



© COLOMBO GRAFICHE SRL



WalkUrban

Walkable Urban Neighbourhoods

Frigöra potential för hållbara och aktiva resor genom att förbättra möjligheter för gång och dess förbindelser med kollektivtrafik



COMUNE DI GENOVA





I många stadsområden är bilen fortfarande det dominerande transportmedlet, någonting som orsakar många problem, såsom trängsel, luftföroreningar och buller, utsläpp av växthusgaser, trafikolyckor samt ineffektiv infrastruktur och markanvändning. I kontrast till detta så är gång ett hållbart sätt att transportera sig – utan utsläpp, genomförbart för de flesta och bra för hälsa och välbefinnande. Om fler använde sina egna fötter för korta resor (i kombination med kollektivtrafik) har det potential att stödja lågutsläppstransporter, minska bilberoendet och öka social rättvisa och inkludering för personer som inte har ekonomiska förutsättningar att äga en privat bil.

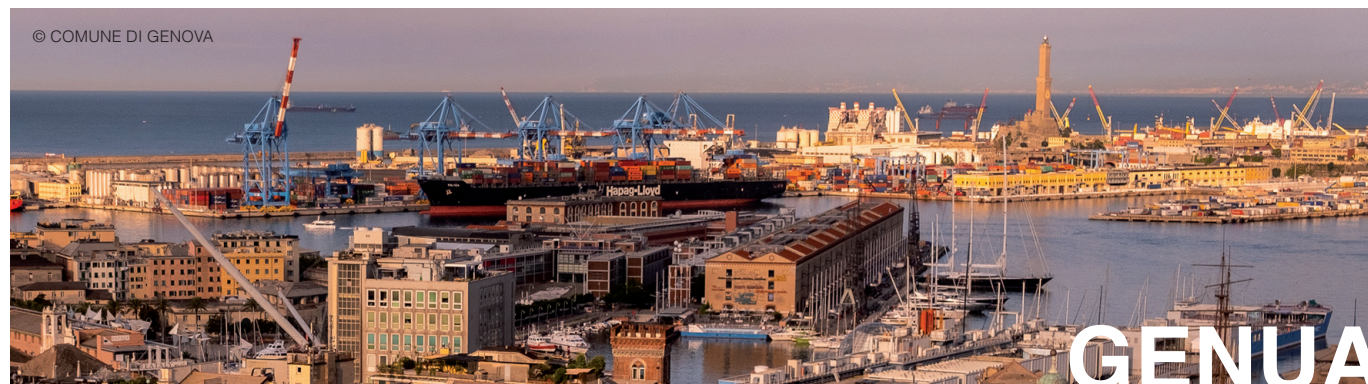
Det övergripande målet för WalkUrban är att nå en bättre förståelse för urban gångbarhet och lokal tillgänglighet för att frigöra potentialen för gång som medel för att transportera sig.

Projektet kombinerar kvantitativa och kvalitativa metoder genom innovativa analyser av objektiv och upplevd gångbarhet samt gångrelaterade attityder och resettillfredsställelse. Projektet syftar till att identifiera viktiga drivkrafter och hinder för gång i olika stadsområden.

Forskningen har genomförts i nära samarbete med lokala intressenter i tre europeiska städer (Genua, Dortmund och Göteborg) för att identifiera lokala lösningar samt finna allmänna rekommendationer för en stadsmiljö med fokus på fotgängare.

PROJEKTETS MÅL

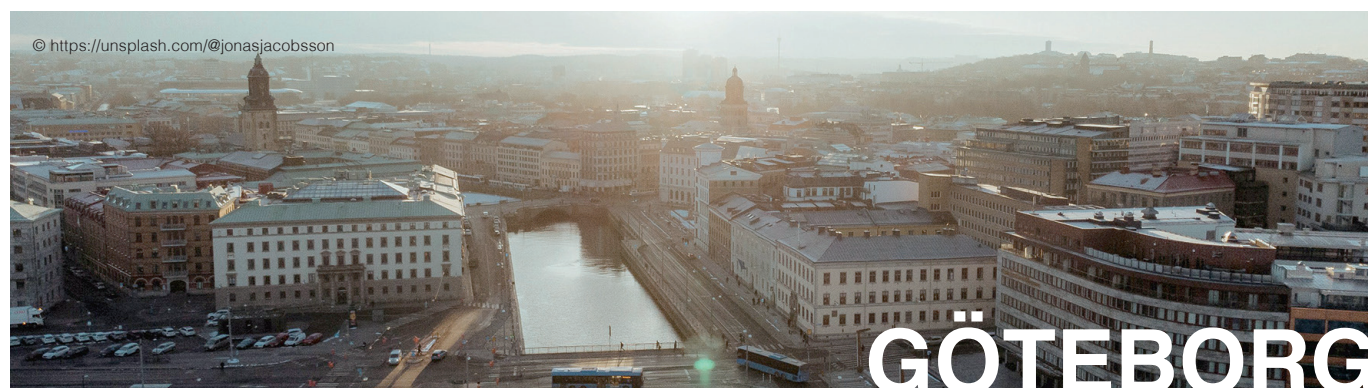
- Bättre förstå gångbarhet genom att identifiera stödjande och hindrande faktorer för att använda gång som medel för att transportera sig
- Tillsammans skapa och förbättra nuvarande metoder för utvärdering av walkability (gångbarhet)
- Utforska samband mellan objektiv och upplevd gångbarhet
- Ta fram policyrekommendationer för hur man kan förbättra gångbarheten i olika stadsområden



Genua är huvudstaden i regionen Ligurien, belägen i nordvästra Italien. Staden har genom sin stadsplanering blivit bilorienterad, och idag är användningen av bilar och motorcyklar omfattande. Prioriteringarna för transportplaneringen är att öka användningen av kollektivtrafiken, samt att främja hållbara transportsätt som cykling och gång.



Dortmund ligger i Ruhrregionen, ett före detta hög-industrialiserat område i västra Tyskland med traditionell bilinriktad stadsplanering och intensiv bilanvändning vilket utgör en utmaning för en omställning till hållbar mobilitet. Ändå syftar stadens nya mobilitetsplan till att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafiken och att ändra transportfördelningen.



Göteborg är Sveriges näst största stad, belägen på västkusten med en historia som industri- och sjöfartsstad. Stadsplaneringen gynnar både kollektivtrafik och bilar. Visionen är att bli en grön, hållbar, attraktiv och sammanhållen stad och att minska koldioxidutsläppen genom att minska bilanvändningen i staden till förmån för andra transportmedel.

I var och en av de tre städerna i projektet, Genua, Dortmund och Göteborg, valdes två stadsdelar som fallstudieområden. Urvalskriterierna var att området skulle vara beläget inom stadsgränserna för staden, vara nära till allmänna kommunikationer till centrum samt 10–15 minuters promenad till intressanta platser och bekvämligheter såsom skolor, butiker, fritids-anläggningar och ha en befolkning på över 5000 personer.

Likheterna mellan fallstudie-områdena möjliggjorde jämförelser inom och mellan dem. WalkUrban hade som mål att välja en medelinkomststadsdel för varje stad samt en stadsdel med mer diversifierad befolkning, där skillnader även finns i den byggda miljön.

Baserat på ett första urval av lämpliga stadsdelar utifrån urvalskriterierna, skedde det slutliga urvalet av två stadsdelar i nära samarbete med lokala intressenter. Analyserna genomfördes först i Municipio Medio Ponente District, en av de två fallstudieområdena i Genua, som fungerade som pilotstudie, och forskningen där replikerades sedan i andra städer.

Genua

Medio Ponente är en historisk stadsdel som ligger i Genuas västra förorter, men inte så långt från stadens centrum. Det kännetecknas av en tätbebyggd och befolkad stadsstruktur (omkring 58 000 personer), med många restauranger, kaféer, butiker och flera skolor. På grund av den historiska sjöfartsindustrin och andra anslutna företag har området en hög koncentration av industri och andra arbetsplatser.

Centro Est är centralt beläget och inkluderar bland annat den historiska stadskärnan, men har samtidigt en tät stadsstruktur där det går att finna många tjänster, skolor, restauranger, butiker och centralstationen. Kvarteret består till största del av bostäder, men ligger nära centrum och har bra och närliggande kollektivtrafik. Befolkningen är omkring 85 000.

Dortmund

Westfalahalle är ett bostadsområde som är beläget i västra Dortmund och ligger nära stadens centrum. Det kännetecknas av en historisk, tätt bebyggd stadsstruktur med många restauranger, kaféer och butiker samt två grundskolor. I området så finns det flera kollektivtrafiklinjer inom gångavstånd. I bostadsområdet bor det över 7 000 personer.

Funkenburg är en stadsdel som är belägen i östra Dortmund, lite längre från stadens centrum. Det är ett blandat kvarter nära ett industriområde och har en del shoppingmöjligheter samt två grundskolor. Det finns en spårvagnsstation och flera busslinjer – utöver detta så finns det även en mindre tågstation i en angränsande stadsdel. I stadsdelen bor det över 7 000 personer.

Göteborg

Södra Kortedala är en förort som har stor etnisk mångfald, och där det bor omkring 10 000 personer. Det är en klassisk svensk förort från mitten av seklet, nästan helt bestående av flerfamiljshus, med en blandning av låghus och höghus och stora utrymmen mellan byggnaderna, grönytor eller parkeringsplatser. Centrum kan beskrivas som gångvänligt och är anslutet till grannskapet med gångvägar och bilvägar samt innehar ett antal olika bekvämligheter. Området är förbundet med resten av staden med kollektivtrafik och det gränsar till naturområden.

Kungsladugård är en förort där det bor omkring 11 000 personer. De norra delarna har huvudsakligen flerfamiljshus (3–4 våningar), med gemensamma trädgårdar. Genom denna del går två trädkantade boulevarder med spårvagnslinjer, butiker, kaféer och andra bekvämligheter, som möts i en stor rondell där skolan ligger. I söder ger lägenheterna plats för radhus och villor. Förorten ligger även mellan två stora grönområden och gränsar i nordost av en stor motorväg.

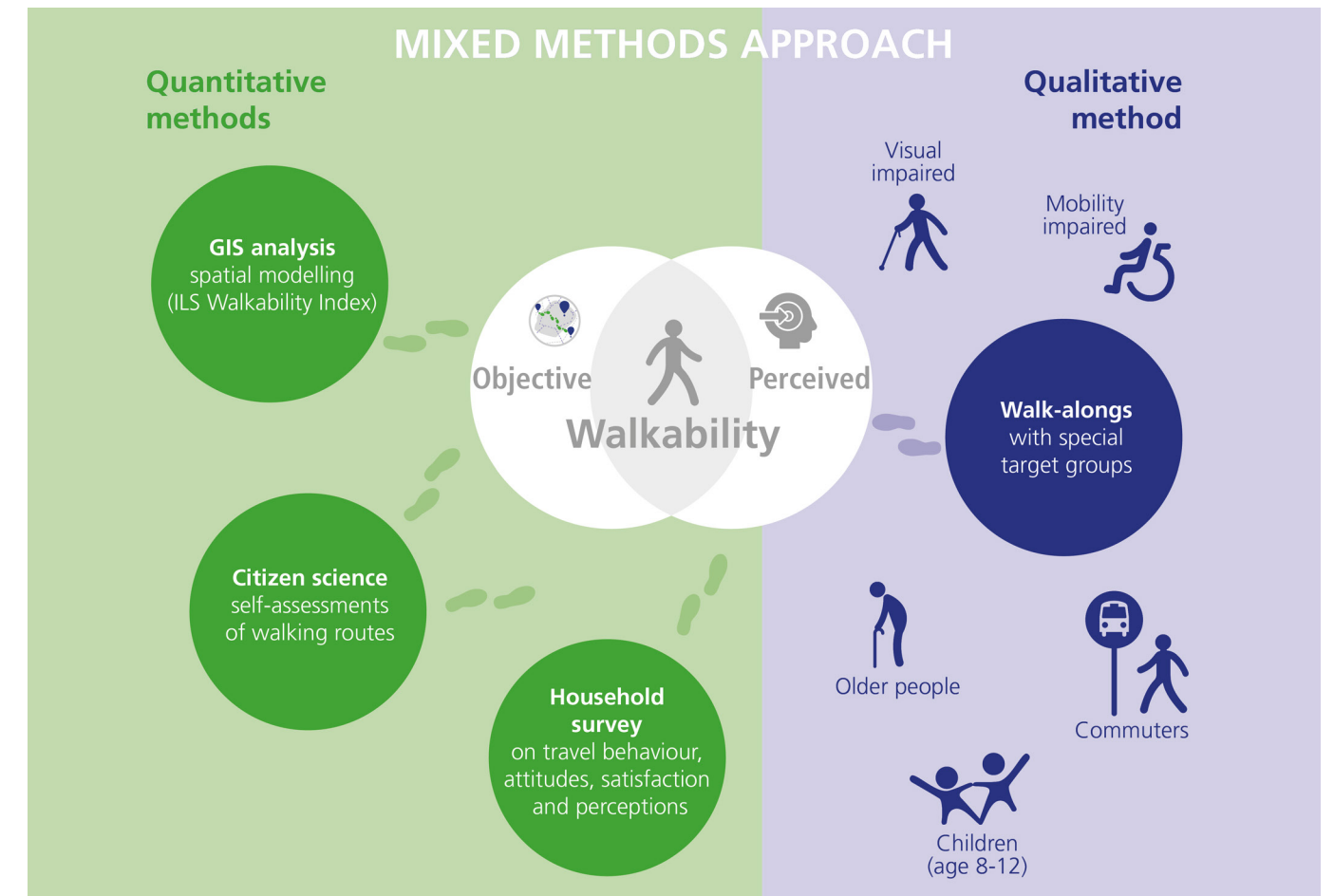


För att få en bättre och djupare förståelse för gångbarhet syftar projektet till att identifiera stödjande och hindrande faktorer för gång, både som ett enskilt transportsätt och i kombination med kollektivtrafik. Detta innebär att man tittar på de viktigaste aspekterna av objektiv och upplevd gångbarhet samt gångrelaterade attityder, resetillfredsställelse, och lokala gångkulturer.

Projektet kombinerar kvantitativa och kvalitativa forskningsmetoder (se figur nedan). För att beräkna objektiv gångbarhet genomförde vi GIS-baserade gångbarhetsanalyser (kartläggning). För att förstå hur människor uppfattar gångbarheten i de sex utvalda stadsdelarna genomförde vi en enkät riktad till hushåll som innehöll frågor om resebeteenden, attityder, motiv, tillfredsställelse och uppfattningar.

Utöver detta använde vi ytterligare två metoder för att genomföra en gatunivåbedömning för att förstå hur människor uppfattar den byggda miljön på plats – och vilka faktorer som faktiskt stimulerar eller stör dem när de går. Den första är baserad på s.k. "citizen science" där vi utvecklade ett online-verktyg som individer kan använda på sina telefoner för att på egen hand kunna utvärdera sina promenader. För att förstå behoven hos olika grupper av människor, så genomförde vi även gångintervjuer med olika målgrupper såsom arbetspendlare, skolbarn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Samtliga fyra metoder användes för var och en av de sex stadsdelarna i de tre fallstudiestäderna.



Mixed method tillvägagångssätt som användes för WalkUrban (diagram © WalkUrban/ILS)

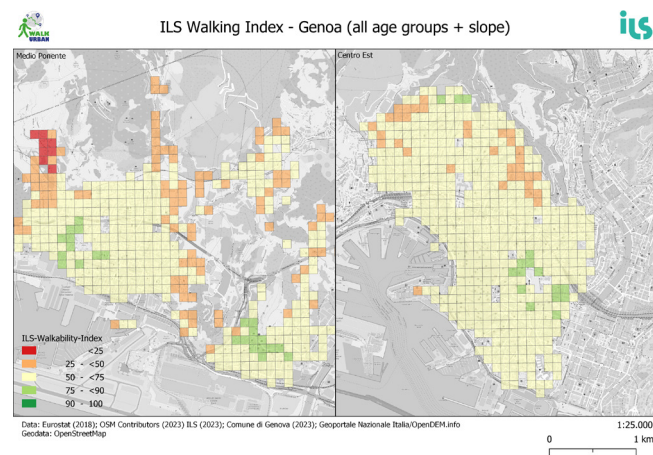
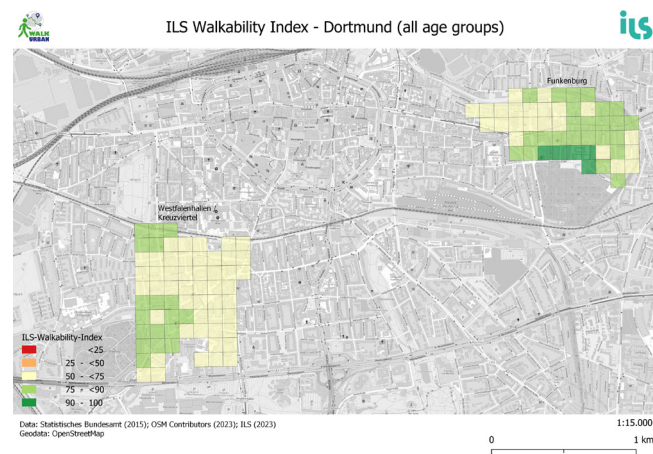
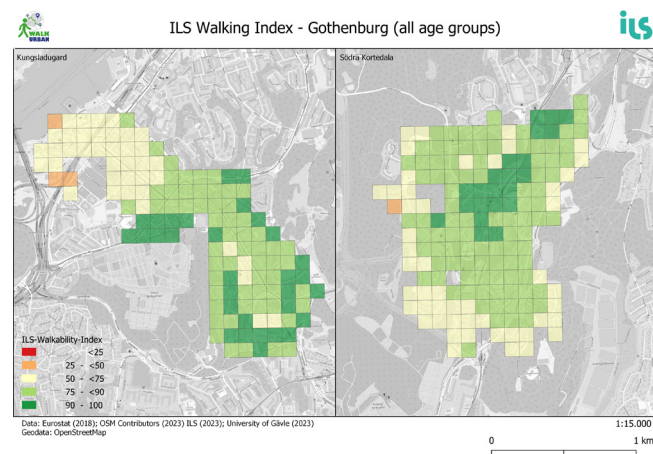
Den potentiella gångbarheten i en stadsdel påverkas av olika faktorer, till exempel den naturliga och byggda miljön, infrastrukturen och avstånd till och/eller tillgängligheten till viktiga destinationer. Dessa faktorer kan bedömas med hjälp av geografiska informationssystem (GIS) som använder sig av rumsliga data. Resultat av sådana GIS-baserade gångbarhetsanalyser visar den objektiva (beräknade) gångbarheten för utvalda områden.

För samtliga sex stadsdelar räknade vi ut en "walkability"-poäng med ILS-Walkability-Index. Vi använde en liten skala med 100m*100m rutnätsceller, och med hjälp av data från Open-StreetMap (OSM) och OpenRouteService (ORS) tittade vi på tre områden:

- 1) närheten till tjänster och bekvämligheter, t.ex. stormarknad eller skola;
- 2) täthet och flöde för gågatorna omkring varje hem, och
- 3) grönområden. Resultaten från varje bedömningsområde viktas och summeras för ett slutligt indexpoäng av maximalt 100. Högre siffror indikerar bättre potentiell walkability (gångbarhet).

För att visualisera resultaten har vi varje område från låga till höga poäng där rött indikerar låg gångbarhet (högt bilberoende) och grön representerar (mycket) god gångbarhet.

Som kartorna visar för Göteborg så finns i stadsdelarna bra med grönområden och gångstråk. Båda stadsdelarna har höga poäng, d.v.s. god gångbarhet (genomsnitt runt 82). Dortmund ligger strax efter med snitt på 74 och 79, här kan destinationer nås lättare, men grönområdena är färre än i Sverige. Genua visar de lägsta medelvärdena med 58 och 64 för de inkluderade områdena, trots att man har tätt med stråk för fotgängare. Den lägre gångbarheten beror delvis på (mycket) låga poäng i utkanterna av områdena.



(alla kartor © WalkUrban/ILS)

Enkätundersökningen, som var riktad till hushåll, genomfördes i alla sex stadsdelar. Data samlades in online under andra halvåret 2022. Före data-insamlingen pilottestades undersökningen i Tyskland och Sverige och reviderades därefter. Enkäten bestod av fem delar, den utvecklades på engelska och översattes sedan till tyska, svenska respektive italienska. Den första delen handlade om allmänt resebeteende (t.ex. vilka resalternativ man har), medan den andra delen fokuserade på resmönster (hur man reser). Den tredje delen fokuserade på upplevd gångbarhet samt motivation för och attityder till gång. Den fjärde delen fokuserade på respondenternas senaste resa med gång som transportmedel, inklusive frågor om tillfredsställelse och tillgänglighet. Den sista delen i enkäten samlade in sociodemografisk information om respondenter.



Varje land använde olika metoder för att rekrytera deltagare till enkätundersökningen. I Dortmund bjöds samtliga boende i de utvalda stadsdelarna in genom flygblad som postades i brevlådorna, flygbladet inkluderade instruktioner för online-deltagande. I Genua skickades inbjudningar med web-länk till online-enkäten via Genua kommuns sociala mediekanaler, det skickades även via e-post till anställda på företag och skolor i områdena som ansågs vara av relevans för undersökningen. I Göteborg distribuerade en tredje part (Origo-group) postkuvert med instruktioner för online-deltagande till ett slumpmässigt urval (50 % av hushållen) i de två stadsdelarna. Utöver detta så skickades i Göteborg även ut påminnelser om deltagande i enkätundersökningen via post eller sms. 1103 respondenter deltog i undersökningen (se tabell för mer information om deltagarna).

Average age (years)		46.3
Gender	Women	52.2%
	Man	47.8%
Car ownership	0	31.5%
	1	53.9%
	>1	14.6%
City of residence	Dortmund	470 (42.3%)
	Genoa	210 (19.0%)
	Gothenburg	423 (38.3%)

I undersökningen använde vi ett instrument som utvecklats inom projektet för att mäta upplevd walkability: Short Perceived Walkability Scale (SPWS). SPWS frågar respondenterna i vilken utsträckning de håller med om 15 olika påståenden om den upplevda gångbarheten i närområdet när de; (1) promenerar på fritiden, (2) går till sina destinationer och (3) går till kollektivtrafikshållplatser (PT) (se nedan).

PERCEIVED RECREATIONAL WALKABILITY

- It is feasible to walk recreationally
- It is convenient to walk recreationally
- It is comfortable to walk recreationally
- It is pleasant to walk recreationally
- My neighbourhood stimulates me to walk recreationally

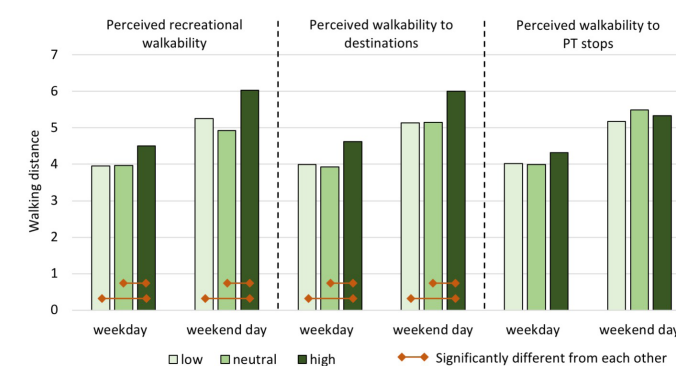
PERCEIVED WALKABILITY TO DESTINATIONS

- It is feasible to walk to my destinations
- It is convenient to walk to my destinations
- It is comfortable to walk to my destinations
- It is pleasant to walk to my destinations
- My neighbourhood stimulates me to walk to my destinations

PERCEIVED WALKABILITY TO PT STOPS

- It is feasible to walk to PT stops
- It is convenient to walk to PT stops
- It is comfortable to walk to PT stops
- It is pleasant to walk to PT stops
- My neighbourhood stimulates me to walk to PT stops

Resultaten visar att upplevd gångbarhet främst påverkas av gångattityder och i viss mån av det rumsliga sammanhanget (stad och typ av bostads-kvarter). Respondenter med högre nivåer av upplevd gångbarhet går oftare och går även under längre tid och längre sträckor, även om variationer förekommer beroende på den upplevda tillgängligheten, samt vad syftet är med resan. Upplevd gångbarhet till hållplatser för kollektivtrafiken verkar bara påverka gång till just kollektivtrafik. Upplevd gångbarhet (fritidsgång) och upplevd gångbarhet till destinationer verkar ha betydande effekter på hur ofta man väljer att gå samt avstånd och varaktighet. Figuren nedan indikerar att respondenter med hög nivå av upplevd gångbarhet (fritid och till destinationer) går längre sträckor (både på vardagar och på helger) jämfört med de personer som uppger låga nivåer av upplevd gångbarhet. Vi hittade inga skillnader vad gäller gångbarhet till kollektivtrafik.

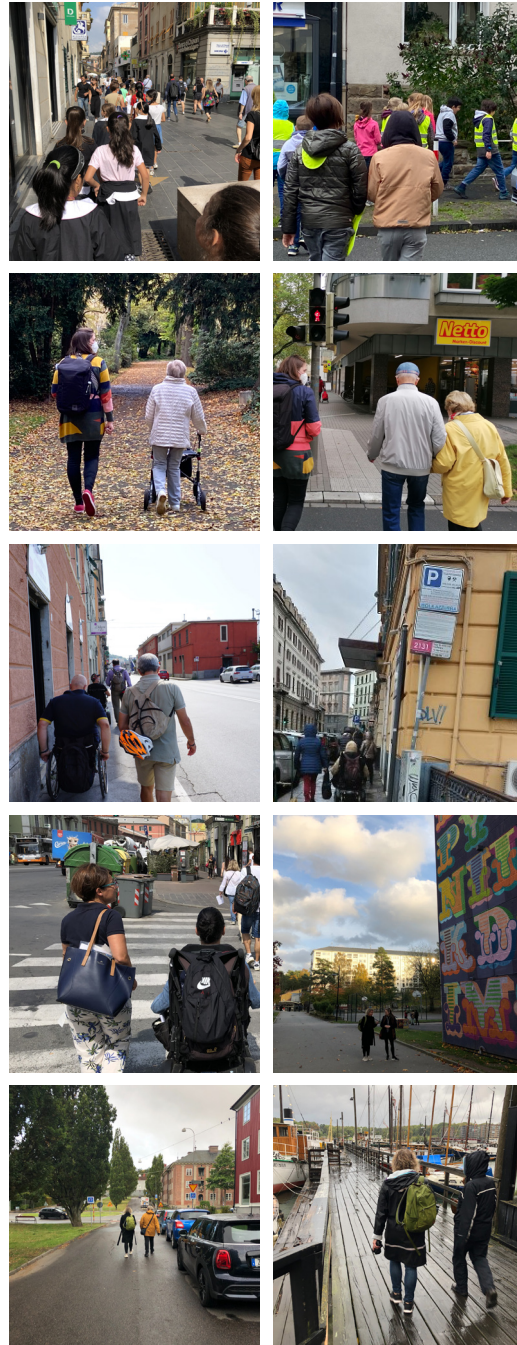


Den kvalitativa metoden walkalong-intervjuer (gångintervjuer) gör det möjligt att undersöka människors uppfattningar under en intervju medan man går tillsammans. Vi använde walkalong-intervjuer för att utforska hur olika individer upplever sin lokala omgivning, samt hur deras egna gångmönster ser ut. Vi inkluderade olika målgrupps för att utforska om deras behov och uppfattningar skiljer sig åt.

I varje stad undersöktes minst två olika målgrupper. Skolbarn var den gemensamma målgruppen som undersöktes i alla tre städerna. De andra målgrupperna (äldre, personer med funktionsnedsättning och pendlare) valdes ut för att inkludera aspekter av mångfald samt efter rekommendationer från lokala intressenter och statspolitiska dokument. Intervjuerna genomfördes på det lokala språket och spelades in. Vi tog även bilder för att dokumentera särskilda aspekter (positiva och negativa) för gångbarheten. Vi genomförde både enskilda och gruppintervjuer. Gångintervjuerna utformades efter de olika behoven hos varje målgrupp vad gäller kommunikations- och förståelsenivåer, samt beroende på eventuella fysiska begränsningar och den övergripande bekvämligheten för deltagaren.

Resultaten tyder på att de fyra målgrupperna upplever olika hindrande och främjande faktorer för att gå. Skolbarn i alla tre fallstudierna betonar naturen och den gröna infrastrukturen (t.ex. träd, djur och blommor) som främjande faktorer till att gå. Frågor relaterade till bristande renlighet, som hundavföring och skräp, och trånga trottoarer upplevs som hindrande faktorer främst i Dortmund och Genua. Ämnet trafiksäkerhet var framträdande i alla städer men främst i Dortmund och Genua, till exempel nämndes svåra vägkorsningar, hög trafikhastighet, delade cykel- och gångbanor, påtvingade omvägar på grund av parkering på gatan eller vägbyggen, och trygghetsproblem som kopplas till närvaron av andra människor och hundar.

I Dortmund var äldre människor en utvald målgrupp. Resultaten visar att denna grupp uppfattar grönområden, sociala kontakter och hälsoaspekter som stödjande faktorer för att gå, till exempel tycker de om att titta på små djur och blommor i en park. Precis som skolbarn i Dortmund och Genua ansågs trafiksäkerhetsfrågor vara det främsta hindret för fotgängare – på grund av kortvariga gröna trafiksignaler vid bevakade övergångsställen, hög trafikhastighet och ojämna och smala gångvägar som leder till risk för att snubbla. I Genua genomfördes intervjuer med personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Socialt umgänge och att handla matvaror upplevdes som motivation till att gå. I likhet med skolbarnens upplevelser i Genua och Dortmund var bristande renlighet en negativ faktor eftersom smuts kan fastna på rullstolarna, liksom strukturella barriärer som höga trottoarkanter. I Göteborg visar pendlarnas erfarenheter att förmågan att anpassa sig efter väder, positiva hälsoeffekter och möjligheter att umgås var incitament för promenader, medan kollektivtrafiken upplevs vara "för bra" (för att man ska välja att gå i stället), och negativa upplevelser kring otrygghet var typiska barriärer.



Utifrån så kallad citizen science (medborgarforskning) där medborgare involveras i forskningsaktiviteter, utvecklade vi en skräddarsydd metod för invånare och lokala intressenter att bedöma sina vanliga gångvägar i våra tre fallstudiestäder. Denna kvantitativa metod syftar till att nå en större förståelse för lokal gångbarhet och individuella uppfattningar om gångvägar. För studien användes en fritt tillgänglig programvara för insamling av fältdata, KoBoToolbox (www.kobotoolbox.org), som anpassades för Walkurbans ändamål. Deltagarna fick välja vilken rutt de själva ville utvärdera, och i programmet angav de sina syften med resan och resmålet, samt genomförde bedömningar genom att fylla i ett kort frågeformulär (t.ex. angav de om turen var genomförbar, bekväm, njutbar och stimulerande och delade positiva och negativa miljöaspekter). För start- och slutpunkterna för varje promenadsträcka och för platser där de tog foton registrerades frivilliga GPS-platser. Cirka 90 medborgare, främst från Genua och Dortmund, använde verktyget på sina smartphones och deltog i fältarbetet genom att själv utvärdera gångbarheten i sina stadsdelar. Vi kunde se att trottoarförhållanden och hinder från t.ex. gatuparkering påverkade gång på ett negativt sätt.



41 % av deltagarna i Dortmund och 47 % av deltagarna i Genua ansåg att trottoarens skick inte var bra. De är särskilt negativa till den ojämna ytan som orsakas av tegelstenar som saknas, sprickor och hål till följd av trädrötter och trasiga asfaltytor. Mer än hälften av deltagarna i Dortmund uppgav att trottoaren inte har tillräckligt med utrymme för att gå, och att man snarare behöver gå på gatan eftersom parkerade bilar invaderar trottoaren. Dessa parkerade fordon uppfattas också som ett av de främsta hindren för att enkelt korsa gatan. Dessutom har renligheten betydande inflytande på människors uppfattningar av gång – endast en femtedel av deltagarna i Genua och mindre än en tredjedel av deltagarna i Dortmund ansåg att deras "gångvägar är rena och snygga". Detta resultat återspeglas även i upplevelser och åsikter som uttrycktes och spelades in under gångintervjuerna. I Dortmund fanns en del positiva åsikter då 44 % anser att det finns fin växtlighet och grönyta på deras gångväg samt inget eller endast lite trafikbuller. I Genua uppger endast hälften av människorna att det är lätt att korsa vägar då det finns tillräckligt med trafikljus och övergångsställen. Datainsamlingen från medborgarforskningen möjliggjorde identifikationen av detaljerade problem på gatunivå med fotografiska bevis från invånarna. Dessa aspekter är kontrasterande från enkätundersökningen som snarare fångar en översikt över gångbarheten i de tre städerna.

Våra policyimplikationer och överförbara lärdomar dras från våra nyckelresultat, såväl som våra återkommande diskussioner med både intressenter och på konferenser (som vår slutkonferens, med 40 deltagare inklusive experter och praktiker från hela Europa).



Använd blandade metoder (mixed methods) för att få hela historien om gångbarhet och upplevelser

- Walkalong-intervjuer och gångvägsbedömningar kan visa oss människors upplevelser av att gå, t. ex. hur de mår eller varför de lägger märke till särskilda saker i vissa utrymmen. En sådan detaljgrad och rumslig referens fångas inte enbart genom enkätundersökningar eller objektiva kartläggningar.
- Ett gångbarhetsindex baserat på ett standardvärde/normvärde (objektiv kartläggning) ger en bra överblick för en stad eller ett kvarter. Fler gångbarhetsindex kan utvecklas för att möta specifika behov (grupper).

Gör intressenternas involvering till en del av hela forskningsarbetet

- Urvalet av stadsdelar och målgrupper för fallstudier bör diskuteras och beslutas i samarbete med respektive offentliga myndigheter och andra relevanta intressenter i ett tidigt skede av projektet.
- Nyckelsteg och nyckelresultat bör kommuniceras noggrant till intressenter för att underlätta kunskapsutbyte och implementeringen av tydliga kampanjer och information riktat till allmänheten.

Öka medvetenheten om möjligheterna för gång genom effektiv kommunikation med människor

- Beteendeförändring och ökad medvetenhet kring gång kan uppmuntras genom metoder som samarbete med lokala skolor eller tillfälliga gatudesignexperiment.
- Det behövs effektiv kommunikation med allmänheten och utsatta grupper. Samarbete mellan olika människor skulle på ett holistiskt sätt öka medvetenheten om att gå (t.ex. kunskapsutbyte mellan barn och äldre och samarbete med skolor).
- Promenader kan främjas som ett nytt tryggt alternativ för att ta sig till skolan t.ex. med användning av en 'Pedi-buss' eller 'promenadbuss', där barn åtföljs av föräldrar, lärare eller exempelvis pensionärer.
- Gång är grunden för mänskliga aktiviteter och människor värdesätter gång på grund av dess bidrag till att förbättra såväl hälsan som konditionen. Detta bör lyftas tydligare (med stöd från t.ex. vårdpersonal).

Lokalt politiskt stöd är avgörande för att lyckas med genomförandet

- Politisk vilja är nyckeln till lokala åtgärder och till att skapa lämpliga organisatoriska strukturer för framgångsrika implementeringar av åtgärder för gångbarhet.
- En holistisk strategi behövs för att säkerställa att alla behov tillgodoses rättvist. Det finns många tillvägagångssätt för gatudesign och skillnader kan finnas mellan institutioner, såsom planerings-, teknik- och transportavdelningar.
- Mer frekvent uppdaterade och validerade data är användbara som konkreta bevis i politiska diskussioner.
- Oftast är endast en liten del av budgeten tilldelad specifikt för fotgängarinfrastruktur. Budgetar som allokeras till andra transportsätt bör också användas för att i samma veva förbättra gångbarheten. Till exempel kan projekt för parkeringskontroll också förbättra människors gångupplevelse.



Små förändringar av gator tar bort upplevda hinder för gång

- Trädkantade gator och små grönområden kan förbättra gångupplevelsen, särskilt i områden med hög täthet där det saknas stora parker.
- Prioritera fotgängare, till exempel genom att göra den gröna fasan hos trafikljus vid bevakade övergångsställen tillräckligt lång för att äldre personer ska hinna passera.
- Att tilldela mer utrymme till fotgängare bidrar till att skapa en trevlig, säker och överlag bättre miljö för personer att gå.
- Hinder på trottoarer kan avlägsnas till en lägre kostnad än att bygga ny fotgängarinfrastruktur, till exempel genom att reparera trottoarer. Här bör utsatta människors behov beaktas först, till exempel genom att prioritera gator runt skolor eller äldreboenden.
- Det är av stor vikt att skapa finansieringsmöjligheter för framtida förändringar. Investeringar behövs för permanenta förändringar som stöds av ett effektivt och heltäckande genomförande.



PROJEKTPARTNERS



ILS Research gGmbH

ILS Research gGmbH – Tyskland

ILS Research i Dortmund har specialiserat sig på forskning om urban mobilitet med fokus på det aktiva lägets tillgänglighet och intressenternas engagemang genom levande laboratorier och samskapande tillvägagångssätt.



COMUNE DI GENOVA

Comune di Genova - Italien

Genua kommun utvecklar europeiska projekt i samarbete med olika offentliga och privata enheter som syftar till att utnyttja territoriet och dess potential. Hållbar utveckling, energi, mobilitet, stadsförnyelse, cybersäkerhet, styrning, social integration och säkerhet är de viktigaste sektorerna där kommunen utvecklar EU-projekt för att förbättra staden.



UNIVERSITY
OF GÄVLE

Högskolan i Gävle – Sverige

Högskolan i Gävle, som ligger på Sveriges östkust, fokuserar på fyra strategiska forskningsområden som tar itu med samhällsliga utmaningar, inklusive tvärvetenskaplig forskning om Urban hållbarhet.



University College of London – Storbritannien

University College London (UCL) är ett offentligt forsknings-universitet i London, England. Det är det näst största universitetet i Storbritannien och rankas som ett av de bästa universiteten i världen.

Publisher

Comune di Genova on behalf of WalkUrban project partners
Mobility Structure
Territory Management Area
Special Projects Office
Via di Francia 1 -16149 Genova
Printed in March 2024
© 2024

Project: Walkable Urban Neighbourhoods – Freeing up potential for sustainable and active travel by In improving walking and its connections with public transport (www.walkurban.eu)

Contributors

Paola Debandi (Comune di Genova); Jonas De Vos (University College London); Katrin Lättman (University of Gävle); Paolo Laurin (Comune di Genova); Noriko Otsuka (ILS Research gGmbH); Edward Prichard (University of Gävle); Anna-Lena van der Vlugt (ILS Research gGmbH); Janina Welsch (ILS Research gGmbH)

Fotos/Images

Subject to copyright of WalkUrban partners unless otherwise indicated





This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 875022

Our work was supported by following national funding agencies:
the Bundesministerium für Bildung und Forschung under grant 01UV2150,
the Economic and Social Research Council under grant ES/W00058X/1,
Energimyndigheten under grant 51961-1,
and Italian Ministry of University and Research
under grant Decree no. 2000 dated 10/02/2022.

SPONSORED BY THE



Federal Ministry
of Education
and Research

FONA
Research for Sustainability

MUR

Ministero
dell'Università e
della Ricerca



FORMAS

VINNOVA



Economic
and Social
Research Council



This project is supported by the European Commission and funded under the Horizon 2020 ERA-NET Cofund scheme under grant agreement N° 875022

ERA-NET Cofund Urban Accessibility and Connectivity



URBANO  **EUROPE**