EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN

RES HÅLLBART OCH SMART TILLSAMMANS

TEMATISKA RIKTLINJER

Europasekretariatet:
EUROCITIES
1 Square de Meeûs – 1000 Brussels – BELGIUM
Juan Caballero
Tel: +32 2 552 08 75 – juan.caballero@eurocities.eu

Författare:
Thomas Mourey – tmourey@polisnetwork.eu
and Dagmar Köhler – dkoehler@polisnetwork.eu

POLIS – European Cities and Regions networking
for innovative transport solutions

Mars 2017

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INTRODUKTION 2

TÄNK FRAMÅT – RES TILLSAMMANS! 3

RESA HÅLLBART OCH SMART TILLSAMMANS I PRAKTIKEN 7

HUR DRAR NI IGÅNG ER KAMPANJ? 12

VILKA AKTIVITETER KAN VI ARRANGERA? 13

RESOURCES 16

INTRODUKTION

Tänk framåt – res tillsammans!

EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN genomförs den 16 till 22 september varje år. Målet är att uppmuntra europeiska kommuner att införa och främja hållbara transportlösningar och ge folk möjlighet att pröva alternativ till bilen.

Sedan introduktionen år 2002 har betydelsen av EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN ökat stadigt, både i Europa och i resten av världen. Deltagarrekordet slogs 2016: 2 427 städer och tätorter från 51 länder anordnade aktiviteter under veckan. Drygt hälften av de städer och tätorter som deltog införde permanenta åtgärder, totalt 7 386 stycken, vilka huvudsakligen fokuserade på ökad mobilitet, ökad tillgänglighet samt nya eller förbättrade cykelinrättningar.

Veckans höjdpunkt är evenemanget Bilfria dagen, där de deltagande städerna och tätorterna reserverar ett eller flera områden enbart för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik under en hel dag. Under 2016 anordnade 953 städer en bilfri dag.

Varje år är EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN inriktad på särskilda ämnen som rör hållbar mobilitet. Årets tema är Res hållbart och smart tillsammans. Det främjar gemensamma lösningar för rörlighet och framhäver fördelarna med rena transportsätt. Folk ska uppmuntras att utnyttja gemensamma alternativ – Både för resor inom städerna och mellan städer.

Målet för dessa riktlinjer är att ge nationella och lokala samordnare för EUROPEISKA-**TRAFIKANT**VECKAN bakgrundsinformation om detta tema och inspirera dem till att planera och genomföra lämpliga kampanjaktiviteter och permanenta åtgärder. Dessa riktlinjer ger idéer om hur man ska genomföra dessa aktiviteter, och de hjälper även lokala kampanjansvariga att ta fram aktiviteter som matchar kriterierna för EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN-pris.

TÄNK FRAMÅT – RES TILLSAMMANS!

Temat för EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN **2017: Res hållbart och smart tillsammans**

Delad mobilitet har blivit en bit i städernas rörlighetspussel. Denna delning lägger tonvikten på att nå en destination på ett sätt som i många fall blir billigare för individen och samhället än om ett privat fordon används. Därför ökar hushållens köpkraft, eftersom de inte behöver köpa och underhålla en bil.

Den schweiziska rörlighetsakademin, som anordnar en europakonferens varje år om delad mobilitet som kallas Wocomoco [1] (WOrld COllaborative MObility COngress), definierar delad mobilitet så här:

> *”Delad mobilitet fokuserar på att resor, transportsätt och infrastruktur ska delas med andra. Mellan kollektiv och privat transport börjar nya peer to peer-nätverk framträda, och de främjar nya typer av individuell mobilitet utöver innehav av en egen bil.”*

Vad är delad mobilitet? Vad är det inte?

Är kollektivtrafik delad mobilitet? Beskriver den delade mobiliteten enskild rörlighet, eller omfattar den kollektivtransporttjänster som att flera personer tar en taxi, buss eller bil samtidigt?

För att kunna tala om ”delad mobilitet” ska det finnas en *mellanliggande plattform* som sammanför tjänsten och användaren om man ska kunna tala om ”delad mobilitet”. Denna plattform är vanligtvis en webbplats eller en mobilapp där registrerade användare kan boka och betala för att få använda ett fordon, boka en samåkningsresa eller använda en delad taxi eller anropsstyrd minibusstjänst. OECD [2] betraktar detta som delad mobilitet, eftersom de förutsätter att ett mellanliggande system används. Den huvudsakliga skillnaden mellan delad mobilitet och konventionell kollektivtrafik eller traditionell biluthyrning.

När vi talar om ”delad mobilitet” tänker vi att man delar på bilar, cyklar, motordrivna tvåhjulingar och andra liknande fordon. Plattformar för taxibokning och samåkning kommer också på tal. Konventionell kollektivtrafik anses inte ingå i detta begrepp, och det gör inte heller traditionella biluthyrningstjänster där själva fordonet bokas i stället för den rörlighetstjänst som tillhandahålls.

[1] Mobility Academy, 2014, Wocomoco-flygblad (http://bit.ly/2lnlwkq)
[2] OECD International Transport Forum, 2016, Shared Mobility. Innovation for Liveable Cities (http://bit.ly/29i2ebD)

Resa hållbart och miljövänligt tillsammans

Tjänster för delad mobilitet kräver minst ett smart inslag: den mellanliggande plattformen. Dessutom kan bruket av informations- och kommunikationsteknik (IKT) för utvecklingen av intelligenta transportsystem (ITS) göra delad mobilitet ännu smartare.

Delad mobilitet kan minska antalet fordon på vägen. Enligt en undersökning som genomfördes av Transportation Research Board blir det omkring 15 färre privata bilar på vägen för varje bil som delas, och samåkande medlemmar kör i genomsnitt 40 procent kortare sträcka efter att ha börjat delta i ett samåkningsprogram [3]. Användningen av rena fordon eller främjandet av aktiv rörlighet gör den delade mobiliteten ännu mer miljövänlig.

Ren rörlighet

Transportsektorn svarar för nästan en fjärdedel av Europas utsläpp av växthusgaser och är huvudorsaken till luftföroreningar i städer [4]. Utsläppen måste minskas, och därför finns det ett stort behov av renare fordon, renar transportvanor och renare bränslen. Av denna anledning antog Europeiska kommissionen i juli 2016 en europeisk [5] strategi [6] för utsläppssnål rörlighet.

[3] *Car sharing: Where and how it succeeds,* kap. 4. Transit Cooperative Research Program, Report 108; Transportation Research Board 2005. Adam Millard-Ball, Gail Murray, Jessica ter Schure, Christine Fox, Nelson\Nygaard Consulting Assoc. och Jon Burkhardt, Westat. Via https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/10664zipcar.pdf

[4] Europeiska kommissionens webbplats, Klimatåtgärder 2017, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_sv

[5] Europeiska kommissionens webbplats, Rörlighet och transport, 2017: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_sv

[6] Europeiska kommissionen, 2016, Meddelande *A European Strategy for Low-Emission Mobility* (http://bit.ly/2lzJXJI)

Man ville förverkliga målen som satts upp för att utveckla infrastrukturen, genom att använda att använda alternativa bränslen enligt direktivet 2014/94/EU [7]. I november 2016 lämnade medlemsstaterna in politiska ramar för införandet av offentligt tillgängliga uppladdningsstationer (senast 31 december 2020 i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse), naturgasstationer och, på frivillig basis, vätgasstationer (senast 31 december 2025).

Europeiska kommissionens ramprogram för forskning, Horizon 2020, satsar 6,4 miljarder euro på utsläppssnål rörlighet och stöder utvecklingen av fordon utan utsläpp. Hans Bruyninckx, verkställande direktör för Europeiska miljöbyrån, säger så här:

> *”Den aktuella mixen av transportsätt och bränslen är helt enkelt inte hållbar. […] Renare och smartare transporter kan faktiskt tillgodose Europas behov av rörlighet och på samma gång ge många fördelar för den allmänna hälsan, däribland renare luft, färre olyckor, mindre köer och lägre bullerföroreningar.”* [8]

För att göra transporterna i städerna renare måste vi minska det totala antalet kilometer som körs med motorfordon. Detta innebär en förändring av transportsätten till förmån för aktiva färdsätt, t.ex. promenader och cykelturer (inga utsläpp) och kollektivtrafik (lägre utsläpp per person jämfört med om alla kör bil). De bussar, lastbilar, taxibilar, bilar och andra fordon som blir kvar på vägarna måste bli renare med hjälp av teknik eller genom bruk av alternativa bränslen.

Tjänster för delad mobilitet kan göra det lättare för folk att välja cykeln, kollektivtrafik, delade pendeltjänster eller en kombination av dessa i stället för att köra bil.

Smart rörlighet

Både intelligenta transportsystem (ITS) och underavdelningen kooperativ ITS (K-ITS) använder informations- och kommunikationsteknik (IKT). För rörlighet i städer ger ITS och K-ITS tillgång i realtid till resinformation, trafikhantering, elektronisk prissättning och betalning, fraktkantering i städer eller säkerhetssystem för fordon. K-ITS är en teknik som gör att fordon kan ”prata” med varandra eller med väginfrastrukturen, t.ex. trafikljus. Den europeiska strategin för K-ITS antogs i november 2016 av Europeiska kommissionen [9]. I den förutses att fordon som kan prata med varandra och med infrastrukturen på Europas vägar kommer ut på vägarna från 2019 och framåt.

Två andra tillämpningar av smart rörlighet får för närvarande mycket uppmärksamhet: automatisering av fordon samt begreppet MaaS (mobility as a service, rörlighet som tjänst). Automatisering är nödvändigt för förarlösa fordon. MaaS-begreppet kombinerar tjänster från offentliga och privata transportföretag via en enhetlig gateway som skapar och hanterar resan, som användarna kan betala för med ett enda konto. [10] Detta förutsätter förstås att man använder delade fordon.

---

[7] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (http://bit.ly/2nHMX9Q)

[8] Europeiska miljöbyrån, 2016, *EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility* (http://bit.ly/2aMbhmw)

[9] Europeiska kommissionen, 2016, Meddelande *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet* (http://bit.ly/2gFjAC9)

[10] CIVITAS CAPITAL, 2016, *CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model* (http://bit.ly/2kjtQ5A)

Inne eller ute?

Ett bra offentligt transportsystem är ett nödvändigt komplement till utvecklingen av delad mobilitet, eftersom det förblir det bästa alternativet för snabb transport av många människor. Om delningstjänster och möjliggörande teknik är en integrerad del av en stads strategi för rörlighet kan de täppa igen hål och erbjuda ett realistiskt alternativ, och på så sätt bidra till hållbar rörlighet i städerna.

Slutligen är delad mobilitet även en möjlighet att träffa nya människor och bygga upp nya relationer. De sociala och roliga sidorna av delad mobilitet kan till viss del förklara framgångarna med exempelvis samåkning och ”cykelbussar”.

RESA HÅLLBART OCH SMART TILLSAMMANS I PRAKTIKEN

Översikt av europeiska städers erfarenheter av tjänster för delad mobilitet

I det här avsnittet ger vi exempel på delad mobilitet från hela Europa, vart och ett med minst en komponent för smart eller ren rörlighet. Denna icke uttömmande översikt av goda exempel omfattar framförallt lösningar från europeiska städer och har tagits fram av offentliga eller privata aktörer.

System för cykeldelning: en allians mellan delning och aktivt resande

De som utnyttjar tjänster för cykeldelning kan, mot en liten avgift, hämta en cykel från en dockningsstation och lämna den vid en annan dockningsstation i samma stad. I många städer är tjänsten gratis för registrerade användare i ett visst antal minuter. I vissa städer utan fasta stationer för hämtning och avlämning av cyklar har man infört fria system. Cykeldelningen är en allians mellan tre viktiga aspekter av hållbar rörlighet i städer: den är ren, smart och delad.

Inför cyklar i städer där de behövs

En cykeldelningskarta [11] som forskare på University College London (UCL) har ritat visar cykeldelningssystem i hela världen. Den omfattar fler än 600 städer och andra ställen där sådana system används, varav fler än 130 finns i Europa. Länder som Frankrike, Spanien och Italien har flest sådana system, som knappt finns alls i cykelländer som Nederländerna och Danmark. System för cykeldelning verkar alltså vara mest relevanta där andelen cykelinnehavare (ännu) inte har nått sin kulmen.

Vélib' i Paris är Europas största system för cykeldelning, med 20 000 cyklar och 1 800 stationer [12]. BikeMi i Milano [13] har en flotta med vanliga cyklar och elcyklar, medan BiciMAD i Madrid [14] är ett system för delning av elcyklar. Dessa föregångare ger nya målgrupper möjlighet att cykla, bland annat sådana som inte har cyklat tidigare på grund av hälsoskäl eller för att staden är väldigt kuperad.

Transportera människor … och varor

Staden Gent lanserade Europas ”första system för delning av paketcyklar” [15] i maj 2012 i samarbete med samåkningsföretaget Cambio. Systemet uppmuntrar folk att exempelvis åka och handla med en paketcykel i stället för ett motorfordon. Ett system för gemensam användning av paketcyklar har också lanserats inom ramen för det av EU samfinansierade projektet Cyclelogistics [16]. Vidare kan paketcyklar användas för umgänge, och de ger exempelvis äldre möjlighet att komma ut och röra på sig eller vara med om roliga utflykter som passagerare. Detta är den tjänst som det danska förbundet Cykling uden alder erbjuder [17]. Tjänsten kan till och med att anpassa till fotgängare i form av cykelbussar eller medföljande [18].

Trender och IT

Användandet av ITS-verktyg är mycket viktigt för hanteringen av en cykelflotta, och också för användarna av ett sådant system. Exempelvis i Budapest, ger mobilappen MOL Bubi [19] information i realtid på en karta om antalet *Bubi*-cyklar som är tillgängliga vid stationerna.

Köpenhamns cykeldelningssystem tar detta ett steg längre. Alla cyklar är utrustade med en surfplatta med pekskärm på styret. [20] Surfplattan informerar användarna om dockningsstationer och ger även navigeringshjälp via GPS, underlättar betalningar och hjälper till att hitta intressanta platser i den danska huvudstaden. I Bryssel ges information i realtid om tillgängligheten av cyklar vid de närmaste stationerna på ”cyclodispos”: gatuskyltar som visar vägen till de närmaste *Villo*-stationerna [21].

[11] Cykeldelningskarta: http://bikes.oobrien.com/global.php
[12] Velib': http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations
[13] BikeMi: https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx
[14] BiciMAD: https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid
[15] Fallstudie av Eltis, 2014 (http://bit.ly/2lGwqmm)
[16] Cyclelogistics: http://cyclelogistics.eu/
[17] Cycling without age: http://cyclingwithoutage.org/
[18] Posti – tjänster till äldre: http://bit.ly/2mjNT18
[19] MOL Bubis webbplats, https://molbubi.bkk.hu/
[20] Köpenhamns officiella webbplats för turism: http://bit.ly/1s1yoZm
[21] Villo, svar på vanliga frågor: http://bit.ly/2kPbckT

Cykling är en viktig del i att resa hållbart

Allt fler multimodala reseplanerare uppmuntrar cykeldelning. *Métropole de Lyon* har tagit fram onlineverktyget ONLYMOOV.[22] Det visar användarna den snabbaste vägen till destinationen, tillgängligheten för delade cyklar och de bästa cykelvägarna. Det tar även hänsyn till andra transportsätt och levererar trafikinformation, ger information om lediga bil- och cykelparkeringsplatser, samt lämnar uppgifter i realtid om när lokala tunnelbanor och spårvagnar kommer att anlända och om möjligheter att samåka med bil. Appen Whim[23] i Helsingfors går ännu längre genom att kombinera reseplanering, vägval och biljetter till en mängd olika transportsätt i samma app.

I vissa städer ger ett och samma kort tillgång till delade cyklar, kollektivtrafik och andra rörlighetstjänster. I exempelvis Toulouse använder folk Pastel-kortet, som ger tillgång till kollektivtrafiken liksom till stadens cykel- och bildelningssystem[24].

Bildelning

Det började tidigt

Bildelning är förmodligen den vanligaste formen av rörlighet med delat bruk. Principen är mycket enkel: i stället för att köpa, underhålla och äga en bil kan folk helt enkelt boka en bil så länge som resan varar. De potentiella fördelarna uttryckt i kostnader (för användaren) och utrymmesanvändningen (för samhället) är enorma, eftersom privatägda bilar i genomsnitt står parkerade 95 procent av tiden[25].

Zürich blev 1947 den första staden i Europa att anordna ett bildelningssystem. Sedan 1980-talet har marknaden vidareutvecklats, och i dag är Schweiz och Tyskland föregångsländer inom området.[26] I dag har över 500 tyska städer minst ett bildelningssystem.[27]

Renare bildelningssystem

Bildelningssystemen utvecklades snabbt till att omfatta nya rena och/eller smarta komponenter. La Rochelle införde 1999 ett system för delning av elbilar som kallas Liselec. 50 delade elbilar lanserades av de lokala myndigheterna för att minska utsläppen av föroreningar.[28] Nu har flera städer infört tjänster för delning av elbilar, däribland Autolib' i Paris. Autolib' lanserades 2011, och 2016 hade man hela 130 000 registrerade kunder och en flotta på nära 4 000 elbilar.[29] Bildelningssystemet Sunrise finns i flera svenska städer och använder fordon som körs på olika sorters bränsle, däribland fordonsgas (CNG, compressed natural gas).[30]

[22] ONLYMOOV: https://www.onlymoov.com/
[23] Appen Whim: http://whimapp.com/fi-en/
[24] Tisséo, Pastel-kort: (http://bit.ly/2l4sUPx)
[25] Reinventing parking, 2013, demonstration av Donald Shoup (http://bit.ly/1pWDIQp)
[26] Millard-Ball m fl., 2005, *TCRP Report. Car sharing: Where and how it succeeds* (http://bit.ly/2ksDWMM)
[27] Carsharing-news.de (http://www.carsharing-news.de/carsharing/)
[28] Fallstudie av Eltis, 2014, *Car sharing in La Rochelle* (http://bit.ly/2nw6MAs)
[29] Aktivitetsrapport för Autolib' från november 2016 (på franska): http://bit.ly/2lLGwz7
[30] CNG Europe: http://bit.ly/2kmyWxT och Sunrise (på svenska): http://bit.ly/2ksTOyW

… och smartare bildelningssystem

Utöver minskade fordonsutsläpp har även nya IKT-verktyg dykt upp på denna marknad. Detta har gjort det möjligt att införa friflytande bildelningssystem, som saknar särskilda hämtnings- och lämningsstationer. Friflytande system är mer flexibla, och förarna kan lämna bilen på sitt slutmål. Tack vare den enorma utbredningen av smartphones och utvecklingen av särskilda appar, kan registrerade kunder enkelt hitta den närmaste bilen i flottan och sedan lämna den på sitt slutmål. Dessa ITS-verktyg gör det även lättare att betala och få tillgång till information. Sådana friflytande bildelningssystem används bland annat i Amsterdam, Rom, Madrid, Wien och Berlin [31]. I Osnabrück tillhandahåller parallella system [32] stationsbaserade (stat>k) och friflytande bildelningstjänster (flow>k).

Andra former av bildelning

I vissa system får användarna dela på fraktfordon avsedda för stadstrafik, som exempelvis lätta lastbilar eller paketcyklar. Dessa typer av fordon, som privatpersoner normalt inte äger, behövs vid särskilda tillfällen Som byggnation, en flytt och liknande. Den franska regionen Île-de-France lanserade tillsammans med Paris stad i november 2016 pilotprojektet *VULE partagés*, som ger ”Paris hantverkare och handlare möjlighet att dela på lätta kommersiella fordon”. [33]

Ett annat sätt att hantera frakten i städerna är medborgarleveranser. Detta är ett system där människor och förare av alla sorters fraktfordon örs samman. Föraren erbjuder sina tjänster till ett antal kunder med likartade behov. Företaget Hitch [34] Arbetar så och kan erbjuda sina tjänster i alla städer där tillgång och efterfrågan uppstår.

I system för att dela scootrar har man flottor av motoriserade tvåhjuliga fordon, som även kan köras med alternativa bränslen och som kan vara friflytande tjänster. Delningssystemet för friflytande elscootrar YUGO i Barcelona [35] kombinerar alla tre aspekter av rörlighet i städer: det är delat, rent och smart.

[31] Car2Go: https://www.car2go.com/
[32] flow>k och stat>k (på tyska): https://www.stadtteilauto.info/
[33] VULE partagés pilotprojekt: http://clem-e.com/en/vule
[34] Hitchs webbplats: http://www.hitchit.co/
[35] YUGO:s webbplats: https://www.getyugo.com/

Alternativt bruk av privatägda bilar

Delade taxibilar och pendeltjänster: kommer de att automatiseras?

Taxitjänster som går att boka via en särskild plattform är en nyhet i sammanhanget. Tack vare GIS (geografiska informationssystem), GPS (global positioning system) och att så många har en smartphone går det att matcha förare och passagerare.

I vissa europeiska länder finns minibuss- eller skytteltjänster. Automatisering och K-ITS har lett fram till nya metoder och tjänster, t.ex. robottaxi eller automatiska pendeltjänster. I staden Capelle aan den Ijssel nära Rotterdam har företaget 2getthere elektriska, automatiska skyttlar i företagsparken Rivium [36]. Denna anropsstyrda tjänst transporterar 500 passagerare per timme och riktning från och till fasta hållplatser. Det europeiska projektet CityMobil2 har föreslagit en liknande anropsstyrd tjänst på EPFL-universitetets campus i Lausanne [37] via en särskild mobilapp.

Samåkning

Samåkning innebär att passagerare delar på fordon för att sänka kostnaderna. En sådan tjänst kräver en plattform där både förarnas och passagerarnas startplats och mål samlas in och matchas. Samåkning ökar antalet personer per fordon och minskar utsläppen per capita. Man uppskattar att 85 procent av alla pendelresor med bil Genomförs av ensamresenärer.

Samåkning till jobbet eller skolan är den metod som det europeiska projektet CHUMS har valt. [38] I exempelvis Craiova visade en undersökning där 10 850 pendlare deltog att kampanjer för samåkning och insatser för att införa samåkning hade minskat antalet reskilometer med nästan 65 000 per år, vilket minskade koldioxidutsläppen med 11 ton per år. [39]

Det kompletterande systemet: delade parkeringsplatser

Fordonsdelning håller på att sprida sig i många städer, och delning av parkeringsplatser börjar bli ett komplement till ”traditionella” möjligheter till delad mobilitet, i synnerhet för fordonsinnehavare. Denna typ av tjänst utgör sambandet mellan fordonsinnehavare och ägare av parkeringsplatser. Bägge aktörerna kan prenumerera på en tjänst och ladda ner en mobilapp som visar förarna var de närmaste lediga parkeringsplatserna finns. Betalningen görs direkt via onlineverktyget. I Florens uppmuntrar kommunen denna typ av appar (t.ex. Sparky [40] [41]) som minskar köerna, nedsmutsningen och markanvändningen.

[36] 2gettheres webbplats, sidan om verksamheten: http://bit.ly/2dpp96s
[37] CityMobil2:s webbplats, webbsidan för pilotprojektet i Lausanne: http://bit.ly/2kGxiTS
[38] CHUMS webbplats: http://chums-carpooling.eu/
[39] CHUMS-projektet 2016, *Impacts of CHUMS measures* (http://bit.ly/2kPoi1m)
[40] Firenze Sostenibiles webbplats: http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/
[41] Sparkys webbplats: http://www.sparky.club/

HUR DRAR NI IGÅNG
ER KAMPANJ?

Börja med att analysera temat, titta på vad det innebär och hitta en inriktning som passar er stad. Prioritera goda vanor ni redan har. Ni kanske kan undersöka hur de kan förstärkas eller vidareutvecklas och sedan planera för förändringar för att förbättra dem än mer. Definiera er plan och ställ upp ”smarta” mål, dvs. Specifika, Mätbara, Accepterade, Realistiska och Tidssatta.

Undvik att vara alltför negativ i de budskap ni väljer att förmedla. Vi kan inte gärna förvänta oss att få bort privatbilar, lastbilar och andra fordon från vägarna för att hantera de negativa ekonomiska effekterna av enskilda personers motortransporter. Däremot kan vi visa att det finns en mängd alternativ som allmänheten och företagen kan välja för att flytta och transportera varor. Bygg vidare på dokument och kunskaper som finns på www.mobilityweek.eu

Samla bevis. Samla in fakta och siffror som stöder ren, delad och smart rörlighet i din stad och/eller ditt land. Använd dig av dem för att understryka ditt budskap inför olika målgrupper.

Bygg upp effektiva samarbeten. Se över kampanjplanens mål. Identifiera de grupper som är mest lämpade att gjuta liv i kampanjen och göra den relevant för flest människor. Bjud in dem. Har er stad ett kraftfullt Agenda 21-forum? Jobba med det. Behöver ni uppbackning av experter? Gå igenom kampanjplanen igen. Är planen fokuserad på delad mobilitet? Bjud in privata eller offentliga operatörer. Är dess syfte ren rörlighet? Kontakta lokala icke-statliga organisationer. Betonas verktyg för smart rörlighet? Bjud in vetenskapsmän och ITS-företag.

Utgå från befintliga initiativ. Lokalt, regionalt eller nationellt: någonstans måste det finnas befintliga initiativ som på något sätt är relaterade till kampanjens fokus. Om ni anpassar er efter dem kan det stärka er sak och förstärka ert budskap, och ni sparar på krafterna.

VILKA AKTIVITETER KAN VI ARRANGERA?

Så fort kampanjstrategin har formulerats är det dags att arbeta med taktiken. Skapa aktiviteter som uppmärksammar det ni försöker åstadkomma. Nedan är några förslag på aktiviteter som ni kanske vill genomföra under EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN.

Bilfri dag

— En bilfri dag, helst den 22 september, är en bra utgångspunkt för att experimentera med nya trafikmodeller och hållbar transport. Många städer utnyttjar denna dag till att skapa miljö- och fotgängarzoner och ordna *olika* evenemang.

— Visa folk hur en bilfri stadskärna ser ut. Övertyga dem att lämna bilen hemma mer än en dag om året. Inför bilfria söndagar. Många städer och orter har minskat luftföroreningarna tack vare sådana typer av evenemang.

Delad mobilitet?

— Om ni samåker bil eller delar cyklar i er stad kan ni bjuda in dem som sköter om detta och meddela allmänheten om vad de erbjuder. Tänk ut ett särskilt månadserbjudande för september eller åtminstone för denna vecka.

— Om ingen delar cyklar i er stad är det dags att lansera en sådan tjänst – åtminstone tillfälligt. Med hjälp av lokala föreningar och frivilligorganisationer kan ni anordna ett par stationer i staden och låta folk låna och åka cykel från en station till en annan.

— Inrätta en utbytesplattform på nätet där folk kan hyra eller låna rena fordon och tillbehör, t.ex. cyklar, sparkcyklar, skateboards, rullskridskor, barnvagnar eller ryggsäckar, samt enheter för smart rörlighet, t.ex. GPS. Ett bra exempel från Luxemburg, som kallas Ding-Dong, finns på http://dingdong.lu

— Hitta på något nytt och främja promenader som en form av delad mobilitet. Ställ i ordning en plattform där folk kan anmäla sig frivilligt för att gå med andra (t.ex. äldre, barn osv.). En sådan tjänst (som för övrigt är lönsam) erbjuds av posten i Finland [42]. Ni kan även anpassa detta till paketcyklar, som ensamma äldre människor kan boka och få åka med. Den danska organisationen Cykling uden alder erbjuder en sådan tjänst i flera europeiska länder: http://cyclingwithoutage.org

— Anordna informationsmöten för att uppmuntra för delade transportsätt, däribland cykeldelning och samåkning i bil. Öka medvetenheten om det faktum att det – i de flesta fall – är billigare för enskilda och har positiv inverkan på miljön. Använd siffrorna i dessa tematiska riktlinjer för att illustrera detta.

[42] Posti (finska): http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html
eller BBC-artikel (engelska): http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-38105231

— Anordna en tävling mellan arbetsplatser eller områden där lag eller enskilda tävlar om titeln ”bästa reskamraten”. Man får poäng varje gång en enskild person reser med ett delat transportsätt i stället för ett traditionellt. Gör spel och lek av aktiviteterna.

— Gör arbetstagare, skolbarn eller studenter delaktiga i kampanjer som verkar för samåkning i bil eller att cykla till arbetet eller skolan. Utöver att uppmuntra ren rörlighet stärker sådana kampanjer dessutom de sociala banden mellan kolleger och studiekamrater. Ett bra exempel på detta är REC, Regional Environment Centre, som har tagit fram en särskild webbsida för gemensamma resor från och till kontoret: https://tmt.rec.org/carpool.php

— Ordna fototävlingar via sociala medier där människor kan visa upp hur det ser ut på deras delade turer.

Smart rörlighet

— Marknadsför stadens smarta reseplanerare och andra smarta internetbaserade plattformar för rörlighet. Hjälp folk att välja de bästa dagliga resorna.

— Utnyttja aktivitetsveckan till att samla in information om de bofastas behov och önskemål i fråga om att skapa eller förbättra rörlighetsappar exempelvis för information om kollektivtrafik i realtid, system för att dela cyklar, reseplanerare osv. Arbeta med lokala IT-utvecklare.

— Ordna möten i skolor där skolbarn mellan 10 och 18 år diskuterar hur de brukar ta sig runt och vad ren, delad och smart rörlighet egentligen betyder. Fokus kan ligga på ”framtidens rörlighet” och hur de föreställer sig rörligheten i sin stad under åren som kommer. För automatisering eller K-ITS på tal.

— Berätta för folk via sociala medier eller en särskild app om vilka rena, delade och smarta transportsätt det finns i staden eller tätorten.

Ren rörlighet

— Belöna dem som använder hållbara transportsätt (t.ex. fotgängare och cyklister) genom att bjuda in dem till en särskild frukost på central plats på orten. De som använder delade cyklar kan bjudas in via den lokala mobilappen eller onlineplattformen.

— Ta en bildserie som visar hur mycket utrymme en grupp människor tar i staden när de åker bil och jämför det med det utrymme samma antal cyklister och kollektivtrafikanter upptar. Fördelarna med rena transportsätt kommer att vara uppenbara.

— Låt folk dela med sig av sina parkeringsplatser, eller tänk ut andra användningsområden för parkeringsplatser på gatan (t.ex. trädgårdar, lekplatser osv.). Låt er inspireras av nederländska Happy Streets initiativ, http://happystreets.nl/parking-day

— Folk behöver inte alltid en bil eller lastbil för att flytta sina saker. Gör allmänheten medveten om att det går att använda (delade) paketcyklar och delade lastbilar (om det finns några) genom att anordna förevisningar och informationsmöten, där ni kan visa hur mycket som får plats på en paketcykel och hur enkelt det är att boka en lastbil.

— Föroreningar och buller är verkliga problem: ordna en kampanj i sociala medier för att informera om föroreningarnas nivå och/eller bullernivån i er stad under EUROPEISKA**TRAFIKANT-**VECKAN och den bilfria dagen. Visa poängen genom att mäta nedsmutsningen och bullret med ändamålsenliga instrument. Dessutom kan ni inspireras av ledamöterna av Europaparlamentet. [43]

Oavsett vad er stad gör i år, se till att ni gör detta:

— Registrera ert program och era aktiviteter på www.dotherightmix.eu

— Gör som andra städer och tätorter i hela Europa och ordna en bilfri dag med offentliga evenemang den 22 september. Men planera ordentligt i förväg – att stänga av gatorna för trafik kan vara en byråkratisk utmaning.

”Gilla” facebooksidan EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN och följ @mobilityweek på Twitter. Se kampanjvideor på vår YouTube-kanal.

— Tillämpa de visuella riktlinjerna för kampanjen konsekvent, i kombination med EU:s emblem.

— Använd gärna för hashtaggen #mobilityweek i era sociala medier och i ert kommunikations-material.

I handboken för EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN, som finns avsnittet Useful resources på www.mobilityweek.eu, beskriver vi förutsättningarna för att få delta. Där finns olika förslag på åtgärder och aktiviteter som inte specifikt gäller årets tema.

Var gärna kreativ och kom på andra åtgärder och aktiviteter för EUROPEISKA**TRAFIKANT-**VECKAN 2017 i din stad eller tätort.

[43] European Environmental Bureau (EEB) anordnar en luftkvalitetsutmaning: http://www.eeb.org/index.cfm/activities/industry-health/air/air-quality-challenge

RESOURCES

European Union documents

European Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure: http://bit.ly/2l3ULxG
European Commission communications:
- A European agenda for the collaborative economy (2016): http://bit.ly/2cFpEKq
- A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility (2016): http://bit.ly/2gFjAC9
- A European Strategy for Low-Emission Mobility (2016): http://bit.ly/2lzJXJI

European Commission – Mobility and Transport portal:
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
European Commission webpage on Clean transport, Urban transport:
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en
European Commission webpage on Intelligent Transport Systems (ITS):
https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en
European Commission webpage on cycling and walking:
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm
European Commission – Climate action:
https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en
European Environment Agency: http://www.eea.europa.eu/
- 2016, EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility: http://www.eea.europa.eu/publications/signals-2016

EU projects and initiatives

CIVITAS: www.civitas.eu
- CIVITAS webpage on car pooling: http://www.civitas.eu/car-independent/car-pooling
- CIVITAS webpage on car sharing: http://www.civitas.eu/car-independent/car-sharing
- CIVITAS webpage on bike sharing: http://www.civitas.eu/car-independent/bike-sharing
- CIVITAS Policy Note: Smart choices for cities. Cities towards Mobility 2.0: connect, share and go!: http://www.civitas.eu/contentcivitas-policy-note-smart-choices-cities-cities-towards-mobility-20-connect-share-and-go-en
- CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model: http://civitas.eu/content/civitas-insight-18-mobility-service-new-transport-model

Eltis: www.eltis.org
- Eltis case study, 2014, Car sharing in La Rochelle: http://www.eltis.org/discover/case-studies/car-sharing-la-rochelle
- Eltis case study, 2014, Public cargo bike sharing in Ghent: http://www.eltis.org/discover/case-studies/public-cargo-bike-sharing-ghent-belgium

CityMobil2:
www.citymobil2.eu
- CityMobil2, Lausanne pilot's webpage: http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/

CHUMS:
http://chums-carpooling.eu/
- CHUMS project, 2016, Impacts of CHUMS measures: http://chums-carpooling.eu/wp-content/uploads/2016/10/CHUMS%20D4.2.pdf

Studies and reports

Millard-Ball *et al.,* 2005, TCRP Report. *Car sharing: Where and how it succeeds* (http://www.communauto.com/images/tcrp_rpt_108_execsumm.pdf)

OECD International Transport Forum, 2016, *Shared Mobility. Innovation for Liveable Cities* (http://bit.ly/29i2ebD)

Reinventing parking website, 2013, demonstration by Donald Shoup (http://bit.ly/1pWDIQp)

Roland Berger Strategy Consultants GmbH, 2014, *Shared Mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game* (http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_TAB_Shared_Mobility_20140716.pdf)

Organisations and specialised media

ECF (European Cyclists' Federation):
https://ecf.com
- Platform for European Bicycle Sharing & Systems: https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss

WOCOMOCO platform:
www.wocomoco.ch/en
- Information centre: http://www.wocomoco.org/en/infothek/index.php

Carsharing-news.de:
http://www.carsharing-news.de/carsharing/

CNG Europe:
http://cngeurope.com
- Article on car sharing: http://cngeurope.com/westport-delivers-first-2016-volvo-v60-bi-fuel-cars/

Bike Share Map:
http://bikes.oobrien.com/global.php

Specialised companies and service providers

Autolib':
https://www.autolib.eu/en/
- November 2016 Autolib' activity report (in French):
  http://bit.ly/2lLGwz7

BiciMAD:
https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid
BikeMi:
https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx
Blablacar:
https://www.blablacar.com/
Car2Go:
https://www.car2go.com/
Copenhagen bike sharing description:
http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/copenhagen-city-bike-gdk495345
Cycling Without Age:
http://cyclingwithoutage.org/
DingDong platform:
http://dingdong.lu/
Firenze Sostenibile:
http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/
flow>k and stat>k:
https://www.stadtteilauto.info/
Mobility Switzerland:
https://www.mobility.ch/en/private-customers/
MOL Bubi:
https://molbubi.bkk.hu/
ONLYMOOV:
https://www.onlymoov.com/
Posti (Finnish):
http://www.posti.fi
- Service to older people:
  http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html

REC, internal webpage for shared mobility:
https://tmt.rec.org/carpool.php
Sparky:
http://www.sparky.club/
Sunrise:
https://www.sunfleet.com/vara-bilmodeller/
Tisséo:
http://www.tisseo.fr/
- Pastel Card:
  http://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel

Velib':
http://en.velib.paris.fr
- Overview of Velib's stations:
  http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations

Villo:
http://en.villo.be/
– FAQ:
http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/(offset)/#faq5
VULe partagés pilot:
http://clem-e.com/en/vule
Whim:
http://whimapp.com/fi-en/
YUGO:
https://www.getyugo.com/
2getthere:
http://www.2getthere.eu/
– Rivium:
http://www.2getthere.eu/projects/rivium-grt/

Photographs (pages):
4 http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/ (©CityMobil2 and EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne)
7 Bubi: https://molbubi.bkk.hu/galeria.php (Image: ©BKK Centre for Budapest Transport)
10 ©Autolib'
12 https://www.flickr.com/photos/motorblog/11856801973 (©MotorBlog.com)
15 https://pixabay.com/en/paris-v%C3%A9lib-bike-free-service-1576893/
17 ©Pau Vilaplana Vilar

EUROPEISKA**TRAFIKANT**VECKAN

16–22 SEPTEMBER 2017

EURO CITIES

ICF MOSTRA

ICLEI Local Governments for Sustainability

POLIS

REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER