärlsjukdomar, högt blodtryck, diabetes typ II, bröstcancer, benskörhet, stroke, demens och depression³. Med fler cyklistar minskar även utsläppen av partiklar och luftföroreningar, vilket beräknas kosta samhället cirka 56 miljarder kronor per år⁴.

Möjligheten att cykla är starkt sammankopplat med infrastruktur och stadsplanering. Med ett väl utbyggt cykelnät som upplevs som tryggt och säkert ökar förutsättningarna för cykling som vardagstransport. Omvänt kan brister i cykelinfrastrukturen leda till att cykeln väljs bort till förmån för bilen, även på sträckor där den egentligen är ett snabbare alternativ.

För att påskynda utbyggnaden av cykelinfrastruktur i Sverige behövs ett större fokus på hälsa och vardagsmotion i stadsplaneringen. Idag saknas ett tydligt folkhälso-perspektiv i bedömningen och prioriteringen av infrastrukturåtgärder, vilket innebär att nyttan av cykelinvesteringar inte värderas fullt ut. Istället är restiden den avgörande faktorn i de samhällsekonomiska transportkalkylerna. Det främjar biltrafiken men missgynnar cykeltrafiken.

HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) är ett analysverktyg framtaget av WHO för att beräkna och värdera hälso-effekterna av fysisk aktivitet. Det är utvecklat specifikt i syfte att analysera effekterna av gång- och cykelåtgärder och har fått stor spridning internationellt. Med parametrar som luftföroreningar, olycksrisk och ökad fysisk aktivitet ger HEAT information om hur många förtida dödsfall som kan sparas till följd av att fler går och cyklar. Det innebär att HEAT kan hjälpa till i prioriteringen mellan olika infrastrukturinvesteringar.

Sweco har genomfört den här kalkylen inom ramen för projektet *Urban Insight*⁵ som är en kunskapsplattform där vi genom rapporter delar med oss av perspektiv kring hållbar stadsutveckling från ett medborgarperspektiv. Förslag på ytterligare lösningar lyfter Sweco i Urban Insight-rapporten *Which way now? – Healthy options for our streets and cities – Sharing speed, street space and liveable futures*.

1. SCAPIS är en rikstäckande studie av svenskarnas hälsa inom områdena hjärta, kärl och lungor som genomförs på universitetssjukhusen i Malmö, Göteborg, Linköping, Stockholm, Uppsala och Umeå.

2. Studie från Svenskt friluftsliv (2007). Hämtad [20210429] från <https://svensktfriluftsliv.se/wp-content/uploads/2012/11/Brist-p%C3%A5-motion-kostar-samh%C3%A4llet-6-miljarder-om-%C3%A5ret.pdf>

3. Fyss.se. Hämtad [20210429] från <http://www.fyss.se/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet/for-vuxna/>

4. Gustafsson M, Lindén J m.fl. (2018). IVL. Quantification of population exposure to NO2, PM2.5 and PM10 and estimated health impacts. <https://www.ivl.se/toppeny/press/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/2018-06-18-7-600-beraknas-do-i-fortid-varje-ar-pa-grund-av-luftfororeningar.html>

5. Urban Insight är kunskapsplattform från Sweco med samlad expertis från alla Sweco länder. <https://www.swecourbaninsight.com/healthy-streets-and-cities/>

EXEMPEL: CYKLANDET I GÖTEBORG INNAN OCH UNDER CORONA

I syfte att illustrera hur HEAT kan användas har Sweco genomfört en kostnadsnyttoanalys baserat på cyklandet i Göteborg innan och under pandemin, se tabell 1. Enligt uppgifter från Göteborgs stad har antalet cykelresor ökat med från cirka 100 000 till 115 000 (exklusive hyrcykelsystemet) mellan 2019 och 2020. Med antagandet att snittlängden per cykelresa är 4,1 kilometer, enligt stadens resvaneundersökning, visar kostnadsnyttoanalysen att den ökade cyklingen har medfört en samhällsekonomisk vinst på cirka 130 miljoner kronor. Totalt sett har cyklandet inneburit en vinst på drygt 1 miljard kronor under 2020, vilket till stor del beror på att 25 förtida dödsfall har sparats tack vare en ökad fysisk aktivitet.

Det ska tilläggas att beräkningarna endast inkluderar bortfall av liv och därmed exkluderar sjukvårdskostnader och produktionsbortfall till följd av sjukskrivningar. Med andra ord är samhällsvinsterna ännu större än vad som framgår i tabellen nedan.

Tabell 1 Kostnadsnyttoanalys över antal sparade liv baserat på cykelresandet i Göteborg 2019 och 2020.

| Cykel | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-------------|---------------|
| Totalt sparade liv per år | 21 | 25 |
| Sparade pengar per år (SEK) | 881 000 000 | 1 010 000 000 |

GRÖN OMSTÄLLNING – POTENTIAL ATT RÄDDA LIV OCH MINSKA SAMHÄLLSKOSTNADER

För att ytterligare illustrera den stora potential som följer med en ökad cykling har kostnadsnyttoanalysen kompletterats med ett framtidsscenario baserat på Göteborgs Stads mål om att öka andelen cykelresor till 12 procent år 2035. Det är en ökning med 3 procentenheter från 2020 då andelen cykelresor var 9 procent.

Beräkningarna visar att en successiv ökning av cykelresandet till 12 procent år 2035 skulle medföra en samhällsekonomisk vinst på drygt 1,5 miljarder kronor

per år samt 39 sparade förtida dödsfall per år som en följd av ökad fysisk aktivitet, vilket sammantaget skulle innebära 579 färre dödsfall i Göteborg, se tabell 2.

Resultatet är slående, men bygger trots allt på försiktiga målscenarier om 12 procent cykelandel. Enligt en studie genomförd av Västra Götalandsregionen finns potential för 45 procent av stadens invånare att nå sitt arbete inom 30 minuters cykling. Med detta i beräkning skulle den samhällsekonomiska vinsten bli drygt 3,6 miljarder kronor per år som en följd av 91 färre förtida dödsfall per år.

Tabell 2 Kostnadsnyttoanalys över antal sparade liv baserat på cykelresandets målsscenario samt potentialstudien om 45 procent cykelandel.

| | Nuläge 2020 | Målsscenario 12 % (effekt per år) | Cykelpotential 45 % (effekt per år) |
|----------------------|---------------|--------------------------------------|--|
| Totalt sparade liv | 25 | 39 | 91 |
| Sparade pengar (SEK) | 1 010 000 000 | 1 540 000 000 | 3 630 000 000 |

Viktigt att poängtera är att beräkningarna i tabell 1 och 2 endast avser sparade liv och inte inkluderar sjukvårdskostnader och produktionsbortfall till följd av sjukskrivningar. Vidare gäller beräkningarna endast för åldersspannet 20-64 år vilket innebär att barn och äldre, som är de som är mest sköra och känsliga för luftföroreningar, inte inkluderas.

Kostnadsnyttoanalysen visar tydligt att ekologisk och social hållbarhet går hand i hand när det kommer till mobilitet. Infrastruktur som främjar färdmedelsval där det ekologiska fotavtrycket är lågt är även en infrastruktur utformad för vår kropp och hälsa.

TEXT
CALCULATIONS
REVIEW

Vania Khairallah & Björn Sax Kaijser
Anders Wahlström & Frida Simensen (M.Sc. Students)
David Lindelöw

