



TRANSIT PROJECT

Training Paths for Adults on Sustainable Mobility

BAKGRUNDS- ANALYS

Intellectual Output 1





Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

FÖRFATTARE



Name

- Teresa Gallelli
- Giovanna Parmigiani
- Alessandro Pierantoni
- Federica Gravina
- Konstantinos Athanassopoulos, PhD
- Christiana Pirasmaki
- Carlos Ameixenda
- Mikael Haster
- Magnus Lindh
- Gabriele Franzini

Partner

- Lepida
- Lepida
- Lepida
- SERN
- ECOCITY
- ECOCITY
- Abegondo Municipality
- Karlstad Municipality
- University Karlstad
- UPP

e-mail

- teresa.gallelli@lepida.it
- giovanna.parmigiani@lepida.it
- alessandro.pierantoni@lepida.it
- federica.gravina@sern.eu
- kathanas.civil@gmail.com
- christiana.pirasmaki@ecocity.gr
- carlosameijenda@gmail.com
- mikael.haster@karlstad.se
- magnus.lindh@kau.se
- g.franzini@unionejedemontana.pr.it



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INTRODUKTION

1 BESKRIVNING AV DATAINSAMLINGEN

1.1 MALL FÖR DATAINSAMLING

2 KONSTRUKTION AV ENKÄTEN

3 UTVECKLING AV ENKÄTVERKTYGET OCH LANSERINGEN AV ENKÄTEN

3.1 KONSTRUKTION AV ENKÄTVERKTYGET

3.2 LANSERING AV ENKÄTERNA

4 DATAANALYS

4.1 ABEGONDO SPANIEN

4.1.1 Målgrupper

4.1.2 Populationens karaktär

4.1.3 Resvanor

4.1.4 Cykelmiljön

4.1.5 Hinder för ökat cyklande

4.1.6 Motivationsfaktorer för ökad cyklande

4.1.7 Förslag, i de öppna svarsalternativen, till förbättringar

4.1.8 Slutsatser

4.2 KARLSTAD, SVERIGE

4.2.1 Målgrupper

4.2.2 Populationens karaktär

4.2.3 Resvanor

4.2.4 Cykelmiljön

4.2.5 Hinder för ökat cyklande

4.2.6 Motivationsfaktorer för ökad cyklande

4.2.7 Förslag, i de öppna svarsalternativen, till förbättringar

4.3 UPP, ITALIEN

4.3.1 Målgrupper

4.3.2 Populationens karaktär

4.3.3 Resvanor

4.3.4 Cykelmiljön

4.3.5 Hinder för ökat cyklande

4.3.6 Motivationsfaktorer för ökad cyklande

4.3.7 Förslag, i de öppna svarsalternativen, till förbättringar

4.4 IMOLA, ITALIEN

4.4.1 Målgrupper

4.4.2 Populationens karaktär

4.4.3 Resvanor

4.4.4 Cykelmiljön

4.4.5 Hinder för ökat cyklande

4.4.6 Motivationsfaktorer för ökad cyklande

4.4.7 Förslag, i de öppna svarsalternativen, till förbättringar

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

4.5 ECOCITY, grekland

4.5.1 Målgrupper

4.5.2 Populationens karaktär

4.5.3 Resvanor

4.5.4 Cykelmiljön

4.5.5 Hinder för ökat cyklande

4.5.6 Motivationsfaktorer för ökad cyklande

4.5.7 Förslag, i de öppna svarsalternativen, till förbättringar

5 IO1: ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

6 MALL FÖR INSAMLING AV GODA EXEMPEL

7 IDENTIFIERING OCH INSAMLING AV GODA EXEMPEL

A.1.1 GODA EXEMPEL FRÅN ABEGONDO (SPANIEN)

A.1.2 GODA EXEMPEL FRÅN UNIONE PEDEMONTANA PARMENSE (ITALIEN)

A.1.3 GODA EXEMPEL FRÅN KARLSTAD (SVERIGE)

A.1.4 GODA EXEMPEL FRÅN IMOLA - SERN (ITALIEN)

A.1.5 GODA EXEMPEL FRÅN ECOCITY (GREKLAND)

8 ÖVERFÖRING AV LÄRDOMAR

8.1 INFORMATION OM ABEGONDO, SPANIEN

8.1.1 Kort biografi

8.1.2 Den territoriella kontexten

8.1.3 Transportmedel och infrastruktur i Abegondo

8.2 INFORMATION OM KARLSTAD, SVERIGE

8.2.1 Kort biografi

8.2.2 Den territoriella kontexten

8.2.3 Transportmedel och infrastruktur i Karlstad

8.3 INFORMATION OM UPPs KOMMUNFÖRBUND, ITALIEN

8.3.1 Kort biografi

8.3.2 Den territoriella kontexten

8.3.3 Transportmedel och infrastruktur i UPP

8.4 INFORMATION OM IMOLA, ITALIEN

8.4.1 Kort biografi

8.4.2 Den territoriella kontexten

8.4.3 Transportmedel och infrastruktur i Imola

8.5 INFORMATION OM ATTIKIREGIONEN, GREKLAND

8.5.1 Kort biografi

8.5.2 Den territoriella kontexten

8.5.3 Transportmedel och infrastruktur i regionen

8.6 SKILLNADER MELLAN DE OLIKA KONTEXTERNA

8.7 GEMENSAMMA ASPEKTER BLAND KONTEXTERNA

8.8 GEMENSAMMA UTMANINGAR

9 BILAGOR





INTRODUKTION

I detta dokument redogörs för de aktiviteter som projektets partnerorganisationer genomfört. För denna bakgrundsanalys har data samlats in via en enkät hos samtliga inblandande partners, resultatet har analyserats gemensamt, goda exempel på aktiviteter har identifierats och lärdomar, gemensamma och partnerspecifika, har diskuterats.

I kapitel 5 redogörs för de två frågor som är inkluderade i enkäten rörande kontroll och utvärdering av bakgrundsanalysen (IO1).

I kapitel 6 och 7 beskrivs de goda exempel på framgångsrika aktiviteter hos projektets partners, som kan inspirera andra aktörer utanför projektet. De goda exemplen som beskrivs i kapitlet inkluderas i de två följande resultaten i projektet, IO2 (två lär-moduler på nätet) samt IO3 (en digital verktygslåda).

I kapitel 8 görs ett antal reflektioner som bidrar till utvecklandet av IO2 och IO3.

I bilagedelen presenteras länkar till alla resultaten översatta till partnerorganisationernas språk.



1. Beskrivning av datainsamlingen (A1)

Redan innan projektet startade skickade Lepida ut ett dokument i syfte att inspirera till en diskussion vad bakgrundsanalysen skulle kunna innehålla och vilken data som kunde samlas in. Vi inledde med att samla in information om de lokala förutsättningarna och behoven hos partnerorganisationerna. Vår ambition var att:

- Beskriva de lokala ekosystemen som är kopplade till hållbar mobilitet;
- Identifiera tillgängliga resurser och pågående aktiviteter;
- Lyssna till centrala aktörer (offentlig förvaltning, organisation, medborgare), och försöka värdera deras medvetenhet och kunnande om hållbar mobilitet och vilka lär-behov som kan tänkas finnas;
- Inleda insamlingen av goda exempel på aktiviteter som kan främja hållbar mobilitet.

Med dessa ambitioner i åtanke cirkulerade vi en första mall för att inleda insamlingen av data (IO1/A1) från de olika partnerorganisationerna och deras lokala territoriella kontexter. Genom ytterligare diskussioner inom konsortiet så slutförde vi den gemensamma mallen som varje partnerorganisation fyllde i.

I TRANSIT-projektet ingår fyra territoriella kontexter:

- Abegondo kommun
- Aten med dess omgivningar
- Karlstads kommun
- Unione Pedemontana Parmense, en sammanslutning av 5 mindre kommuner.

1.1 Mall för datainsamlingen

Vår mall för datainsamling riktar sig till de olika territoriella kontexterna. Svaren är ämnade att bidra till vilka kunskapsbehov som finns och genom att samla in ett första set av data kan vi skapa lokala profiler som guidar oss i framtida aktiviteter i projektet.

Mallen innehåller viktiga frågor som berör behoven, riskerna och definitionerna som berör TRANSIT-projektet och våra initiativ för hållbar mobilitet.

Viktiga frågor som inkluderats i mallen är:

- Vilket mål och fokus har ni för hållbar mobilitet?
- Vilka "stakeholders" bör involveras?
- Viktiga är de viktigaste målgrupperna?
- Vilken är karaktären på den territoriella kontexten?
- Hållbara metoder för transporter och infrastruktur i den territoriella kontexten;
- Pågående projekt eller nyligen genomförda initiativ om hållbar mobilitet;
- Kortsiktiga effekter (outputs);

- Långsiktiga resultat (outcomes);
- Långsiktig påverkan på hållbar mobilitet (impact);
- Affärsmöjligheter (om relevant).

I tabellen nedan definieras de olika frågorna som fungerat som en mall för de olika partnerorganisationerna att fylla i.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Template Data Collection

(Please follow the scheme and respect the length, provide links and reference if it can help)

Involved partners: _____

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
Aims and objectives (500 words)	What is the main aim of the TRANSIT project in your territory? What are the sub-aims to be achieved with TRANSIT?	
Stakeholders (1000 words)	Who are the key stakeholders? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? What are the roles and responsibilities you expected from the stakeholders?	What kind of problems do you think it could arise related to the stakeholders' involvement and engagement? And how do you think to solve them?
Beneficiaries (700 words)	Who are the key beneficiaries? How do you plan to involve them? How do you plan to engage them? Why have you chosen them?	What kind of problems do you think it could arise related to the beneficiaries involvement and engagement? And how do you think to solve them?
The territorial context (please add data you consider relevant to address the mobility issues) (1000 words)	Examples of data <ul style="list-style-type: none"> - # inhabitants - # enterprises - Demography - morphology of the territory (plain, hill, mountainous, coastal...) 	

Key elements	Explanation	Lesson learned/Risks
	<ul style="list-style-type: none"> - Climate - urban context - ...other (specify) 	
Sustainable means of transport and infrastructures available in your territory (1000 words)	<p>Describe the situation of a sustainable public transport system in your territory, if there are bus routes, a railroad with a railway station or something else (i.e., bike or kick scooter rent/lend, point).</p> <p>Example of data:</p> <ul style="list-style-type: none"> - public transport network (bus, train) - traffic situation - availability of bike lanes (km) - availability of bike sharing services (traditional, electric) or electric scooter - ...other (specify) 	
Ongoing projects or (recent) past initiatives on sustainable mobility (2000 words)	<p>What are you doing in your territory to promote sustainable mobility? Please for each initiative provide the following information</p> <ul style="list-style-type: none"> - Title - duration (start date, end date, still ongoing) - Involved actors - link to website or other references 	<p>For each initiative please consider</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) what worked well? best practice; point of success; 2) what didn't work so well? failures; possible improvements
Outputs (400 words)	Which are the main outputs you expect to generate with TRANSIT?	
Outcomes (400 words)	Which are the main outcomes, you expect to activate with TRANSIT?	
Impacts (300 words)	Which are the main impacts, you expect to be produced at the end of the pilot/project?	
Business opportunities (200 words)	If relevant, what business opportunities can you foresee that may arise from the pilot/project?	
TOTAL 7,500 words (maximum)		

I figuren nedan sammanfattas de olika svaren med de huvudsakliga resultaten.

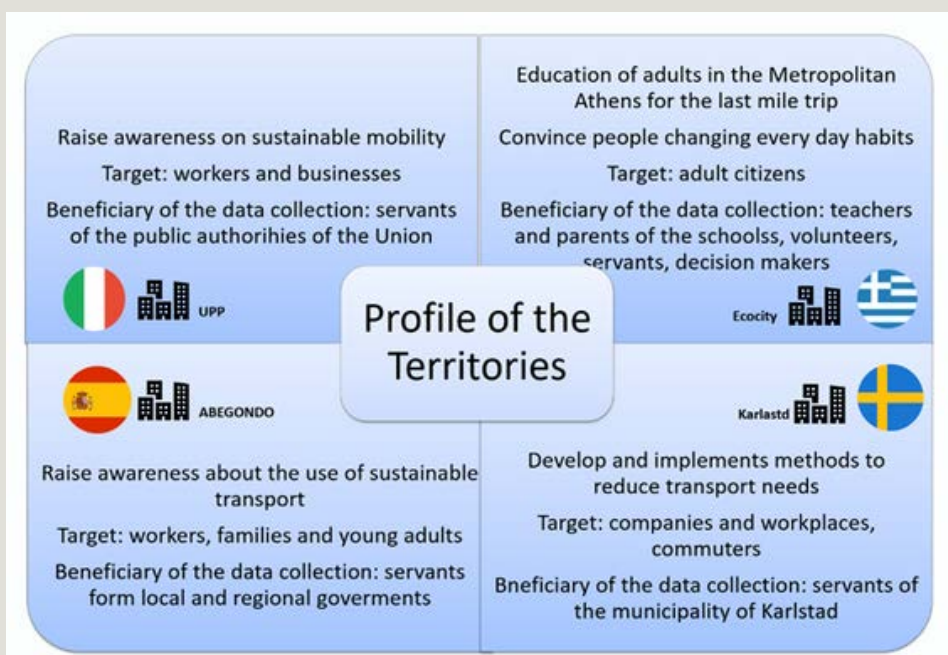


Fig. 1 – Partnerprofiler för den territoriella kontexten

Under det andra koordineringsmötet (TPM2) diskuterades designen av enkäten (A2) i syfte att utveckla ett enkätverktyg (A3) och lanseringen av enkäten. Vi använde oss också av ett ordmoln relaterat till de olika kontexterna och till mallarna som partners fyllt i, inkluderande "stakeholders", kollegor samt de olika partnernas profiler och dokumentanalyser.



Fig. 2 – Ordmoln från de ifyllda mallarna

Diskussioner om de gemensamma behoven som vi kunna identifiera i de olika profilerna resulterade i ett antal teman, vilket illustreras i bilden nedan.

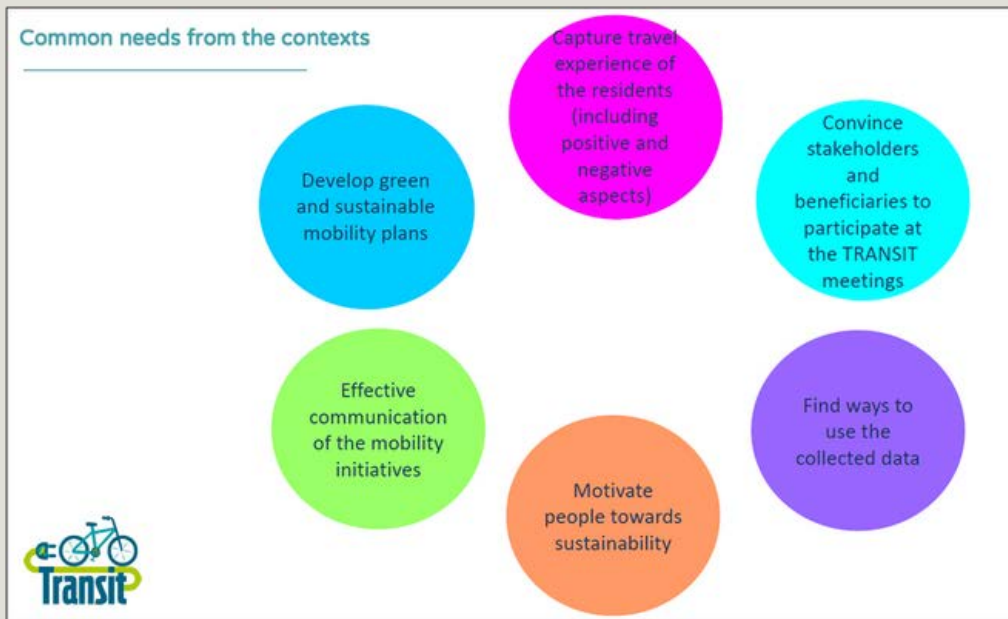


Fig. 3 – Gemensamma behov i de territoriella kontexterna



2. FRAMTAGANDE AV ENKÄTEN (A2)

Med utgångspunkt från insamlade data och diskussioner inom konsortiet, började vi konstruera och designa vår enkät om hållbar mobilitet (IO1/A2).

De första diskussionerna skedde under första transnationella koordineringsmötet (TPM1) och följdes upp via diskussioner över nätet. För diskussionerna tog vi hjälp av det digitala verktyget "ideaBoardz". Varje partner har deltagit i diskussionerna via kommentarer till de olika sektionerna i enkäten.

Sektionerna i enkäten har utarbetats tillsammans under TPM1 efter ett förslag från Lepida. Förslaget från Lepida byggde på en analys av tidigare enkäter de genomfört inom samma område.

Sektionerna består av:

- En välkomstsida;
- Bakgrundsinformation;
- Beskrivning av erfarenheter från vardagliga resor;
- Positiva och negativa aspekter av reseupplevelser;
- Förslag till förbättringar.



Fig. 4 – Verktyget "ideaBoardz"

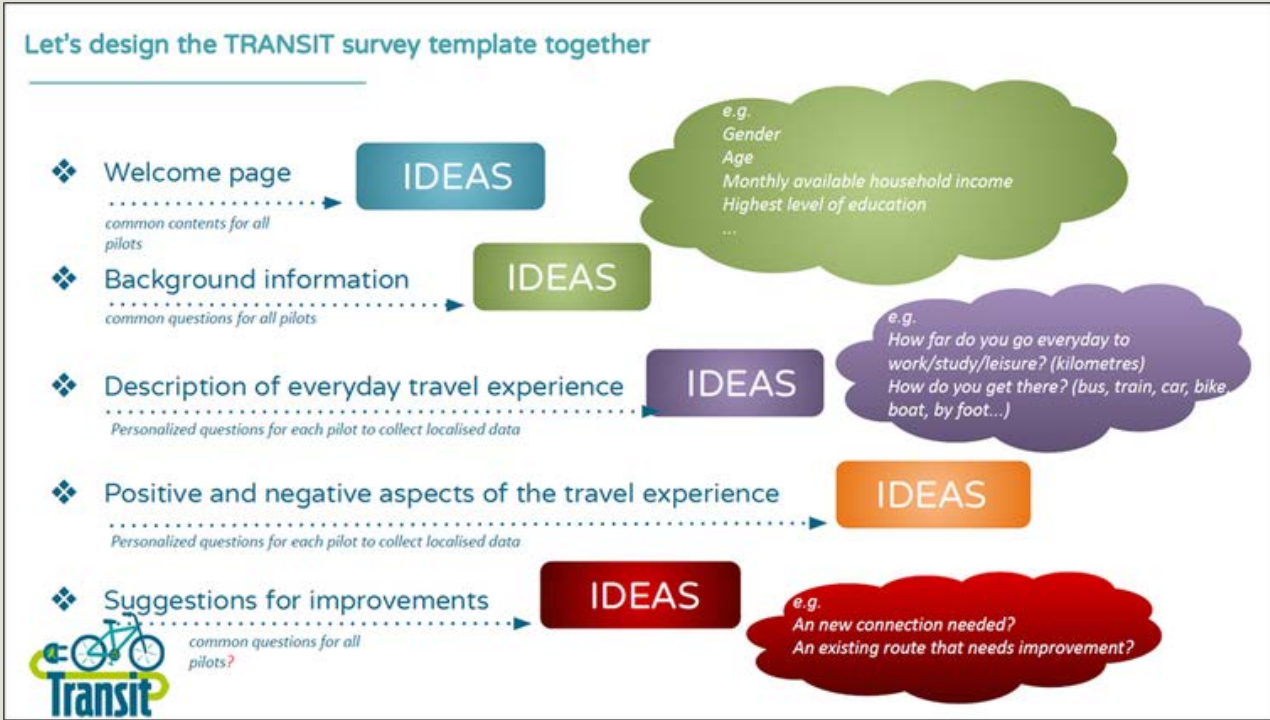
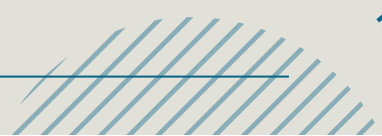


Fig. 5 – De olika sektionerna i mallen för enkäten





3. UTVECKLINGEN AV ENKÄTVERKTYGET OCH LANSERINGEN AV ENKÄTEN (A3-A4)

3.1 Konstruktionen av enkätverktyget

Redan under det första transnationella projektmötet (TPM1) kom partnerorganisationerna överens om strukturen och tänkbara sektioner i enkäten, och förslagen som genererats via ideaBoards inkluderades i det första utkastet av enkäten för vidare diskussioner under TPM2.

På Lepidas förslag beslutades att vi skulle använda oss av det digitala verktyget Limesurvey, ett avancerat system för konstruktioner av enkäter, för vår gemensamma enkät. Lepida fungerade som en support för partnerorganisationerna och utvecklade tillsammans ett frågeformulär för varje partner. På välkomstsidan för enkäten presenterar vi ett slags motto, "let's ride a survey" (se figur 6) som följs av en kortare beskrivning av projektet.

TRANSIT är ett treårigt projekt som inkluderar sju partnerorganisationer från fyra EU-länder (Italien, Sverige, Spanien och Grekland). Med hänvisning till Agenda 2023, och de å kallade "Sustainable Development Goals", Specifikt mål nummer 13 om handlingar för att minska vår påverkan på klimatet, deltagarna i TRANSIT upplever ett akut behov av att öka medvetenheten om hållbar mobilitet bland medborgare i Europa. Genom att stimulera ett alternativt sätt att tänka och en beteendeförändring mot hållbara transporter, specifikt att öka cyklandet bland den vuxna befolkningen i deras vardag, ser vi en möjlighet att närma oss mål 13 i Agenda 2030.

För att uppnå detta mål, arbetar vi tillsammans i TRANSIT för att utveckla 3 specifika resultat, en bakgrundsanalys om hållbar mobilitet på lokal nivå, två digitala lär-moduler samt en digital verktygslåda. Som kan fungera som ett stöd för tjänstepersoner och andra intressenter i deras arbete för att stärka hållbar mobilitet. Vi skulle uppskatta om du kunde ta dig tid att besvara denna enkät. Dina svar hjälper oss att undersöka mobilitetsvanor, erfarenheter och uppfattningar på en lokal nivå. Vi uppskattar att det inte ska ta mer än 5-7 minuter av din tid att färdigställa enkäten.

Dina deltagande är frivilligt och konfidentiellt och svaren kommer enbart användas för projektets syften.

Dina svar är värdefulla för oss.

Information om projektet finner du på: <https://www.kau.se/en/transit>



Fig. 6 – Enkätens motto



Vad gäller frågor om personlig integritet och etik har vi försäkrat oss om att enkäten besvaras anonymt. Det insamlade materialet innehåller inga känsliga personuppgifter och respondenterna kan inte identifieras. Inga kännetecken har sparats tillsammans med svaren. Det finns inga möjligheter att identifiera personliga kännetecken i inlämnade svar.

Sålunda, fyra sektioner (plus en välkomstsida) har slutligen utformats och för varje sektion har olika frågor föreslagits av partnerorganisationernas på basis av deras erfarenheter, behov och kunskaper om hållbar mobilitet på lokal nivå.

Lepida har cirkulerat en första länk till en engelsk enkäten inkluderande allmän information, struktur och innehåll som alla partnerorganisationer analyserat och förbättrat genom att tillhandahålla kommentarer.

Förutom en uppsättning allmänna frågor, lika för alla partnerorganisationer, så erbjöds möjligheten att tillföra specifika frågor till de olika lokala territoriella kontexterna och deras målgrupper.

Som ett exempel så utvecklade UPP ett antal extra frågor under temat ”att resa till din arbetsplats” eftersom de var intresserad av att veta mer om anställdas beteendemönster. I Karlstad avslutades enkäten med ett lotteri där två biobiljetter lottades ut bland deltagarna, förutsatt att man indikerade en önskan av att delta i lotteriet. Eftersom Karlstad hade ett extra fokus på universitetsstudenters beteendemönster erbjöds denna stimulans för att öka deltagandet.

Efter att alla partnerorganisationer kommit överens om en engelsk version av enkäten, fick varje partner uppdraget att översätta enkäten till nationellt språk. Efter att översättningen klarats av, skickade Lepida ut en länk till Limesurvey för varje översatta enkät i syfte att testa verktyget och finjustera och modifiera möjliga fel.

Enkätens struktur blev följande:

EN VÄLKOMSTSIDA

En kort beskrivning av syftet med enkäten

BAKGRUNDSINFORMATION

(8 bakgrundsfrågor är formulerade) med fokus på kön, ålder, utbildning, sysselsättning, levnadsförhållanden, inkomst samt familj.

BESKRIVNING AV VARDAGLIGA RESERFAREHETER

Information om användandet av cykel, frekvens, frågor om el-cykel, reflektioner om typiska resor.

POSITIVA OCH NEGATIVE ASPEKTER OM RESERFAREHETER

Hinder som medborgare kan stöta på; positiva aspekter att dela med sig av.

FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR

- En fråga om möjliga stimulatorer, tre möjliga svarsalternativ.
- En öppen fråga om förslag till förbättringar och kommentarer.
- Två avslutande kontrollfrågor kopplade till utvärderingen av IO1. Vi beslöt att inkludera utvärderingsfrågor redan i enkäten skulle underlätta framtida administration för utvärdering av IO1.

3.2 Lanseringen av enkäterna

Mellan december och januari planerade konsortiet att lansera enkäterna i sina lokala territoriella kontexter. Vi beslöt att lanseringen skulle pågå cirka två månader och att datumen skulle sammanfalla så mycket som möjligt mellan parterna.

Enkäterna var aktiva från februari till april enligt tabellen nedan.

Partner/Country	START	END	LINK	STATUS
Abegondo/Spain	14/03/2022	22/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/369917?lang=es	CLOSED
Karlstad/Sweden	04/03/2022	20/04/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/654374?lang=sv	CLOSED
UPP/Italy	01/02/2022	05/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/494569?lang=it	CLOSED
Imola/Italy	04/02/2022	04/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/211371?lang=it	CLOSED
Ecocity-Greece	12/02/2022	21/03/2022	http://survey.cup2000.it/index.php/851138?lang=el	CLOSED

Tabellen nedan visar huvudsakliga målgrupper och hur de har blivit engagerade att delta i enkäten.

Survey context	Which were you target groups?	What kind of channels you have used to inform them about the survey?	Brief description of the engagement activity
ABEGONDO	Abegondo's population in general. Especially children with families and civil servants.	Municipality web site, FB, Twitter, Instagram, letter to the students	The Municipality web site and its social media have been used to inform the citizens of the chance to participate in this survey. A presentation letter has been delivered to about 530 the students through the school
KJURLSTAD	Student and a local bicycle council. We also have a survey for Karlstad from 2020 with roughly the same questions. The response rate was about 300 people. The target group was Karlstad residents with recruitment to a web panel	Mailing; Student web page	Quite low interest so far. We will supplement our answers from the previously conducted survey.
UPP	Workers	Virtual meetings, mailing	We explained Transit project to mayors who identified a group of big companies to involve and first step was to contact them with a virtual meeting in which we presented the project and the survey. Then we wrote an email to be sent to all the workers, signed by the President of the UPP Daniele Friggeri. Every company was free to add other information about its engagement in the project. The first email was sent to workers on 1th February, the starting day of the survey and we propose to send a "recall mail" a week before the closing date. The survey was closed on 5th March. Then we send another mail to thank the companies for their partnership, telling them how many workers has answered and explaining them the next steps. After the start of the survey, we issued a press release about the starting of the survey and the companies involved.
MUNICIPALITY OF IMOLA	Workers, commuters	F2F meetings	The Municipality of Imola engaged the interested groups by 2 ways: at first the environmental deputy contacted the Mobility Managers of the local business companies to present the project and the survey. She subsequently asked to the Mobility managers to disseminate the survey to all the workers working in their own business companies. To promote the Survey, the Municipality prepared FB posts and press releases, local newspaper articles.
ECOCITY	civil servants, members of citizens societies, cycling group members, school teachers	Mailing, follow up by phone	Brief description of the project and its scopes was mailed directly to stakeholders of the project along with the link to the questionnaire. A reminder - message and link was sent 10 days after. Follow up by phone to societies leaders in order to promote the utility of the survey. briefing of municipalities authorities of Attica region participating in the project, briefing and empower stakeholders as citizens and cycling societies leaders as well as school teachers from private and public schools.

4. DATAANALYS (A5)

I detta kapitel presenteras den analys av resultaten som samlats in via TRANSIT-enkäten i de fem territoriella kontexterna, Abegondo, Karlstad, UPP, Imola (SERN) and Aten (Ecocity).

Lepida tillhandahöll ett utkast från Limesurvey till respektive partner. För att underlätta för analysen grupperades data i relation till de olika frågorna och data visualiserades i tabeller som illustrerar den relativa fördelningen i svaren vilket gör det lättare att jämföra, analysera och identifiera mest värdefull information som möjligt för att kunna besluta om initiativ kopplade till hållbar mobilitet och att stödja framtida arbete i IO2 och IO3.

Tabellerna nedan illustrerar en generell bild av bakgrundsvariablerna som samlats in från TRANSIT-enkäten i del olika kontexterna, i termer av antal, kön, ålder, utbildning samt sysselsättning.



	# Participants	Female	Male	Other	Prefer not to say
Abegondo	33	13 (40%)	20 (60%)		
Karlstad	30	17 (57%)	13 (43%)		
Ecocity	554	279 (50,36%)	267 (48,19%)	4	4
Imola	1166	460 (39,45%)	692 (59,35%)	1	13
Upp	849	349 (41,11%)	493 (58,07%)	2	5
TOTAL	2632	1118	1485	7	22

AGE GROUPS	0-20	20-40	40-65	Over 65
Abegondo	2	4 (12%)	26 (80%)	1
Karlstad		21 (70%)	4	5
Ecocity	20 (3,6%)	90 (16,24%)	415 (75%)	29 (5,23%)
Imola	0	356 (30,53%)	807 (69,21%)	3
Upp	1	236 (27,8%)	611 (17,97%)	2
TOTAL	21	591	1833	34

EDUCATION	Primary Education	Lower secondary education	Upper secondary education	Tertiary education (univ&higher edu)
Abegondo	1	1	19 (training professional)	12
Karlstad		14 (46%)	2	14
Ecocity	1	13 (2,35%)	105 (18,95)	435 (78,52%)
Imola	1	61 (5,23%)	653 (56%)	451 (38,68%)
Upp	1	40 (4,71%)	440 (51,83%)	368 (43,35%)
TOTAL	3	114	1198	1254

Occupation	Student	Unemployed	Temporary	Odd jobs	Seasonal
Abegondo	2	2	3	3	1
Karlstad	18 (60%)	1			
Ecocity	33 (5,96%)	27 (4,87%)	13 (2,35%)	7 (1,26%)	2
Imola	/	/	98 (8,4%)	/	1
Upp	2	/	51 (6,01%)	/	/
TOTAL	35	27	162	7	3

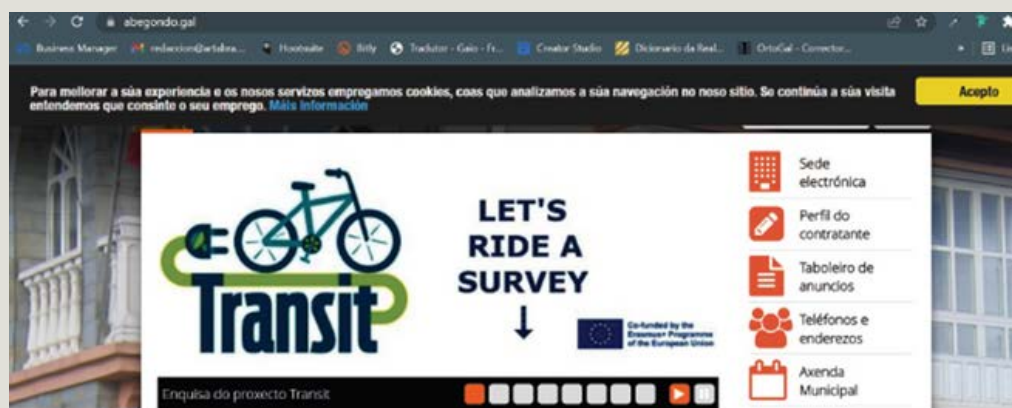
Occupation	Private employes	Public servants	Teacher	Consultant	Entrepreneur	Retired
Abegondo	12	9	1			
Karlstad	6 (20%)					5 (17%)
Ecocity	171 (30,87%)	122 (22,02)	70 (12,64%)	26 (4,69%)	55 (9,93%)	28 (5,05%)
Imola	932 (79,93%)	129 (11,06%)	/	3	2	1
Upp	662 (77,97%)	124 (14,61%)	2	2	5	1
TOTAL	1765	375	72	31	62	2

I kapitel 4.1 till 4.5 presenteras en analys av de som deltagit i enkäten i termer av kön, ålder, sysselsättning, resevanor (vilken typ av transportslag som används, användandet av el-cykel, tillgänglig service, hur man kan ta sig till sin arbetsplats...), deras omgivande miljö för att cykla (infrastrukturens status, säkerhet); huvudsakliga hinder för att cykla. Gällande stimulatorer för att öka cyklande görs en analys av huvudsakliga stimulatorer som respondenterna har nämnt. Avslutningsvis presenteras förslag som vi samlat ihop och betonat som de viktigaste för att åstadkomma en beteendeförändring i de olika kontexterna.

4.1 Abegondo, Spanien

4.1.1 Målgrupper

Abegondo är en liten kommun i Galicien med 5,494 innevånare. För att meddela Abegondos medborgare om enkäten och underlätta för deras deltagande, presenterades projektet med en länk till enkäten på Abegondos hemsida, och var aktivt mellan 14 mars till 22 april 2022 (se bild nedan).



Dessutom publicerades en statusuppdatering på Abegondos Facebook-sida, Twitter och Instagram minst 5 gånger under tiden som enkäten var aktiv. Abegondo har drygt 3,400 följare på Facebook som alla hade möjligheten att ta emot information om TRANSIT och enkäten.

- 1 Familjer med barn.** Ett utskick med en länk till enkäten förmedlades till familjer i Abegondo via elever. På detta vis distribuerades 530 kopior, ekvivalent med antalet familjer med barn i de två skolorna som finns i Abegondo: primärskola (CEIP San Marcos) och sekundärskola (IES Viós) (se bilaga 01).

Eftersom vi inte inkluderade någon fråga i enkäten om antalet barn antog vi att familjer med tre eller mer medlemmar var familjer med barn. I tabellen nedan illustreras antalet svar från denna målgrupp genom frågeställningen ”familjens sammansättning”.

Familjens sammansättning	Familjer med barn	Resterande population
DE SOM FYLLT I HELA ENKÄTEN	29	4
DE SOM LÄMNAT IN EN ICKE KOMPLETT ENKÄT	13	6
TOTALT	42 (82%)	10 (18%)

82% av deltagarna var medlemmar i familjer med barn (42 av 52). Dessutom, de som besvarat enkäten i av denna målgrupp representerade 8% av totalen (42 av 530).

2 Tjänstepersoner. En länk till enkäten delades i en grupp i WhatsApp som har 45 följare anställda i kommunen. I tabellen nedan illustreras antalet svar från denna målgrupp genom frågan ”anställning”.

Jobb	Tjänstepersoner	Resterande population
DE SOM FYLLT I HELA ENKÄTEN	9	4
DE SOM LÄMNAT IN EN ICKE KOMPLETT ENKÄT	4	15
TOTALT	13 (25%)	39 (75%)

25 % av de som fyllt enkäten var tjänstepersoner (13 av 52). Deltagarna i denna målgrupp var 29% av totalen (13 av 45).

4.1.2 Populationens karaktär

Totalt samlades 52 enkäter in. 19 av dem var inte komplett ifyllda. I relation till antalet innevånare i Abegondo var det mer än 1% som svarade på TRANSIT enkäten.

Bland de som lämnat in fullständiga svar på enkäten var 60% män och 40% kvinnor. De flesta var i åldersgruppen 40 till 65 år. Mer än hälften har gått någon form av yrkesutbildning, de resterande har genomfört en universitetsutbildning.

82% av deltagarna var familjer med minst 2 barn och en tredjedel var fast anställda.

4.1.3 Resvanor

Närmast samtliga svarande använder bil för att ta sig till och från arbetet, för att handla eller för fritidssysselsättning. 22% använder aldrig cykel och 85% har inte tillgång till en elbil. Det finns heller ingen tillgång till hyrbilar i kommunen.

Den genomsnittliga distansen mellan hemmet och arbetsplatsen är mellan 21 till 30 kilometer.

4.1.4 Cykelmiljön

About 65% of the respondents are not influenced by the weather conditions and continue to use the care anyway and remains the preferred choice for the majority of them.

Trots att de betraktar landskapet som mycket attraktivt anses inte cykelvägar hålla en god standard eftersom trottoarerna inte uppfattas som bekväma.

Cykelparkeringar är inte väl tillgängliga medan trafikljus och skyltar generellt anses bra för cykling.

Generellt anser respondenterna att Abegondo har goda förutsättningar för att bli en bra och attraktiv kommun för cykling. Men cykelleder är inte adekvata för ändamålet ännu. Hälften av respondenterna kan tänka sig att rekommendera Abegondo som en kommun att cykla i.

4.1.5 Hinder för ökat cyklande

Mer än hälften av respondenterna tycker att cykellederna i kommunen är behäftade med visa hinder. De tre oftast förekomna svaren på frågan "Vad hindrar dig från att använda cykel mer än du gör nu?" är relaterade till den osäkra trafiksituationen (bilars hastighet), distansen samt en ovilja att ta cykel. Den låga möjligheten att använda cykel som ett transportmedel, och känslan av osäkerhet för barn och ungdomar förklarar en stor del varför användandet av cykel i kommunen fortfarande är lågt.

4.1.6 Motivationsfaktorer för ökat cyklande

Angående stimulatorer för cykling, i Abegondo rankas de första tre förslagen enligt följande:

- Tätare infrastruktur och cykelleds nätverk;
- Attraktiva och säkra cykelleder i den förefintliga infrastrukturen;
- Vacker omgivning med attraktiva vyer längs cykelleder.

4.1.7 Förslag till förbättringar

4.1.7.1 Angående cykling

- "Abegondo är en ideal plats för att cykla utifrån en omgivande miljö. Men, det är inte ett relevant alternativ på grund av bristande säkerhet och en genomtänkt cykelledsstruktur, samt avsaknad av lämpliga möjligheter att kombinera cykling med andra transportslag för att nå mer avlägsna mål".
- "Börja utveckla säkra cykelleder. Problemet i Abegondo att det saknas tillräcklig och relevant kollektivtrafik, det gör det inte attraktivt för medborgarna att cykla till en busstation, bilen är den enda möjligheten."
- "Abegondo är en förträfflig kommun att cykla i, både med mountainbike och på vägar, men det är inte lämpligt som ett transportmedel".
- "Med tydliga cykelleder vore allt enklare".
- "Cykelleder behövs så vi inte behöver cykla på vägarna".
- "Anpassa vägarna så att det blir möjligt att cykla säkert".
- "Förbättra trottoarer och vägrenar, de är smutsiga och fulla med glas och stenar. Där finns inget utrymme för mig och mina barn att cykla. Det är en skam".
- "Låna ut elcyklar från stadshuset".
- "Ge bidrag för att köpa elcyklar".

4.1.7.2 Kollektivtrafik

- "Kollektivtrafiken till städer som A Coruña är inte möjliga att använda. Det är inte möjligt att ta bussen på grund av restiden. Vi är bara ett fåtal kilometer från varandra men det känns som 50 mil. Det är en skam".

- "I Abegondo är kollektivtrafiken till andra ställen otillräcklig, vilket gör oss beroende av att ta bilen".



4.1.7.3 Goda exempel: "biciestradas" (pilotprojekt)

Målsättning: Att stödja medborgare i deras användande av cykel inom och mellan orter och platser, genom att bygga "biciestradas": 11 km av cykelleder, för att öka bekvämligheten att cykla och promenera (tillträde för bilar gäller bara för boende i området). Se karta I bilaga 02.

"BICIESTRADAS": om stadsfullmäktige beslutar om "biciestradas" skulle du då använda dem för ditt resande?

4.1.8 Slutsatser

Vi menar att antalet inkomna svar från målgruppen är tillräckligt för att för att analysera populationens uppfattningar rörande de frågor som ställts.

Vilket som, de ovan beskrivna strategierna för att publicera enkäten har inte givit det resultat avseende deltagande som vid tidigare initiativ. Därför kan vi sluta oss till att befolkningen i Abegondo inte är intresserade av att diskutera deras resvanor, eftersom användandet av bil är deras enda möjliga alternativ.

Slutsatsen vi drar är att topografin, klimatet samt infrastruktur och befolkning, inte är optimalt anpassade för hållbar mobilitet (promenera, cykla eller kollektivtrafik) Möjliga orsaker listas nedan:

1.

Territoriets morfologi: Abegondo (83,9 km²) ligger vid Artabro bukten, en stor amfiteater som reser sig över havet mot land och bergstoppar på uppemot 600 meter som bryts av med en serie dalar och branter som stundats lutar mer än 20%.

Den omväxlande morfologin är ett resultat av erosion och vattendrag som rinner genom territoriet från syd mot nord samt från öst till väst. De viktigaste floderna är Mero, Gobia och Barcés.

2.

Klimatet: Klimatet är typiskt atlantiskt, med ofta återkommande regn under större dele nav året. Temperaturen är inte extrem, men det förekommer degradation i de södra områdena över 400 meter över havet, som är minst befolkade.

Nederbörden ligger på cirka 1000 mm/år. Distributionen av nederbörd är typisk för Atlanten: december, november, och mars är det månader då det regnar som mest. Juli, augusti och juni är de torraste månaderna. Nederbörden under sommarmånaderna är mellan 100 till 400 mm.

Stadsmiljön: Abegondo ä ren kommun på gränsen mellan den urbana kustmiljön och den landsbygdsmiljön. Den är delad i två delar:

- Nordväst där vi kan se ett markant inflytande från A Coruña, som en följd av motorvägen A6, som ger en ökad tillgänglighet och kortar restiderna in till staden.
- Sydväst med bosättningar med ett markant landbygdskaraktär med en fysisk miljö med reducerad tillgänglighet till vägar och dess kapacitet.

3.

Infrastruktur och befolkning: kommunikationerna i Abegondo görs i huvudsak via vägar eftersom spårbunden trafik inte finns tillgänglig.

Abegondo saknar möjligheter till handel, arbetsplatser samt fritidssysselsättningar utanför centralorten vilket gör att medborgare reser dagligen till centralorten. Reser mellan orter sker vanligen på grund av resor till skola, sjukvård, apotek, bank eller kommunhuset. Angående resor inom kommungränsen så sker de flesta till skola, sjukhus, apoteket och banken.

Resor sker också till fritidsområden nära de två mindre sjöarna.

Den stora spridningen av befolkning på mindre orter (132 orter med genomsnitt 43 innevånare/ort) är den största förklaringen till avsaknad av kollektivtrafik. Busstrafiken är avgränsad till stadsresor till A Coruña- Ferrol och den går dagligen från kommunhuset (San Marcos). Emellertid, tidigare undersökningar indikerar att användningen är begränsad eftersom avgångarna är få. Cirka 70% av innevånarna säger att de i stort aldrig åker med någon buss. Istället för bussar används istället taxi som ett vanligt och mer relevant transportmedel.

En annan faktor att ta i beaktande är betydelsen av att många hus i Abegondo är ett andra hus för innevånare som bor städer vid kusten. Nästan 25% av husen faller inom denna kategori. Dessa hus bebos oftast under sommarmånaderna, och dessa innevånare har ett behov av goda kommunikationer med kusten och stadskärnor.

Abegondos infrastruktur är betydande men saknar cykelleder. Vägarna är ofta kurviga och backiga och saknar ofta asfalt. Förekomst av trottoarer är begränsade och de som finns inte sammankopplade med varandra, därför är inte mobilitet till fots heller ett funktionellt alternativ.

Beträffande trafiksignaler förekommer de enbart på regionala vägleder.

Slutligen, biltrafiken i området sker också ofta med högre hastigheter än tillåtet. .

Det innebär att cyklister och fotgängare måste dela utrymme med biltrafik. Vi kan konstatera att cykling och promenader i Abegondo är förknippade med stora risker.

Situationen som beskrivs ovan förklarar varför Abegondos medborgare till största delen väljer att resa med bil. Som en konsekvens så har antalet bilar i området ökat under senare år.

Sålunda, TRANSIT-enkätens resultat bekräftar att det idag inte finns några vettiga alternativ till att använda en egen bil.

En slutsats blir att förändrade resvanor i Abegondo mot mer hållbara alternativ kräver förbättrad tillgänglighet och säkerhet för cyklister och fotgängare. Dessutom borde tillgänglighet till elcykel öka för att hantera den speciella morfologin i området.

I relation till ovan, byggandet av "biciestras" kan uppfattas som positivt av de som svarat på enkäten och som föreslagit möjligheten att låna elcyklar.

Implementeringen av "biciestras" kommer utvecklas som "BIOSPHERE ECOTOURISM TRAILS" av The Reserve of the Biosphere Mariñas Coruñas e Terras do Mandeo, tack vare finansiering via The Next Generation.

4.2 Karlstad, Sverige

4.2.1 Målgrupper

Förutom den data som Transit-enkäten samlat in bland studenter och det lokala cykelrådet har vi använt data från en tidigare enkät från 2020 med ungefär samma frågor som Transit-enkäten. Svarefrekvensen var på den tidiga enkäten ca 300 personer. Målgruppen var innevånare i Karlstad. Respondenter rekryterades via panel på nätet. Vi har också använt oss av data från Cyklistvelometern som också använt samma typ av frågor.

Om Cyklistvelometern:

Organisationen Cykelfrämjandet samlar in data via Cyklistvelometern som är en nationell enkät om attityder till cykling. Syftet med enkäten är att fånga in hur cyklister uppfattas olika aspekter av cykling, och att utvärdera cykling på lokal nivå. Svaren samlas in från en självrekryterad och anonym enkät som besvaras online. Svaren kan sedan användas lokalt av cykelfrämjandet och kommuner som är intresserade.



4.2.2 Populationens karaktär

Populationen från Transit-enkäten:

Enkäten besvarades av 57% kvinnor och 43% män. Majoriteten av respondenterna är mellan 20–40 år. Ca 4% är mellan 40–65 år och 5% över 65. Ungefär hälften av de svarande har en akademisk examen, resterande har gymnasieexamen eller folkhögskoleexamen. Majoriteten är studenter (ca 60%) eller arbetande eller pensionärer (ca 20%).

Populationen från Cyklistvelometern:

Cyklistvelometern besvarades av 59% kvinnor och 39% män. Majoriteten av respondenterna är mellan 26–45 år.

4.2.3 Resvanor

Ungefär hälften av de som besvarade Transit-enkäten säger att de aldrig cyklar. Ca 40% cyklar en gång i veckan eller mer.

För att få en bredare och tydligare bild av hur karlstadsborna cyklar kan vi se på cyklistvelometerns data.

Cykelvanor	Varje dag	Flera gånger varje vecka	Någon gång per vecka	Någon gång per månad	Mer sällan	Aldrig
TILL OCH FRÅN SKOLA/JOBB/UNIVERSITET UNDER SOMMARHALVÅRET	46%	25%	8%	5%	3%	13%
TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER/AFFÄREN/VÄNNER UNDER SOMMARHALVÅRET	25%	43%	17%	9%	4%	1%
FÖR MOTION/TRÄNING/REKREATION OCH VÄLBEFINNANDE UNDER SOMMARHALVÅRET	11%	37%	24%	13%	10%	5%
TILL OCH FRÅN SKOLA/JOBB/UNIVERSITET UNDER VINTERHALVÅRET	27%	26%	10%	5%	14%	18%
TILL OCH FRÅN FRITIDSAKTIVITETER/AFFÄREN/VÄNNER UNDER VINTERHALVÅRET	11%	25%	26%	12%	18%	8%
FÖR MOTION/TRÄNING/REKREATION OCH VÄLBEFINNANDE UNDER VINTERHALVÅRET	4%	17%	18%	16%	27%	18%
						N=297

Över 70% cyklar regelbundet varje vecka under sommaren, vilket avtar under vintern till ca 50%. Vad gäller resvanorna i Karlstad under vintertid kan vi genom kommunens realtidsmätningar konstatera att cyklandet avtar med ca 50% under vintertid. Detta gäller även cykling till och från fritidsaktiviteter.

Majoriteten av respondenterna i Transit-enkäten använder inte el-cykel. Av de som använder elektriska fordon i Karlstad är det i huvudsak el-cykel som används. I Karlstad finns uthyrningstjänster för både el-cyklar och el-bilar.

4.2.4 Cykelmiljön

Karlstad rankas generellt sett som en bra cykelstad av invånarna i kommunen. I Transitundersökningen är de flesta positiva. Cyklistvelometern har samma fråga och majoriteten är också positiva. Över 80% håller med eller håller helt med om det påståendet. Sedan för frågan om det är säkert för barn och unga att cykla i min kommun skiljer sig svaren något jämfört med om man är positiv i allmänhet. Här håller endast cirka 50% med om påståendena i Cyklistvelometern. Det upplevs alltså som lite mer osäkert för barn.

När det gäller tillgång till cykelvägar håller de flesta med om det påståendet. I frågan om vad som hindrar dig från att cykla mer idag framhävs främst väder och avstånd som orsaker. Cyklistvelometern framhäver även en osäker trafikmiljö och att man har för mycket att bära.

4.2.5 Hinder för ökat cyklande

Tillgången till cykelvägar uppfattas generellt sett som hög. I tidigare undersökningar har så kallade "saknade länkar" framhävts som ett problem, det vill säga cykelvägar som tar slut. Att cykelvägarna är tillräckligt breda är en fråga som respondenterna delar. Ungefär hälften håller med. I cyklistens hastighetsmätare ser svaren liknande ut. Det kan också vara relaterat till det faktum att cyklister ofta upplever att de hamnar i konflikt både med gångtrafikanter och cyklister, vilket kan tillskrivas att det i högtrafikerade körfält finns konkurrens om utrymmen mellan olika transportsätt.

I Cyklistvelometern anser nästan 50% att cyklister och bilister hamnar i konflikt och över 60% mellan cyklister och gångtrafikanter.

På frågan om cykelvägarna är fria från hinder anser ungefär hälften att det är bra. Det kan också ses i Cyklistvelometern. Det handlar ofta om skyltning och tillgänglighet genom byggarbetsplatser där entreprenörer inte alltid tar hänsyn till cyklar eller gångtrafik på ett bra sätt.

4.2.6 Motivationsfaktorer för ökat cyklande

Analys av de huvudsakliga motivationsfaktorerna respondenterna har valt och diskutera möjliga orsaker:

Det som särskilt lyfts fram är korta avstånd till målpunkter, att cykling är ett sätt att hålla sig frisk och att det finns en sammanhållen cykelinfrastruktur.

Hälsa och träning är något som också lyfts fram i andra undersökningar, särskilt när det gäller arbetspendling. En snabb och effektiv cykelinfrastruktur är en förutsättning för att få fler att cykla, oavsett målgrupp. Det är då viktigt att infrastrukturen hänger ihop hela vägen till destinationen, det ökar också tryggheten att låta barn cykla och är en förutsättning för att det ska upplevas snabbt. Korta avstånd brukar lyftas fram när man frågar invånare, men vi kan också se att bland de Karlstadsbor som har upp till 5 km till jobbet görs cirka 50 % av resorna med bil. Att få fler att cykla är ett långsiktigt arbete som kräver åtgärder som gör det enklare, säkrare och mer attraktivt att cykla, men samtidigt behöver det bli mer komplicerat att köra bil och införas parkeringsavgifter.

4.2.7 Förslag till förbättringar

- Cykelkorsningar vid nivåkorsningar
- Separera mellan fotgängare och cyklister på huvudcykelvägar, prioritera cykling.
- Gör nya bostadsområden helt bilfria.
- Den nya trafikinfrastrukturen prioriterar bilar före cykling, till exempel genom att det saknas cykelövergångar, vilket lämnar mindre utrymme för cyklar.



4.3 UPP, Italien

4.3.1 Målgrupper

Målgruppen för undersökningen var personer som arbetar på åtta större privata företag i de fem kommunerna i Unione Pedemontana Parmense, och Pedemontana sociale (ett företag som erbjuder välfärdstjänster).

De åtta privata företagen var: Agugiaro & Figna Molini, Casappa Spa, Fornovo Gas Spa, Compressori alternativi, Frigomeccanica Spa, Mutti, Parmalat (Gruppo Lactalis in Italia), Parma is och Procomac GEA Group.

4.3.2 Populationens karaktär

Undersökningen besvarades av 849 arbetare (33%), 58% män och 42% kvinnor. 28 procent var i åldern 20 till 40 år, medan 72% var i åldern 40 till 65 år. När det gäller utbildningsnivå, har 43,3% akademisk examen, 51,8% har studentexamen och 4,7% har en grundskoleexamen. 78 procent är privatanställda, medan 22 procent är offentligt anställda.

4.3.3 Resvanor

91,5 procent av respondenterna reser till arbetet med bil, 2,94 procent går till fots, 2,59 procent reser med cykel (elcykel och icke-elcykel) och 2,12 procent reser med kollektivtrafik (buss eller tåg). Av bilarna drivs 47,35 procent av diesel, 22,38 procent av bensen, 10,13 procent av naturgas och 9,89 procent av flytande gas (GPL). Endast 1,77 procent av fordonen är elbilar. När det gäller kollektivtrafik har Collecchio en busstjänst och en järnvägsstation. I de andra områdena i UPP finns endast en busstjänst. Dock startar alla busslinjer från Parma och det finns inga direkta förbindelser mellan de fem kommunerna. Busshållplatserna är ofta för långt borta från industriområdena och busscheman är inte anpassade till arbetstiderna. I UPP finns inga cykel- eller scooteruthyrningstjänster. 47,50 procent av de som svarade på undersökningen är villiga att börja resa till arbetet med cykel, medan 63,8 procent inte har någon avsikt att ta buss eller tåg. Detta beror främst på bristen på direkta linjer från hemmet till arbetsplatsen (15 procent), det faktum att det tar för lång tid att resa med kollektivtrafik (13,9 procent), bristen på frihet (13,3 procent) och oförenligheten mellan kollektivtrafikens tidtabeller och arbetstiderna (11,5 procent).

4.3.4 Cykelmiljön

Svaren visar att cykelvägar inte är tillräckliga och upplevs inte som säkra: 55% kräver mer, medan 35% säger att de är osäkra. När det gäller kollektivtrafik rapporterar arbetstagare brist på anslutningar, obekväma tidtabeller som inte överensstämmer med arbetstiden och att avståndet mellan busshållplatser och företag där de arbetar är för långt.

4.3.5 Hinder för ökat cyklande

35% av arbetstagarna svarade att de inte kan resa med cykel eftersom deras hem är för långt från arbetsplatsen. 31% av dem som skulle vara villiga att resa med cykel bad om säkrare och mer bekväma cykelvägar. Dessutom skulle 8,48% av arbetstagarna vara villiga att cykla om deras privata eller offentliga företag skulle ge dem ett ekonomiskt incitament baserat på de kilometer de reser.

4.3.6 Motivationsfaktorer för ökat cyklande

Invånarna skulle cykla mer om det fanns mer cykelvägar (32%), om de var mer bekväma (22%) och om de var mer säkra (55%). 18% uppgav att de önskade möjlighet att duscha och byta om på sin arbetsplats.

4.3.7 Förslag till förbättringar

Mer ekonomiska incitament, mer cykelvägar som är säkra och bekväma. Beträffande anslutningar, önskas reducerad restid anpassad till arbetstiden.

4.4 Imola, Italien

4.4.1 Målgrupper

Målgruppen för enkäten i Imola representeras av arbetstagare som är anställda vid de lokala företagen i det kommunala industriområdet. Företagen är följande: Teapak, Hera, Cooperativa Ceramica, Industria Romagnola Conduuttori Elettrici (IRCE), Cefla, Sacmi. Undersökningen har skickats via e-post av mobilitetsansvariga för varje deltagande privat företag.

4.4.2 Populationens karaktär

Undersökningen besvarades av 1166 respondenter. Bland dessa är 59% män och 39% kvinnor. 13 personer (1%) ville inte ange sitt kön och 1 person (0,09%) har valt annat. De flesta av respondenterna är mellan 40–65 år eller 20–40 år. Majoriteten av respondenterna har en gymnasieutbildning (56%) och 39% har en universitetsutbildning eller en examen från annan högre utbildning. 80% arbetar inom privat sektor, 11% inom offentlig sektor och 8% uppger att de har ett tidsbegränsat arbetskontrakt.

4.4.3 Resvanor

Respondenterna är bosatta runt hela kommunen; 19% uppger att de reser från Pedagna-distriktet, 9% från centrala distriktet och cirka 36% uppger att de reser från en annan kommun. 76% hävdar att de arbetar inom industriområdet, 12% i en annan kommun och 6% i kommunens centrum.

Dessutom fördelades svaren på hur ofta respondenten använder en cykel ganska jämnt över de fem alternativen. 25% uppgav att de använder cykel flera gånger i veckan, 20% säger att de använder cykel en gång i veckan, 22% uppgav att de använder cykel en gång i månaden, 14% uppgav att de använder cykel en gång om året och 19% säger att de aldrig använder cykel. Den främsta anledningen till att de aldrig använder cykeln är att de inte äger en cykel. Utöver detta uppgav 75% att de aldrig använder cykel för resan till och från arbetet. 83% uppgav att de inte använder någon form av elektriskt fordon och 82% uppgav också att de inte har tillgång till elektriska fordon i det distrikt där de bor. De flesta av respondenterna uppgav att de har ett avstånd på mellan 6–10 eller 11–20 km till arbetet.

Det vanligaste transportsättet en vanlig arbetsdag är med bil, med en andel på 90% av respondenterna som lämnade det svaret. Bland de få personer som reser med buss/tåg/båt till arbetet är det vanligaste sättet att ta sig till busstationen/tågstationen/båtstationen med cykel. När det gäller transport på fritiden är det vanligaste transportsättet bil (64%) eller cykel (18%). Dessutom är bilen det vanligaste transportsättet när man går och handlar, med 84% som lämnar det svaret. För de flesta av respondenterna (44%) tar det cirka 11–20 minuter att nå arbetsplatsen. Återigen uppgav de att det vanligaste transportsättet vid resor till och från arbetet är bil (88%) och den vanligaste bränsletypen är diesel (45%). Respondenterna fick frågan om de gör stopp på vägen till och från arbetet, och 69% uppgav att de inte gör det och 31% rapporterade att de gör det. De vanligaste skälen till att göra ett stopp är att de hämtar upp barn från skolan.

När det gäller användningen av kollektivtrafik uppgav 64% av respondenterna att de inte vill använda sig av kollektivtrafik, medan 36% uppger att de vill använda sig av det. Huvudorsakerna till att inte vill använda kollektivtrafik har att göra med tidtabellen; 18% uppgav att de inte kan lita på kollektivtrafiken, 15% uppgav att tidtabellen inte passar deras arbetstider och 12% uppgav att användningen av kollektivtrafik tar för mycket tid.

70% uppger att de inte använder elcyklar eller elsparkcyklar, medan 30% uppger att de gör det. Respondenterna uppgav att avståndet eller andra faktorer är huvudorsakerna till varför de inte använder elcyklar eller elsparkcyklar. Dessutom uppger respondenterna att den främsta anledningen som skulle kunna motivera dem att använda elcyklar och elsparkcyklar är bekväma och säkra cykelvägar.



The main reasons behind not wanting to use public transportation has to do with the timetable; 18% states that they cannot rely on the public transport, 15% states that the timetable is not fitting to their working hours and 12% states that using public transportation requires too much time.

70% submits that they do not use electric bicycles or scooters by subscription contra 30% that submits that they do. The respondents submitted that the distance or other are the main reasons behind why they do not use electric bikes or scooters by subscription. Furthermore, the respondents' state as the main reason to what would motivate them to use electrical cycles and scooters through subscription are comfortable and safe cycle paths.

4.4.4 Cykelmiljön

De flesta respondenterna (48%) svarar att de i viss mån håller med om att kommunen är en cykelvänlig plats, och 45% håller i viss mån med om att de skulle rekommendera andra att cykla i kommunen, medan 30% uppger att de absolut skulle rekommendera andra att cykla i kommunen. 47% uppger också att det är säkert att cykla i kommunen, medan 44% anser att det är säkert för unga människor och barn att cykla i kommunen.

När det gäller cykelinfrastrukturen fick respondenterna ta ställning till olika frågor. 41% håller i viss mån med om att det finns cykelparkering tillgänglig, 22% håller helt med om att det finns parkering tillgänglig och 19% är osäkra. 32% svarade att de är osäkra på om trafikljusen är väl anpassade för cyklister, och 28% svarade att de i viss mån är väl anpassade för cyklister. 42% svarade att de i ganska hög grad håller med om att det finns hinderfria cykelbanor i kommunen, och 48% svarade att de i ganska hög grad håller med om att cykelbanorna är i gott skick. När det gäller möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken anser majoriteten att det är ganska svårt att göra det. Mer specifikt svarade 24% att det inte finns möjlighet, 27% svarade att de inte håller så mycket med om att det finns möjlighet att ta med cykeln, och 36% uppgav att de inte vet.

48% håller i ganska hög grad med om påståendet att de tycker om att cykla i kommunen. När det gäller kännedomen om cykelvägnätet uppgav 43% att de inte har god kännedom om vägarna och 57% uppgav att de har god kännedom.

Dessutom ombads respondenterna att svara på några frågor om hur deras vanor förändrats under och efter covid-19-pandemin. 78% rapporterar att covid-19-pandemin inte har förändrat deras resvanor. Av de 22% som uppgav att pandemin faktiskt har förändrat deras resvanor är den vanligaste orsaken till förändringen möjligheten att arbeta hemifrån. Dessutom uppgav 73% av respondenterna att de skulle återgå till sina gamla resvanor efter pandemin.

57% uppger att de vill börja cykla och 43% uppger motsatsen. Huvudorsaken som respondenterna har uppgett till varför de inte vill börja cykla är att de bor för långt bort. Å andra sidan är de två främsta skälen som motiverade respondenterna att börja cykla bra cykelvägar (31%) och andra skäl (43%).

När det gäller faktorer som skulle stimulera mer cykling fördelas svaren över olika aspekter: 44% uppger att säkrare cykelvägar skulle få dem att cykla mer, 36% säger att cykling är ett sätt att hålla sig frisk och att träna, vilket stimulerar dem att cykla mer, 30% anger att en ökad tillgänglighet av cykelvägar som uppfyller deras behov också skulle göra det, 29% hävdar att ekonomiska fördelar, som rabatter på inköp, skulle stimulera mer cykling, och 20% svarade att säkrare och smidigare korsningar för biltrafik också skulle stimulera mer cykling.

Majoriteten (45%) svarade 3 på en skala från 1–5 om de anser att ämnena som diskuteras i undersökningen kan stimulera en förändring i deras vanor mot hållbar mobilitet. Värdet 1 indikerar att de inte håller med och 5 håller med.



4.4.5 Hinder för ökat cyklande

När man svarade på frågan om vad som hindrar cykling i kommunen fördelades svaren främst över sex anledningar: majoriteten (42%) svarade att avståndet är för långt, 39% svarade att de inte vill cykla i dåligt väder, 34% nämnde trafiksäkerhetsproblem som en anledning, 20% svarade att de behöver ta med arbetsverktyg och andra varor med sig, 12% uppgav att de inte cyklar eftersom de inte vill svettas, och 12% uppgav andra skäl.

Dessutom uppgav 68% att deras resvanor inte förändras beroende på vädret. Bland respondenterna som angav att deras resvanor är beroende av vädret uppgav 19% att de använder bilen 5 dagar i veckan under månaderna oktober till mars.

4.4.6 Motivationsfaktorer för ökat cyklande

De huvudsakliga motivationsfaktorerna för att främja cykling som kan identifieras bland svaren i undersökningen är tillgången till bra och säkra cykelvägar, säkrare korsningar och en ökad tillgänglighet till cykelvägar som motsvarar behoven. Svaren visar också att ekonomiska fördelar som rabatter samt att använda cykling för att hålla sig frisk och träna vilket skulle kunna motivera respondenterna att cykla.

Samtidigt visar svaren i undersökningen att de främsta anledningarna till att respondenterna inte cyklar är på grund av avståndet eller att de inte äger en cykel. Något som skulle kunna lösa utmaningen med avståndet är möjligheten att kunna ta med cykeln på kollektivtrafiken. En del av undersökningen undersökte uppfattad tillgänglighet för detta och svaren visade att det finns en knapp möjlighet att ta med cykeln eller att respondenterna inte vet om det är möjligt. Eftersom svaren även visade att vissa respondenter inte äger en cykel finns det en möjlighet att erbjuda rabatter och andra ekonomiska fördelar för att motivera dessa respondenter att börja cykla och på så sätt försöka möta utmaningen. Denna åtgärd framhövs också som något som skulle stimulera mer cykling enligt respondenterna.

4.4.7 Förslag till förbättringar

277 av respondenterna gav återkoppling om hur transportsystemet i Imola kan förbättras avseende cykling. De främsta förslagen är följande:

- 1.** Många av respondenterna klagade över bristen på säker cykelinfrastruktur som förbinder stadens huvudgator med industriområdena. Detta är den främsta anledningen till att medborgare inte använder cyklar för pendling till arbetsplatsen. Särskilt betonas behovet av att förbättra säkerheten på cykelvägarna eftersom de ofta korsar med bilvägar; samt bristen på belysning som gör det svårt för medborgare att cykla säkert hem. Dessutom klagar medborgare över bristen på säker cykelparkering på grund av de frekventa cykelstölderna som främst sker vid tågstationen.
- 2.** Den andra anledningen till att invånare föredrar bilen framför cykeln för pendling till arbetet är bristen på lokal kollektivtrafik. Enligt respondenterna är lokal kollektivtrafik med buss och tåg otillräcklig, samt av dålig kvalitet och är underdimensionerad. Detta gör att medborgarna inte kan täcka långa sträckor med kollektivtrafik och kombinera det med cykling. Dessutom klagar respondenterna över de begränsade tidtabellerna och punktligheten hos kollektivtrafiken samt svårigheten att hitta bekväma och kostnadseffektiva lösningar som tillåter transport av cyklar ombord.
- 3.** En annan aspekt som respondenterna anser vara en väsentlig stimulans för att använda cyklar för pendlingsresor till arbetet är införandet av incitament för anställda i form av:

- Rabatter och ekonomiska incitament inte bara för cykelanvändning per kilometer, utan också för elbilar.
- Ekonomiska incitament för att köpa elcyklar eller elsparkcyklar.
- Lägre biljettpriser på kollektivtrafiken samt möjlighet att hyra cyklar
- Möjlighet till långtidshyrning av elcyklar tillsammans med kommun och arbetsgivare.
- Tillgång till bil-pool organiserad på kommunal nivå via en app.

4. Slutligen anser respondenterna att kommunikationen kring de tillgängliga cykellederna (cykelplanen) måste förbättras för arbetstagare och medborgare. De anser också att cykelvänliga initiativ (organiserade av kommunen eller lokala företag) bör marknadsföras och synliggöras bättre. De tror också att antalet interkommunala projekt som främjar hållbar mobilitet bör öka genom att förmedla budskapet att cykling är ett sätt att bidra till sitt eget välbefinnande.

4.5 Ecocity, Grekland

4.5.1 Målgrupper

Syftet med undersökningen som genomfördes i storstadsområdet Aten var att samla in synpunkter från personer som har inflytande över andra personer och därigenom undersöka möjliga informella vägar för kunskapsöverföring om stadsrörlighetsfrågor. Målgrupperna var föräldrar, lärare och offentliganställda.

Respondenterna nåddes genom lokala myndigheter. Storstadsområdet Aten är uppdelat i kommuner som har ansvaret för att bygga lokala cykelanläggningar och driva skolor. Avsikten var att samla in synpunkter från föräldrar, lärare och offentliganställda som arbetar eller bor i kommuner i Aten som har investerat i att bygga upp en lokal cykelinfrastruktur. Kommunerna Vrilissia, Agia Paraskevi och Zografou valdes ut där de tätaste lokala cykelnäten (per kvadratkilometer av den urbana kommunens yta) finns. I Vrilissia täcker nätverket nästan hela kommunens yta, medan det i Agia Paraskevi och Zografou täcker vissa stadsdelar och lämnar viktiga delar av det urbana området utan cykelinfrastruktur. Tyvärr kommunicerade inte Zografou kommun det elektroniska frågeformuläret och väldigt få svar samlades in därifrån. För att täcka detta bortfall valdes vi att kontakta Egaleo kommun. Egaleo kommun har byggt upp en cykelinfrastruktur runt en stadspark som är belägen i kommunens stadskärna och har genomfört en utvidgning av infrastrukturen under den europeiska mobilitetsveckan 2021. Ett lokalt cykelnätverk bedömdes som ett viktigt kriterium för att delta i studien eftersom det ökar tillförlitligheten hos de insamlade svaren. Respondenterna kan antas ha en tydlig och klar bild av vad de värderar. Förutom att bjuda in kommuner med etablerade cykelleder hjälpte cykelföreningar i Aten med spridningen av det elektroniska frågeformuläret, samt även att samla in svar. På så vis kom vi åt personer med erfarenhet av hållbar mobilitet som kunde ge pålitliga svar samt relevanta och hjälpsamma kommentarer. De flesta svaren gavs därmed av föräldrar, lärare och offentliganställda som bor eller arbetar i storstadsområden i Aten med ett implementerat cykelinfrastrukturnätverk eller av regelbundna cyklister.

4.5.2 Populationens karaktär

Undersökningen besvarades av 554 personer, varav 48 % var män och 50 % kvinnor. Yngre och äldre åldersgrupper verkar vara underrepresenterade i urvalet, då endast 5 % är äldre och 16 % är mellan 20 och 40 år gamla, medan 75 % är mellan 40 och 65 år gamla. Personer med universitetsutbildning är också överrepresenterade. 79 % har en kandidat- eller examensnivå från universitetet.

Urvalsgruppens karaktärsdrag överensstämmer med de valda målgrupperna, eftersom lärare och offentliganställda vanligtvis är medelålders och har en universitetsutbildning.

I det slutliga urvalet uppgav 22 % av respondenterna att de är offentliganställda och 13 % är lärare. Andra uppgivna yrken inkluderar: Student (6 %), arbetslös (5 %), privatanställda (30 %), företagare (10 %), konsult (5 %), pensionär (5 %) och deltidsarbetare (4 %).

4.5.3 Resvanor

I urvalet är cyklister överrepresenterade, vilket är naturligt eftersom enkäten delades via e-post och sociala nätverk främst bland cyklister. 14 % uppgav att de använt cykel dagen innan enkäten, vilket överensstämmer med andelen svarande (13 %) som uppgav att de cyklar nästan dagligen (mer än 3 gånger i veckan) till sitt arbete. 29 % svarade att de cyklar mer än en gång i veckan.

Även andelen gångtrafikanter bland respondenterna är högre än normalt. 16 % uppgav att de promenerat dagen innan enkäten. I storstadsområdet är andelen gång- och cykeltrafik låg. Det innebär att urvalet inte är representativt för hela stadspopulationen och speglar det faktum att enkäten besvarades främst av personer med en kultur och kunskap om hållbar mobilitet.

Endast 45 % rapporterade att de hade kört bil och 19 % att de antingen hade använt buss eller tåg för sina resor dagen innan enkäten. 5 % hade åkt motorcykel och endast 1 % en elsparkcykel eller elcykel, vilket visar att andelen el-mobilitet i Grekland ännu inte har nått en tillfredsställande nivå.

Även om 19 % av respondenterna svarat positivt på frågan om de har tillgång till ett system för delning av el-farkoster nära sin bostad (e-sparkcykel, e-cykel eller e-bilssystem), har 91 % av respondenterna aldrig använt ett elektriskt fordon.

Dessutom uppgav 12 % att de aldrig pendlar, 28 % att de pendlar mindre än 5 km och 20 % mellan 6–10 km för att nå till sin arbetsplats, vilket innebär att många av respondenterna lätt kan cykla till sin arbetsplats.

60 % uppgav att de inte ändrar sina resvanor beroende på vädret.

Slutligen har 24 % av respondenterna sällan eller aldrig kört bil, 53 % har aldrig eller sällan använt kollektivtrafik och 52 % har aldrig eller sällan cyklat.

Om vi fokuserar på fritidsresor sjunker andelen som använder kollektivtrafik betydligt och fler bil-, cykel- eller gångresor kan noteras.

En annan viktig slutsats av svaren är att andelen cykelresor minskar betydligt om fokus läggs på shoppingresor. Fler gång- och bilresor anges för shoppingändamål.

Slutligen visar svaren att vanligtvis (ungefär 70–80 %) kombinerar människor användningen av kollektivtrafik med gång, trots att det finns ett antal kollektivtrafikresenärer som når buss/tågstationen med bil (park and ride).

Endast 4 % av kollektivtrafikresenärerna cyklar till stationen eller busshållplatsen (bike and ride).

På grund av den tätbefolkade stadsmiljön i Aten är tillgången till "park and ride"-faciliteter knapphändig. Därför är det främst de som kan nå kollektivtrafikstationerna till fots som använder kollektivtrafiken. Genom att främja cykling för att nå kollektivtrafikstationer skulle fler invånare i Aten kunna få tillgång till kollektivtrafiktjänster.

4.5.4 Cykelmiljön

Även om majoriteten av respondenterna (68 %) bor i kommuner i Aten med cykelinfrastruktur, så värderades "cykelbarheten" i deras områden som låg.

Endast 24 % av respondenterna bedömde sin kommun som cykelvänlig och de flesta bedömde de konstruerade cykelinfrastrukturerna som ineffektiva.

Mer specifikt skulle 56 % föredra en jämnare yta som ger lägre nivåer av backar för cyklister, 64 % anser att de flesta anläggningar har hinder som förhindrar deras effektiva användning, och 69 % av respondenterna skulle föredra bredare cykelbanor.



Majoriteten av respondenterna (83 %) karakteriserar inte cykelmiljön som säker och 86 % anser att det inte är säkert för barn att cykla i, vilket visar att de flesta kommuner måste göra mycket mer för att förbättra säkerhetskänslan och utöka befintlig infrastruktur samt begränsa hastigheter och bilanvändning.

En mycket hög andel (60 %) av respondenterna upplever det som svårt att ta med sin cykel på kollektivtrafiken, vilket visar att relationen mellan kollektivtrafik och cykeln kan förbättras.

4.5.5 Hinder för ökat cyklande

Som tidigare nämnts är det främsta hindret för att använda cykel bristen på subjektivt upplevd säkerhet. De flesta respondenter (77 %) uppgav att de är frustrerade över bristen på säkerhetskänsla på gatorna, vilket hindrar dem från att cykla.

En hög andel människor (35 %) uppgav att ett viktigt hinder för cykling är bristen på cykelparkeringar.

Som nämnts tidigare undviker vissa cyklister att använda sin cykel för att besöka shoppingområden och många (29 %) uppgav att vikten av shoppingkassar är ett viktigt hinder.

Slutligen visar många sig vara "finsmakiga" cyklister då 23 % av respondenterna uppgav att vädret är ett viktigt hinder för cykling.

4.5.6 Motivationsfaktorer för ökat cyklande

Analysen av svaren i undersökningen i Aten visar att de mest betydande faktorerna som motiverar och stimulerar för cykling är de som hjälper till att övervinna vissa av de hinder för cykling som presenteras ovan. De flesta respondenter (46 %) anser att fler människor skulle cykla om kommunen förbättrade tätheten av cykelinfrastruktur.

Samma antal respondenter (44 %) anser att byggandet av cykelparkeringar också skulle motivera människor att cykla.

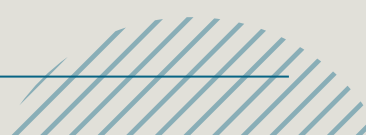
Många respondenter (38 %) anser att människor bara behöver upptäcka attraktiva och säkra cykelvägar för att bli motiverade att cykla.

Slutligen anser en betydande del av respondenterna (23 %) att förbättringen av cykelinfrastrukturens kvalitet skulle fungera som en motivationsfaktor för cykling.

4.5.7 Förslag

116 av 554 respondenter (21 %) genomförde inte bara enkäten utan delade också med sig av sina kommentarer och tankar om hur man kan främja cykling. Deras förslag pekar på att utöver de fördefinierade svaren i den analyserade enkäten, skulle beslutsfattare också kunna främja cykling om de:

1. Använde ekonomiska incitament för cykling,
2. Kopplar samman den fragmenterade cykelinfrastrukturen i olika kommuner inom storstadsområdet Aten för att uppnå kontinuitet mellan kommuner,
3. Utveckla cykelinfrastrukturen för att koppla samman transitstationer med städer och bostadsområden och förbättra cykelanvändningen genom att koppla ihop cykling med kollektivtrafiken,
4. Göra det enklare att ta med cykeln ombord på kollektivtrafik och bygga "bike and ride"-anläggningar för att underlätta samverkan mellan cykel- och kollektivtrafikanvändning.
5. Förbättrat cykelsäkerheten genom kampanjer som ökar medvetenheten hos cyklister,
6. Utbilda barn och vuxna om vikten av att främja cykling,
7. Gör cykling säkrare genom restriktioner för bilparkering och trafikdämpning.
8. Skydda befintlig cykelinfrastruktur från olaglig parkering,
9. Tillåta för cyklister att använda bussfiler.





5. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Konsortiet kom överens om att inkludera två frågor relaterade till övervaknings- och utvärderingsaktiviteterna för IO1 i enkäten, med syfte att bedöma om enkäten adresserade temat hållbar mobilitet och be deltagarna att ge sin uppfattning om frågornas tydlighet och relevans.

Deltagarnas nöjdhetsnivå har specificerats med hjälp av en 5-gradig Likert-skala, där 1 är lägst och 5 är högst.

Vad gäller frågan "I vilken utsträckning anser du att de ämnen som behandlas i denna undersökning möter behovet av förändrad mobilitet på den plats där du bor?", är 27 % av de totala deltagarna nöjda och 9 % är mycket nöjda.

To what extent do you find the topics covered in this survey meet the need for a change in mobility in the place you live in?

	1	2	3	4	5
Abegondo	3 (9%)	7(21%)	4(12%)	14 (43%)	5 (15%)
Karlstad		4 (13%)	9(30%)	12(40%)	5(17%)
Ecocity	15 (2,71%)	62 (11,19%)	161 (29,06%)	241 (43,5%)	75 (13,54%)
Imola	122 (10,46%)	286 (24,53%)	406 (34,82%)	271 (23,24%)	81 (6,95%)
Upp	117 (13,78%)	237 (27,92%)	288 (33,92%)	149 (17,55%)	58 (6,83%)
Total	257 (10%)	534(20%)	868 (34%)	687 (27%)	224 (9%)

Vad gäller frågan "Tycker du att frågorna var tydliga och utförliga?", ökar både andelen deltagare som är nöjda och mycket nöjda till 41 % respektive 23 %.

Do you think the questions were clear and exhaustive?

	1	2	3	4	5
Abegondo	0	6(18%)	6(18%)	15(46%)	6 (18%)
Karlstad		2(7%)	10(33%)	10(33%)	8(27%)
Ecocity	4	43 (7,76%)	135 (24,37%)	226 (40,79%)	146 (26,35%)
Imola	27 (2,32%)	111 (9,52%)	282 (24,19%)	485 (41,6%)	261 (22,38%)
Upp	22 (2,59%)	78 (9,19%)	233(27,44%)	338 (39,41%)	178 (20,97%)
Total	53 (2%)	240 (9%)	666 (25%)	1074 (41%)	599 (23%)



6. MALL FÖR INSAMLING AV GODA EXEMPEL

Il första fasen av TRANSIT-projektet arbetade projektpartners med att identifiera utbildningsbehov och definiera partnerprofilen. Efter att ha samlat in data om hållbar mobilitet på lokal nivå och utvecklat en enkät valde projektpartners att presentera sina tidigare, eller pågående, initiativ som framgångshistorier, vilka är lätta att replikera i andra kontexter än den egna.

För att identifiera och samla in goda exempel som implementerats i av projektpartnerorganisationerna, utarbetades ett insamlingsverktyg som vi kallar "Good Practice Template" (GPT).

Syftet med GPT är att samla och systematisera de tidigare erfarenheterna hos de deltagande organisationerna avseende främjande av hållbar mobilitet.

Arbetsgruppen som sattes samman för att formulera vår GPT bestod av representanter från SERN, Karlstads universitet och Lepida. Verktöget utarbetades först av SERN som ett utkast och presenterades sedan för arbetsgruppen för förbättringsförslag från arbetsgruppen. Därefter skickades det preliminära GPT-utkastet till de andra projektpartners som presenterade sina åsikter om det identifierade verktyget och gav konstruktiva kommentarer för att förbättra det.

Vår GPT används för att systematiskt beskriva goda exempel relaterade till främjande av hållbar mobilitet och identifierar en serie element som projektets partners anser vara avgörande för att kunna replikera metoden i en annan kontext, med alla steg som behöver vidtas för att implementera den. Vår GPT är på engelska och kan laddas [här](#). Den kommer också finnas tillgänglig på projektets hemsida.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union 

TRANSIT PROJECT
ERASMUS+ KA2
GOOD PRACTICE TEMPLATE

Description of the Good Practice Collection Activity in the TRANSIT Project

The need behind the production of IC1 is to understand how much has been done so far by the partner organizations around the issue and what has been the impact and effectiveness of the past efforts/initiatives on mobility habits of local citizens. In addition, this output will provide a clear-out definition of the resources available in terms of infrastructures and mobility solutions already realized or ideated by partners at local level.

Related activities on the project workplan:

IC1/A6: Elaboration of a Template to collect the good practices on promoting sustainable mobility for changing the habits of locals, already implemented by each partner organization.


IC1/A7: Identification and Collection of the Good Practices already implemented at local level.

Please, describe below two past initiatives on promotion of Sustainable Mobility that you have already implemented at local and regional level that you would like to share with the other TRANSIT Project Partners.


Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union 

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

I den första delen av dokumentet ges en introduktion som placerar GPT i sin kontext, dess användning inom projektet TRANSIT och huvudsyftet med verktyget för projektpartnerorganisationerna. Detta avsnitt är specifikt anpassat till TRANSIT-projektets aktiviteter.




Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



1. Detailed description	
Leading Organization	
Contact person and email	
Focus of good practice evidence	<i>Please, define the type of the practice in one sentence (for example, economic incentives, awareness raising activity, citizens engagement, improvement of sustainable mobility service)</i>
Short summary of the practice	<i>This text works as a preview for the good practice and it will be used for dissemination purposes (up to 200 words)</i>
Detailed description on the practice	<p><i>Please provide information on the practice itself. In particular: (up to 1000 words)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>What is the problem addressed and the context which triggered the introduction of the practice?</i> - <i>How does the practice reach its objectives and how it is implemented?</i>

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union




The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

Det andra avsnittet ägnades åt beskrivningen av den ledande och ansvariga organisationen (även kallad "The Practice Owner") och kontaktpersonen som kan svara på frågor från potentiella användare utanför projektet. Därefter följer typologin och en kort sammanfattning av metoden för spridningsändamål.

Kärnsektionen av GPT utgörs av den detaljerade beskrivningen där projektpartnerorganisationen förklarar problemet som utlöste idén till aktiviteten och som man vill adressera genom aktivitetens genomförande. Delen definierar även vilka specifika mål som ska uppnås.

Dessutom anger GPT de målgrupper som direkt påverkas av metoden och det budskap som ska förmedlas till dem. Vidare definieras i GPT tydligt de steg som ska vidtas för att implementera aktiviteten och en specifik tidsplan för användaren.



Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



Target Groups	<i>Please, indicate which the target groups of the practice implemented (up to 500 words).</i>
Message conveyed to the target groups	<i>Please, indicate the message conveyed to the target groups (up to 500 words)</i>
Steps to implement the action (please, define also time required – sequence of the action)	<i>Please, indicate which are the steps to implement the action (up to 1000 words)</i>
Role and Responsibilities of the actors involved in the implementation and stakeholders	<i>Please, indicate which are roles and responsibilities assigned to each actor involved in the good practice implementation (up to 700 words)</i>

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.



Dessutom framhävs i GPT även rollerna och ansvarsområdena för de aktörer som samarbetar i genomförandefasen (vem gör vad?), samt de kommunikationsverktyg/strategier som antagits för att sprida information om det goda exemplet.

Communication methods and tools: media, printed... (explain which type of communication tool you adopted ...)	
Remarks (issues to pay attention to when implementing the activity)	
Resources needed to implement the practice	Please specify the <u>amount</u> of funding/financial resources used and/or the human resources required to set up and to run the practice (300 words)
Timescale (start/end date)	e.g. June 2012 – May 2014/ongoing
Materials to be used	
Evidence of success (results achieved)	Why is this practice considered as good? Please provide factual evidence that demonstrates its success or failure (e.g. measurable results/indicators of success) Up to 600 words.
Challenges encountered (optional)	Please specify any challenges encountered/lessons learned during the implementation of the practice (up to 1000 words).
Potential for learning or transfer	Please explain why you consider this practice (or some aspects of this practice) as being potentially interesting for other partners to learn from. This can be done e.g. through information on key success factors for a transfer or on, factors that can hamper a transfer. Information on transfer(s) that already took place can also be provided
Further information	Link to where further information on the good practice can be found
Keywords related to your practice	
Upload image, links, or other communication materials	

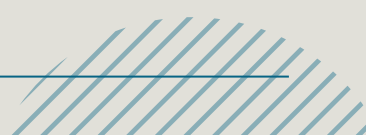
Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

De tekniska aspekterna som är relaterade till genomförandet av det goda exemplet har också inkluderats av arbetsgruppen i mallen, till exempel tidsramen med angivande av start- och slutdatum för aktiviteten, de mänskliga, materiella och ekonomiska resurser som krävs för att genomföra den.

Slutligen är de mest intressanta sektionerna de som är relaterade till lärandedimensionen som följer efter implementeringen av aktiviteten: i detta avseende är det viktigt att understryka de frågor man bör vara uppmärksam på vid implementeringen av metoden (Anmärkningar) - de utmaningar som ägaren mötte och eventuella lösningar som utvecklades för att lösa dem; bevis på framgång, det vill säga beviset på att aktiviteten kan betraktas som god och överförs till en annan kontext, samt de aspekter av metoden som kan vara intressanta för andra partners att lära sig av.

Därför innehåller den avslutande delen information som präglas av ägarens direkta erfarenhet av aktiviteten, vilket följer principen att lära av erfarenheten, vilket kan vara en ovärderlig faktor för överföring till en annan europeisk kontext.





7. IDENTIFIERING OCH INSAMLING AV GODA EXEMPEL

När det gäller identifieringen av de goda exemplen bad projektkoordinatorn (Karlstads universitet) varje partner att dela med sig av 2 till 3 initiativ som redan hade genomförts lokalt av projektpartners inom TRANSIT-projektet, med fokus på främjandet av hållbar mobilitet. Partnerna valde ovan nämnda initiativ med avseende på två huvudsakliga faktorer: bevis på framgång och potential för överförbarhet.

Detta behov uppstod på grund av att några av projektets partners, baserat på det politiska stöd de har och de resurser de faktiskt kan använda, har avsikten att testa åtminstone en metod som främjas av de andra europeiska kollegorna inom TRANSIT-projektet.

På det här sättet kommer de effektivt att förstå om aktiviteten kan överföras och anpassas lätt för att snabbt hantera sina lokala utmaningar inom hållbar mobilitet, oavsett deras sociala, miljömässiga och politiska bakgrund.

I följande sidor kommer två goda exempel per partnerorganisation att presenteras.

A.1.1 GODA EXEMPEL FRÅN ABEGONDO (SPANIEN)

Abegondo presenterade två goda exempel för att främja hållbar mobilitet och dessa är:

- "Delad taxi gratis": Kommunen erbjuder en gratis taxitjänst på begäran som en lösning för intrakommunal mobilitet för äldre personer utan eget fordon.

1. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Abegondo kommun
KONTAKTPERSON OCH EPOST	ISABEL MANTEIGA / isabel.manteiga@abegondo.gal
AKTIVITETENS FOKUS	Förbättring av hållbara mobilitetstjänster: DELAD TAXI GRATIS
KORT SAMMANFATTNING	Kommunen erbjuder en gratis taxitjänst på begäran som en lösning för intrakommunal mobilitet för äldre personer utan eget fordon.



<p>DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN</p>	<p>- Vad är problemet som åtgärdas och vilket sammanhang utlöste införandet av metoden? I Abegondo är den intrakommunala busservicen ekonomiskt ohållbar på grund av den stora spridningen av medborgare: 132 små byar med i genomsnitt 43 invånare vardera. Som ett alternativ erbjuder kommunen en gratis delningstaxitjänst på begäran för äldre medborgare utan privatbil för att åka till hälsovårdscentret, apoteket, banken, affärer och kommunhuset.</p> <p>- Hur uppnår metoden sina mål och hur genomförs den? Medborgaren ringer kommunhuset och begär en taxi. En Tjänsteperson överför begäran till tillgängliga taxichaufförer enligt etablerade arbetspass. Tjänsten erbjuds två dagar i veckan: måndag och onsdag, för att tjänsten skall sammanfalla med hälsovårdscentrets öppettider. Hämtning sker klockan 8:15 på morgonen vid hållplatsen närmast hemmet och återresan sker klockan 11:30 vid hälsovårdscentret.</p>
<p>MÅLGRUPPER</p>	<p><i>Äldre medborgare och pensionärer:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,659 individer, 30 % av Abegondos medborgare är över 65 år. • 308 av Abegondos medborgare över 65 år lever ensamma.
<p>BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA</p>	<p>Om du är över 65 år och inte har ett eget fordon kan du nu använda den delade taxitjänsten för dina läkarbesök och inköp i Abegondo.</p>
<p>STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENNS FÖR ÅTGÄRDEN)</p>	
<p>ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER</p>	
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	<p>Kommunalt uttalande som meddelar om tjänsten.</p>

REMARKS (ISSUES TO PAY ATTENTION TO WHEN IMPLEMENTING THE ACTIVITY)	
RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN	Kommunen har 5 taxilicenser som turas om att erbjuda 2 bilar i veckan.
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	Startdatum: april 2017, fortfarande pågående.
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	För närvarande har totalt 77 familjer anmält sig till tjänsten. Den genomsnittliga månatliga efterfrågan är 10 rundresor.
UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	Denna lilla erfarenhet är ett bra exempel på hur man kan hjälpa till att lösa äldres mobilitetsbehov med en begränsad budget och undvika kostnaderna för dyrare och miljöskadliga transportsätt.
YTTERLIGARE INFORMATION	
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	Äldre medborgare – Delad taxitjänst
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	

- Den andra metoden är **LEDER FÖR BIOSFÄR EKOTURISM (Biosphere Ecotourism Trails)** och syftar till att förbättra den aktiva rörligheten i Biosfärreservatet genom att koppla samman urbana kommuner med landsbygdsområden samt kustområden med inlandet genom utveckling av traditionella stigar.

2. DETALJERAD BESKRIVNING

ANSVARIG ORGANISATION	Reserve of the Biosphere Mariñas Coruñas e Terras do Mandeo
------------------------------	---

KONTAKTPERSON OCH EPOST	Diego LÓPEZ / diego.lopez@marinabetanzos.gal
AKTIVITETENS FOKUS	Med syftet att främja hållbar mobilitet i turistområdet Biosfärreservatet för att bidra till att mildra effekterna av klimatförändringar kommer en plan för hållbar mobilitet att lanseras för att förbättra kopplingen mellan stad och land samt mellan kust och inland.
KORT SAMMANFATTNING	Målet med LEDER FÖR BIOSFÄR EKOTURISM är att förbättra den aktiva rörligheten i Biosfärreservatets territorium genom att koppla samman urbana kommuner med landsbygdsområden och kustområden med inlandet genom utveckling och återställning av traditionella stigar.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	<ul style="list-style-type: none"> - Vilket problem adresseras och vilket sammanhang utlöste införandet av metoden? För närvarande finns det inte ett nätverk av stigar som är särskilt anpassade för vandrare och cyklister, vilket möjliggör koppling av de huvudsakliga attraktionspunkterna i kommunerna. - Hur uppnår metoden sina mål och hur genomförs den? Aktiviteten består i att identifiera de främsta rörlighetsnoderna, utforma stigar och skylta dem för att uppmuntra till deras användning av både lokalbefolkningen och besökare, och främja en ekoturismmodell i området. Ett "pilot"-projekt med namnet Biosphere Ecotourism Paths kommer att genomföras. <p>Skapa en ekoturismdestination anpassad till det nya klimatscenarioet och baserad på naturen. Utveckla nya produkter baserade på lokala resurser och kultur, som bidrar till ekonomisk återhämtning och möjliggör ett nätverk av stigar med säkerhetsgarantier för vandrare och cyklister, som är överenskomna med den lokala befolkningen.</p>
MÅLGRUPPER	<p>Den lokala befolkningen och besökare av Biosfärreservatet "Mariñas Coruñas" och "Terras do Mandeo".</p> <p>Biosfärreservatet "Mariñas Coruñas" och "Terras do Mandeo" omfattar totalt 190 708 invånare och 1 167 km² (1 139 km² landområden och 275 km² kustområden), vilket motsvarar 14,33% av ytan i provinsen A Coruña. Området är fördelat på 17 kommuner: Abegondo, Aranga, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Coirós, Culleredo, Curtis, Irixoa, Miño, Oleiros, Oza-Cesuras, Paderne, Sada och Sobrado.</p> <ul style="list-style-type: none"> •

BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA	<p>För att öka hållbarheten i mobilitet runt reservatet och minska användningen av privata motorfordon kommer användningen av Biosphere Ecotourism Trails att främjas bland den lokala befolkningen och besökare.</p>
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENNS FÖR ÅTGÄRDEN)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identifiera stigar för att förbättra turisternas rörlighet och främja en ekoturismmodell i kommunerna i Biosfärreservatet "Mariñas Coruñas". 2. Genomför pilotprojektet " Biosphere Ecotourism Trails".
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	<p>ADR Mariñas-Betanzos, som ansvarig enhet för hållbarhetsplanen, och de inblandade aktörerna: kommunerna i Biosfärreservatet, provinsrådet (Deputación da Coruña) och regionalregeringen (Xunta de Galicia).</p>
KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)	<p>Kommunikationsmetoder kommer beslutas om i ett senare stadium.</p>
ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)	<ul style="list-style-type: none"> • Definiering av rutter (tekniskt stöd). • Undersöka och definiera för befolkningen intressanta platser och deras mottaglighet för förslaget. • Miljömässiga offentliga samråd för att kommunicera med grannar och behöriga organ. • Sätta upp vägs skyltar: vertikala och horisontella. • Förbättring av vägbeläggningen (endast i motiverade fall). • Spridning av projektet bland befolkningen.
RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN	<p>112 000 €. Industri-, handels- och turism-ministeriet i Spaniens regering, genom EU:s Next Generation-fonder.</p>
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	<p>Start: Oktober 2022 – slutdatum: Oktober 2024</p>
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	



BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	<p>Indikatorer för utvärdering:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identifiering av huvudekoturismrutter som utgör autentiska "noder" för att främja hållbar mobilitet. 2. Avståndet (i km) av anpassade och skyltade stigar. 3. Diagnos- och identifieringsdokument för hållbart mobilitetsbehov.
UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	Mottaglighet hos medborgarna för begränsning av motorfordon på Biosfärens ekoturismstigar.
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	Den tydliga spridningen av medborgare i Biosfärens reservat har motiverat förekomsten av ett omfattande vägnät, vilket möjliggör utformning av säkra rutter för att främja aktiv mobilitet, utan behov av att skapa nya infrastrukturer.
YTTERLIGARE INFORMATION	https://www.marinasbetanzos.gal/
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	Biosphere Ecotourism Trails / Next Generation-fonder / leder för vandring och cykel.
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1qoZ3aR9RRt2JliivC12pP2VyKL3FU-_w&ll=43.217513699335676%2C-8.290681700000002&z=11

A.1.2 GODA EXEMPEL FRÅN UNIONE PEDEMONTANA PARMENSE (ITALIEN)

Unione Pedemontana Parmense presenterade en praxis för att främja hållbar mobilitet och det är följande:

- Piedibus: Frivilliga tar barn till och från skolan till fots, längs säkra gångvägar.

3. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Unione Pedemontana Parmense
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Giovanna Ravanetti – +39 0521 344 543 g.ravanetti@unionepedemontana.pr.it

KONTAKTPERSON OCH EPOST	Giovanna Ravanetti – +39 0521 344 543 g.ravanetti@unioneipedemontana.pr.it
AKTIVITETENS FOKUS	Aktivitet för medvetandehöjning, miljöutbildning, medborgarengagemang, förbättring av hållbar mobilitet.
KORT SAMMANFATTNING	Volontärer ledsagar barn till och från skolan till fots, längs säkra gångvägar. Tack vare teknik kan Piedibus också vara "Smart". Barnen tillhandahåller en Bluetooth-enhet som registrerar avståndet, och en app omvandlar det till en virtuell resa.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	<p><i>Vilket problem adresseras och vilket sammanhang utlöste införandet av denna aktivitet?</i></p> <p>·Varje dag reser många med bil för att lämna och hämta barn i skolan. De skapar trafikstockningar och föroreningar. Dessutom blir gatorna runt skolorna ofta osäkra. Piedibus minskar antalet bilar och därmed utsläpp, minskar trafiken och ökar säkerheten, uppfostrar barn att respektera miljön, främjar socialisering och bidrar till att förebygga mobbing. Bekämpa fetma hos barn genom motion.</p> <p><i>Hur når aktiviteten sina mål och hur genomförs den?</i></p> <p>Volontärer eskorterar barn till och från skolan till fots genom att följa förutbestämda och säkra gångvägar. Gångvägarna är uppdelade i olika "Piedibus-linjer" som identifieras med olika färger (gul, röd osv.) och har stopp på alla områden där det är möjligt att gå till skolan inom rimligt avstånd.</p> <p>"Passagerarna" bär en skylt med färgen på sin linje. Vissa barn, som eskorteras av sina föräldrar, går på från den första hållplatsen för linjen, medan andra "hoppas på" Piedibus längs vägen. Varje linje leds av minst två volontärer: en som leder den och en annan som avslutar.</p>
MÅLGRUPPER	·Målgrupperna är grundskoleelever (i åldrarna 6 till 10 år) och deras familjer.
BUDSKAP SOM FÖRMEDELAS TILL MÅLGRUPPERNA	·Piedibus är det bästa sättet att ta sig till skolan. Att gå är bra för hälsan. Du kan skapa nya vänner och resa virtuellt runt om i världen med de samlade kilometerna.
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKvens FÖR ÅTGÄRDEN)	•Varje kommun bidrar till tjänsten bland familjer med hjälp av en kommunikationsplan och evenemang för att hedra volontärer och barn som åker med Piedibus. Det tillhandahåller förkläden, försäkringar för volontärer, prylar och utmärkelser till eleverna (till exempel pennor, suddgummin, skrivböcker och whiteboardpennor).



	<ul style="list-style-type: none"> • Volontärer, oftast pensionärer eller elevernas mor- eller farföräldrar, måste genomgå en kort utbildningskurs för att lära sig rutten och hur man "kör en Piedibus".
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	Kommunerna etablerar linjer, kommunikationsplanen för familjer och elever, involverar föreningar och erbjuder utbildningskurser för volontärer. Volontärer och föreningar tar hand om barnen och tar dem säkert till skolan. Familjerna måste delta i projektet genom att fylla i en anmälningsblankett och föra sina barn till Piedibushållplatserna.
KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)	Piedibus främjas av kommunerna med hjälp av testimonials (till exempel kända idrottsmästare). Kommunerna skapar också broschyrer och distribuerar dem bland elever och deras familjer, anordnar evenemang, erbjuder prylar och bokomslag till barn för att uppmana dem att använda Piedibus eller belöna dem som redan reser med det.
ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)	Det viktigaste är att kommunicera projektet mycket väl till föräldrarna för att garantera deras trygghet, och det är mycket viktigt att välja ut och utbilda volontärerna. Det är också viktigt att belöna "passagerarna".
RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN	Piedibus är helt gratis för familjer och volontärerna får ingen lön. Varje kommun investerar mellan 1 500 € och 3 500 € per år, beroende på antalet och typen av evenemang, prylar, utmärkelser och kommunikationsplaner (flygblad, affischer osv.).
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	September 2005 - pågående.
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	Flygblad, affischer för att identifiera Piedibus-hållplatser, lappar och för "Piedibus smart", smartphones för att använda appen och Bluetooth-enheter för att registrera den avstånd som gåtts.
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	Denna aktivitet är bra eftersom den är billig och hjälper till att minska antalet bilar som dagligen reser hem-skola-hem och därigenom utsläppen; minskar trafiken runt skolorna och ökar säkerheten; utbildar barn att respektera miljön; främjar socialisering och hjälper till att förebygga mobbning; bekämpar barndomsfetma genom motion. Piedibus är också billig. När Piedibus var tillgängligt i alla UPP-kommuner hade vi cirka 180 dagliga passagerare. Nu för tiden är det ungefär 80.

UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	Varje år är den största utmaningen att hitta tillräckligt med pålitliga volontärer.
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	Piedibus är enkelt, billigt och kan genomföras var som helst där det finns säkra gångvägar till skolan.
YTTERLIGARE INFORMATION	
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	Hållbart, miljövänligt, roligt, socialt, hälsosamt, enkelt, billigt
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	

A.1.3 GODA EXEMPEL FRÅN KARLSTAD (SVERIGE)

Karlstads kommun presenterade två metoder för att främja hållbar mobilitet, och dessa är följande:

-Styrning och strategier för ökad cykling: hur Karlstads kommun arbetar med styrning och strategier för att främja ökad cykling samt de principer inom fysisk planering som är viktiga för att främja ökad cykling.

4. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Karlstad kommun
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
AKTIVITETENS FOKUS	Styrning och strategier för ökad cykling
KORT SAMMANFATTNING	Här beskrivs hur Karlstad kommun arbetar med styrning och strategier för att öka cykling samt de principer inom fysisk planering som är viktiga för att främja ökad cykling. Karlstads kommun rankas som en av Sveriges bästa cykelstäder och har också vunnit priset tre år i rad mellan 2018 och 2020

	<p>Detta hade inte varit möjligt utan ett långsiktigt strategiskt och målinriktat arbete för att både minska klimatutsläppen och öka andelen hållbara resor i Karlstad. Sedan mitten av 1990-talet har Karlstad kommun arbetat med politiskt beslutade strategier såsom den miljöanpassade trafikplanen (1995), miljö- och klimatstrategin (2006) samt Trafik- och Cykelplanen (2014) där hållbara resor och cykling har varit i fokus.</p> <p>Återkommande undersökningar av resvanor mellan 2014 och 2020 visar att cykling i Karlstads tätort har en marknadsandel på cirka 20% av den totala andelen resor. Biltrafiken står för 55–60% av det totala resandet. Cyklingen i Karlstad har främst ökat till dessa nivåer från mitten av 1990-talet till 2010 då stora investeringar gjordes i cykelinfrastruktur. Under de senaste 8 åren har mycket små förändringar ägt rum. Ytterligare åtgärder behövs därför för ett hållbart och funktionellt transportsystem.</p>
<p>DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN</p>	<p><i>“The spine comes first”: Ryggraden kommer först (kriterier för ett hållbart transportsystem):</i></p> <p><i>För att minimera persontrafiken handlar det om att skapa trygga strukturer som stimulerar fler människor att gå och cykla, särskilt inom stadsmiljön. Det handlar också om att skapa attraktiva kollektivtransportsystem med välplanerade knutpunkter som främjar arbetspendling med hållbara transportmedel och gynnar tåg eller buss som transportslag för längre resor. Täta och blandade byggnadsstrukturer med närhet till service och andra funktioner från bostaden är en viktig del av att minska behovet av resor.</i></p> <p><i>Samlar istället för att sprida:</i></p> <p><i>Både i staden och på landsbygden krävs en annorlunda planering och byggande för att skapa attraktiva miljöer i våra tätorter och ytterområden. Att samla byggnader istället för att sprida dem hjälper till att minska resbehovet mellan hem och arbete eller bostad och fritidsaktiviteter. Det ger mer levande samhällen samtidigt som det stärker grundvalen för kollektivtrafik och servicenoder.</i></p> <p><i>Reducera behovet av att resa:</i></p> <p><i>Att minimera transport och resebehov är en viktig del av en klimatsmart stad. Genom att placera trafikintensiva verksamheter nära nationella och regionala trafikleder skapas mer effektiva logistikstrukturer, vilket även innebär färre störningar. På landsbygden bör förtätning i första hand ske på platser inom gång- och cykelavstånd från service- och fritidsaktiviteter, så att det blir möjligt att promenera och cykla till funktioner som är viktiga för vardagslivet.</i></p>

På samma sätt möjliggör förtätning kring viktiga kollektivtrafiknoder pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik.

Promenad och cykelvänlig stad:

Kortare resor måste i större utsträckning göras med hållbara transportmedel. Det innebär att fler människor måste välja att gå och cykla inom stadens gränser. Sannolikheten att cykla eller gå är större om avståndet från start till målpunkt inte överstiger 1,5–2 km. Den enda stadsstrukturen som i stor utsträckning gynnas av detta är en koncentrerad och tät stad. En annan fråga är attraktiviteten hos gång- och cykelvägar, både visuellt, funktionellt och hur de upplevs ur säkerhetssynpunkt. Förtätning kring trafikleder ökar den upplevda säkerheten, men samtidigt krävs också insatser i dagens gång- och cykelpassager. Dagens tunnlar och broar är ofta smala och försummade, vilket gör att de känns osäkra, särskilt på kvällen. Det kan skapa en motvilja att gå och cykla i dessa avsnitt. De snabba cykelbanorna behöver uppdateras så att det är möjligt att cykla snabbt i dem utan konflikter med gående och oklarheter.

Kvalitativa mobilitetsnoder:

Mobiliteten behöver diversifieras, det måste vara enkelt att välja rätt transportsätt för rätt resa - och det måste vara enkelt att byta transportsätt. Genom att skapa mobilitetsnoder som underlättar klimatsmarta förändringar kan trängseln i centrala delar av Karlstad reduceras till viss del. Samtidigt kan det bli möjligt att leva utan behov av bil, om tillgängligheten för individen ökar genom bättre förutsättningar att välja flexibla, miljövänliga transportmedel. Kvalitativa mobilitetsnoder som är lätta att promenera och cykla till, och som också kan underlätta vardagslivet och pendling med kollektivtrafik, kommer att vara viktiga element i den framtida stadsbilden. För att mobilitetsnoderna ska upplevas som tillgängliga och säkra oavsett tid på dygnet, är det bra om de är belägna tillsammans med andra byggnader som företag, service eller bostäder.

Parkering:

Parkering som ett styrmedel är ett viktigt verktyg som kan påverka både bilanvändning och bilägande. En bra balans behövs där vi som kommun erbjuder tillräckligt med boendeparkering, även om den kanske inte är precis bredvid bostaden, men ändå inte så mycket att de som faktiskt inte behöver en bil kan överväga att avstå från den.

För att förbättra möjligheterna för invånarna på landsbygden att pendla kollektivt bör det finnas pendlarparkeringar runt kommunen. I de mest centrala delarna av tätorter kan det dock vara svårt att motivera pendlarparkering som markanvändning i förhållande till förtätning med bostäder och företag.



	<p>I utkanten av tätorter, i direkt anslutning till befintliga hållplatser, anses generellt vara en mer lämplig plats.</p> <p>Cykelparkering är nödvändig för att tillgodose cyklisters behov av parkering, men också för att möjliggöra en ordnad och fungerande stadsmiljö. Parkeringsregleringen kräver att fastighetsägare ordnar cykelparkering i samband med bygglov, och utöver det ordnar kommunen platser på bland annat stadskärnor och kollektivtrafikstopp. Förutom rätt antal parkeringsplatser är läget avgörande för att platserna ska användas och vara användbara. Med allt fler olika typer av cyklar (lastcyklar, elcyklar, cykelvagnar etc.) blir det viktigt att ordna parkering som även kan hantera dessa fordon på ett tillfredsställande sätt.</p> <p>Trafikplan, cykelplan och mobilitetsplan: I Karlstad finns det en politiskt antagen trafikplan och cykelplan sedan 2014. För att arbeta mer tydligt med hur vi reser och hur vi kan öka hållbara resor kommer en mobilitetsplan att utvecklas år 2023. Den ger förutsättningar för hur ett långsiktigt arbete för ökad cykling kan se ut i en region eller stad. Planen kan fungera som en strategi eller handlingsplan med åtgärder som beskriver vad som måste göras för att nå de långsiktiga målen för hållbar utveckling inom trafikområdet. Med hjälp av en trafikplan, cykelplan eller mobilitetsplan kan kommunen uppnå följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> ·Trafikplanen beskriver hur trafiksystemet ska se ut och föreslår åtgärder för att nå antagna mål. ·I grunden innebär detta att andelen gående, cyklister och personer som reser med kollektivtrafik måste öka och att biltrafiken inte får öka i samma takt som tidigare. ·Identifiera framtida utveckling av cykelvägnätet ·Hur finansieringen av infrastrukturåtgärder bör se ut ·Mjuka åtgärder inom mobilitet som främjar övergången till ökad hållbar resande.
<p>MÅLGRUPPER</p>	<p>Politiker: Policyn sätter ramarna och riktningen för en kommun och behöver därför vara en beslutande instans när det gäller mål och åtgärder som utvecklas kring hur transportsystemet ska utvecklas och hur de beskrivs i planer och program.</p> <p>Tjänstepersoner: Tjänstepersonerna arbetar fram det underlag som behövs för att policyn ska kunna fatta beslut om mål och åtgärder. Därefter ges tjänstepersonerna instruktioner om att implementera de åtgärder som beslutas av policyn.</p>

	<p>Nationella aktörer: Påverkas på olika sätt av det som beslutas och är användare av transportsystemet.</p> <p>Företag. Föreningar: Påverkas också av de beslut som fattas och är användare av transportsystemet.</p>
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENS FÖR ÅTGÄRDEN)	
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	
KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)	
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	
UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	
YTTERLIGARE INFORMATION	
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	

- De mjuka åtgärderna för att öka cykling: Nedan följer en kort beskrivning av stegen som genomförs för genomförandet av mobilitetsledningsprojekt (MM) eller mjuka åtgärder som det också kallas. Vid genomförande av MM-projekt är det viktigt att hålla koll på målgruppen och förutsättningarna för målgruppen i trafikmiljön. Genom att följa upp och utvärdera skapas lärande genom hela processen. Slutligen beskrivs ett antal MM-projekt i Karlstad.

5. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Karlstad kommun
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Mikael Haster, Mikael.haster@karlstad.se
AKTIVITETENS FOKUS	Mjuka åtgärder för att ökad cykling
KORT SAMMANFATTNING	Nedan följer en kort beskrivning av de steg som genomförs vid implementering av mobilitetsledningsprojekt (MM) eller mjuka åtgärder som det också kallas. Vid genomförandet av MM-projekt är det viktigt att ha koll på målgruppen och förutsättningarna för målgruppen i trafikmiljön. Genom att följa upp och utvärdera skapas lärande genom hela processen. Slutligen beskrivs ett antal MM-projekt i Karlstad.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	<p>Om MM (mjuka styrmedel):</p> <p>Mobilitetsledning (MM) är ett begrepp för att främja hållbar transport och påverka bilanvändningen genom att ändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobilitetsledning är "mjuka" åtgärder, såsom information, kommunikation, organisering av tjänster och samordning av aktiviteter. Mjuka åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder, som exempelvis nya spårvagnslinjer, cykelparkering eller cykelbanor.</p> <p>Struktur och målgruppsanalys:</p> <p>En strukturanalys ger förutsättningarna för olika typer av trafik, såsom cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Men det kan också handla om tillgång till parkering och parkeringsavgifter, skillnader i restidsförhållande mellan olika typer av trafik, osv. En målgruppsanalys ger en aktuell bild av en målgrupps resvanor eller potential att resa hållbart. En målgruppsanalys är vanligtvis begränsad till en arbetsplats eller ett område. En genomförd struktur- och målgruppsanalys ger både förutsättningar och en aktuell situation för ett mobilitetsprojekt</p>

En kombination av mjuka och hårda styrmedel ger en bättre effekt på lång sikt.

Generellt sett har information och marknadsföringsåtgärder ensamma en relativt liten effekt på resande. Den största fördelen uppnås om en mobilitetsledningsåtgärd genomförs i paket tillsammans med andra åtgärder. Genom att kombinera flera åtgärder, både mobilitetsledningsåtgärder och fysiska åtgärder, kan den övergripande effekten stärkas jämfört med om åtgärderna hade genomförts separat. Marknadsföringsåtgärder har större effekt under sådana förhållanden där beteenden som man vill förändra underlättas av goda fysiska förutsättningar för exempelvis: gång och cykling. Det finns samordningsvinster genom att kombinera åtgärder, men signalerna till användarna förstärks också när det blir tydligt att en tydlig investering görs. Utvärdering av s.k. mobilitetsplaner (planer med en kombination av åtgärder) har resulterat i minskningar av biltrafiken med 10-30%, i vissa fall över 40%, beroende på vilka åtgärder som ingår och vilka förutsättningar som funnits. Den största förändringen uppnås om finansiella instrument, förbättringar av infrastruktur och mobilitetsledningsåtgärder genomförs tillsammans.

Utvärdering och uppföljning (SUMO):

Uppföljning och utvärdering är en viktig del av initiativ för ökad hållbar resande för att kunna se om aktiviteter och åtgärder har haft effekt och var ytterligare insatser behövs. Kontinuerlig uppföljning av specifika aktiviteter kan göras med hjälp av verktyget SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt) utvecklat av Trivector Traffic AB för Trafikverket.

Målgrupp:

En direkt målgrupp i SUMO är de som kommer att ändra sitt resebeteende. Till exempel var de direkta målgrupperna i delprojektet Hållbara affärsresor de deltagande företagen och de anställda på de deltagande arbetsplatserna, inklusive de pendlingsresor de gör till och från arbetsplatsen samt de resor som utförs i tjänsten. Indirekta målgrupper är andra grupper som behövs för att skapa förutsättningar för arbetet, främst en företagsledning/ledningsgrupp som används för att nå de anställda, projektstyrgruppen och andra beslutsfattare.

Syfte:

Genom att mäta, dokumentera, följa upp och utvärdera projektet ökar kunskapen om effekterna och sambanden de har med förändrat beteende. På lång sikt ger detta betydligt utökade möjligheter att producera säkerställda effektrelationer, som kan användas för att beräkna de förväntade effekterna av olika åtgärder.

Att utvärdera innebär att beskriva och förklara varför en förändring har ägt rum, samt dra slutsatser om orsak och verkan. Under en uppföljning samlas data in på ett systematiskt sätt, som beskriver vad som har hänt och vilken effekt som inträffade, vilket utgör grund för utvärderingen. På kort sikt är nyttan med utvärdering främst att visa och förstå effekterna av det enskilda projektet. På lång sikt finns det stor nytta av att samla erfarenheter från ett antal utvärderingar av enskilda projekt för att få en grund för effektrelationer.

Exempel på åtgärder:

Kampanjen Cykla till skolan:

Syftet med kampanjen "Cykla till skolan" är att uppmuntra fler barn att välja att gå och cykla till och från skolan, främja barn och ungdomars hälsa samt bidra till en bättre miljö och trafiksäkerhet i elevernas närområden. Kampanjen prioriteras i skolområden där trafiksäkerhetsförbättringar har genomförts, men alla elever från förskola till år sex i Karlstad har möjlighet att delta. Utmaningen bör vara enkel och rolig att genomföra. Deltagandet motiverades genom priser som lottas ut bland deltagarna.

Projektet har inget specifikt mål för antalet deltagare. Dock bedöms effekten av utmaningen utifrån antalet bilresor som bedöms bli ersatta både på kort sikt under utmaningen och på lång sikt. Hur projektet bidrar till minskade utsläpp och en säkrare skolmiljö är också viktigt.

Utvärdering enligt SUMO visar att 100 bilar per dag har ersatts av gång och cykling till skolan under kampanjen. Detta innebär mindre utsläpp, friskare barn och tryggare mil. En viss del av den uppnådda effekten förväntas vara långsiktig då kampanjen har genomförts samtidigt som fysiska förbättringsåtgärder har vidtagits vid ett antal skolor.

Karlstads Cykeldelningssystem

Cyklar som lånas via appen MOQO är ett pilotprojekt som sträcker sig fram till årsskiftet 2022/2023 och testar nya kombinerade sätt att resa. Målgruppen för projektet är pendlare till Karlstads och Arvikas kommuner, och syftet är att testa om kombinationen av resor med kollektivtrafik och cykel vid arbetspendling är attraktivt för medborgarna. År 2019 genomfördes en genomförbarhetsstudie där kommunen och regionens roll inom cykeldelningssystem undersöktes, liksom vilka potentiella målgrupper som finns. Undersökningen föreslog ett stationärt system som riktar sig till större målpunkter för arbetspendling. Totalt finns det 10 cyklar vid tågstationen i Karlstad och 5 cyklar i Arvika.

Regionen, som är ansvarig för kollektivtrafiken, har upphandlat cyklarna och bokningssystemet, medan kommunerna ansvarar för driften och underhållet av cyklarna, cykelparkeringen och lokal marknadsföring. Utvärderingarna som har gjorts har visat att systemet har underlättat för pendlare med kollektivtrafik genom att erbjuda cyklar som ersätter en sträcka med kollektivtrafik.

Vintertramparna:

Vintertramparna är ett projekt som syftar till att uppmuntra fler personer att välja cykeln även under vintermånaderna.

I den strukturella och målgruppsanalysen för mobilitetsåtgärder som har genomförts har trafikstråket Viken-förbindelsen och dess målpunkter för arbetspendling prioriterats för detta projekt. Det finns goda förutsättningar här för både cykling och kollektivtrafik i arbetspendlingen, trots detta görs cirka 50% av de korta resorna med bil och det är här målgruppen för Vintertramparna finns. 97 vanliga bilförare med start- eller slutpunkt i anslutning till trafikstråket Viken-förbindelsen rekryterades till årets kampanj med målet att cykla till jobbet minst tre dagar i veckan mellan december och mars. För att underlätta vintercyklingen har varje deltagare erbjudits dubbdäck, däckmontering och cykelservice kostnadsfritt. När deltagarnas resvanor innan de deltog i projektet jämfördes med uppskattade resvanor nästa vinter beräknas projektet i Viken-förbindelsen ersätta drygt 17 000 bilresor i arbetspendlingen, främst med cykelresor. Det motsvarar en minskning av cirka 700 bilresor per vecka. En majoritet av deltagarna har upptäckt under projektet att oavsett om det handlar om ekonomi, restid, hälsa eller miljön så vinner cykeln över bilen. Istället för att vänja sig vid bilen har en attitydförändring skett till ett mer flexibelt tänkesätt när det gäller att välja resa.

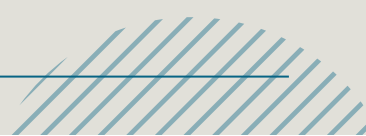
Formulärets överkant

Vägbanarna (ett projekt på gång)

Syftet med Vägbanarna är att öka andelen resor som görs på ett klimatsmart sätt. Projektet söker vanliga bilförare som reser med bil till och från jobbet minst tre dagar i veckan. Projektet genomförs tillsammans med Region Värmland kollektivtrafik och kommer pågå i ett år. Starten är på hösten 2022 och sista dagen att ansöka för att delta är den 22 maj.



	<p>”Storytelling” och kommunikation via sociala medier: Varje månad träffas deltagarna tillsammans med projektledarna för att få inspiration, kunskap och reflektera kring ett tema. Varje tema är också kopplat till en utmaning eller uppgift. Deltagarna dokumenterar framsteg och svårigheter på sitt Instagram- eller Facebook-konto så att andra kan följa hur det går och bli inspirerade att resa mer klimatsmart.</p> <p>Vi önskar att du bor i Karlstads kommun eller pendlar till Karlstads kommun och har möjlighet att delta i ett projektmöte en kväll i månaden. Du bör vara villig att dela ”din resa” i form av bilder och text på ditt offentliga Instagram-konto eller Facebook löpande, för att inspirera och vara en förebild för andra.</p>
<p>MÅLGRUPPER</p>	<p>Huvudsaklig målgrupp: Tjänstemän och projektledare som arbetar med trafik- eller miljöfrågor.</p> <p>Sekundär målgrupp: Beslutsfattare och politiker som behöver tillföra resurser till MM-åtgärder och förstå vilka effekter det kan ha på trafikmiljön för människors hälsa och klimatet.</p> <p>Sekundär målgrupp: Medborgare som deltar i projekten.</p>
<p>BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA</p>	
<p>STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENS FÖR ÅTGÄRDEN)</p>	
<p>ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSETER</p>	
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	



ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)	
RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN	
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	
UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	
YTTERLIGARE INFORMATION	
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	

A.1.4 GODA EXEMPEL FRÅN IMOLA - SERN (ITALIEN)

SERN presenterade som goda exempel tre initiativ som har genomförts av kommunen Imola, som är en aktiv medlem i SERN-nätverket och även associerad partner i projektet TRANSIT.

- 'Imola Verde' (Gröna Imola-kartan) är en karta som visar 46 grönområden som ägs av kommunen, sammankopplade genom över 90 km cykel- och gångvägar som är användbara året runt. Den visar rikedom och mångfalden av grönområden i kommunen, från de stora historiska parkerna till små trädgårdar, parker längs floden, nyplanterade skogar, sportområden, grönsaksodlingar, gemenskapscenter och cykelbanor. Kartan betonar hur hela detta ekosystem är inom gång- och cykelavstånd. Den beskriver också vilka aktiviteter medborgarna kan delta i i de gröna allmänna utrymmena, såsom aktiviteter för att främja aktiv rörlighet.

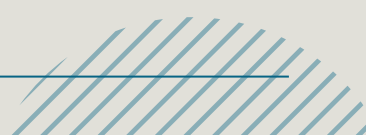


6. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Imola kommun
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Elisa Spada – miljörådgivare elisa.spada@comune.imola.bo.it
AKTIVITETENS FOKUS	Denna åtgärd är en medvetandehöjande aktivitet som syftar till att stimulera användningen av cykelbanor i kommunen Imola.
KORT SAMMANFATTNING	Den "Imola Verde" (Gröna Imola-kartan) är en karta som visar 46 grönområden som ägs av kommunen och är sammanlänkade av över 90 km cykel- och gångvägar som är användbara året runt. Den visar rikedom och mångfalden av grönområden i kommunen, från stora historiska parker till små trädgårdar, parker längs floden, nybildade skogar och även idrottsområden, grönsaksodlingar, gemenskapscentra och cykelvägar. Kartan betonar hur hela detta ekosystem ligger inom gång- och cykelavstånd. Den beskriver också vilka aktiviteter medborgarna kan utföra i gröna allmänna utrymmen, såsom aktiviteter som främjar aktiv mobilitet.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	<p>Utgångspunkten för detta goda exempel var medborgarnas bristande kunskap om den hållbara mobilitetsinfrastrukturen, som exempelvis cykelvägsinfrastrukturen som finns tillgänglig inom Imolas kommun. Det kopplades också till bristen på medvetenhet om de offentliga grönområdena, som t.ex. allmänna trädgårdar, naturreservat och skogar som finns i kommunens område, samt allt man kan göra i dessa utrymmen, som aktiviteter för att främja aktiv mobilitet (jogging, djurtittande i naturreservatet, besök i offentliga trädgårdar). Detta resulterade i en felaktig och otillräcklig användning av cykelvägarna av medborgarna, som föredrog mindre hållbara lösningar, som att använda förorenande privata bilar, vilket hade en allvarlig negativ inverkan på luftkvaliteten och miljön i kommunen. Faktum är att endast 10% av den kommunala befolkningen är medveten om och använder de 90 km cykel- och gångvägar. Dessutom ingår Imolas nätverk av cykel- och gångvägar i bicipolitana, som förbinder storstaden Bologna med de omgivande kommunerna genom cykelvägar och inkluderar Imola i en större territoriell kontext.</p> <p>Formulärets överkant</p> <p>De främsta målen med denna aktivitet är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • att få människor att förstå att alla grönområden kan nås via cykelbanor,

	<ul style="list-style-type: none"> att lyfta fram allt en medborgare kan göra i grönområden för att främja aktiv mobilitet (springa, se djur i reservatet, besöka offentliga trädgårdar). <p>Den innovativa delen av aktiviteten är att den kombinerar kartan över hållbar mobilitet (gång-/cykelvägar) med kartan över offentliga grönområden på samma ställe, inte separat.</p>
MÅLGRUPPER	<p>Målgrupperna för denna aktivitet är alla medborgare, särskilt skolor och kulturorganisationer som organiserar aktiviteter som involverar cykling.</p>
BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA	<p>Det budskap som kartan vill kommunicera till medborgarna är tillgängligheten av pålitlig cykel- och gånginfrastruktur som förbinder alla grönområden i staden.</p>
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENS FÖR ÅTGÄRDEN)	<p>För att genomföra praktiken har Imolas kommun vidtagit följande steg:</p> <p>Steg 1: Hållbarhets- / Miljökontoret samarbetar med Kommunens Mobilitetskontor för att få fram en aktuell och korrekt karta över all cykel- och gånginfrastruktur i kommunen.</p> <p>Steg 2: Hållbarhets- / Miljökontoret samarbetar med Allmänna Gröna Kontoret för att få fram en korrekt karta över alla grönområden (parker, naturreservat, etc.) i kommunen.</p> <p>Steg 3: Kartorna överlämnas till illustratören som kommunen anlitat för att ta hand om kartdesignen.</p> <p>Steg 4: Kartgodkännande och tryckning / uppladdning på kommunens webbplats för att göra den tillgänglig för alla medborgare och lokala föreningar.</p>
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	<p>Denna typ av karta skapades av Miljökontoret i Imolas kommun tillsammans med CEAS - Interkommunala Centret för Hållbarhetsutbildning. De aktörer som var involverade i designen och definieringen av Green Map är:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen Imola: Mobilitetskontoret, Allmänna Gröna Kontoret, Hållbarhets- och Deltagandekontoret, som definierade kartans innehåll. 2. CEAS - Centret för Hållbarhetsutbildning, som samarbetade i skapandet av kartan. 3. Extern illustratör som designade kartan och dess layout.



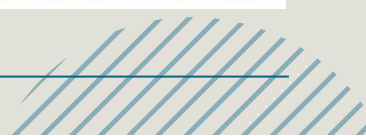
	<p>Lokala intressenter som samarbetade med Imolas kommun i spridningen och distributionen av kartan är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • - Lokala skolmyndigheter som distribuerade Green Map till skolelever, lärare och familjer. • Föreningar som främjar aktiv mobilitet och idrottsintroduktion som distribuerade kartan till sina medlemmar.
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	<p>Spridningen av kartan genomfördes i:</p> <ul style="list-style-type: none"> -skolor av alla typer och klasser. -föreningar som är involverade i främjandet av aktiv mobilitet och idrott. -Kartan är tryckt och finns även tillgänglig för nedladdning i PDF-format på kommunens webbplats. Den digitala versionen är alltid den mest aktuella. -Den högupplösta nedladdningsbara versionen kan laddas ner av alla. <p>Kommunikationskampanjen för Green Map omfattade följande aktiviteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Presentation av kartan vid lokala evenemang. -Presentation av kartan och dess användbarhet i lokala skolor till elever. -Sociala medier-kampanj av ideella organisationer: Kommunen uppmanade lokala föreningar att göra ett inlägg med bilden av kartan på sociala medier så att den kunde spridas även online. Detta initiativ var helt kostnadsfritt, men föreningen fick ökad synlighet. -Kartan nämndes i hållbar mobilitet och cykeltidningar online som arbetar för att främja hållbar mobilitet på nationell nivå. -Kartan inkluderades också som en god praxis på den nationella föreningen för italienska kommuners webbplats.
<p>ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)</p>	<p>Kartillustrationerna måste vara lättlästa och förståeliga för alla, de måste vara tvärgående och illustrationerna får inte vara för barnsliga.</p> <p>Kartan måste innehålla stadens landmärken (autodrom, flod, klippa, station osv.) och tydligt visa att så snart vi kommer till staden kan vi ta oss runt med cykel (intramodalitet).</p> <p>Slutligen bör kartan ge precisa information baserat på områdets geografi.</p>
<p>RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN</p>	<p>Förutsättningen för att kunna skapa en sådan karta är att ha en bra cykel- och gånginfrastruktur som når alla grönområden i staden.</p>



	<p>De resurser som måste tillhandahållas av en offentlig myndighet för att skapa en karta som den gröna kartan i Imola är följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Arbetstid för de kommunala kontoren som är involverade -Kostnader relaterade till anställningen av illustratören -Kostnader relaterade till tryckningen av kartan
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	<p>Det kan ta cirka 2 månader att förbereda kartan. Det beror på den lokala byråkratin i en kommun.</p>
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	<p>Denna karta resulterade i många positiva effekter på området, som följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den oberoende bokhandeln organiserar en händelse som kallas Bicircle, det vill säga en läsklubb i stadsparkerna (grönområden). Det är en cykeltur längs Imolas cykelvägar och parker, ett möte med författare och en diskussion om deras böcker. En unik möjlighet att träffa en författare och prata om hans eller hennes böcker samtidigt som man upptäcker Imolas cykelvägar och parker. • Möte med ASL (Azienda Sanitaria Locale, lokalt hälsovårdsföretag) för att organisera aktiviteter relaterade till sjukdomsförebyggande: användning av kartan för att framhäva alla sjukdomsförebyggande aktiviteter. Byrån bad också om ytterligare implementering genom att inkludera utomhusgym som finns i offentliga parker för att främja medborgarnas aktiva rörlighet. • Experimentella Bicibus-projektet med Istituto comprensivo i Imola: Projektet syftar till att främja användningen av cyklar för barnens skolvägar hemifrån. Projektets aktiviteter är varierade och inkluderar både definitionen av specifika hem/skolvägar som barnen kan använda för att ta sig till skolan, självklart i grupp och under uppsikt, samt aktiviteter för att lära ut användningen av cyklar för att ta sig till skolan. • Offentliga butiker besökta av familjer, turister och ungdomar har begärt att förbättra kartan och sprida den till sina kunder. • Sport- och vandringsföreningar har utvecklat specifika träningscirkel baserade på kartan. • Eftersom kartan också inkluderades som ett gtt exempel på webbplatsen för den nationella föreningen av italienska kommuner har många italienska kommuner bett om råd från Imola för att överföra det till sina lokala sammanhang. • Bike Italia, cykelnätverket som främjar goda exempel på hållbar mobilitet, har publicerat kartan på sin webbplats.



<p>UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Det finns inga problem eftersom verktyget är enkelt och inom räckhåll för alla. -Kartan behöver uppdateras baserat på utvecklingen av infrastruktur och cykel- och gångvägar i området.
<p>POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING</p>	<p>Projektet är mycket enkelt eftersom det är baserat på utvecklingen av kartan och varje kommun kan anpassa den efter sina behov, kontext och territorium.</p>
<p>YTTERLIGARE INFORMATION</p>	<p>Det kan ta cirka 2 månader att förbereda kartan. Det är kopplat till tiden för den lokala byråkratin i en kommun.</p>
<p>NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN</p>	<p>#Mobilità #attività #verdepubblico #outdoor</p>
<p>BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL</p>	<p>https://www.bikeitalia.it/2022/02/22/imola-verde-il-connubio-vincente-tra-mobilita-attiva-e-uso-degli-spazi-ricreativi/ https://www.comune.imola.bo.it/aree-tematiche/territorio/notizie-comunicati/imola-verde-mappa-della-ricchezza-e-la-diversita-degli-spazi-verdi-della-citta https://www.comune.imola.bo.it/scuola-formazione/notizie/al-via-imola-ciclabile-bicibus</p>



- Medvetandehöjningskampanjen "Andrà tutto in bici" som antogs av Imolas kommun använder gatupelare för att stimulera medborgarna att använda cykeln som ett hållbart transportmedel i sin vardag.

7. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Consulta della Bicicletta di Bologna (Bologna Bicycle Council) - Plats för deltagaraktiviteter för att främja cykelanvändning i staden.
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Miljörådgivare – Imola Municipality, Elisa Spada epost: elisa.spada@comune.imola.bo.it
AKTIVITETENS FOKUS	Detta goda exempel fokuserar på att främja hållbar mobilitet genom iögonfallande meddelanden på reklamskyltar som ingår i kampanjen "Andrà tutto in bici".
KORT SAMMANFATTNING	Genom medvetandehöjningskampanjen "Andrà tutto in bici" som utvecklats av Bologna Bicycle Council använde sig Imola kommun av gatuskyltar för att stimulera medborgarna att välja cykeln som ett hållbart transportmedel i sin vardag.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	Aktiviteten består i att förbereda affischer som sprids i varje hörn av staden, särskilt i närheten av cykel- och gångvägar, för att attraktivt stimulera medborgarna att använda cyklar.
MÅLGRUPPER	Affischerna är främst riktade till unga människor och vuxna som bäst kan tolka de suggestiva bilderna på affischerna.
BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA	De budskap som förmedlas i kampanjen kan variera i innehåll, men överlag är varje budskap kopplat till fördelarna för människor och miljön av att använda cykel för att täcka vardagliga stadsavstånd.
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENS FÖR ÅTGÄRDEN)	Första steget är att kontakta Consulta della Bicicletta via deras webbplats och ladda ner de bilder du vill använda i din medvetandehöjningskampanj bland de tillgängliga. Därefter måste du donera en liten summa pengar till Consulta della bicicletta, som kommer att användas av organisationen för att ytterligare finansiera nya initiativ för en hållbar livsstil och rörelse.



	<p>Det tredje steget skulle vara att skicka bilderna till tryckeriet och få dem tryckta inom ett par veckor. Det sista steget kommer att vara att sprida alla affischer över hela staden, på de platser som är tillgängliga för kommunens medvetandehöjningskampanjer.</p>
<p>ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER</p>	<p>Kommunen tar emot affischerna från Consulta della Bicicletta, som organiserade reklamkampanjen, och låter dem tryckas på ett lokalt tryckeri. Därefter sätter kommunen upp affischerna över hela staden.</p>
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	<p>Kommunikationsaktiviteterna består av affischtryckning, tillsammans med pressmeddelanden och marknadsföring på sociala medier..</p>
<p>ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)</p>	<p>Välj budskapet som ska förmedlas noga och koppla det till de aktiviteter som genomförs på kommunal nivå. Till exempel har Imolas kommun kopplat temat rörlighet till medborgarnas personliga hälsa.</p>
<p>RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN</p>	<p>Kostnaden för platsen för affischen är kostnadsfri för offentliga organ. Kostnad för affischtryck (cirka 1000 €) Kostnad kopplad till en frivillig donation för att stödja Consulta della Biciclettas upplysningsaktiviteter: pengarna återinvesteras i aktiviteter för att främja cykling.</p>
<p>TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)</p>	<p>Tiden för genomförande är mycket kort (en vecka till en månad). Det beror på den tid som krävs av kommunen för att förbereda affischen, få kampanjen godkänd av kommunfullmäktige och sprida den lokalt.</p>
<p>MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS</p>	
<p>BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)</p>	<p>Framgången visas genom det massiva deltagandet av italienska kommuner i kampanjen. Kampanjen har spridit sig omfattande på sociala medier genom att andra tar bilder och sedan postar dem på sociala medier för att sprida budskapet.</p>
<p>UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)</p>	

POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	<p>Med tanke på omedelbarheten, effektiviteten och enkelheten i de föreslagna budskapen, baserat främst på de starkt suggestiva bilderna på affischerna, kan denna kampanj också antas i ett annat land. Möjligheten att översätta budskapen till det lokala språket bör kontrolleras med "Consulta della Bicicletta".</p>
YTTERLIGARE INFORMATION	<p>Diffondi - andratuttinbici (andratuttinbici.it)</p>
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	<p>#raisingawarenesscampaign #smartmobility #stayhealthybybike #andratuttinbici</p>
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	<p>Välj budskapet som ska förmedlas väl och det ska kopplas till de aktiviteter som genomförs på kommunal nivå. Till exempel har Imola kommun kopplat temat mobilitetsaktiviteter till temat medborgarnas personliga hälsa.</p>



- Genom god praxis Bike To Work ger Imolas kommun företag som har lämnat in hem-arbetsreseplaner möjligheten att få tillgång till en app som arbetstagarna måste ladda ner genom att ange sin hemadress, arbetsadress och företaget de arbetar för. Appen spårar arbetstagarnas arbets-hemresor, beräknar de faktiska kilometrarna och den sparade CO2 och överför var tredje månad en summa till arbetstagarens bankkonto.

8. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	Imola kommun
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Miljörådgivare – Imola Municipality, Elisa Spada epost: elisa.spada@comune.imola.bo.it
AKTIVITETENS FOKUS	Ge en ekonomisk förmån till arbetstagare som väljer att cykla till jobbet. Förmånen beräknas baserat på de faktiska kilometrarna som avverkas i hem-arbetsresorna och spåras genom en georefererad app. Denna goda praxis främjas och finansieras av regionen Emilia Romagna genom kommunerna som, med hjälp av finansiering, måste fastställa hur den ska genomföras.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	Aktiviteten med kilometerersättning syftar till att bryta vanor relaterade till hem-arbetsresor genom ett incitament i form av ekonomisk ersättning. Arbetstagare laddar ner en app där den faktiska hem-arbetsvägen spåras och de cyklade kilometrarna verifieras. Var tredje månad beräknar appen det ekonomiska värdet för arbetstagaren baserat på de avverkade kilometrarna. Varje arbetstagare kan erhålla upp till maximalt 50 euro per månad. Denna goda praxis, som främjas av Emilia Romagna Region inom ramen för Bike to Work-strategin och genomförs genom kommunen, är en av de förslag som arbetstagarna gav i en enkätundersökning.
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	Aktiviteten med kilometerersättning syftar till att bryta vanor relaterade till hem-arbetsresor genom ett incitament i form av ekonomisk ersättning. Arbetstagare laddar ner en app där den faktiska hem-arbetsvägen spåras och de cyklade kilometrarna verifieras. Var tredje månad beräknar appen det ekonomiska värdet för arbetstagaren baserat på de avverkade kilometrarna. Varje arbetstagare kan erhålla upp till maximalt 50 euro per månad. Denna goda praxis, som främjas av Emilia Romagna Region inom ramen för Bike to Work-strategin och genomförs genom kommunen, är en av de förslag som arbetstagarna gav i en enkätundersökning.
TARGET GROUPS	Den goda praxisen är öppen för arbetstagare i företag inom kommunens område som har lämnat in hem-arbetsreseplanen till kommunen.

BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA	<p>Meddelandet som förmedlas är: Kommunen Imola främjar cykling med projektet Imola Bike to Work, där man kan få upp till 50 euro per månad för att cykla till jobbet. Det är en uppmaning att anta en hälsosam livsstil som gynnar hela samhället. Detta är en möjlighet att lära känna vårt nätverk av cykelvägar i staden.</p>
STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKvens FÖR ÅTGÄRDEN)	<p>Stegen för att implementera praktiken är följande:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Genomför det samordnade kommunikationsprojektet (1 månad) 2.Skapa webbplatsen och videokurserna (2 månader) 3.Välj och köp appen (2 månader) 4.Skapa mobilitetsledningstabellen (1 månad + periodiska möten var 3:e månad) 5.Lansera god praxis (presskonferens, sociala medier, kommunikationskampanj) 2 veckor 6.Övervaka god praxis (varje månad)
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	<p>Emilia Romagna-regionen: har definierat strategin för "cykla till jobbet" och tillhandahållit resurser för att finansiera god praxis.</p> <p>Municipality of Imola: samordnar god praxis i samarbete med sektorn för mobilitet och kommunikation. Kommunen har skapat en tabell över mobilitetschefer i lokala företag som tillsammans med kommunens mobilitetschef delar hållbara transportstrategier och genom företagens mobilitetschefer främjar arbetstagarnas deltagande.</p>
KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)	<p>Skapande av ett samordnat kommunikationsprojekt med en logotyp som tydligt identifierar Imola cykla till jobbet-projektet. Skapande av en webbplats www.imolabiketowork.it som innehåller all information relaterad till projektet, med:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentation av projektet och anledningar till varför det är fördelaktigt att välja cykeln för dagliga pendlingar. 2. Karta över stadens cykelplan med rutter som underlättar anslutningar mellan olika delar av staden för att visa nätverket av cykelvägar. 3. Videor av rutterna. 4. Videor som höjer medvetenheten om användningen av cykeln. 5. Information om pågående arbete för att förbättra cykelvägnätet. 6. Information om appar.
ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)	<p>Det är väsentligt att arbeta mycket med kommunikation i samarbete med företagets mobilitetsansvariga.</p>



RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN	Fortsätt finansiera och stödja praxis genom Emilia Romagna-regionen. Utöka antalet företag som ingår i mobilitetsansvarigas bord.
TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)	Oktober 2022/ December 2023
MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS	Internet, tidningar
BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)	Antalet arbetare som använder appen. Antal kilometer som utförs.
UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)	Se till att kommunicera väl. Organisera regelbundna möten med mobilitetsansvarigas bord för att följa upp framsteg och förstå potentiella och kritiska frågor. Tillhandahåll verktyg till mobilitetsansvariga för att underlätta kommunikationen inom företaget. Ge arbetstagare verktyg för att lära sig om cykelvägnätet.
POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	Det är intressant för partners som redan har ett utbrett cykelnätverk och behöver hitta en mekanism som utlöser förändring. Intresset från arbetstagare är mycket högt, liksom från företag. Appen är mycket enkel och gör det möjligt att noggrant spåra förflyttningar, kvantifiera de körda kilometrarna och göra betalningar direkt. Dessa funktioner är viktiga faktorer för att företag ska ansluta sig.
YTTERLIGARE INFORMATION	Nu fortsätter vi att arbeta med kommunikation, och vi skulle också vilja skapa cykelturer / gemensamma evenemang som stimulerar människor att delta.
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	Cykel, arbete, kilometerersättning, app, mobilitetsansvarig, kommunikation.
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	https://imolabiketowork.it/



**Pedala per Imola.
Lascia la macchina a casa.**

Imola Bike To Work è una delle azioni più importanti per rendersi protagonisti del cambiamento. Un po' di organizzazione, qualche informazione, qualche incentivo ed un pizzico di entusiasmo per partecipare a questo passaggio: l'inizio di un cambiamento sempre più vicino, per tutti.

Scegli di usare la bici per i percorsi da casa verso il lavoro: il Comune ti premia, l'azienda ti premia, la Regione ti plaude, tutta la comunità ti ringrazia. Respiriamo volentieri il tuo entusiasmo, non i tuoi gas di scarico.

www.imolabiketowork.it

Bike to Work
— IMOLA —



A.1.5 GODA EXEMPEL FRÅN ECOCITY (GREKLAND)

ECOCITY presenterade två goda exempel med syfte att främja hållbar mobilitet, en årlig skolaktivitet som täcker varje region i Grekland och ett lokalt evenemang på ön Astypalea i Dodekaneserna, i den sydöstra delen av Egeiska havet.

-ECOMOBILITY är en medvetenhetskampanj som har uppmuntrat över 4 600 elever i högstadiet i hundratals städer över hela Grekland att utveckla initiativ för hållbara mobilitetspraktiker, främst på lokal nivå. Skoleleverna motiveras att lära sig om hållbara mobilitetspolitik och deras påverkan på miljön både lokalt och globalt. De ombeds att utveckla en kampanj med syfte att påverka och förändra stadsrörlighetsbeteende och praxis bland ungdomar och vuxna i deras kommun. Samtidigt utvecklar eleverna sina presentationsfärdigheter, sin förmåga att interagera med olika samhällsgrupper och med de lokala och regionala myndigheterna.



8. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	ECOCITY NGO
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Christiana Pirasmaki – Vice ordförande Christiana.Pirasmaki@ecocity.gr
AKTIVITETENS FOKUS	Att utbilda tonåringar och öka medvetenheten bland lokala samhällen om hållbar mobilitet genom frivilliga skolaktiviteter.
KORT SAMMANFATTNING	<p>ECOMOBILITY är en årlig medvetenhetskampanj som frivilligt organiseras på skolor och som sedan 2004 har uppmuntrat över 4 600 elever i hundratals städer över hela Grekland att utveckla initiativ för hållbar mobilitet. Skoleleverna motiveras att lära sig om hållbarhetspolitik för mobilitet och dess påverkan på miljön både lokalt och globalt. De ombeds föreslå realistiska lösningar på transportproblem i sin kommun och utveckla en kampanj som syftar till att påverka och förändra unga och vuxnas beteende och praxis för stadsrörlighet. Samtidigt utvecklar eleverna sina presentationsfärdigheter och förmågor att interagera med olika samhällsgrupper samt med lokala och regionala myndigheter. ECOMOBILITY-aktiviteter utvecklas främst genom frivilligt arbete från ECOCITY-medlemmar samt samarbete med vetenskapliga organisationer, civila organisationer och lokala myndigheter.</p>
DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN	<p>Stadsområdena i Grekland är tätt befolkade och deras stadskärnor lider av trafikstockningar och illegal parkering, vilket är resultatet av en dålig väginfrastruktur som inte kan hantera trafikflödet och parkeringar på ett effektivt sätt, samt oansvarigt beteende från förare. Den urbana allmänna ytan tas nästan helt upp av lagligt eller olagligt parkerade bilar, vilket orsakar miljöförstöring som hotar hållbar ekonomisk tillväxt och hindrar rörligheten för de mest sårbara användarna som gångtrafikanter, cyklister och särskilda sociala grupper som barn, personer i rullstol och äldre. Det enda sättet att övervinna dessa problem är att främja mänsklig närvaro på vägen genom att skydda och stimulera traditionellt socialt bruk av allmänna utrymmen, med andra ord omforma väginfrastrukturen till förmån för aktivt transportmedel som gång, cykling och kollektivtrafik. Å andra sidan ogillar människor radikala förändringar och hållbara mobilitetspolitik måste övervinna politisk konservatism.</p> <p>ECOMOBILITY-kampanjen/tävlingen är ett frivilligt program som godkänts av utbildningsministeriet och är mycket uppskattat bland miljörelaterade skolprogram. Den genomförs under beskydd av miljöministeriet, transport- och infrastrukturministeriet, inrikesministeriet och</p>

hälsovårdsministeriet. Det akademiska stödet kommer från det nationella tekniska universitetets laboratorium för hållbar mobilitet och bedömningskommittén består av representanter från 40 samarbetsorganisationer och institutioner som är kopplade till programmet.

ECOMOBILITY omfattar tre åtgärder:

- Ecomobility-projekt utförda av studenter inom gymnasieskolan,
- Freemobility-projekt utförda av studenter inom specialskolor, och
- Eco2mobility-projekt utförda av vuxna som deltar i vuxenutbildning, "Second Chance Schools".

De deltagande skollagen består av 8 gymnasieelever vardera, som samordnas av en eller två lärare. Deras uppgift är att genomföra en studie om hållbar mobilitet i sin kommun och presentera sätt att främja miljövänliga mobilitetsval för de lokala invånarna. Lokala ledare i myndigheter informeras av arrangörerna om studenternas uppgifter och uppmanas att underlätta deras arbete och arrangera ett lokalt evenemang vid avslutningen. Under de slutliga evenemangen presenteras studenternas projekt och förslag. Lokala beslutsfattare på stads- och regionnivå bjuds in för att främja diskussion och jämföra studenternas vision med verkligheten, vilket stimulerar studenternas politiska medvetenhet och aktivism.

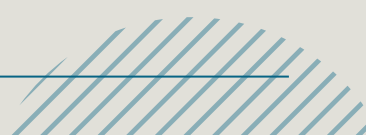
Företrädare för akademien, civilsamhället och lokala myndigheter erbjuder värdefull hjälp under skolprojektens förberedelse- och utvärderingsfaser. 20 olika kriterier används för att välja ut de bästa projekten bland alla deltagande skolor i Grekland. Det första priset för Ecomobility-projekt är en utbildningsresa till Europaparlamentet i Bryssel, för Eco2mobility-projekt en resa till städer som kännetecknas som "Smart Cities" och för Freemobility-projekt ett dagsbesök till en tillgänglig rullstolsvänlig strand. Dessutom vinner fyra skollag som använder sin kreativitet och fantasi för att presentera utmärkt konstnärligt arbete fyra resor till ECOCAMPS. Alla ovanstående resor äger rum på sommaren.

Prisutdelningen äger rum i Aten, på våren eller genom en internetplattform. Företrädare för olika politiska och lokala myndigheter samt miljö-, utbildnings- och akademi finns bland publiken vid prisutdelningen.

Dessutom hålls ett virtuellt seminarium i början av kampanjperioden för att initiera och främja information och kunskap om klimatförändringar och utsläppsfrågor, hållbar mobilitet och transportelement på lokal-regional-national-europeisk-global nivå samt möjliga interaktioner. Elever och lärare förstår och utmanas att se hur små och stora bilder av samma problem återspeglar och påverkar människors livskvalitet på alla nivåer.



<p>BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA</p>	<p>Tonåringar (andra klass på gymnasiet) lär sig att stadsmiljön inte är statisk och att deras vardagliga verklighet skulle kunna förändras radikalt om en mer progressiv politisk dagordning till förmån för förändringbenägna trafikanter kunde genomföras. Föräldrar informeras av sina barn om den miljömässiga och sociala påverkan av deras vardagliga mobilitetsbeteende och lär sig hur de kan minska sin miljömässiga och sociala påverkan. Beslutsfattare stimuleras av eleverna att agera mer radikalt för att genomföra hållbara mobilitetspolicyer och medvetenhet höjs bland invånarna om behovet av att ändra vardagliga vanor och prioriteringar inom stads- och transportplanering.</p>
<p>STEG FÖR ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDEN (VÄNLIGEN ANGE ÄVEN DEN TIDSÅTGÅNG SOM KRÄVS - SEKVENS FÖR ÅTGÄRDEN)</p>	<p>För att genomföra den årliga kampanjen vidtar ECOCITY följande steg:</p> <p>Steg 1: Spridning till skolor. Gymnasieskolor kontaktas och informeras om kampanjen. En deadline fastställs för intresserade elevlag att ansöka. Varaktighet: 2 månader.</p> <p>Steg 2: Skolhandledning. Vägledning om processen till de intresserade elevlagen tillhandahålls av volontärer från ECOCITY och tredje part som samarbetar med kampanjen. Varaktighet: 2 månader (parallellt med steg 3).</p> <p>Steg 3: Lokal genomförande. En organiseringskommitté bestående av medlemmar från ECOCITY och tredje part som samarbetar med kampanjen inrättas. Lokala beslutsfattare och sponsorer kontaktas i varje kommun som arrangerar deltagande skolor för att få hjälp med att organisera lokala evenemang. Varaktighet: 3 månader (parallellt med steg 2).</p> <p>Steg 4: Utvärdering av projekten. En utvärderingskommitté bestående av medlemmar från ECOCITY och tredje part som samarbetar med kampanjen genomförs. Alla projekt utvärderas och de prisbelönda skollagen väljs ut. Varaktighet: 1 månad.</p> <p>Steg 5: Organisering av ett avslutande evenemang. Organiseringskommittén kontakter beslutsfattare på nationell nivå och journalister för att delta i det slutgiltiga evenemanget och organiserar evenemanget. Varaktighet: 1 månad.</p>
<p>ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSETER</p>	<p>Eleverna fokuserar på att identifiera hållbara mobilitets- och transportproblem i sitt område eller sin stad och förväntas föreslå realistiska lösningar till förmån för det lokala samhället och mer generellt. Lagmedlemmarna ges möjlighet att utveckla sitt samarbete, sina kreativa och konstnärliga färdigheter, att utveckla sin ansvarskänsla och att ta initiativ för samhället. Elever bjuder ofta in sociala organisationer i sina städer att samverka.</p>



	<p>Lokala beslutsfattare stöder elevernas projekt genom att presentera och förklara stadens fyraårsplan samt samverkar för en offentlig dialog. De erbjuder också hjälp med att organisera lokala evenemang och ger de unga tonåringarna en politisk röst. Att genomföra elevernas vision och idéer skulle vara den mest viktigaste åtgärden från lokala beslutsfattare, men så är sällan fallet. Journalister har ansvaret att bevaka evenemangen och öka medvetenheten hos alla medborgare som är intresserade av att förbättra stadsmiljön.</p>
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	<p>Elevlagen presenterar under de lokala evenemangen den dokumenterade undersökningen med fakta om olika mobilitetsproblem i sitt studieområde samt deras synpunkter genom en bildpresentation. Elevlagen är också mycket aktiva i interaktionen med andra deltagare via Facebook-sidor, produktion av en mängd videoklipp på YouTube, intervjuer med åsiktsledare och beslutsfattare. Eleverna uppmuntras också att använda konstnärlig kommunikation under de lokala evenemangen, som sånger, dikter, affischer, 3D-ritningar, serier, grafik, spel och dramatiseringar. ECOCITY genomför en multimediamarknadsföringskampanj på nationell nivå, främst genom kommunikationssponsorer. Tidningar, tidskrifter, radiostationer, bloggar och internetmedia svarar på kontinuerligt distribuerat pressmaterial. TV-spotten godkänns av hänvisningsorganisationen och får gratis sändningstid i 3–5 månader. Den stödda och omfattande kommunicerade sloganen är: Elevernas forskning, städerna blir informerade, samhället blir medvetet - om hållbar mobilitet.</p>
<p>ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)</p>	<p>ECOMOBILITY-kampanjen är resultatet av ett samarbete mellan skolledare, lärare, gymnasieelever, beslutsfattare, miljöorganisationer, sociala institutioner, universitet, forskningscentra och sponsorer. En organisatorisk kommitté krävs med kommunikativa färdigheter för att stödja de många telefonsamtal och besök som behövs för att organisera evenemangen och ge eleverna incitament och hjälp att delta i kampanjen.</p>
<p>RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN</p>	<p>ECOMOBILITY-aktiviteterna genomförs främst genom frivilligt arbete från ECOCITYs medlemmar och representanter för samarbetsorganisationerna. Över 300 000 mantimmar ägnas åt detta. Kommunikationssponsorer främjar kampanjen under förberedelse- och genomförandefaserna, privata sektorns sponsorer täcker budgetutgifterna (i form av pengar eller i natura), och en medlem av Europaparlamentet är värd för det vinnande studentlaget i Bryssel.</p>



<p>TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)</p>	<p>Det kan ta cirka 7 månader (från oktober till april) att genomföra kampanjen. Åtgärderna inkluderar skolbesök under höst och vinter för att hjälpa eleverna att förbereda sitt projekt, samt talrika telefonsamtal under denna period för att organisera de lokala evenemangen och det avslutande evenemanget i Aten, bjuda in beslutsfattare på alla beslutsnivåer samt för att ge hjälp och samarbeta med organisationer som vill delta. I själva verket behöver förberedelse- och avslutningsrapporterna göras 3–5 månader i förväg och 2–5 månader efter avslutningen.</p>
<p>MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS</p>	<p>Affischer, inbjudningar, program, klistermärken, kopplingar och varumärkesmaterial trycks inför evenemangen och det avslutande evenemanget för att främja närvaro. En teaterscenografi och ljud- och videoutrustning är också väsentliga för presentationen av studenternas projekt vid varje evenemang. TV-spotar, radiospotar samt digitala banners produceras för att stödja kommunikationskampanjen. Diplom för deltagande och prisplaketter till intressenter och samarbetspartners tilldelas.</p>
<p>BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)</p>	<p>ECOMOBILITY startades år 2003 och har sedan dess genomförts årligen på nationell nivå. Under läsåret 2018–19 representerades 35 städer runt om i Grekland, och över 12 500 lärare, elever och medlemmar från lokala samhällen informerades direkt om de hållbara mobilitetsfrågor och ärenden som presenterades av eleverna. 65 initiativ organiserades och utvecklades, och mer än 400 000 timmar av frivilligt arbete ägnades åt kampanjen.</p> <p>Under läsåret 2019–20 genomfördes kampanjen inte på grund av COVID-19, trots liknande deltagande och förberedelser.</p> <p>Under läsåret 2020–21 introducerades och testades ECOMOBILITY HYBRID-versionen, där alla åtgärder och presentationer genomfördes främst på distans. 14 skolor deltog med virtuella projekt.</p> <p>Under de senaste åren har målet med skolprojekten varit att formulera förslag om åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid och föroreningar, konfrontera klimatförändringar samt främja användningen av cyklar och elbilar. Det är värt att notera att många av skolelevernas förslag och lösningar inom mobilitetsfrågor har beaktats av de lokala myndigheterna och har genomförts, vilket har erkänts som inspirerande och framstående förbättringar av faktisk mobilitetspraxis.</p>
<p>UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)</p>	<p>Ambitionen för framtiden är att motivera ett större antal skolor och uppmuntra fler städer att delta i ECOMOBILITY-kampanjen, så att ett större antal medborgare blir medvetna om hållbara mobilitetspraxis.</p>

POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING	Kampanjen kan genomföras i varje europeiskt land, region eller stad.
YTTERLIGARE INFORMATION	www.ecomobility.gr/wp-content/uploads/ecomobility_web_2021.pdf
NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN	Informella lärandemetoder, hållbar mobilitet, allmän delaktighet.
BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL	https://www.ecomobility.gr/



3 dagars ekologiskt evenemang på Astypalea Island 2020 "medborgarnas röst på". Kommunen Astypalea Island utmanades att inleda en offentlig dialog mellan medborgare om kritiska miljöfrågor som: förnybara energikällor och installation av luftkvarnar, cirkulär ekonomi relaterade till grön turism och hållbara mobilitetsprinciper som påverkar pilotprojekt för elektromobilitet. ECOCITY designade ett 3-dagars multilateralt evenemang – en dag för varje tematiskt tillvägagångssätt som syftar till att informera, öka medvetenheten och positivt påverka medborgarnas beteende gentemot grön teknik och hållbarhet.

9. DETALJERAD BESKRIVNING	
ANSVARIG ORGANISATION	ECOCITY NGO
KONTAKTPERSON OCH EPOST	Christiana Pirasmaki – Vice ordförande Christiana.Pirasmaki@ecocity.gr
AKTIVITETENS FOKUS	Medborgarnas opinionsbildning och deltagande i beslutsfattande, miljöutbildning av lärare som arbetar på de närliggande öarna, volontärarbete för unga studenter och deltagande i policyutformningen, omfattande daglig publicitet som rapporterats av inbjudna journalister
KORT SAMMANFATTNING	ECOCITY designade och genomförde ett 3-dagars multilateralt evenemang – en dag för varje tematiskt tillvägagångssätt som syftar till att informera, öka medvetenheten och positivt påverka medborgarnas beteende gentemot grön teknik och hållbarhet.



	<p>Specialister bjöds in att presentera, tala och diskutera på ett evenemang i konferensstil. Varje tematiskt tillvägagångssätt på kvällen följdes av en öppen offentlig dialog nästa morgon. Frågor besvarades, medborgarnas begränsningar diskuterades och lämnades in som förutsättningar för förslag som presenterades för offentliga myndigheter och förvaltningen. Under samma period utfördes parallella handlingar för att uppnå korspåverkande uppfattningar. Volontärskolans elever utbildades i att söka och rapportera medborgarnas kunskap och idéer om de frågor som skulle diskuteras på konferensen och den öppna dialogen. Resultaten presenterades på affischer vid konferensen. Dessutom deltar eleverna i kreativa aktiviteter relaterade till ovan nämnda teman som dekorerar skolans område. Ett tvådagarsseminarium om miljöutbildning för lärare som arbetar i Astypalea och de närliggande öarna som drivs av teamet från University of West Attica.</p>
<p>DETALJERAD BESKRIVNING AV AKTIVITETEN</p>	<p>Konceptet med evenemanget och alla ovan nämnda åtgärder tillsammans med den omfattande publiciteten syftade – och lyckades – att vara kärntemat för den grekiska regeringen, medborgarna och media om de metoder som utförs för att etablera medborgarnas delaktighet i beslutsprocessen under september och oktober 2020 och framåt. Förändringar välkomnas inte alltid av samhället, särskilt när de påtvingas. Myndigheter och regeringar bör visa respekt för medborgarnas åsikter och idéer. För att diskutera och få acceptans för viktiga beslut krävs information och medvetenhet. Detta är vad Astypalea-projektet bevisade och uppnådde: en ny era för små ö-samhällets metoder för att förändra attityder och beteende och skapa en modellplan för att åstadkomma effektiv social dialog.</p> <p>Astypalea är en liten ö med en yta på 97 km² och 1200 invånare, ganska isolerad mellan komplexen Kykladerna och Dodekaneserna. Lokal ekonomi bygger på jordbruk, och biodling. Turism är en utvecklingssektor fokuserad på miljö- och agrotematiska val av besökarna. En stark negativ attityd väcktes när regeringen beslutade att installera ett stort antal luftkvarnar på ön utan någon förberedelse eller dokumentation. Kommunfullmäktiges ledamöter bad om samråd. ECOCITY föreslog, utformade och implementerade en två-tre månaders kampanj (förberedelse – åtgärd – uppföljning) för att erbjuda medborgarna förklaring och information om de avgörande frågorna kring Air Mills – förnybara energikällor, cirkulär ekonomi – återvinning – grön turism och hållbarhet mobilitet. Experter bjöds in till ett tredagars multilateralt evenemang med fem timmar långa eftermiddagskonferenser följt av fyra timmars öppna offentliga diskussioner på morgonen.</p>

	<p>Skolelever informerades, utbildades och direkt involverades för att kartlägga social attityd och kunskap under dagen före konferensen. Yrkesorganisationernas representanter och opinionsbildare inbjöds att offentligt uttrycka begränsningar och delta i offentliga dialogbord/sessioner. Skollärare från närliggande öar utbildades i miljöpedagogisk teori och praktik. Centralregering, regionala och lokala myndigheter, Europaparlamentets parlamentsledamöter och icke-statliga organisationer deltog aktivt med närvaro eller på distans. Förarprov på elcykel utfördes den sista dagen. Alla handlingar och aktiviteter rapporterades dagligen av journalister som representerade nationella och regionala medier.</p> <p>Resultatens effektivitet bevisas av uppnådda siffror och kvalitetsanmärkningar som presenteras i avsnittet "bevis på framgång" nedan.</p> <p>Interaktion och åsiktsöverlappning av mål enligt ett noggrant utformat schema var kärnan i planen och hela initiativet.</p>
MÅLGRUPPER	<p>Huvudmålgrupp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. medborgare i Astypalea – vuxna främst representerade av professionella och sociala föreningar 2. Opinionsledare som tjänstemän inom offentliga tjänster, borgmästare, före detta borgmästare, chef för kommunoppositionen, berömd skribent, etc. 3. Unga skolelever 4. Utbildare av Astypalea och närliggande öar 5. Journalister i nationella medier.
BUDSKAP SOM FÖRMEDLAS TILL MÅLGRUPPERNA	<p>Medborgarnas medvetenhet och viktig information som levereras av specialister är en styrka som inte är förhandlingsbar.</p> <p>Medborgarnas delaktighet i beslutsprocessen är nödvändig och till gagn för samhället om det utvecklas på rätt sätt. Alla delar av det lokala samhället är kapabla att delta och lära sig formellt och informellt för att vara delaktiga i beslutsprocessen</p> <p>Medborgarnas påverkan är en del av rätten att få fullständig och ansvarsfull information.</p>
ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN FÖR DE AKTÖRER SOM ÄR INVOLVERADE I GENOMFÖRANDET OCH INTRESSENER	<p>ECOCITYs organisationskommitté utformade och koordinerade hela projektet. Astypalea kommuns vice borgmästare och konsult till kommunchefen samt socialsamordnaren stöttade genomförandeplanen på plats. Experter och forskare förklarade och presenterade på ett enkelt språk om tekniska och miljömässiga aspekter, internationella trender och behov, koppling och interaktion mellan klimatförändringar, möjligheter och fördelar som kan erhållas på lokal nivå</p>

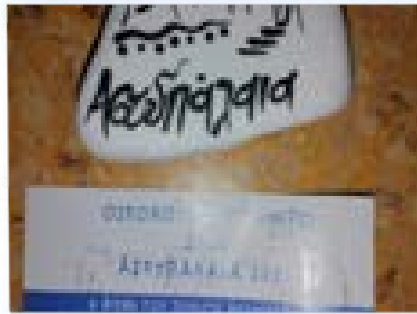


	<p>Dialogförmedlarna var tvungna att justera officiella metoder på plats för att gå vidare och vinna förtroende och acceptans (konfrontera opposition och felinformerade medborgare)</p> <p>Staten och regeringstjänstemän presenterade sina ståndpunkter men var tvungna att lyssna på medborgarnas begränsningar.</p> <p>De regionala och lokala myndigheterna insåg fördelarna med den offentliga dialogen med medborgarna som genomfördes under demokratiska och lämpliga metoder</p> <p>Journalisterna agerade som multiplikatorer av huvudkonferensens budskap (liknande intresse var levande för andra öar) och även som "domare" av ansvarsfulla ord och ståndpunkter från opinionsbildare</p> <p>Pedagogerna fick nya kunskaper om träningsmetoder, ny kunskap om miljöfrågor som berikade deras utbildning.</p> <p>Öproffs och turistutövare uttryckte sig imponerade eftersom alternativa aspekter har visat sig rörande den ekonomiska och sociala utvecklingen av ön.</p>
<p>KOMMUNIKATIONSMETODER OCH VERKTYG: MEDIA, TRYCKT MATERIAL... (FÖRKLARA VILKEN TYP AV KOMMUNIKATIONSVERKTYG SOM HAR ANVÄNTS...)</p>	<p>Tryckta, digitala och ljudmaterial har designats och producerats.</p> <p>Logotyp skapades. Affischer, Konferens- och dialogsessioner Program, mappar för journalister, talare producerades och distribuerades.</p> <p>Livestream- framfördes under konferenssessionerna</p> <p>you tube-kanalen drevs / användes för att ladda upp konferenssessioner med tal, presentationer, diskussioner.</p> <p>Integrerad medieplan utfördes före – under – efter evenemanget till alla mediekategorier fullt stödd av journalisterna som var värdar och rapportbyrån aktiverad</p>
<p>ANMÄRKNINGAR (SAKER ATT VARA UPPMÄRKSAM PÅ VID GENOMFÖRANDET AV AKTIVITETEN)</p>	<p>Mål som ska nås – budskap som ska levereras av specialister på ett enkelt språk – influencers ska vara väl förberedda och aktiverade i tid – bjuda in motsatta åsikter och åsikter att uttryckas och diskuteras offentligt med involverade specialister – tidsplan/handlingssekvens är mycket viktig</p>
<p>RESURSER SOM BEHÖVS FÖR ATT GENOMFÖRA METODEN</p>	<p>Kommunen bjuder in och säkrar sponsorer för att finansiera budgeten</p> <p>Lärare – lärare förbättrade för att involvera och utbilda elever</p> <p>Medierelationer och mediaplan ska genomföras med noggrannhet</p>

<p>TIDSSKALA (START-/SLUTDATUM)</p>	<p>Organisation – förberedelsebehov 2-3 månader. En del av förberedelserna är också själva kampanjtiden. Evenemangen ska ske i ordningsföljd och med tätt schema Bättre att implementering sker innan negativa reaktioner och attityder utvecklas på samhället Briefing, design, textskrivning, utvalda supportrar, färdigställd arbetsgrupp och uppgifter delegerade – en månad Informera och bjud in experter, tjänstemän, företrädare för lokalsamhället, journalister och andra intressenter som förklarar initiativets omfattning, behovet och deras roll, den förväntade sociala nyttan. Två månader framåt – juli 2020) Pressmeddelanden som tillkännager initiativet, inlägg och intervjuer (juni-oktober 2020) 3 dagars evenemang 27, 28, 29 september 2020 Konferenssessioner 27,28,29 september eftermiddag Offentlig dialog sessioner 28,29,30 september förmiddag Enkät av studenter 27 september förmiddag - presentation av resultat på varje konferenstillfälle på eftermiddagen Miljöutbildningsseminarium 27,28 förmiddag – deltagande på konferenssessioner och offentliga dialogsessioner motsvarande dagar och timmar</p>
<p>MATERIAL SOM SKA ANVÄNDAS</p>	<p>Affisch, inbjudan, program och varumärkes-/signeringsmaterial trycks. Visuellt material och videointro producerades för att betona problemet för varje dag konferenstema</p>
<p>BEVIS PÅ FRAMGÅNG (UPPNÅDDA RESULTAT)</p>	<p>Resultatet bevisas av uppnådda siffror och kvalitetsanmärkningar. 670 medborgare deltog i konferenssessionerna för att få information om frågorna om dagordningarna frågor ställdes och besvarades och utgjorde agendan för den offentliga dialogen 633 individer följdes från distans under hela varaktigheten (deltagare från 12 länder) 3817 tittare, främst på Facebook 110 medborgare deltog i de offentliga dialogsessionerna. Medborgarnas förslag, förutsättningar och begränsningar redovisades och överlämnades till borgmästare och kommunfullmäktige. De bad om att få upprepa dessa sessioner i framtiden 31 lärare från öarna Kos, Kalymnos, Leros och Astypalea deltog i det tvådagarsseminarium om miljöutbildning (på eftermiddagen var närvarande vid konferenssessionerna). De skapade också 3 teckningar som de erbjöd Astypalea-skolor som ett minne av öns roll för deras framsteg. Bland dem var 12 lärare anmälda till forskarutbildning.</p>



	<p>17 gymnasieelever deltog frivilligt i undersökningen (frivilligt innebär att föräldrar har skrivit på för lov). De rapporterade och presenterade resultat från 110 frågeformulär (10 % av öns befolkning!). Studenter utvecklar också experimentella kreativa verk relaterade till ämnen som diskuteras under konferenssessionerna och i undersökningen</p> <p>140 medierapporter och framträdanden (inklusive 3 sändningar)</p>
<p>UTMANINGAR SOM UPPSTOD (VALFRITT)</p>	<p>Ny teknik, Luftkvarnar kommer att installeras i områden som accepteras av medborgarna och som motsvarar öns behov</p> <p>Turismproffs såg och accepterade grön turism och cirkulär ekonomi som utvecklingsverktyg</p> <p>Pilotprojektet för elmobilitet stöddes perfekt av nödvändigheten av hållbar mobilitet och policyer som skulle godkännas av de lokala myndigheterna.</p> <p>På nationell nivå blev Astypalea offentlig dialog med medborgarna ett framgångsfall för kommunernas tjänstemän och råd. (idag - två år efter, anses det vara ett av de mest framgångsrika medborgarnas beteendeförändringsprojekt som genomförts på lokal nivå)</p>
<p>POTENTIAL FÖR LÄRANDE ELLER KUNSKAPSÖVERFÖRING</p>	<p>Varje kommun över hela landet (Grekland) och i andra europeiska städer kan organisera och implementera samma eller liknande metoder för att öka medborgarnas intresse och engagemang i beslutsfattande för att få acceptans och minimera motstånd.</p>
<p>YTTERLIGARE INFORMATION</p>	<p>ECOCITY Secretariat (info@ecocity.gr) - Astypalea municipality authority</p>
<p>NYCKELORD RELATERADE TILL AKTIVITETEN</p>	<p>Medborgarnas opinionsbildning, offentlig dialog och deltagande i beslutsfattande, informella metoder för lärande, miljöutbildning, informella – erfarna metoder för lärande</p>
<p>BILDER, LÄNKAR ELLER ANNAT KOMMUNIKATIONSMATERIAL</p>	





8. ÖVERFÖRING AV LÄRDOMAR

Detta kapitel ger en analys av territoriella kontexterna tillsammans med en kortare beskrivning av de partners som har genomfört insamlingen av data och undersökningar. Syftet är att systematisera informationen om situationen i varje region, skillnaderna och likheterna samt de gemensamma utmaningar som dessa regioner står inför. Dessa resultat ger användbara lärdomar som är till hjälp vid utformningen och genomförandet av IO2- och IO3-outputen

8.1 Information om situationen i Abegondo, Spain

8.1 Kort biografi



Kommunen Abegondo ligger i regionen Galicien i nordvästra Spanien, 23 km söder om staden A Coruña. Trots sin närhet till denna stad har Abegondo behållit sin starka lantliga karaktär och naturvärden, och därför har den utmärkts som en del av biosfärområdet "Mariñas Coruñesas och Terras do Mandeo" som antagits av UNESCO.

Transit projektet är kommunens första steg i att förändra medborgarnas beteende mot hållbar mobilitet.

Link: <http://abegondo.gal/>

8.1 Den territoriella kontexten

ABEGONDO I SIFFROR:	
INVÅNARE (2020)	5,398 (BEFOLKNINGEN MINSKAR SAKTA).
FÖRETAG (2019)	357 (I HUVUDDSAK FÖRETAG INOM TJÄNSTSEKTORN)
DEMOGRAFI (2020):	<ul style="list-style-type: none"> • 0-15 år: 596 • 16-64 år: 3,146 • 65 år: 1,659

När det gäller befolkningspyramiden observeras det att medelåldern i Abegondo är över 50 år. Detta innebär en rörlighet som främst fokuserar på daglig promenad till fots och med mindre påverkan av cykling för förflyttning, även om det uppskattas som ett fritidsalternativ.

Morfologi:

Abegondo (83,9 km²) ligger vid Artabroviken, en stor amfiteater vid havet, som stiger från inlandet genom en serie kullar, vars högsta topp når upp till 600 m och där det finns en serie dalgångar som ibland stiger brant med sluttningar större än 20%.

Relieferna är resultatet av den eroderande verkan av vattendragen som löper genom området från söder till norr och från öst till väst: floderna Mero, Gobia och Barcés.

Följaktligen är topografin inte gynnsam för cykling med traditionella cyklar.

Klimat:

Klimatet är ett typiskt havsklimat, med rikliga och ihållande regn under större delen av året, och temperaturen är inte extrem i något fall, även om det förekommer en viss kontinental prägel i de södra områdena över 400 m höjd, vilket är mindre befolkade.

Nederbörden ligger i genomsnitt på 1 000 mm. Den har en typiskt atlantisk säsongsfördelning: december, november och mars är de regnigaste månaderna, medan juli, augusti och juni är de torraste, med ett regnfattigt sommarunderskott på mellan 100 och 400 mm.

Överlag är klimatet mycket behagligt, på grund av det skyddade läget från de dominerande fuktiga vindarna från sydost och de kalla och torra vindarna från nordost. Medeltemperaturen är 13,2 °C.

Den urbana kontexten:

Abegondo är en pendlingskommun mellan en kustnära stadsregion och en inre lantlig region. Den är uppdelad i två områden:

- Nordväst med en tydlig påverkan från storstadsområdet A Coruña, där bebyggelserna ligger i anslutning till motorvägen A6, vilket har ökat tillgängligheten och förkortat avståndet till staden i tid.
- Sydost med bosättningar med en tydlig lantlig prägel som är kopplade till den fysiska miljön, vilka har begränsade rörlighetsförhållanden kopplade till regionala vägar med mindre kapacitet.

8.1.3 Transportmedel och infrastruktur i Abegondo.

Kommunikationen från Abegondo med omvärlden sker främst via motorvägar, eftersom användningen av järnväg är mycket liten.

Abegondo saknar en affärs- och handelsnätverk, så majoriteten av befolkningen reser dagligen utanför kommunen för att arbeta, samt för att handla och söka underhållning.

När det gäller resor inom kommunen är de flesta till utbildnings- och hälsoinrättningar, apotek, bank och stadshus. Det förekommer också förflyttningar till fritidsområden nära de två befintliga vattenreservoarerna. I det här fallet är det viktigt att framhålla det ökande användandet av "Flod Mero Cykelväg" (9,1 km) som förbinder Abegondo med staden A Coruña. För närvarande pågår expansionen av "Cykelvägen för särskilt bevarandeområde Abegondo - Cecebre Reservoar" (31,9 km).

Den stora befolkningsspridningen (132 orter med i genomsnitt 43 personer/varje) är den främsta anledningen till att det inte finns några kommunala busslinjer, så den allmänna rörligheten begränsas till det storstadsomfattande transportnätet mellan A Coruña och Ferrol som dagligen passerar via stadshuset (San Marcos, 171 personer). Dock indikerar undersökningar en begränsad användning på grund av den låga frekvensen av allmänna bussar: 70% av invånarna säger att de nästan aldrig använder dem. Dessa brister kompenseras delvis av ett tillräckligt och tillräckligt utbud av taxibilar.

Av dessa skäl använder de flesta invånare i Abegondo privata bilar och därför har ökningen av bilflottan fortsatt att öka de senaste åren. En annan faktor att beakta är betydelsen av andrahands bostäder, som sommarvisten, inom kommunen, eftersom cirka en fjärdedel av husen faller inom denna typologi, och de flesta ägarna bor i staden och vistas i dem under sommarmånaderna, med god kommunikation med kusten och närliggande stadskärnor.

"Santiago-vägen", även känd som engelska vägen, går genom 18 kommuner (inklusive Abegondo). Denna historiska pilgrimsled har fått sitt namn efter pilgrimer från Irland, Storbritannien och andra delar av norra Europa som anlände till hamnarna i A Coruña och Ferrol för att nå huvudstaden i Galicien.

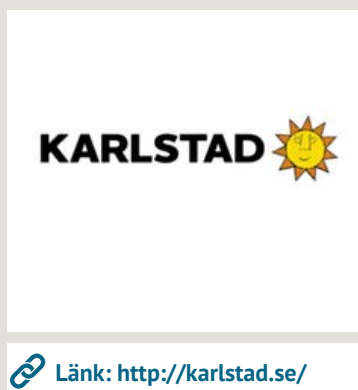
Sträckan från Ferrol är 113,2 km och från A Coruña är den 73,4 km lång. Det beräknas att det tar 6 respektive 3 dagar att vandra sträckan.

Det finns inga tillgängliga cykeluthyrningstjänster (traditionella, elektriska) eller elsparkcyklar.

Generellt sett saknar vägarna gångbanor och är inte säkra för fotgängare och cyklister.

8.2 Information om Karlstad kommun

8.2. Kort Biografi



Karlstad är en platt och cykelvänlig stad, där det mesta ligger mindre än fem kilometer från stora torget. Det finns ett stort nätverk av cykelvägar som förbinder stadens olika stadsdelar både med centrum och med varandra. Totalt sett har kommunen cirka 25 kilometer cykelvägar. Karlstad ligger i ett floddelta med mycket vatten och flera av cykelvägarna går naturligt längs Klarälvens grenar. Att cykla är ett utmärkt sätt att ta sig runt i staden för de som bor i eller besöker Karlstad. Cykeln är ett hållbart transportsätt. När en större del av resorna görs med cykel främjas både miljön, klimatet och folkhälsan.

Det bidrar också till ett Karlstad med mindre trängsel, mindre trafikbuller och bättre luftkvalitet. Cyklandet ökar i Karlstad och man arbetar ständigt för att göra det ännu bättre, säkrare och smidigare att cykla - oavsett vilken säsong det är!

8.2 Den territoriella kontexten

KARLSTAD I SIFFROR
<ul style="list-style-type: none"> 95,000 INVÅNARE 140,000 I KARLSTADS NÄRLIGGANDE OMRÅDEN 16,000 STUDENTER 280 000 INVÅNARE I RÄGION VÄRMLAND AV CIRKA HÄLFTEN BOR INOM 25 KM FRÅN KARLSTADS CENTRUM.
<ul style="list-style-type: none"> 30,000 NYBYGGDA BOSTÄDER OCH LÄGEMETER PLANERAS TILL 2050 I KARLSTAD
<ul style="list-style-type: none"> ANDELEN RESOR MED BIL VAR 59% OCH ANDEL RESOR MED CYKEL 19 % ÅR 2014.

Karlstad ligger vid Klarälvens delta på den norra stranden av Vänern, mellan Stockholm och Oslo. Karlstads kommun har över 94 000 invånare och mer än 140 000 personer bor i Karlstadregionen. Karlstad är residensstad i Värmlands län och här finns service och verksamheter för hela Karlstadregionen som består av Karlstad samt de fyra omkringliggande kommunerna Forshaga, Grums, Hammarö och Kil. Tillsammans har vi lite över 140 000 invånare.

Den regionala residensstaden
Hälften av länets befolkning bor inom 25 kilometer från centrala Karlstad. Befolkningstätheten i Karlstadsregionen är jämförbar med mått från centrala Europa. En säker och effektiv person- och godstransport är en viktig förutsättning för att utveckla den regionala utvecklingen med Karlstad som centralort. Lokala och regionala pendlingsresor sker främst till Karlstad. Under de senaste tio åren har det totala pendlingsresandet inom länet ökat med 15 procent. Denna utveckling ställer ökade krav på infrastruktur och utbudet av attraktiva pendlingslösningar.

Ungefär 72 procent av växthusgasutsläppen i Karlstad kommer från transportsektorn. Det är den sektorn som genererar flest utsläpp inom det geografiska området. Personbilstrafiken står för 64% av dessa utsläpp, medan bussar och lastbilar tillsammans står för 31%.

Sedan 2010 har det totala bilkörandet i Karlstad ökat med 10,3 procent trots en minskning av bilkörningen per person. Den främsta anledningen till detta är att tillväxten av antalet bilar har varit snabbare än befolkningsutvecklingen, samtidigt som körsträckan per person inte har minskat tillräckligt. Ökad trafik är kontraproduktivt för skapandet av attraktiva stads- och livsmiljöer, och medan trafikstockningar ökar försämras tillgängligheten inte bara för bilister utan också för andra trafikanter.

För att Karlstad kommun ska kunna uppnå sina klimatmål och för att Karlstad ska kunna växa behöver hållbarhetsarbetet inom trafikområdet intensifieras ytterligare. Det innebär ett mer balanserat transportsystem där andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer ökar och där biltrafiken inte ökar i samma takt som tidigare.

Förtätning och ny infrastruktur:

Karlstad är en snabbt växande region, men kommunens yta är begränsad och fram till 2050 behöver vi skapa plats för 20 000 - 30 000 nya bostäder. I centrala delarna söder om Karlstads Centralstation pågår flera förtätningssatsningar där cirka 2 000 nya bostäder utvecklas på befintlig mark. Det finns redan bostäder, service och arbetsplatser här. Idag arbetar över 10 000 personer inom handel, vård och service och det kommer att bli fler.

För att skapa bättre trafikflöden och förutsättningar för hållbara resor kommer ett nytt resecentrum, Vikenförbindelsen, byggas under perioden 2020–2025 för att avlasta innerstaden från genomfartstrafik och nya anslutningar till statliga motorvägar. Nya trafiklösningar löser en del av de utmaningar vi har idag, men om vi fortsätter att resa på samma sätt i framtiden kommer trafiksystemet inte att fungera och tillgängligheten för alla transportsätt kommer att minska. Vi behöver hitta smartare sätt att resa både på långa och korta sträckor, och fler människor behöver välja tåg, bussar, cyklar och gång.

En tredjedel av alla korta resor i Karlstad, upp till tre kilometer, görs med bil. Och mer än hälften av alla resor på tre till fem kilometer görs också med bil. Om vi gör det lättare att cykla, gå eller åka buss kan vi förhoppningsvis minska antalet korta bilresor. Det innebär att det blir mer utrymme på våra vägar för dem som verkligen behöver ta bilen.

Den senaste reseundersökningen för Karlstad gjordes 2014. Då kunde vi se att bilkörningen i Karlstad minskade från 65 till 59 procent av det totala resandet mellan 2004 och 2014. Under samma period ökade cyklingen från 18 till 24 procent och bussresandet från 7 till 9 procent av det totala resandet inom kommunens geografiska område.

Övergripande mål i Karlstads kommuns strategiska plan:

Karlstad ska vara en fossilfri och klimatsmart kommun.

För att bidra till att uppnå de globala klimatmålen kommer Karlstad att arbeta för att bli en fossilfri kommun inom några decennier. Karlstad kommer också att vara en kommun som är innovativ och använder smarta lösningar för att begränsa klimatpåverkan.

Länkar:

strategisk plan

<https://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunens-organisation/Kommunens-styrdokument/Strategisk-plan/>

Vikenförbindelsen

<https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/vikenforbindelsen---forbattrad-framkomlighet/>



8.2.3 Transportmedel och infrastruktur i Karlstad

Cykling

Karlstad är en platt och cykelvänlig stad där det mesta ligger inom fem kilometer från Stora Torget. Det finns ett stort nätverk av cykelvägar som förbinder stadens olika områden både med stadskärnan och med varandra. Totalt finns det cirka 250 km cykelvägar i hela kommunen. Karlstad är belägen i ett deltaområde med mycket vatten, och flera av våra cykelvägar går längs med de vackra grenarna av Klarälven. Karlstad blev utsedd till Sveriges bästa cykelstad år 2018, 2019 och 2020.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken består av ett system med åtta baslinjer med hög frekvens och tre centerlinjer som har ett mer serviceinriktat syfte. Dessutom finns det sju speciallinjer som främst omfattar skoltrafik och fyra hockeylinjer som går vid tider och rutter där det finns speciella behov i samband med Färjestad BK:s hemmamatcher. Baslinjefrekvensen varierar från 10-minuters trafik till 20-minuters trafik på dagtid, med lägre frekvens på kvällar och helger. I Karlstad utförs också båtbusstrafik under sommarmånaderna på älven, samt mot närliggande kommuner. Järnvägsspåret Värmlandsbanan har också hög trafik med tåg. Genom det pågående infrastrukturprojektet "Tåg i tid" byggs nya plattformar vid centralstationen med mötesspår i Karlstad samt ett nytt resecentrum mellan 2020 och 2025.

Karlstadstråket - BRT (Bus-Rapid-Transit system)

I takt med att staden utvecklas ges gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik företräde i vägnätet. En snabb busslinje genom staden bidrar till mer hållbara resor och till den pågående stadsutvecklingen. Förutom att underlätta resor med kollektivtrafik, med exempelvis tätare turer, kommer resorna också att bli ännu bättre med de el-bussar som kommer att trafikera linjen. De elektriska bussarna gör även stadsmiljön mer behaglig eftersom de är betydligt tystare än bussar som går på andra bränslen.

Vi planerar trafiken utifrån principen "bussen har företräde" för att göra bussen konkurrenskraftig i förhållande till bilen. Undersökningar visar att många redan väljer att åka buss till Karlstads city, men det kan bli fler. Tid är en viktig faktor för många och kollektivtrafiken behöver ges mer genetisk sträckning och företräde i korsningar. Ambitionen är att den snabba busslinjen gradvis ska utökas så att den till sist sträcker sig från Universitetet i öst till Bergvik köpcentrum i väst.

Kommersiella bildelningstjänster

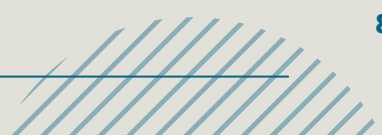
Karlstads kommun arbetar för att förbättra förutsättningarna för bilpooloperatörer. Framför allt handlar det om att hyra ut parkeringsplatser till bilpoolföretag. För närvarande finns det två kommersiella mobilitetstjänster som tillhandahåller bilpoolservice.

Solacykeln (The Sun bike) - under sommaren

Karlstad har sedan många år tillbaka ett system med gratis uthyrning/lån av cyklar med en bemannad uthyrningsstation vid Karlstads bibliotek - Solacykeln. Solacykeln drivs som ett arbetsmarknadsprojekt av enheten Sola vid Arbetsmarknads- och socialförvaltningen. På grund av läget för uthyrningsstationen kan cyklarna idag inte ses som ett komplement till kollektivtrafiken som kan användas för att fortsätta en kollektivtrafikresa med cykel. Samtidigt fyller projektet en funktion för turister som vill upptäcka Karlstad med cykel.

El-cyklar

Från sommaren 2021 kommer ett kommersiellt företag att erbjuda elsparkcyklar att hyra i centrala Karlstad.



Utvecklingen av ett publikt låncykelsystem

Under hösten 2021 och 2022 har Karlstads kommun, tillsammans med Region Värmland och Arvika kommun, planerat att genomföra ett pilotprojekt för ett cykeldelningssystem vid tågstationerna på varje plats. Projektet finansieras inom ramen för EU-projektet Starkare Tillsammans. Syftet med systemet är att underlätta hela reskedjan vid pendling och göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

8.3 Information om UPPs kommunförbund, Italien

8.3. Kort Biografi



UPP är beläget i norra Italien och består av 5 kommuner som tillhör provinsen Parma: Collecchio, Felino, Montechiarugolo, Sala Baganza och Traversetolo. Det sträcker sig över ett område på 230 kvadratkilometer där över 50 000 invånare bor. Det ligger också i hjärtat av den så kallade "Matdalen", som är känd över hela världen för gastronomiska produkter som Parmaskinka, Parmigiano Reggiano-ost och Felino salami.

Varje kommun främjar hållbar mobilitet genom att implementera och underhålla cykel- och gångvägar samt infrastrukturer för elektrisk laddning.

UPP har en samordnande roll genom att främja pilotprojekt, särskilt riktade mot arbetspendlare och genom att tillhandahålla elcyklar för användning i arbetsuppgifter bland offentligtanställda.

8.3.2 Den territoriella kontexten

UPP I SIFFROR	
INVÅNARE	54.637
FÖRETAG	4.400

Ekonomi är främst baserad på små och medelstora hantverks- och industriaktiviteter som verkar inom agro-matsektorn. UPP är faktiskt beläget i det agro-matdistrikt som kallas Matdalen, en produktionsplats för typiska produkter som Prosciutto di Parma och Parmigiano Reggiano.

Antalet företag verksamma inom byggsektorn är betydande, liksom inom tillverkningssektorn. Jordbruket utgör den tredje största ekonomiska sektorn

DEMOGRAFI	
MEDELTÄT BEFOLKNING	213 INV/KM ²
GENOMSNITTSÅLDER	45,2
FAMILJER BESTÅR I GENOMSNITT AV	2,29 PEOPLE

Befolkningen ökade till följd av att människor flyttar från Parma (huvudstaden i området) för en bättre livskvalitet än i staden.

Morfologi

UPP-området ligger söder om staden Parma, mellan kullar och slätt, och landsbygdsområden utgör den största delen av territoriet.



klimat

Klimatet i området är kontinentalt och präglas av varma somrar och hårda vintrar. Nederbörden är jämnt fördelad över året, med höga dagliga regnmängder under juni och oktober, medan de lägsta värdena återfinns mellan januari-februari och september-oktober. De högsta temperaturerna (+33 °C) uppnås i juli-augusti, medan de lägsta temperaturerna (-10 °C) registreras i januari, med mycket märkbara temperaturvariationer under året.

Urban kontext

UPP-området sträcker sig över 230 kvadratkilometer söder om huvudstaden Parma och är uppdelat i fem kommuner: Collecchio, Sala Baganza, Felino, Traversetolo och Montechiarugolo. Varje kommun är indelad i flera byar.

8.3.3 Transportmedel och infrastruktur i UPP

Kollektivtrafik (bussar, järnväg)

De 5 kommunerna i UPP är anslutna till Parma med busslinjer. Det utgör endast 20% av den totala transporten och användarna är främst studenter som åker till Parma där de flesta gymnasieskolorna finns.

Kollektivtrafiken drivs av ett privat företag, TEP Spa, med varierande dagliga avgångar på vardagar eller helgdagar. Järnvägsstationen finns endast i Collecchio (med ett andra stopp, en gång om dagen, i byn Ozzano) och förbinder främst staden med Parma.

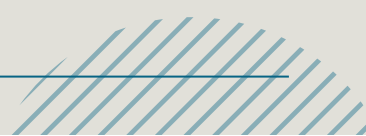
Trafiksituationen

UPP påverkas av betydande volymer av genomfartstrafik, främst koncentrerad på de 2 ringvägarna. Att resa till och från arbete är den främsta motivationen.

Tillgängligheten till cykelleder (km)

I UPP finns cirka 50 km cykelvägar, som främst sträcker sig genom de urbaniserade områdena. Ytterligare 10 km är under konstruktion eller planering. Endast kommunerna Sala Baganza och Felino är direkt anslutna med en cykelväg. En ny sträcka är under konstruktion som kommer att ansluta Sala B. och Collecchio. Anslutningarna mellan de olika byarna i området kommer också att implementeras inom en snar framtid (till exempel i Felino och Montechiarugolo).

Det finns ingen cykeldelningstjänst (traditionell, elektrisk) eller elsparkcyklar tillgängliga. Installationen av laddningsstationer för elbilar har planerats på olika platser i området.



8.4 Information om Imola, Italien

8.4.1 kort biografi



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

Genom åren har Imola skapat ett nätverk av 100 km cykelvägar som kopplar samman alla stadsdelar med varandra och med det historiska centrumet, vilket gör det till en "15-minutersstad". Under de senaste två åren har man utvecklat en omfattande stadsstrategi som fokuserar på cykelvägar och grönområden, vare sig det är stadsparker, trädalléer, återplanteringsområden eller områden som uppstår som en följd av vägsystemet för att definiera en sammanhängande urbant grön infrastruktur som kan utföra ekologiska, landskaps-, klimatanpassnings- och stadskopplingsfunktioner.

Under de senaste åren har två teman behandlats där hållbar mobilitet ska utvecklas: hem-till-arbete- och hem-till-skolverksamheter. För att göra detta har man beslutat att aktivera deltagande processer som sätter företags mobilitetsansvariga i centrum för det första temat och skolor, föreningar och Ausl (lokala hälsoorganisationen) för det andra temat. Båda dessa områden stöds av specifika kommunikationsprojekt.

8.4.2 Den territoriella kontexten

Imola är en stad med 69 885 invånare som sträcker sig över en yta på 205,02 km². Det är den största kommunen sett till yta i storstadsområdet Bologna och den näst största sett till invånarantal, efter Bologna. Det är administrativ huvudort för det nya distriktet Imola som förenar 10 kommuner från slätten till kullarna. Imola ligger i Romagna längs Via Emilia, vid den punkt där Santernofloden flyter ut i Poaldalen. Kommunens område är mestadels platt, förutom en kuperad remsa i södra delen.

Det är en stad som präglas av en stark närvaro av offentliga grönområden. Hållbarhetspolen vid Universitetet i Bologna finns närvarande med Masterprogrammet för hållbar mobilitet och Autodromo Enzo e Dino Ferrari, där man genom Imola Living Lab utvecklar strategier relaterade till hållbar mobilitet.

8.4.3 Transportmedel och infrastruktur i Imola

Imola har ett 100 km långt nätverk av cykelvägar. Cykelvägarna sträcker sig både internt i staden och externt för att koppla samman delar av kommunen med stadskärnan och andra kommuner emellan. Särskilt Santerno cykelväg, som ingår i Bicipolitana i storstadsområdet Bologna, sträcker sig över 44 km och förbinder 6 kommuner från slätten till kullarna. Kommunen har en järnvägsstation som är väl ansluten till cykelnätverket och som under de senaste åren allt mer har fungerat som en intermodal knutpunkt. Det offentliga transportsystemet har 4 linjer som betjänar både bostadsområden och industriområdet. Kommunen är utrustad med:

- en cykeldelningstjänst med 150 cyklar, varav 100 är vanliga och 50 är el-cyklar.
- en elbilsdelningstjänst med 10 bilar som även finns i Bologna och möjliggör resor till Bolognas flygplats.



8.5 Information om Attikiregionen, Grekland

8.5.1 Kort biografi



[Rete civica del comune di Imola - Comune di Imola](#)

ECOCITY är en icke-statlig icke-vinstdrivande organisation som fokuserar på den urbana miljön. Den drivs av sina medlemmar och frivilliga inom områdena vetenskap, näringsliv och media. Den grundades i Aten år 2004 och har verksamheter i Thessaloniki och Patras. Den styrs av styrelsen och får råd av den vetenskapliga kommittén.

Huvudaktiviteterna inkluderar årliga kampanjer och evenemang, offentliga dialoger, projekt och program som finansieras av EU, forum och konferenser som berör alla aspekter av urban hållbarhet gällande luft (luftförorening och folkhälsa), vatten, byggande (utveckling och stadsplanering), energi, transport (hållbar mobilitet), avfallshantering, cirkulär ekonomi och klimatnödläge.

Organisationen är en aktiv medlem i de sex största europeiska och internationella NGO-nätverken: EEB, T&E, PAN EUROPE, EKO ENERGY, ECOS, MIO/ECSDE.

8.5.2 Den territoriella kontexten

ATTIKA I SFFROR	
INVÅNARE	CA. 3,8 MILJONER
AREA	3 800 KVADRATKILOMETER.

Storstadsområdet Aten (regionen Attika) inkluderar det funktionella stadsområdet för den urbana sammanslutningen Aten – Piraeus (bestående av dessa två städer, deras tätbefolkade expansioner och det glesbefolkade pendlingsområdet) som täcker Attika-halvön vid västra Egeiska havet och några öar i Saroniska viken mellan Attika och Peloponnesos.

Regionen Attiki är uppdelad i 8 Sub-regioner.

A. Regionen för centrala Aten täcker den historiska stadskärnan i Aten som har varit tätbefolkad sedan mellankrigstiden. Idag bor 1 miljon människor i denna regionala enhet, som är ett av de mest tätbefolkade områdena i Europa (12 000 invånare per kvadratkilometer).

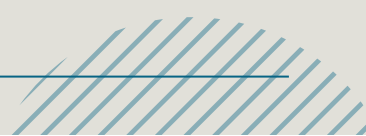
B. Regionen för Piraeus täcker den historiska stadskärnan i Piraeus. En halv miljon människor bor i denna regionala enhet, som också är extremt tätbefolkad (8 900 invånare per kvadratkilometer).

C. Regionen för norra Aten, regional enhet för västra Aten och regional enhet för södra Aten. Dessa tre delregioner täcker de tätbefolkade expansionerna av den historiska kärnan under 1900-talet. Befolkningsstätheten varierar mellan 4 200 och 7 600 invånare per kvadratkilometer. Ungefär 1,5 miljoner människor bor i dessa tre regionala enheter. De ovanstående fem regionala enheterna bildar den tätbefolkade "staden" Stor-Aten med en befolkning på 3 miljoner människor på en yta av 414,6 kvadratkilometer.

D. Regionen för östra Attika och regionen för västra Attika. Dessa två regionala enheter täcker det glesbefolkade inlandspendlingsområdet i Stor-Aten (0,7 miljoner människor bor i dessa två områden).

E. Regionen för öarna. Den inkluderar öar nära Aten som tillhör pendlingsområdet för Stor-Aten (Salamis, Aegina, Agistri) med en total befolkning på cirka 50 000 och några avlägsna öar med mycket liten befolkning.

Regionerna är vidare uppdelade i kommuner. Stor-Aten är uppdelad i 60 kommuner.



Regionen Attika är känd för sitt hälsosamma, torra klimat med en genomsnittliga årliga soltimmar på 7 timmar per dag (mellan åren 2000-2020). Detta gör cykling trevligt under vinter, höst och vår, men det kan vara ganska utmanande att cykla mellan 09.00 och 18.00 under sommaren på grund av de höga temperaturerna.

8.5.3 Transportmedel och infrastruktur i regionen

De tätbefolkade områdena i staden Stor-Aten och vissa tätbefolkade förorter runt stadskärnan som tillhör de regionala enheterna Östra och Västra Attika betjänas av ett väletablerat kollektivtrafiksysteem som främst är baserat på busservice och täcker nästan alla områden och lämnar mycket få områden obefolkade. Det järnvägsbaserade kollektivtrafiksystemet inkluderar 3 tunnelbanelinjer som förbinder centrala Aten med Piraeus samt med Västra, Norra och Södra Aten.

Den totala längden på tunnelbanenätet inom området Stor-Athen är 67 km.

I den regionala enheten Syd-Aten har ett kompletterande spårvägsnät på 24 km byggts, vilket förbinder den regionala enheten med stadskärnan i Aten och Pireus. Slutligen har ett förortstågnätverk på 25 km byggts i de tätbefolkade områdena i Stor-Aten.

Det innebär att inom det tätbefolkade området är den totala längden på järnvägsnätet (metro + spårvagn + förortståg) 116 km inom en yta av 415 kvadratkilometer, vilket innebär en täthet av 0,28 km järnvägsnät per kvadratkilometer. Om vi antar en täckningsområdet på cirka 500 meter runt varje järnvägslinje innebär det att ungefär endast 28 % av det tätbefolkade området täcks av ett snabbt järnvägsbaserat kollektivtrafiksysteem som är konkurrenskraftigt jämfört med bilanvändning.

Efter påtryckningar från cykelföreningar har cyklar tillåtits i tunnelbanan och förortstågssystemet. Cyklister har rätt att ta med sig upp till två cyklar i den sista vagnen på varje järnvägsbaserat transportsystem (metro, spårvagn, förortståg). Eftersom cykelhastigheten är tre gånger högre än gånghastigheten kan tre gånger större områden täckas om människor cyklar istället för att gå till kollektivtrafikstationer. Det innebär att nästan varje område i den tätbyggda staden Stor-Aten med 3 miljoner invånare, det vill säga $3 \times 28 \% = 84 \%$ av Stor-Atens yta, ligger inom cykelavstånd till järnvägsbaserade kollektivtrafikstationer.

Stor-Aten lider av trafikstockningar på grund av extrem tätbebyggelse, vilket resulterar i att bilförare och busspassagerare ofta möter betydande förseningar för att nå sin slutdestination. Järnvägsbaserade kollektivtransportsystem erbjuder tillförlitlighet och snabbhet och når snabbare inre delar av staden, där de flesta arbetsplatser finns. Nackdelen är att de ännu inte är tillräckligt täta för att täcka varje bostadsområde. Många människor använder motorcykel för att ta sig till stadens centrum, och Aten har en extremt hög andel av resor med motorcykel. Cykling kan utvidga området som täcks av järnvägsbaserad kollektivtrafik och erbjuda ett pålitligt, snabbt och hållbart alternativ för att förflytta sig inom det tätbefolkade urbana området i Stor-Aten.

Regionerna i östra Attiki och västra Attiki är administrativa enheter i utkanten av Aten. Faktum är att förorterna i dessa regionala enheter, dvs. kommunerna Fyli, Acharnes, Pallini och Var-Voula-Vouligameni, nu har samma befolkningstäthet som sina grannar eftersom stadsutbredning sedan 1990 har orsakat en snabb omvandling av dessa förorter till tätbefolkade stadsområden. Dessa förorter täcks främst av förortstågssystemet, linje 3 i tunnelbanan och spårvagnslinjen. De betjänas också av ett tätt matarbussnät som förbinder varje stadsdel med det huvudsakliga kollektivtrafiknätet. Trots detta är cyklar inte tillåtna ombord på bussar inom storstadsområdet i Aten.

Förorterna i utkanten av Attiki har ett dåligt utvecklat kollektivtransportsystem baserat på ett privat bussbolag som förbinder dem med centrala Aten.



Det 2 500 kvadratkilometer stora området i västra och östra Attiki betjänas av fyra förortstågslinjer. Det betyder att det inte alltid är lätt att cykla till en järnvägsbaserad kollektivtrafikstation i de regionala enheterna i västra och östra Attiki.

I området runt Aten finns det två cykeluthyrningsföretag som har installerat system i kommunerna Marathona, Vari-Voula-Vouliagmeni, Marousi, Aten, Palaio Faliro, Kallithea, Moschato-Tavros, Alimos, Nea Smirni, Glyfada och Drapetsona-Keratsini i de regionala enheterna East Attiki (de första två), Norra Aten, Centrala Athens, Södra Athens och Piraeus. På grund av att de drivs av kommunerna utan central regional övervakning kan användarna inte ta en cykel i en kommun och lämna den i en annan. Dessutom har väldigt få cykeluthyrningsstationer installerats i de flesta kommuner. Sådan fragmentering gör systemet ineffektivt och hälften av de installerade systemen har övergivits på grund av låg användning.

De tätbefolkade områdena medför parkeringstryck längs de flesta vägar i stadskärnan. Ofta visar polispersonal tolerans mot olaglig parkering. Parkeringstrycket utgör ett betydande hot som hindrar byggandet av cykelinfrastruktur.

I regionen Attiki har 86 km cykelinfrastruktur byggts av kommunerna utan central regional övervakning, med undantag för sträckan Faliro - Aten som förbinder stadens kust med stadskärnan och har byggts av den regionala myndigheten. Fragmentering är även fallet med cykelinfrastrukturen. Anläggningar i en kommun fortsätter inte i grannkommunen. I regionen Attiki finns det en mosaik av lokala cykelnät som betjänar lokala behov.

8.6 Skillnaderna mellan de olika kontexterna

Kontexterna skiljer sig avseende:

- antalet invånare (totalbefolkning), det varierar från den lilla staden Abegondo (cirka 5 000 invånare) till det stora antalet i Attika-regionen med 3,8 miljoner. Där emellan har vi Karlstad (cirka 95 000 invånare), Imola (cirka 70 000 invånare) och UPP-regionen (cirka 55 000 invånare).
- Befolkningstätheten, från den höga tätheten i centrala Aten till den låga tätheten i Abegondo.
- Territoriets storlek, mycket stort i Aten och Abegondo i förhållande till antalet invånare, medelstor i de andra sammanhangen.
- Klimatet och vädret. I Abegondo är klimatet typiskt oceaniskt, med rikliga och ihållande regn under större delen av året och en genomsnittstemperatur på 13,2 °C. I Karlstad är det mycket kallt, med en genomsnittstemperatur på -2,7 °C under den kallaste månaden (januari) och 16,8 °C under den varmaste månaden (juli). Här är de genomsnittliga temperaturerna. I UPP och Imola är klimatet kontinentalt och präglas av varma somrar och hårda vintrar. I Attika-regionen är klimatet hälsosamt och torrt, förutom under sommarsäsongen då det blir höga temperaturer.
- Genomförandet av policys, strategier och konkreta åtgärder inom hållbar mobilitetsplanering.

8.7 Gemensamma aspekter bland kontexterna

När det gäller gemensamma aspekter hos territorierna som kan framhåvas, nedan följer en lista över de mest tydliga gemensamma aspekterna, åtminstone mellan vissa av dem.

- Begränsad tillgänglighet av cykel- och elbiluthyrningstjänster
- Låg cykeltillgänglighet i det undersökta området
- Cykelinfrastrukturer är inte effektiva och upplevs som osäkra
- Väder och avstånd förhindrar cykling

- Långt avstånd till arbetsplatsen
- Konkurrens på gemensamma vägar med olika transportmedel

8.8 Gemensamma utmaningar

Tack vare data som samlats in under territoriella undersökningar och tidigare data från lokala erfarenheter (som i Karlstad), samt intervjuer som partner har genomfört med relevanta intressenter och under LTTA i UPP, har vi utarbetat en lista över gemensamma utmaningar och visioner för en bättre hållbar mobilitet.

- Bygga upp ett komplett nätverk av cykelinfrastruktur
- Säkerställa kvaliteten på cykelnätverket
- Minska resesträckorna genom stads- och mobilitetsplanering
- Erbjuder ekonomiska eller funktionella incitament för cykel- och elbilsanvändning
- Göra kollektivtrafiken cykelvänlig
- Organisera kampanjer för att öka medvetenheten om cykling och erbjuda cykelledning
- Utvärdera säkerheten på vägsträckor och korsningar för cyklister
- Välja attraktiva cykelrutter
- Säkerställa kontinuiteten i cykelnätverket mellan administrativa gränser
- Tillhandahålla säkra cykelparkeringar
- Erbjuder ekonomiska eller funktionella incitament för cykling
- Organisera kampanjer för att öka medvetenheten om cykling och erbjuda cykelledning
- Använda medierna för att nå ut till en bredare publik och öka medvetenheten
- Utbilda barn och vuxna om vikten av att främja cykling
- Tillhandahåller ekonomiska incitament för elbilsanvändare
- Säkerställa tillgång till laddningsmöjligheter i varje stadsdel
- Dra nytta av goda exempel från europeiska länder med hög andel cykling.

9. Bilagor

Enkätmall i Abegondo, Spanien

Enkätmall i Karlstad, Sverige

Enkätmall i UPP, Italien

Enkätmall i Imola kommun, Italien

Enkätmall i Ecocity, Grekland

Alla undersökningsmallar har skrivits ut från LimeSurvey och finns tillgängliga på denna [LÄNK](#).

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



TRANSIT PROJECT

Training Paths for Adults on Sustainable Mobility

