

Utöver dessa aktiviteter är de milstolpar som identifieras i riktlinjerna en bra tidpunkt för att kommunicera resultaten av den avslutade fasen till allmänheten. Den tredje milstolpen erbjuder en möjlighet att validera den strategiska riktningen med medborgarna, och den fjärde milstolpen gynnas av att fira antagandet av SUMP med medborgarna.

Kapitel 2 - Bästa metoder

Det här kapitlet kommer att inkludera bästa praxis och fallstudier relaterade till hållbar mobilitet och god implementering i vissa länder i EU.

I synnerhet, baserat på vad som förklarades i föregående kapitel, kommer några exempel att ges till dig för att få ett verkligt exempel på hur många städer som redan går mot en hållbar transportomställning. Vi valde ut tre olika teman som vi beskrev tidigare, det vill säga bästa praxis för delad mobilitet, bästa praxis för mätning av transportsektorns påverkan i EU:s städer och bästa praxis för medborgardeltagande mot mer hållbara städer.

2.1 Praxis för delad mobilitet

Fler och fler städer tittar på lösningar som kan införliva delade mobilitetssätt i sin stadsplanering. Bland dessa exempel tillåter mjukvaruplattformen som tillhandahålls av Ride With Via användare att testa delade taxiresor på begäran i Milano. Tjänsterna "dörr-till-dörr" och "hörn-till-hörn", som innebär att passageraren går en kort bit till upphämningsstationen för att optimera rutten, är de två serviceval som har prövats. Det banbrytande systemet hittar den bästa taxibilen för passagerare i realtid och guidar den intelligent runt i staden. Användningen av förarappen och relaterade plattformstjänster har utbildats för förare. Både applikationen och en central kommunikationstjänst länkar föraren och användaren ifall det skulle uppstå problem med betalningshantering eller hämtning. Utöver ansökningarna för förare och ryttare har staden tillgång till flera administrativa områden.

Ett annat dygdigt exempel är staden Cascais. Projektets mål var att skapa ett mer hållbart urbant mobilitetssystem i staden genom att erbjuda små barn och studenter fler mobilitetsalternativ. För att garantera att elever och små barns resor till och från skolan och andra platser är så säkra och bekväma som möjligt, har CILDFY-initiativet skapats specifikt för att uppfylla deras behov. Projektets huvudfokus ligger på delad mobilitet, vilket innebär att bygga en omfattande plattform som ger användarna tillgång till en mängd olika transportalternativ. Genom appen kan föräldrar kombinera och erbjuda transporter med andra föräldrar för sina barn, vilket säkerställer att de kommer till skolan effektivt och säkert.

2.2 Att mäta effekten: exempel på medborgarvetenskap

I [WeCount project](#), fem städer (Madrid, Ljubljana, Dublin, Cardiff och Leuven) gick samman för att mobilisera 1 500 medborgare under 2020 genom att följa deltagande medborgarvetenskapliga metoder för att samskapa sensorer för vägtrafikräkning baserade på den populära Telraam-upplevelsen i Flandern (PolisNetwork, 2019). Flera billiga, automatiserade sensorer för vägtrafikräkning monterades på varje deltagande hushålls fönster mot en väg, vilket gjorde det möjligt för myndigheterna att kvantifiera lokala vägtransporter och hastigheten på bilar, stora fordon, cyklister och fotgängare. Dessutom syftade detta initiativ till att generera vetenskaplig kunskap inom området rörlighet och miljöförroreningar och uppmuntra utvecklingen av samutformade, välgrundade lösningar för att ta itu med en mängd olika vägtransportutmaningar. WeCount grundades för att ge medborgare i fem europeiska städer möjlighet att ta en ledande roll i produktionen av data, bevis och kunskap som genereras kring mobilitet i deras samhällen.

I Belgien har man använt medborgarvetenskap för att samla in och mäta säkerheten på gatorna. Ungdomar i Flandern (Belgien) deltog i pilotprojektet genom att digitalisera och utvärdera sina vardagliga resor hem till skolan. En webbaserad plattform kallad "[Bike Barometer](#)" skapades som en del av detta pilotprojekt. Från plattformens formella lansering i mars till slutet av projektet i juni 2020 digitaliserade 1 256 tonåringar från 31 skolor 5 657 km vägar, varav 3 750 km

utvärderades för cykelvänlighet och säkerhet. Resultaten ger detaljerade (rumsliga) insikter om lokala säkerhetssituationer i Flandern och specifika skoldistrikt (Storme et al., 2022).

Ett annat värdefullt exempel är staden Bremen, som kompletterar traditionella metoder för datainsamling med crowdsourcing-baserade metoder för att analysera problemen och möjligheterna med mobilitetsutvecklingen i staden. En proaktiv deltagandestrategi och innovativa onlinedeltagandemoduler gjorde det möjligt för medborgare att vara viktiga datakällor. Medborgarna ställde frågor - "var går det dåligt?" och "var går det smidigt?" - via en onlineplattform som gjorde det möjligt för användare att ytterligare markera specifika platser på en karta och färgkodsposter enligt transportsätt. Portalen fick mer än 100 000 sidvisningar, 4 000 bidrag, 9 000 kommentarer och 100 000 "gilla" eller "ogilla"-kommentarer (Rupprecht consult, 2019).

2.3 Medborgarmedverkan

[CIPTEC Crowdsourcing Platform](#) är ett verktyg utvecklat av Transport Systems Research Group vid Aristoteles universitet i Thessaloniki. Det ger medborgarna möjlighet att lämna idéer om hur man kan förbättra kollektivtrafiken, samt kommentera idéer som andra har föreslagit. Den har redan lanserats i flera länder och på europeisk nivå, och drar in flera innovativa kollektivtrafikförslag och bevisar därmed också att kollektivtrafiken är ett idealiskt område för crowdsourcingaktiviteter (Civitas, 2022)



Denna process ökade kollektivtrafikens andel av transportsätten genom att gå direkt till användarna och be Frankfurters att dela med sig av innovativa idéer som skulle göra kollektivtrafiken mer tilltalande för dem. Med en lättnavigerad digital plattform kunde

användare skicka in sina idéer och rösta på sina favoritbidrag. Detta ledde till toppröstade idéer, inklusive att erbjuda kombinerade biljetter till evenemang och kollektivtrafik och förbättrade markeringar på vägen för att förhindra att spårvagnar hindras av olagligt parkerade bilar.

Ett annat dygdigt exempel är [SmartMove report](#) som "Främja kollektivtrafik på landsbygden genom aktiv mobilitetskonsultverksamhet". Aktiva mobilitetskonsultkampanjer, som förklaras av Oliver Roider, senior forskare vid Institute of Transport Studies vid University of Natural Resources and Life Sciences (BOKU), syftar till att öka antalet kollektivtrafikanvändare i perifera och landsbygdsområden genom tillhandahållande av individualiserad information och anordnande av interaktiva evenemang med invånarna. Som ett resultat av de aktiva mobilitetskonsultkampanjer som lanserades i åtta implementeringsområden, rapporterades en ökning av kollektivtrafiken med 16 % i de områdena.

Det finns också gott om dygda exempel på medborgarnas inkludering och deltagande i skapandet och bedömningen av PUMS.

I maj 2019 lanserade den flamländska administrationens miljö-, natur- och energiavdelning (LNE) ett webbaserat verktyg, '[Mobiscore](#)', som tilldelar ett "tillgänglighetspoäng" till ett visst hus eller markområde. Poängen informerar potentiella köpare eller hyresgäster av ett hus om hur väl de olika anläggningarna – såsom en järnvägsstation, busshållplats, skola etc. – kan nås på ett hållbart sätt; till exempel till fots eller på cykel. Med utvecklingen av detta verktyg vill ministeriets avdelning öka medvetenheten bland medborgarna om den mobilitetseffekt som uppstår av valet av bostad. Beslutet att köpa eller hyra är ett inflytelserik ögonblick som kan utnyttjas för att driva på förändringar i rörlighetsbeteende, till exempel modala val. Människor som vill flytta till ett nytt hus kan enkelt jämföra tillgängligheten för olika platser på Mobiscores webbplats (www.mobiscore.be – only in Dutch). Verktöget skulle också kunna utvecklas till ett användbart analytiskt instrument för planering av stadsmobilitet. Eftersom den tilldelar ett tillgänglighetspoäng för varje hektar

(100x100m), skulle en karta över de olika poängen i ett fungerande tätortsområde avslöja områden med hög och låg tillgänglighet. Detta kan till exempel hjälpa till att bestämma var man ska uppgradera kollektivtrafiken eller cykelförbindelserna mest brådskande. Dessutom kan den säkerligen bättre koppla stadsutvecklingspolitiken med mobilitetsplanering genom att visa var man kan utveckla bostäder, skolor etc. för att främja hållbara transportsätt.

Kapitel 3 - Praktiska aktiviteter

Detta kapitel kommer att innehålla praktiska aktiviteter som syftar till att omsätta och experimentera med de färdigheter som introducerats. De föreslagna aktiviteterna gör att du kan vara en aktiv del av förändringen och praktiskt bidra till omvandlingen mot mer hållbara städer.

3.1. Praktisk aktivitet 1. Brainstorming om delad mobilitet

Aktivitetens namn: Diskutera delad mobilitet

Tid: 30 min

Antal deltagare: Ingen begränsning av deltagare.

Material som behövs: Penna, ark och blädderblock

Mål: