

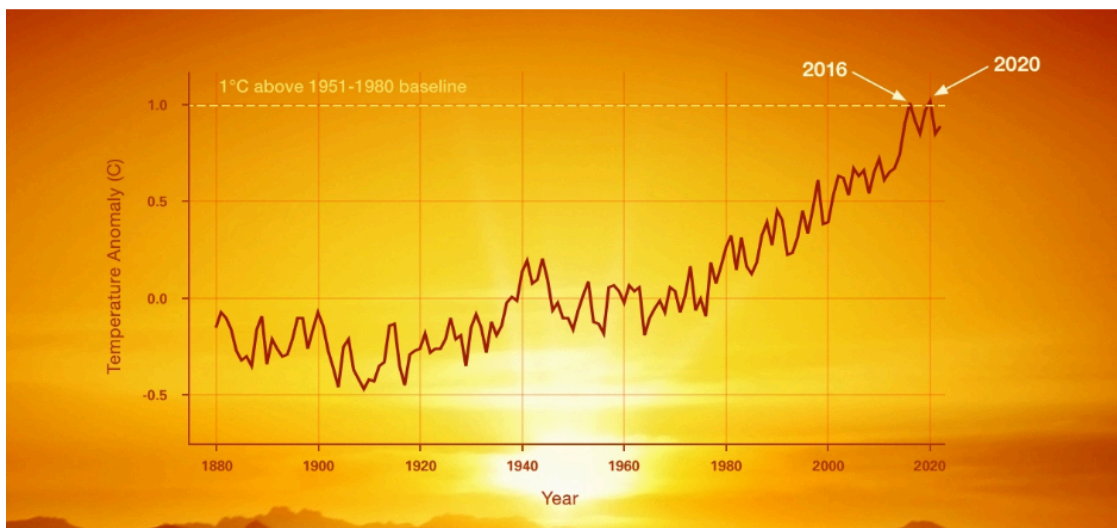
- Beteendeförändring. Modulen ger några bästa praxis för att ge eleverna råd om hur de ska bete sig på ett miljövänligt sätt.

3. Lärande innehåll

Kapitel 1 - Litteraturgenomgång

1.1. Klimatförändringar

Klimatförändringar är ett av vår tids framväxande ämnen. Mer specifikt hänvisar klimatförändringar till förändringar i de typiska väderförhållandena, och det är anstiftat av mänskliga aktiviteter, särskilt förbränning av fossila bränslen som olja och naturgas. När dessa bränslen brinner, fångar de energi i atmosfären nära jordens yta, vilket leder till en ökning av planetens temperatur. Enligt data från NASA (se figur 1) har den genomsnittliga yttemperaturen över hela jordklotet stigit konsekvent sedan 1950 och nådde sin topp 2016 och 2020 och översteg 1 grad Celsius.⁶

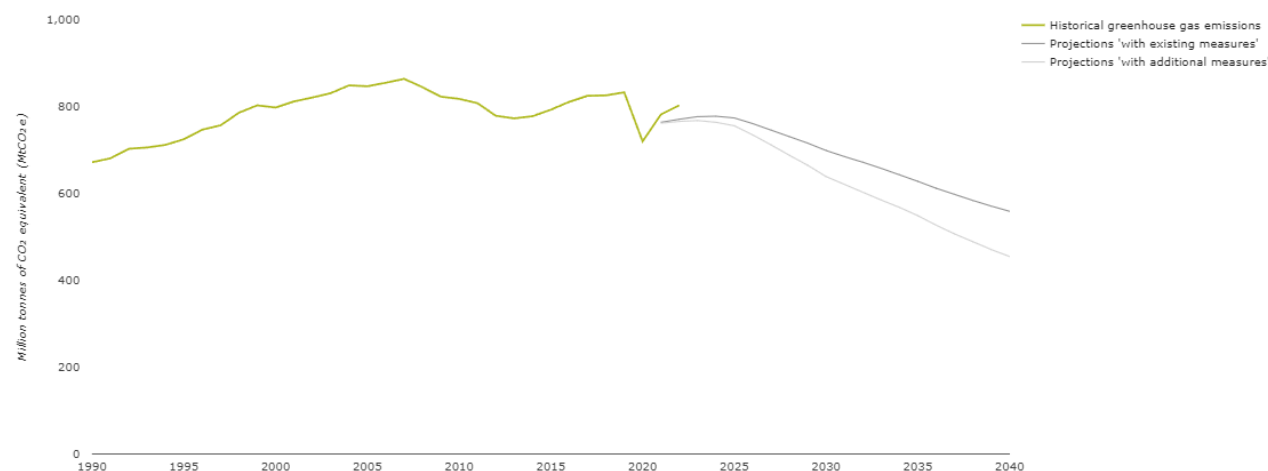


Effekterna av klimatförändringar sträcker sig till väderhändelser, som avsevärt påverkar människors liv. Mer specifikt inkluderar dessa effekter global uppvärmning, extrem eller

Figur 1: Global yttemperatur (källa: <https://climate.nasa.gov/what-is-climate-change/>)

frekvens och intensitet av extrema väderhändelser förväntas ha skadliga effekter på ekosystemen, den ekonomiska sektorn samt människors hälsa och välbefinnande.⁷

När det gäller klimatförändringarnas inverkan på ekosystemen är två huvudsakliga risker utrotningen av många växt- och djurarter och störningen av den biologiska mångfalden. Dessutom, inom den ekonomiska sektorn, kan extrema väderhändelser orsaka skador på infrastruktur som hem, fabriker och företag, och avbrott eller ekonomisk förlust av företag och fabriker. Även på människors hälsa är konsekvenserna många. Till exempel kommer värmeböljor att förvärra värmerelaterade sjukdomar, översvämningar orsakar skador och överföring av vattenburna virus och ökade luftföroreningar kommer att leda till andningsproblem och relaterade sjukdomar. Utsatta befolkningsgrupper, inklusive låginkomsttagare eller personer som redan har hälsoproblem, kommer att möta ökade risker och begränsade resurser för att återhämta sig från dessa fenomen.



Att ta itu med dessa utmaningar kräver inte bara insatser för att minska utsläppen av växthusgaser utan också robusta anpassningsstrategier, inklusive utveckling av motståndskraftig

*Figur 2: Europas utsläpp av växthusgaser från transporter (källa:
<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>)*

infrastruktur, system för tidig varning och samhällsfokuserade åtgärder som förbättrar beredskapen och reaktionsförmågan.

Europa upplever en snabbare uppvärmning jämfört med det globala genomsnittet. Mer än 70 % av befolkningen i EU bor i stadsregioner som städer, tätorter och förorter, vilket bidrar till 23 % av de totala växthusgasutsläppen från transporter. Enligt data från Europeiska miljöbyrån uppvisade utsläppen från transportsektorn en kontinuerlig ökning från 2013 till 2019 (se figur 2). Men 2020 minskade dessa utsläpp avsevärt med 13,5 % på grund av covid-19-pandemin. Efter återhämtningen från pandemin 2021 ökade utsläppen i Europa med 8,6 %. Utan implementering av ytterligare åtgärder och policyer förväntas utsläppen fortsätta att öka under de kommande åren.

År 2021 bidrog dessutom vägtransporter till 76 % av alla utsläpp av växthusgaser i EU. Under samma år upplevde flygtransporterna en anmärkningsvärd ökning med 24 %, och denna trend accelererade ytterligare 2022, med en betydande ökning på 48 %, vilket påverkade den totala ökningen av gasutsläpp⁸. För att möta dessa utmaningar siktar Europa på att uppnå klimatneutralitet till 2050, en utmaning som kräver att ett hållbart transportsystem etableras. Detta innebär att anta renare och mer aktiva transportsätt, använda renare bränslen och, när det är möjligt, minimera behovet av mobilitet.

1.2. Kontexten av hållbar stadsmobilitet

Under de senaste åren bor mer än 50 % av världens befolkning i städer (se figur 3). Mer specifikt, i majoriteten av höginkomstländer bor mer än 80 % av befolkningen i stadsområden, och i de övre medelinkomstländerna varierar

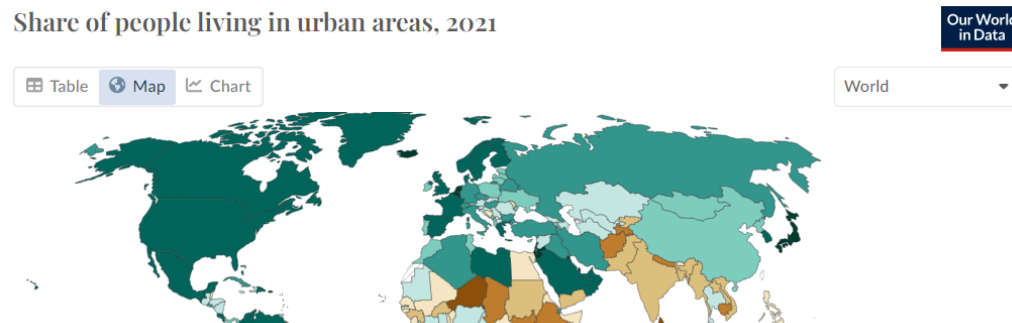
⁸ <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

stadslivet från 50 % till 80 % av befolkningen. I många låg- och lägre medelinkomstländer bor däremot en betydande del av människorna fortfarande på landsbygden.⁹

Denna betydande urbaniseringstrend har varit ett avgörande kännetecken för 2000-talet, med miljontals människor som migrerar från landsbygden till stadscentra. Urbanisering, ofta åtföljd av ökade transportbehov, bidrar till miljöutmaningar, vilket gör hållbar stadsmobilitet till en samlingspunkt i samtida diskussioner. Den belyser vikten av effektiv stadsplanering och utveckling av innovativa lösningar för att ta itu med frågor som trängsel och föroreningar. Hållbara metoder som grön infrastruktur och smart stadsteknik kan inte bara ta emot växande befolkningar utan också förbättra den övergripande livskvaliteten för invånarna samtidigt som de minimerar deras ekologiska fotavtryck.

Frågan om stadsutveckling, i kombination med det akuta behovet av att skydda miljön och ta itu med klimatförändringarna, blir allt viktigare. De senaste åren har det pågått en ökande debatt om vad som kallas "hållbar mobilitet i städer". Det är en av de största utmaningarna som städer i EU står inför och är en angelägenhet för många europeiska medborgare.

Share of people living in urban areas, 2021



Figur 3: Andel människor som bor i stadsområden (källa: <https://ourworldindata.org/urbanization>)

Kontexten för hållbar stadsmobilitet är en omfattande ram som tar itu med de sammanflätade utmaningar och möjligheter som är förknippade med stadstransporter. Den lägger stor tonvikt på att minimera transporternas

miljöavtryck, i syfte att minska föroreningar, utsläpp av växthusgaser och energiförbrukning. Detta tillvägagångssätt prioriterar också social inkludering genom att säkerställa att transportalternativ är tillgängliga och rättvisa för olika stadsbefolkningar. Dessutom tar hållbar mobilitet i städer hänsyn till den ekonomiska bärkraften av transportlösningar, som strävar efter att optimera resurser och främja ekonomiska aktiviteter kopplade till hållbar transitering.¹⁰

Ramverket är i linje med målet att främja hälsa och välbefinnande, uppmuntra aktiva transportsätt och skapa stadsmiljöer som främjar fysisk aktivitet. Stadsplanering och design är centrala i detta sammanhang, och betonar behovet av fotgängarvänliga utrymmen, effektiva kollektivtrafiknät och cykelinfrastruktur. Att ta till sig tekniska framsteg och engagera samhället i beslutsprocesser bidrar ytterligare till framgången för initiativ för hållbar stadsmobilitet. Detta holistiska tillvägagångssätt syftar till att omvandla stadstransporter till ett system som är miljömedvetet, socialt rättvist, ekonomiskt hållbart och gynnsamt för folkhälsa och välbefinnande.

Med enklare ord...

¹⁰ Ortúzar, J. D. D. (2019). Sustainable urban mobility: What can be done to achieve it?. *Journal of the Indian institute of science*, 99(4), 683-693.



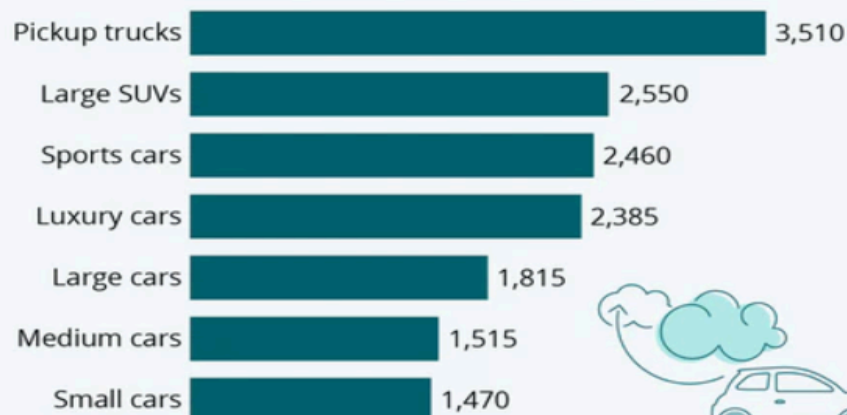
Hållbar mobilitet i städer innebär förändringar i hur vi tar oss runt i städer; det innebär mer gång, mer cykling, mer kollektivtrafik, lägre hastigheter och främjande av delade transportsätt.

Cirka 75 % av utsläppen från transporter hänförs till vägfordon, inklusive bilar, lastbilar, bussar och motorcyklar. Dessutom är privata transporter en av världens ledande källor till växthusgaser, med utsläppen som ökar år efter år.¹¹

Även om de flesta brukar använda sin bil för att ta sig runt i staden. Detta ger dem bekvämlighet och flexibilitet som ofta inte är jämförbar med kollektivtrafik eller alternativa transportsätt. Tidseffektivitet dvs det faktum att de kan nå sin destination snabbare är också en kritisk faktor. Dessutom erbjuder personliga fordon en känsla av komfort och avskildhet som kanske inte går att uppnå i kollektivtrafiken. Detta beroende förvärrar inte bara trafikstockningar och luftföroreningar utan hindrar också utvecklingen och implementeringen av mer hållbara och

Miles Apart: Car CO₂ Emissions

Global average emissions of passenger cars in 2022
(in kg CO₂/year), by type*

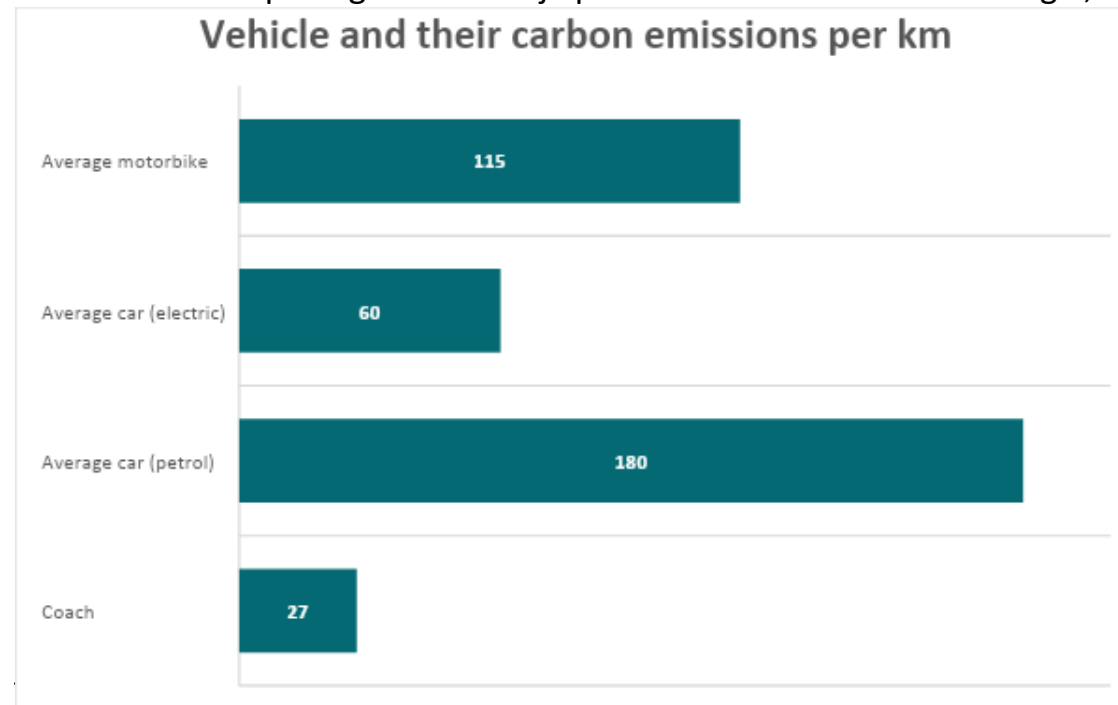


is-from-your-commute

miljövänliga transportalternativ. Som framgår av figur 5 är ett mer hållbart val elbilen som släpper ut mindre än bensinbilen.

Mer specifikt, som visas i figur 4, Globalt, släpper en liten bil i genomsnitt ut 2 040 kilo mindre koldioxid (CO₂) årligen jämfört med en pickup. Anmärkningsvärt är att stora stadsjeepar och sportbilar uppvisar särskilt höga CO₂-utsläpp.¹²

Dessutom är bussen mer miljövänlig genom att släppa ut minimala utsläpp (se figur 5). De kan transportera ett stort antal passagerare och sprida utsläppen på fler individer. Detta resulterar i lägre utsläpp per person jämfört med enskilda transportsätt som bilar. Dessutom, genom att transportera flera passagerare samtidigt, bidrar bussar till att minska antalet enskilda fordon på vägen. Detta hjälper till att lindra trafikstockningar, vilket inte bara sparar tid för pendlare utan också



¹² <https://www.statista.com/chart/2/253/car-co2-emissions-by-size-type-statista-mmo/>

minskar det totala koldioxidavtrycket i samband med trängselrelaterade förseningar. Men dieselmotorer släpper ut skadliga partiklar (PM) och kväveoxider (NO_x), vilket kan bidra till en mängd olika hälsoproblem.

Dessutom släpper motorcyklar ut mindre än en bil (se figur 5). Motorcykelmotorer är i allmänhet mindre bränslesnåla än bilar. De har ofta mindre motorer och deras design prioriterar smidighet och lättvikt framför bränsleeffektivitet. Till skillnad från bussar, där utsläppen kan fördelas på flera

Figur 5: Fordon och deras koldioxidutsläpp per km

(källa:<https://www.bbc.com/future/article/20200317-climate-change-cut-carbon-emissions-from-your-commute>)

passagerare.¹³

passagerare, är utsläppen från en motorcykel associerade med en enda förare, vilket leder till en högre utsläppshastighet per

Dessutom har elskotrarnas hållbarhet och miljöpåverkan diskuterats flitigt de senaste åren. De är kända för sin energieffektivitet, utsläppsfria drift, bidrag till minskad trafikstockning och luftföroreningar, och potentialen att drivas av förnybara energikällor som vind- och solkraft. Elskotrar erbjuder ett bekvämare och mer kostnadseffektivt alternativ jämfört med traditionella transportsätt som bilar och kollektivtrafik. Genom att driva elmotorer omvandlar de effektivt elektrisk energi till rörelse, vilket minimerar energislöseri jämfört med förbränningsmotorer, som förlorar avsevärd energi som värme och ljud. Designade för korta resor, e-skotrar uppvisar låg energiförbrukning per mil, vilket gör dem till ett energieffektivt val för korta resor inom stadsområden.

Dessutom framstår promenader och cykling som de mest hållbara alternativen för transporter. Båda ger nollutsläpp och bidrar också till att minska risken för olika hälsoproblem.

Sammanfattningsvis kan individer aktivt bidra till att förbättra hållbar stadsmobilitet genom att anta miljömedvetna transportval. Att föredra kollektivtrafik, som bussar, minskar trängseln och minskar utsläppen. Samåkning med andra hjälper till att minimera antalet enskilda fordon på vägen, vilket bidrar till ett mer hållbart transportsystem. Att välja att cykla eller gå korta sträckor minskar inte bara koldioxidutsläppen utan främjar också fysisk aktivitet. Att anamma elfordon eller stödja bildelningstjänster kan ytterligare minska den totala miljöpåverkan. Att förespråka hållbar infrastruktur, inklusive cykelbanor och fotgängarvänliga zoner, stödjer utvecklingen av miljövänlig stadsmobilitet. Att utforska flexibla arbetsarrangemang och alternativ för distanspendling kan minska behovet av daglig pendling. Att hålla sig informerad om

¹³ <https://www.bbc.com/future/article/20200317-climate-change-cut-carbon-emissions-from-your-commute>

hållbara metoder, utbilda andra och delta i lokala initiativ kan bidra till att skapa en kultur av miljövänliga transporter. Genom att införliva dessa åtgärder i sina dagliga rutiner spelar individer en avgörande roll för att främja ett mer hållbart och effektivt urbant rörlighetslandskap inom sina samhällen.

Förutom individuella transportval kan människor bidra till hållbar stadsmobilitet genom att aktivt engagera sig i samhällsinitiativ och förespråka politiska förändringar. Genom att stödja och delta i lokala hållbarhetsgrupper, transportforum eller stadsplaneringsmöten kan individer uttrycka sin oro och bidra med idéer för mer hållbar stadstransport. Att dela erfarenheter och framgångshistorier om att använda miljövänliga transportalternativ kan inspirera andra att göra liknande val. Dessutom förbättrar främjandet av utvecklingen och underhållet av grönområden i stadsområden inte bara samhällets övergripande boende utan ger också möjligheter till promenader, cykling och andra rekreativa aktiviteter. Genom att främja en känsla av samhällsengagemang och miljövard kan individer tillsammans bidra till att skapa stadsmiljöer som prioriterar hållbarhet och välbefinnande för alla invånare.

Slutligen bör lokala myndigheter och politiska beslutsfattare globalt anta strategier för att göra dessa resor mer praktiska och attraktiva. Att uppmuntra människor att gå och cykla blir mer sannolikt när man implementerar säkerhets- och komfortåtgärder på gator, som att införa låghastighetszoner för bilar, utöka trottoarer eller anlägga cykelbanor. Att göra bussresor mer tilltalande innebär på samma sätt att säkerställa bekväma rutter, effektiv kommunikation, tillgång till bussfiler och tillhandahålla tillgängliga och välkomnande bussar. Individer bör dock inte passivt förutse att offentliga myndigheter ska minska koldioxidavtrycket från sin dagliga pendling.

1.3. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)

Traditionellt har stadsområden använt strategier för transportplanering, främst centrerade kring att underlätta fordonstrafik och rörelser och tillgodose den ökande efterfrågan på väginfrastruktur. Men de växande utmaningarna med

trafikstockningar och social ojämlikhet har lett till framväxten av ett mer integrerat och hållbart tillvägagångssätt känd som Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP).

Traditionell transportplanering och hållbar stadsmobilitetsplanering representerar olika tillvägagångssätt för att möta stadsområdenas transportbehov, och deras skillnader presenteras i följande figur:

Traditional Transport Planning		Sustainable Urban Mobility Planning
Focus on traffic	→	Focus on people
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed	→	Primary objectives: Accessibility and quality of life , including social equity, health and environmental quality, and economic viability
Mode-focussed	→	Integrated development of all transport modes and shift towards sustainable mobility
Infrastructure as the main topic	→	Combination of infrastructure, market, regulation, information and promotion
Sectoral planning document	→	Planning document consistent with related policy areas
Short and medium-term delivery plan	→	Short and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy
Covering an administrative area	→	Covering a functional urban area based on travel-to-work flows
Domain of traffic engineers	→	Interdisciplinary planning teams
Planning by experts	→	Planning with the involvement of stakeholders and citizens using a transparent and participatory approach
Limited impact assessment	→	Systematic evaluation of impacts to facilitate learning and improvement

Mer specifikt definieras planerna för hållbar rörlighet i städer (SUMP) som strategiska ramar utformade för att möta de komplexa utmaningarna med rörlighet i städer på ett hållbart sätt. Dessa planer har ett holistiskt och multimodalt tillvägagångssätt, med hänsyn till olika transportsätt som promenader, cykling, kollektivtrafik och privata fordon. Ett centralt mål för SUMP:s är att prioritera miljömässig hållbarhet genom att uppmuntra låga utsläpp och energieffektiva transportalternativ, inklusive främjande av elfordon och förbättring av kollektivtrafikinфраstruktur. Dessutom betonar SUMP:s social inkludering och strävar efter att

Figur 6: Traditionell transportplanering och hållbar stadsmobilitetsplanering (Kotter et al, 2020)

tillhandahålla rättvisa och tillgängliga transportval för olika stadsbefolkningar. Dessa planer integreras med bredare stadsplaneringsstrategier och tar hänsyn till markanvändning och zonindelning, vilket främjar utvecklingen av hållbar infrastruktur.

Allmänhetens deltagande är en nyckelaspekt, vilket säkerställer att SUMP:er överensstämmer med samhällets behov och preferenser, och främjar en känsla av ägarskap. Genom att utnyttja smarta tekniker och datadrivna lösningar optimerar SUMP:er transportsystem, och de kännetecknas vanligtvis av en långsiktig vision som tillgodoser utvecklande urbana dynamik och tekniska framsteg. Dessutom överensstämmer de med befintliga policyer relaterade till transport, hållbarhet och stadsutveckling, vilket ger en heltäckande och framåtblickande strategi för att omvandla urban rörlighet till ett hållbart och inkluderande system.

Med enklare ord...

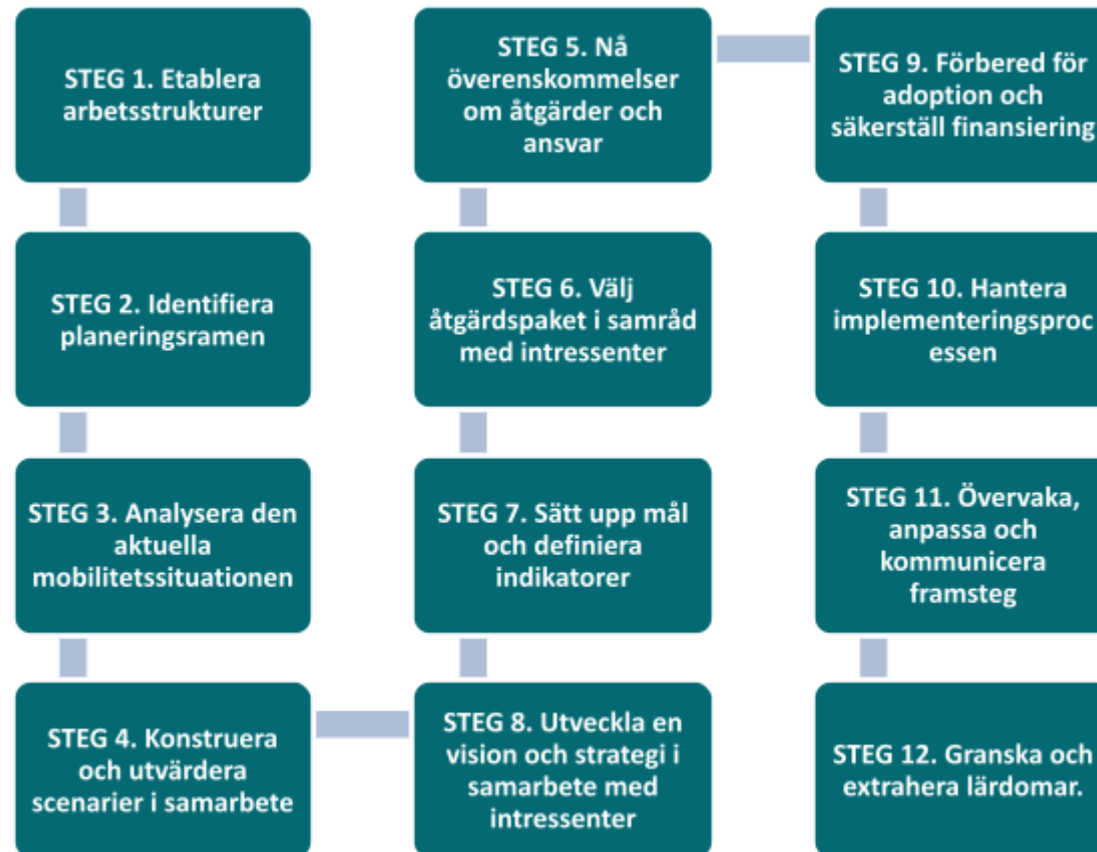
SUMP:er fungerar som en strategisk karta för urban tillväxt och vägleder städer i skapandet av effektiva och miljövänliga transitsnät.

Denna planeringsmetod kretsar kring flera nyckelprinciper, inklusive följande:¹⁴



¹⁴ Kotter, R., Herteleer, B., Asanova, S., van den Hoed, R., Dong, J., Putrus, G., ... & Jablonska, B. (2020). SEEV4-City Policy Recommendations and Roadmap: Recommendations towards integration of transport, urban planning and energy.

Dessutom kan utvecklingen och implementeringen av en SUMP delas in i 12 huvudsteg:¹⁵



Europeiska kommissionen uppmuntrar aktivt kommuner av olika storlekar över hela Europa att anta idén om SUMP.

¹⁵ Kotter, R., Herteleer, B., Asanova, S., van den Hoed, R., Dong, J., Putrus, G., ... & Jablonska, B. (2020). SEEV4-City Policy Recommendations and Roadmap: Recommendations towards integration of transport, urban planning and energy.

I december 2021 presenterade kommissionen ett förslag till en uppdaterad TEN-T-förordning, som inkluderar en ökad betoning på städer som avgörande underlättar för hållbara, effektiva och multimodala transporter. För att garantera en sömlös funktion och integrering av hela TEN-T-nätverket identifierar kommissionens förslag över 400 städer som stadsnoder och beskriver särskilda skyldigheter för dem. Enligt förslaget förväntas städernas noder genomföra en plan för hållbar rörlighet i städer och systematiskt samla in och rapportera till kommissionen data om väsentliga indikatorer för hållbar rörlighet i städer.¹⁶

Dessutom baserades det grundläggande förslaget 2023 på paketet för rörlighet i städer från 2013 och uppdaterades för att återspegla Europeiska unionens nya planer och politiska prioriteringar ([National Support Programmes for Sustainable Urban Mobility Planning](#)). I mars 2023 godkände kommissionen det och uppmanade alla medlemsstater att upprätta ett nationellt program, komplett med ett särskilt kontor, för att hjälpa städer att utarbeta planer för hållbar rörlighet i städer. Dessa nationella stödprogram för hållbar stadsmobilitetsplanering (SUMP) förväntas omfatta instruktionsmaterial, utbildningsinitiativ och kapacitetsbyggande insatser. De bör erbjuda tekniskt kunnande och ekonomiskt stöd till städer, aktivt engagera sig i nätverk av städer och städer och samordna specialiserade kommunikationsinitiativ. Dessutom ger rekommendationen vägledning till medlemsstater och städer om hur man förbereder sig för de föreslagna urbana nodkraven inom det transeuropeiska transportnätet.

¹⁶ Sustainable urban mobility planning and monitoring - European Commission (europa.eu)

1.4. Fallstudier i Sustainable Urban Mobility

Fallstudier är avgörande för att förstå planeringen och genomförandet av miljövänliga lösningar i verkliga urbana situationer. Nedan presenteras sex fallstudier från Belgien, Italien, Litauen, Spanien, Nederländerna och Estland.

- Smart Ways to Antwerp



Figur 7: 'Smart Ways to Antwerp' (källa:

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/smart-ways-antwerp-mobility-management-long-term-strategy-tackle-mobility-challenges-and-improve_en)

Initiativet "Smart Ways to Antwerp", som lanserades 2016, syftade ursprungligen till att säkerställa tillgänglighet i och runt staden under stora infrastrukturprojekt i Antwerpenområdet. Inledningsvis fokuserade man på att tillhandahålla alternativa vägar till trafikanter för att undvika störningar, och initiativets omfattning utökades snabbt.

En viktig del av planen för att främja hållbara mobilitetsalternativ är Antwerp Marketplace for Mobility, en samarbetsplattform som samarbetar med både offentliga och privata mobilitetsleverantörer. Målet med detta program är att samarbeta med framåttänkande aktörer inom mobilitetsbranschen för att utveckla lösningar som kan få modala preferenser, resescheman, destinationer och användningen av teknik i både passagerar- och godstransporter att förändras. En annan aspekt handlar dessutom om utformningen av en enda marknadsföringsstrategi skräddarsydd för olika målgrupper, såsom invånare, arbetare, besökare, företag och

mobilitetsleverantörer. Genom att erkänna varje grups unika behov använder denna gemensamma marknadsföringsmetod diskreta åtgärder för att främja beteendeförändringar mot hållbara mobilitetsmetoder. Genom att inse mångfalden av transportsätt kanaliseras Antwerpen betydande investeringar till utveckling av kritisk infrastruktur. I synnerhet bygger staden ut sitt cykelnät, som sträcker sig utanför stadsgränsen för att förbättra förbindelserna med hamnen och angränsande kommuner. Samtidigt riktar Antwerpen ansträngningar och resurser mot installation av cykelstationer, vilket understryker sitt engagemang för att skapa den nödvändiga infrastrukturen för att stödja och uppmuntra hållbara transportsätt.

● Cykellogistikschema i Reggio-Emilia

Reggio-Emilia, en italiensk kommun med en befolkning på 170 000, brottas med förhöjda motoriseringshastigheter, en vanlig utmaning i stadsområden över hela landet (650 bilar per tusen invånare)¹⁷. Trots detta har staden en betydande andel stadscykelmodal som sträcker sig från 15 % till 25 %. För att möta transportutmaningar har staden implementerat olika åtgärder, inklusive utbytesnoder på gatan, delning av lastcyklar och incitament för både återförsäljare och hushåll. Hushållsincitament är specifikt inriktade på främjandet av cykling och försöker framkalla en förändring av transportsätt, i syfte att minska beroendet av bilar i samhället.



Figur 8: Cykellogistikschema i Reggio-Emilia (källa: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/cycle-logistics-scheme-reggio-emilia_en)

¹⁷ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/cycle-logistics-scheme-reggio-emilia_en

- Vilnius

Litauens huvudstad valdes till Europas miljöhuvudstad 2025 på grund av dess ständiga engagemang för hållbarhet. Med ett mål att bli koldioxidneutral 2030 har Vilnius redan gjort stora framsteg när det gäller att minska utsläppen genom att implementera strategier som att använda fler förnybara energikällor och renovera sin uppvärmningsinfrastruktur. Staden kombinerar miljöinsatser med invånarnas välbefinnande, och stödjer aktiviteter relaterade till ren luft, vatten, bevarande av biologisk mångfald, grönområden och andra områden.

- Valencia

Valencia, en stad på Spaniens sydöstra kust med 837 000 invånare, har utsetts till Europas miljöhuvudstad 2024. Detta erkännande beror på stadens prestationer inom hållbar turism, klimatneutralitet och främjande av en rättvis och inkluderande grön omställning. Valencia är erkänt för sina ansträngningar att göra staden mer miljövänlig och inkluderande.

- Staden Amsterdams klimatneutrala färdplan 2050

Staden Amsterdams Climate Neutral 2050 Roadmap är en fallstudie relaterad till Sustainable Mobility Planning och beskriver en övergångsväg



Figur 9: Vilnius (källa: https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en)



Figur 10: Valencia (källa: https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/valencia-2024_en)

för mobilitet, med fokus på att minska trafikstockningarna i staden och övergången till miljövänliga fordon. Detta tillvägagångssätt är ett svar på det ökande besöket av invånare och besökare till Amsterdam, vilket resulterar i fler resor över olika transportsätt.

Stadens tillväxt har lett till längre tillryggalagda sträckor, skapat miljötryck och potential för ökade koldioxidutsläpp. För att möta dessa utmaningar främjar, underlättar och reglerar Amsterdam aktivt övergången till hållbara transporter för att minimera både antalet och påverkan av förorenande fordonskilometer. Målet är att begränsa tillväxten av förorenande fordonskilometer genom att gå över till renare och mer hållbara transportformer, vilket bidrar till en renare, tystare och mer attraktiv livsmiljö för alla i staden.

Åtgärderna inkluderar införandet av en miljözon för personbilar med planer på att förstärka andra miljözoner. Dessutom planerar staden att erbjuda subventioner för utsläppsfria fordon, upprätta avtal med branschorganisationer och underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon, taxibilar, bussar och olika båtar genom initiativ.

En ny laddningsstrategi är också under utveckling med det övergripande målet att tillgodose alla som är intresserade av att använda elfordon, vilket ytterligare är i linje med Amsterdams engagemang för hållbar och inkluderande mobilitet.

- Tallinn



Figur

12:

Tallinn

(källa:

https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/tallinn-2023_en)

Tallinn, Estlands huvudstad, har anammat en ambitiös utvecklingsstrategi kallad "Tallinn 2035", med fokus på koldioxidneutralitet, klimatanpassning, innovation, hälsa, mobilitet, biologisk mångfald, cirkulär ekonomi, hållbar energi och livsmedelsproduktion.

Tallinn visar sitt engagemang för klimatanpassning och har genomfört olika åtgärder som dagvattenhanteringssystem och gatuombyggnad. När det gäller rörlighet i städer har Tallinn ett tydligt mål: att se till att medborgarna kan nå all nödvändig infrastruktur inom 15 minuter med hjälp av hållbara transportsätt. Sedan 2013 har staden tillhandahållit gratis kollektivtrafik till sina invånare, vilket gör den till den första europeiska huvudstaden att göra det efter att över 75 % av medborgarna röstade för det i en folkomröstning.¹⁸

Tallinn har varit en pionjär när det gäller att uppmuntra hållbara transporter och har lett vägen för andra europeiska huvudstäder. Intressant nog föddes idén om en europeisk miljöhuvudstad i Tallinn i maj 2006, under ett möte som sammankallades av förre stadsborgmästaren Jüri Ratas.

Kapitel 2 - Bästa metoder

Det här kapitlet rapporterar om några bästa praxis/tips för att använda transportmedlet mer hållbart. Hållbar mobilitet i städer är ett kollektivt ansvar och individuella åtgärder kan göra skillnad.



¹⁸ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/tallinn-2023_en