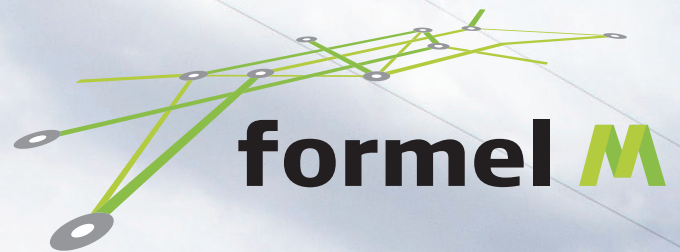


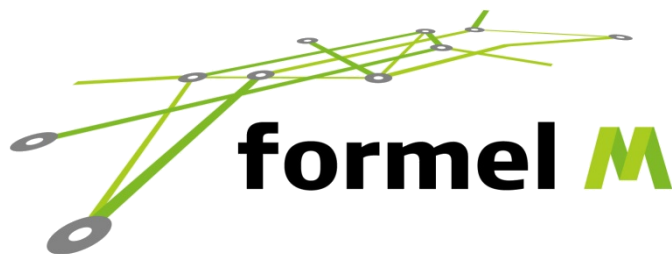
Guide til Sustainable Urban Mobility Plans



GUIDE TIL BÆREDYGTIGE MOBILITETSPLANER I DANMARK

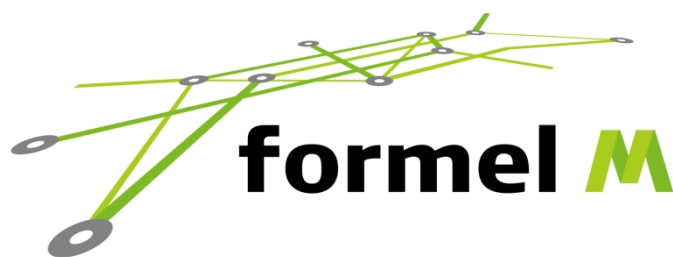
Udarbejdet af Tetraplan og Formel M

2. udgave, marts 2014

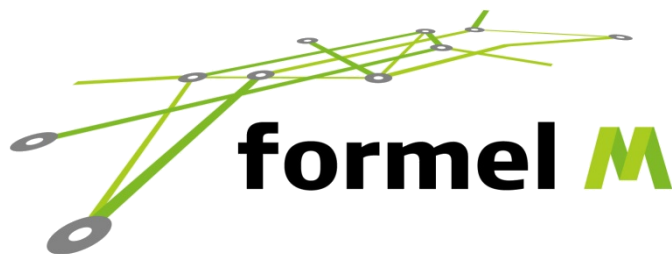


Indholdsfortegnelse

Introduktion til at arbejde med Mobilitetsplaner	3
Tilgangen i mobilitetsplanen	3
Tid og ressourcer	3
Hvad adskiller mobilitetsplanen fra en kommune- eller lokalplan?	3
Hvad kan en mobilitetsplan indeholde?	4
Erfaringer fra Formel M	4
Allerød Kommune:	5
Ballerup Kommune:	5
Fredericia Kommune:	5
Roskilde Kommune:	5
Overblik over SUMP-processen	7
SUMP-manualen	7
Guidens opbygning	7
Forberedelsesfasen	9
1.0 Afdække potentialer, ressourcer, muligheder og mangler	10
1.1 Identificere kollegaer til SUMP-sparringsgruppen	11
1.2 Kortlægge mobilitetsmål og mobilitetstiltag i eksisterende kommunale og regionale planer	12
1.3 Identificere opbakning og modstand til mobilitetskrav i eksisterende planer, i organisationen og politisk ..	14
1.4 Skabe overblik over interne og eksterne ressourcer der er til rådighed for at gennemføre planen	16
1.5 Lave overordnet tidsplan for hele SUMP-processen	18
1.6 Identificere de primære eksterne aktører	19
2.0 Afgrænse området og udarbejde plan for lederskab og politisk proces	23
2.1 Områdeafgrænsning samt organisatorisk og politisk lederskab	24
2.2 Koordinere mellem eksisterende politikker	26
2.3 Planlægge inddragelse af aktører og borgere	28
2.4 Sikre arbejdsplan og ledelse af processen	30
3.0 Analysere mobilitet og tilgængelighed samt udvikle scenarier	33
3.1 Skabe overblik over nu-situationen	34
3.2 Udvikle scenarier	37
Målsætningsfasen	40



4.0 Fælles vision og inddragelse	41
4.1 Udvikle en fælles vision	42
4.2 Inddrage og udbrede visionen til borgere og erhvervsliv	44
5.0 Sætte mål og indikatorer	47
5.1 Identificere mobilitetsmålene	48
5.2 Identificere og definere indikatorer	50
6.0 Udvikle mobilitetsløsninger	56
6.1 Samle effektive pakker af løsninger	57
6.2 Lære af andre	59
6.3 Vurdere effekt kontra omkostninger	61
6.4 Udnytte synergier og skabe sammenhænge i indsætterne	63
Udviklingsfasen	66
7.0 Placere ansvar og forberede handle- og budgetplan	67
7.1 Placere ansvar og ressourcer	68
7.2 Udarbejde handle- og budgetplan	70
8.0 Udvikle design til evaluering og monitorering	73
8.1 Planlægge evaluering og monitorering af resultaterne af mobilitets planen	74
9.0 Kvalitetstjek, vedtagelse af plan og ejerskab	78
9.1 Kvalitetstjekke den samlede mobilitetsplan	79
9.2 Få planen vedtaget	82
9.3 Skabe ejerskab til planen	83
Implementeringsfasen	85
10.0 Implementere, informere og måle fremdrift	86
10.1 Lave implementeringsplaner	87
10.2 Information og inddragelse af de direkte berørte	89
10.3 Måle fremdrift og resultater	91
11.0 Læring og tilpasning af planen	94
11.1 Løbende opdatering af planen	95
11.2 Se på resultater – forstå hvorfor noget lykkedes og andet ikke	97
11.3 Identificere mål og udfordringer til næste generation af mobilitetsplaner	99
Ordliste	101



Introduktion til at arbejde med mobilitetsplaner

Mobilitetsplaner – på engelsk SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) – er et af de tiltag, EU-Kommissionen peger på som nødvendige for at sikre en bæredygtig udvikling af byer. En mobilitetsplan er en fremadrettet kommunal eller regional plan for, hvordan mobilitet, bæredygtighed og det gode byliv kan kombineres. Mobilitetsplanen tager udgangspunkt i den nuværende situation, tegner visioner for fremtiden og indeholder (oftest) forslag til konkrete tiltag. Planen kombinerer hensyn til borgernes behov for at være mobile og leve i gode og sunde omgivelser med klima- og miljøudfordringerne fra transporten, og den måde vi har indrettet den fysiske infrastruktur. Tilgangen er tværfaglig og kombinerer som minimum planlægning, trafik og klima, men kan også trække på erhvervsudvikling, sundhed, uddannelse, børne- & ungeområdet, ældreområdet, m.m.

Tilgangen i mobilitetsplanen

Kommuner og regioner kan arbejde med mobilitetsplaner på mange forskellige niveauer. Fra den overordnede, strategiske mobilitetsplan for hele kommunen (eller regionen) til en mere afgrænset mobilitetsplan for eksempelvis en bymidte, et bestemt kvarter eller et endnu ikke udbygget område.

Indholdet i mobilitetsplanen kan variere fra det strategiske niveau til konkrete mobilitets tiltag. Det kan eksempelvis være;

- en række strategiske retningslinjer for den fremtidige mobilitet,
- scenarier for mobiliteten (trafikudviklingen, valg af transportmiddel og målsætninger for den fremtidige mobilitet),
- konkrete tiltag eller pakker af tiltag der skal opfylde konkrete og fastsatte mobilitetsmål.

Tid og ressourcer

Hvor mange ressourcer, kommunen skal afsætte til at lave og gennemføre en mobilitetsplan, afhænger af detallniveauet af planen, områdefrænsningen, kommunens tradition samt budgettet.

Hvad adskiller mobilitetsplanen fra en kommune- eller lokalplan?

En mobilitetsplan er en såkaldt uformel plantype. Det vil sige, at den ikke er en del af det formelle planlovkompleks. Mobilitetsplanen kan betragtes som næste generations Trafik & Miljøplaner, som vil være velkendte for mange kommuner.

Eksempler på mobilitetsplaner i Danmark:

Strategiske mobilitetsplaner for en hel kommune

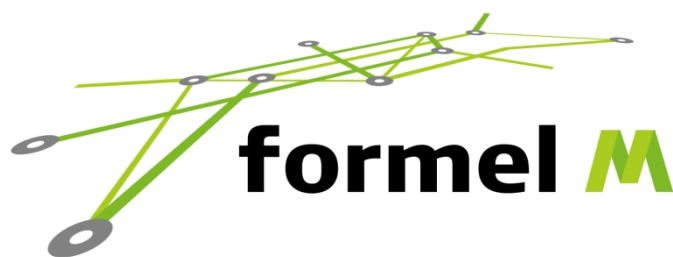
- Frederiksberg Kommune, Trafik- og Mobilitetsplan, 2012
- Esbjerg Kommune, Trafik- og Mobilitetsplan, 2013
- Aalborg Kommune, 2013
- Gladsaxe Kommune, Trafik og mobilitetsplan, 2014

Områdetilgang

- Odense Kommune, Trafik og Mobilitetsplan for midtbyen indenfor ringvejen, 2009
- Roskilde Kommune, Roskilde bymidte, 2011

Nyudlagt område

- Roskilde Kommune, Musicon, 2011
- Roskilde Kommune Forskerpark ved DTU Risø Campus, 2012



De uformelle planer kan ikke erstatte de formelle planer og er ikke bindende for planlægningen. De uformelle planer er oplagte muligheder for at afklare særlige spørgsmål i forbindelse med planlægningen. Mobilitetsplanen fungerer som "mellemed" mellem kommuneplan og lokalplan.

Hvad kan en mobilitetsplan indeholde?

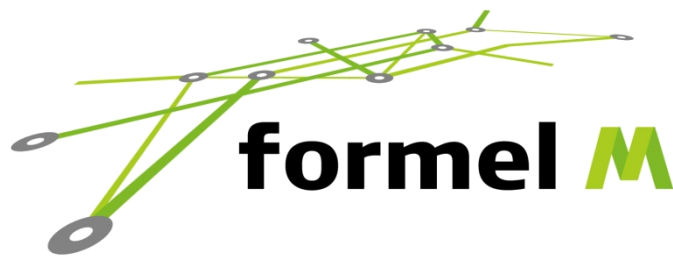
En mobilitetsplan for et mindre geografisk område (en bymidte, en bydel eller et nyudlagt område) kan bygges op efter denne skabelon, men der kan selvfølgelig være lokale forhold, der kræver særlig opmærksomhed:

Overordnet beskrivelse af mobilitetsplanens mål	Referencer til øvrige målsætninger/kommunale målsætninger, der støtter op om mobilitetsmålene.
Mobilitetsmål og målopfyldeelse for området	Hvad er mobilitetsmålet, som kommunen ønsker at opnå, og kan det opnås med pakker af tiltag - en sammenfatning af mobilitetsplanens forventede resultater.
Planområdet	Hvad skal området indeholde, hvorfor stilles mobilitetskrav m.v.
Gennemgang af typer af mobilitets tiltag, der forventes implementeret i området	Typer af tiltag eventuelt grupperet under overskrifter som: Parkeforhold, Kollektiv trafik, Cykeltiltag, Mobility Management tiltag, Grøn teknologi, m.m. Effekt af tiltag på valg af transportmiddel og transportomfang.
Opfyldelse af mobilitetsplanens mål	Alt-andet-lige situationen (hvis der ikke tages særlige mobilitets-hensyn). Detailbeskrivelse af virkemidler, effekt og økonomi.
Implementeringstakt og partnerskaber	Hvor forankres beslutningerne om de forskellige tiltag (eksempelvis kommuneplan, lokalplan, frivillige aftaler)? Implementeringsplan (hvis relevant, også i forhold til eventuel etapeinddeling). Hvem har ansvar for hvilke tiltag (eksempelvis kommune, Byg-herre, Grundejerforening, Indflytterne, Trafikselskab, andre eksterne aktører/samarbejdspartnere)?

Erfaringer fra Formel M

Fire kommuner har i Formel M's spor 3 undersøgt potentialet for at inddrage mobilitetsplanlægning i planlægningen af nye og eksisterende bolig- og erhvervsområder i kommunerne. Allerød, Ballerup, Fredericia og Roskilde Kommuner har deltaget med i alt seks demonstrationsprojekter. Målet med demonstrationsprojekterne har været at indsamle viden om muligheder og potentialer i forhold til mobilitetsvurdering af by- og erhvervsområder og stille krav til mobiliteten i udviklingen af områderne.

Erfaringerne fra de seks demonstrationsområder indgår som eksempler på, hvordan anbefalingerne i denne guide kan gennemføres i praksis. Nedenfor kan du læse om demonstrationsprojekterne i de fire kommuner:



Allerød Kommune:

Det nyudlagte boligområde Ny Blovstrød

Ny Blovstrød er et nyt boligområde i Allerød, der skal rumme 600 boliger. Området ligger cirka 1,5 km fra Allerød station og er det sidste åbne område i kommunen, hvor der kan ske en større byudvikling. I forbindelse med udviklingen af området blev der i 2011 afholdt en arkitektkonkurrence. Her var det et overordnet hensyn, at området skulle udvikles som en bæredygtig bydel, og et af kravene var blandt andet, at mobilitetshensyn skulle indgå i planen. Vinderbidraget lagde vægt på bilfri boligklynger, underjordisk parkering og prioritering af cyklisme. På den baggrund arbejder kommunen videre med en masterplan for området og har indarbejdet de overordnede visioner fra vinderforslaget som for eksempel social bæredygtighed og gode forhold for gående og cyklister i kommuneplanen.

Ballerup Kommune:

Centerområdet Skovlunde Bymidte

Skovlunde Bymidte i Ballerup Kommune er bycenter for en bydel med omkring 12.000 indbyggere. Området rummer en bypark, to centerområder med et kulturhus og et par etageboligblokke. Området ligger tæt på en S-togstation og er gennemskåret af en stor trafikeret vej.

Ballerup kommune har valgt at arbejde med mobilitetsplanlægning i forbindelse med en planlagt udvikling af området. Udviklingsprocessen tager afsæt i en arkitektkonkurrence, som er blevet tilrettelagt på grundlag af en række temaer, der blev udviklet i samarbejde med borgere, erhvervsliv og andre aktører i området. Mobilitet indgår ikke som et selvstændigt tema i udviklingsstrategien, men indgår indirekte i flere af de temaer, som blev besluttet i forlængelse af borgerinddragelsesprocessen.

Fredericia Kommune:

Erhvervsområdet DanmarkC

DanmarkC er et af landets største erhvervsudviklingsprojekter med seks millioner kvadratmeter

erhvervsjord placeret langs Fredericias motorvejsnet. Området er meget let tilgængeligt med bil på grund af nærhed til motorvejsnettet. Den kollektive trafik er sparsom, der er langt til togstationen og få busafgange og stoppesteder.

Hvis man ikke transporterer sig i bil, kan det derfor være vanskeligt at arbejde i DanmarkC. Samtidig er gode transportmuligheder til erhvervsområdet en forudsætning for at kunne tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft. Det er derfor en kommunal målsætning at forbedre tilgængeligheden til området. Mobilitetsvisioner og -strategier for DanmarkC er i løbet af projektforslaget blevet indarbejdet i den kommunale planstrategi og kommuneplanen 2013-2025 for Fredericia Kommune.

Roskilde Kommune:

Det nyudlagte erhvervs- og boligområde Musicon

Musicon er et tidligere industriområde på 250.000 m² i Roskilde, som skal omdannes til ny bydel med en kreativ og musisk profil. Bydelen skal rumme en blanding af kreative erhverv, kultur, boliger, uddannelse, detailhandel og hotel/restauration.

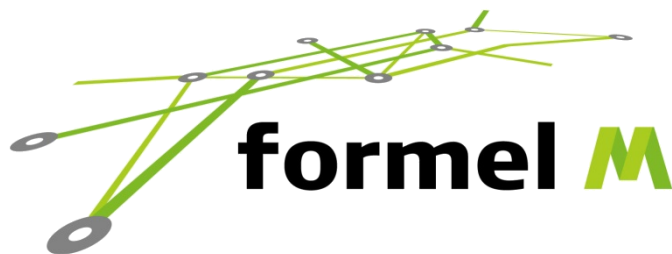
Kommunen har fastsat en målsætning om, at den relative nærhed til Roskilde station (1 km) skal udnyttes, så 60% af alle ture til og fra Musicon foregår med bæredygtige transportmidler. Formålet er at skabe en bydel, hvor biler ikke fylder så meget i bybilledet, hvor trafikpåvirkningen på de nære omgivelser er begrænset, og hvor påvirkningerne på klimaet søges minimeret.

Roskilde Kommune har udarbejdet en mobilitetsplan for området, som blev politisk vedtaget i 2010.

Centerområdet Roskilde bymidte

Roskilde bymidte skal gennem byfortætning udvikles til at blive mere levende og dynamisk. Byfortætningen skal give plads til erhverv, bolig, kultur, uddannelse, detailhandel og hotel/restauration.

Med den planlagte byudvikling for Roskilde bymidte forventes biltrafikken i bymidten at stige med op til 6.400 biler om dagen, svarende til ca. 20%. Biltrafikken omkring bymidten vil stige med 18.600 biler

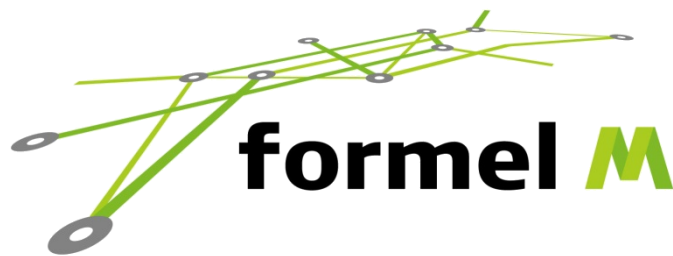


pr. dag, hvilket også svarer til godt 20%. Roskilde Kommune har udarbejdet en mobilitetsplan med henblik på at dæmme op for denne udvikling. I mobilitetsplanen er effekten af en bred række mobilitets tiltag vurderet. Hvis alle initiativerne tages i brug, kan det modale split ændres fra 50/50 til 66% bæredygtig trafik og 34% bil. Mobilitetsplanen blev udarbejdet i 2011 og anvendes i dag som grundlag for at indarbejde mobilitetshensyn i byudviklingen for bymidten.

Det nyudlagte erhvervsområde Risø Erhvervspark
Risø Erhvervspark skal udvikles på bar mark i nær tilknytning til Risø DTU forskningsinstitution. På

grund af placeringen uden for en byfinger er det i henhold til Fingerplanen en forudsætning for tilladelsen til udviklingen af Risø Erhvervspark, at der arbejdes med mobilitets tiltag. Det er derfor kommunens mål at understøtte en trafikfordeling, der svarer til et typisk trafikmønster i et stationsnært område i fingerplanens byfingre.

I 2013 blev en mobilitetsplan for området vedtaget. Mobilitetsplanen indeholder en række tiltag, som tilsammen er beregnet til at kunne ændre trafikfordelingen til 60% bil og 40% bæredygtig trafik.



Overblik over SUMP-processen

SUMP-manualen

Denne guide bygger på manualen "Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)". Heraf navnet "SUMP-manualen". Manualen er udviklet og testet under projektet ELTISplus. Projektet var finansieret under Intelligent Energy Europe programmet.

SUMP-hjulet og aktiviteterne i denne guide er identiske med SUMP-manualen, men denne manual er tilpasset til dansk planpraksis. Der er derfor ikke tale om en ordret oversættelse.

Dette er anden udgave af den danske oversættelse. Manualen er oversat af Anette Enemark, direktør for Te-traplan i samarbejde med Formel M.

Guidens opbygning

Arbejdet med at udarbejde og implementere en mobilitetsplan kan inddeles i fire overordnede faser med i alt 11 skridt, som processen skal igennem. De fire faser og 11 skridt er vist i SUMP-hjulet på næste side. For hvert skridt er der en række aktiviteter, som skal gennemføres.

Ud over at beskrive formålet med de fire faser og de 11 skridt, går denne guide i detaljen med opgaveløsningen for de enkelte aktiviteter.

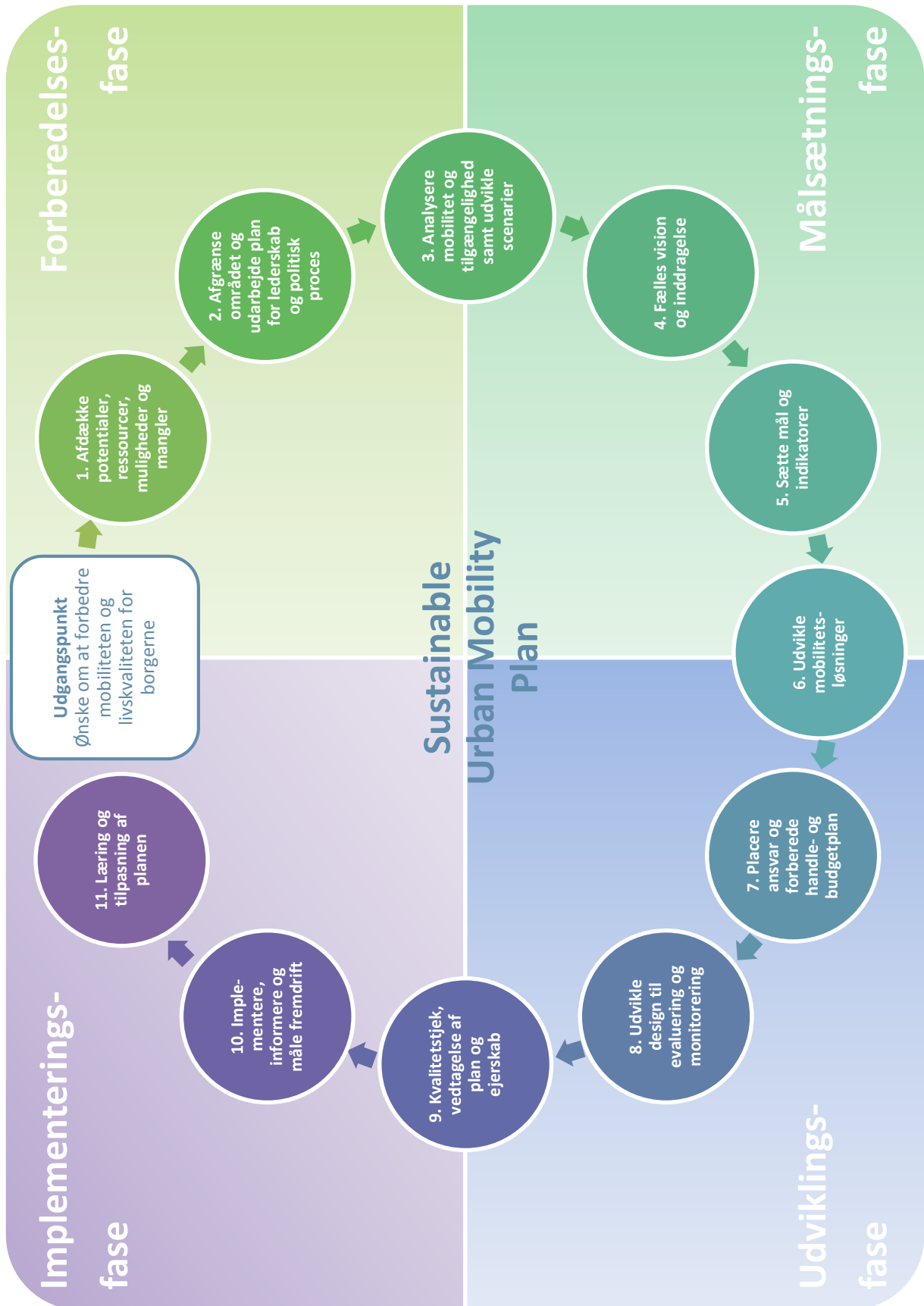
For hver aktivitet gennemgår guiden:

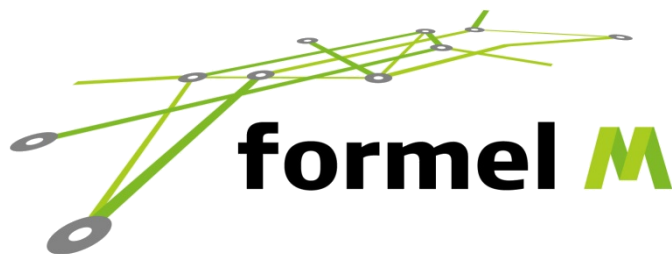
- målet med aktiviteten,
- resultatet af aktiviteten,
- hvad aktiviteten indeholder af arbejdsopgaver, og hvordan de kan gennemføres
- et overblik over hvem, der kan gennemføre aktiviteten, og
- et overslag på tidsforbrug.

Hver aktivitet afsluttes desuden med en tjekliste, hvor de centrale arbejdsopgaver er tydeliggjort.

Denne anden udgave af oversættelsen indeholder en række redskaber samt casebeskrivelser fra seks demonstrationsprojekter i fire danske kommuner, som alle har været en del af Formel M-projektet. Casebeskrivelserne kan findes ved afslutningen af hvert skridt i SUMP-manualen, imens redskaberne introduceres i forlængelse af de aktiviteter, hvor de er relevante.

Aktiviteterne i SUMP-processen skal ikke ses som en række på hinanden følgende opgaver. Mange aktiviteter skal løses sideløbende, og det er ofte nødvendigt at springe mellem aktiviteter, skridt og faser. Det vil blive tydeliggjort undervejs, når nogle aktiviteter hænger sammen med eller leder frem til andre aktiviteter i andre skridt og faser.





Forberedelsesfasen

Det første kvarter i SUMP-uret

I forberedelsesfasen skal kommunen kortlægge alle de praktiske spørgsmål om ressourcer, beslutningsgange og nu-situationen. Det er her, de første grundsten til mobilitetsplanen skal formes.

Forberedelsesfasen indeholder tre delfaser:

Start: Afdække potentialer og ressourcer samt identificere muligheder og mangler.

Afgrænsning: Afklare hvilket geografisk område mobilitetsplanen skal dække, skabe organisationen bag mobilitetsplanens udvikling og gennemførelse, identificere ressourcer udenfor forvaltningen og udarbejde den første tidsplan for processen.

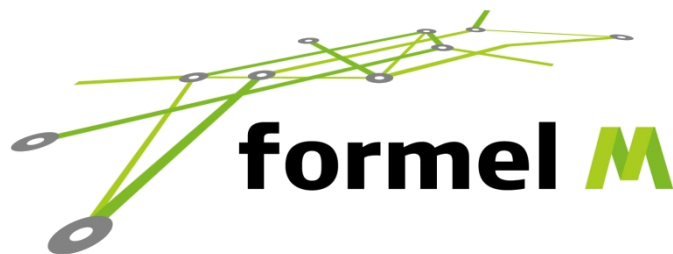
Vision: Afdække nu-situationen og udvikle scenarier for den fremtidige mobilitet.

Basis for en god mobilitetsplan er at have et godt overblik over hvilke eksisterende politikker, der skal støtte op om den. Det vil også give en god indikation af, hvilke andre afdelinger eller forvaltninger der skal involveres i SUMP-teamet (der er de personer, som er ansvarlige for at drive SUMP-processen) eller SUMP-sparringsgruppen (en bredere gruppe - primært kommunalt ansatte - som trækkes ind i SUMP-arbejdet efter behov). Når det er på plads, ligger der en stor opgave i at få overblik over de ressourcer, der er til rådighed for processen, både i form af timer og økonomi.

Fokus i denne fase er at skabe et godt team, som dækker de kompetencer, der skal til for at løse den samlede opgave og opnå tilstrækkelige ressourcer (tid og økonomi) til at nå mobilitetsplanens mål. Dernæst er det vigtigt at kigge udenfor forvaltningen. Hvem er de primære eksterne aktører - eller ressourcer - som borgergrupper, virksomheder, vidensinstitutioner og erhvervsliv, der skal inddrages i SUMP-processen, og som er en forudsætning for en robust plan og implementering. Med dette overblik kan den første grove tidsplan skitseres. Den skal justeres mange gange gennem forløbet, men der er vigtigt at have et godt overblik fra starten. Her kan SUMP-manualens faser og aktiviteter være en god rettesnor.

En god fornemmelse, for hvordan mobilitetssituationen er i dag, er forudsætningen for at kunne udvikle scenarier for den fremtidige mobilitet. Der er mange forskellige redskaber, som kan tages i brug i denne fase. Trafik- og miljøafdelingen ligger inde med mange trafikale data, som kan suppleres med data fra den Nationale Transportvaneundersøgelse (TU) eller andre eksterne datakilder eksempelvis fra det regionale trafikselskab. VEMA modellen – Vurdering af Effekter af MobilitetsplAner - der er udviklet under Formel M, kan også give en god første indikation af alt-andet-lige situationen. På denne baggrund udvikles de første bud på en bedre mobilitetsfremtid: Scenarierne.

Milepælen for forberedelsesfasen, der signalerer, at I er klar til at gå i gang med næste fase er, at analysen af udfordringer og muligheder er gennemført.



1.0 Afdække potentialer, ressourcer, muligheder og mangler

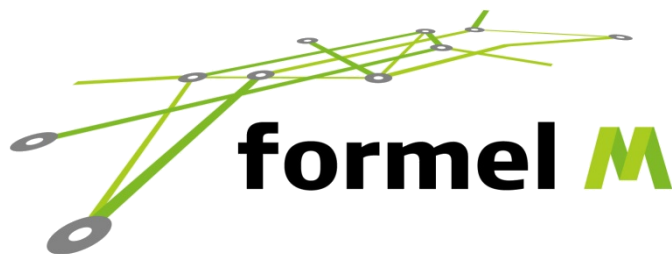
Skridt 1, forberedelsesfasen

Forberedelses- fase

1. Afdække potentialer, ressourcer, muligheder og mangler

- 1.1 Identificere kollegaer til SUMP sparringsgruppen
- 1.2 Kortlægge mobilitetsmål og mobilitetstiltag i eksisterende kommunale og regionale planer
- 1.3 Identificere opbakning og modstand til mobilitetskrav i eksisterende planer, i organisationen og politisk
- 1.4 Skabe overblik over interne og eksterne ressourcer der er til rådighed for at gennemføre planen
- 1.5 Lave overordnet tidsplan for hele SUMP processen
- 1.6 Identificere de primære eksterne aktører

Afklaringen af plangrundlag og ressourcer indeholder en række aktiviteter, der skal være med til at afklare ambitionsniveauet, mulighederne og potentialet i mobilitetsplanen. Det kræver, at der bliver sat et godt tværfagligt hold. Der er brug for kompetencer fra både Trafik, Plan, Miljø og Erhverv og måske også Sundhed, Bæredygtighed, Børn & Unge eller andre afdelinger, hvor der kan være kompetencer og ressourcer, der skal involveres.



Aktivitet

1.1 Identificere kollegaer til SUMP-sparringsgruppen

Målet

At få faglig støtte og opbakning internt i forvaltningen.

Produktet/resultatet

En SUMP-sparringsgruppe som SUMP-teamet kan trække på til faglige input, sparring og støtte til at gennemføre projektet. Gruppen består primært af kommunale aktører, men kan også omfatte personer, der ikke er ansat i forvaltningen.

Hvad

Det behøver ikke at være en fast gruppe, hvis der ikke er interesse/ressourcer til det. Der kan også være tale om en række ressourcepersoner, der kan trækkes ind i de relevante faser.

Hvordan

- Afklar med din leder hvilke kollegaer i egen og andre afdelinger, der skal involveres og hvordan.
- Aftal med de enkelte personer, hvilken rolle de vil spille, og hvor meget tid de kan/vil stille til rådighed. Aktivitet 1.4 bringer denne afklaring længere i forhold til hele processen – her er der alene fokus på den viden og de ressourcer, der er brug for gennem de første forberedelses- og målsætningsfaser.

Hvem

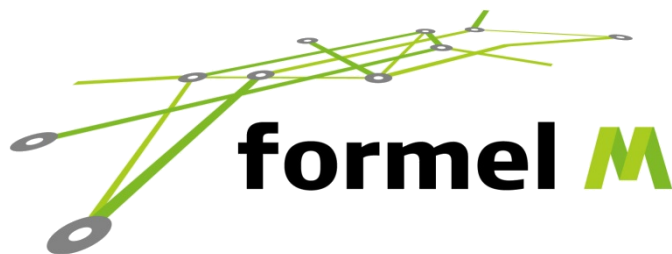
Kollegaer der sidder med relevante fagområder til dagligt, eksempelvis:

- Trafik
- Byplan
- Kollektiv trafik
- Cykelplaner
- Lokalplan kompetence
- Miljø/klima
- Erhvervskontoret/konsulenten

Flere af kompetencerne findes måske i samme person.

Hvor længe

SUMP-teamets tid: ½ dag



Aktivitet

1.2 Kortlægge mobilitetsmål og mobilitetstiltag i eksisterende kommunale og regionale planer

Målet

Overblik over de eksisterende planer, politikker og udviklingsperspektiver, som sætter rammen for de mobilitetsmål, der kan sættes for området.

Produktet/resultatet

Et kort dokument med de væsentligste planer og politikker. Fokus er at trække visioner, mål og virkemidler fra eksisterende planer frem, der arbejder for og imod mobilitetskravene.

Hvad

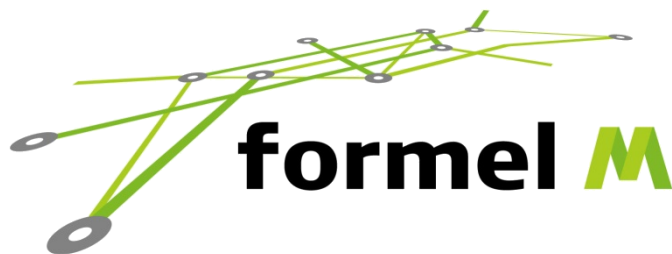
Finde de planer - både kommunalt og regionalt - hvor der kan være mål, politikker eller initiativer i forhold til bæredygtighed og trafikale mobilitetsmål.

Det kan eksempelvis. være:

- Den regionale udviklingsplan: Vil typisk have temaer om erhverv og infrastruktur.
- Lokalplan: Hvis der allerede findes lokalplan - eller udkast til lokalplan - for området.
- Kommuneplanen: Typisk vil afsnit som "Bæredygtighed, Klima og Energi", "Byudviklingsstrategi/erhvervsstrategi" og særlige plantemaer som "Trafik" - herunder stier, kollektiv trafik og parkering -, "Erhverv/bolig" og "Offentlig service" have relevante input.
- Kommunes trafikpolitik: Visioner for trafikudviklingen og trafikafviklingen, parkering, måske kollektiv trafik og sti-planer.
- Parkeringsstrategi og P-normer, regler for P-fond: Kan sætte retningslinjerne for P-udlæg
- Busplanen: Se efter eksempelvis (service)mål med busbetjeningen og planer om nye eller omlægninger af eksisterende ruter, der har relevans.
- Planer for særlige trafikantgrupper: eksempelvis cyklister og fodgængere.
- Energi- eller bæredygtighedspolitik/strategi: Kan indeholde overordnede mål for bæredygtig udvikling i kommunen - og måske noget specifikt omkring trafikken.
- Agenda 21 strategi: Kan også indeholde elementer omkring borgerinddragelse eller social lighed, der kan være udgangspunkt for elementer i mobilitetsplanen.
- Sundhedspolitik: Kan indeholde trafikale målsætninger for eksempelvis cyklisme.
- Erhvervs politik: Her kan der være argumenter at hente i forhold til, hvilke typer af virksomheder, kommunen ønsker at tiltrække til området.

Skriv de relevante visioner, målsætninger, virkemidler og retningslinjer sammen. Husk kilde samt sidehenvisning, for der bliver brug for at kunne finde tilbage.

Prøv kun at få fat i essensen, altså visioner, mål og retningslinjer, der har direkte betydning for mobilitetsplanen, så papiret ikke bliver for langt og uoverskueligt.



Hvordan

Jo mere du kan trække på kollegaer, des mindre tid skal SUMP-teamet bruge på at finde materiale frem. Et møde med de relevante fagpersoner, hvor I snakker delopgaven og formen på notatet igennem samt afklarer, hvem der gør hvad, vil måske lette processen. Det kan også være en god anledning til et "kick off-møde" for at engagere kollegaer i processen omkring mobilitetsplanen og trække på flere ressourcer.

Hvem

Her er der brug for input fra de kollegaer, der sidder med fagområderne til dagligt. Altså:

- Trafik/Byplan
- Miljø/klima
- Erhvervskontoret/konsulenten

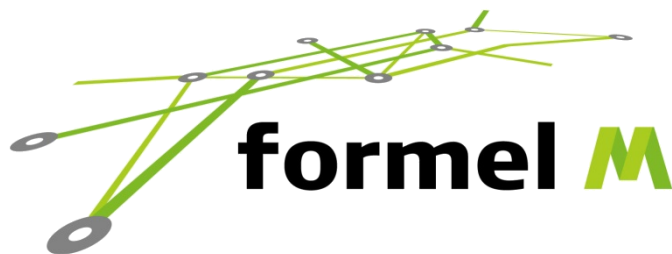
Hvor længe

Jo mere SUMP-teamet kan trække på kollegaer, des mindre tid går der med at finde relevant materiale frem. Men ¼ dag pr. politik/planområde er nok minimum. Herudover skal der indregnes tid til et eventuelt. kick off-møde.

Opfølgning

Dokumentet skal opdateres i forbindelse med nye planer og initiativer. Tjek hvert halve år.

Tjekliste	OK
Relevante planer/politikker er identificeret og visioner/målsætninger/retningslinjer og initiativer/projekter er identificeret	
Der er positiv opbakning fra kollegaer til at arbejde med en mobilitetsplan for det udvalgte område (SUMP-sparringsgruppen)	



Aktivitet

1.3 Identificere opbakning og modstand til mobilitetskrav i eksisterende planer, i organisationen og politisk

Målet

Identificere muligheder og barrierer for at stille mobilitetskrav til området.

Produktet/resultatet

En liste af styrker og svagheder i forhold til at stille mobilitetskrav. Listerne skal senere bruges til identificere, hvilke politikområder eller hvilke personer/organisationer der skal bearbejdes, før der kan stilles mobilitetskrav til området.

Hvad

Sæt eksempelvis et simpelt skema op for henholdsvis styrker og svagheder i forhold til kommende mobilitetskrav. Visse politikområder/krav/initiativer kan godt være både en styrke og en svaghed. For eksempel virker P-normer, der giver mulighed for at stille maksimumkrav til anlæg af P-pladser, positivt, men hvis P-normen er for høj, kan det virke negativt.

Skema over styrker og svagheder i eksisterende planer

Hvad	Hvorfra (kilde)	Hvordan kan det bruges
Parkeringsnormer	P-Strategi	Begrænse antallet af P-pladser der udlægges i området
Mål om mindre CO ₂ fra transport	Kommuneplan	Argument for at stille mobilitetskrav
...		

Hvordan

Hvis der er interesse og ressourcer til det: et møde med de samme kollegaer som har givet input til planoversigten (SUMP-sparringsgruppen).

Hvem

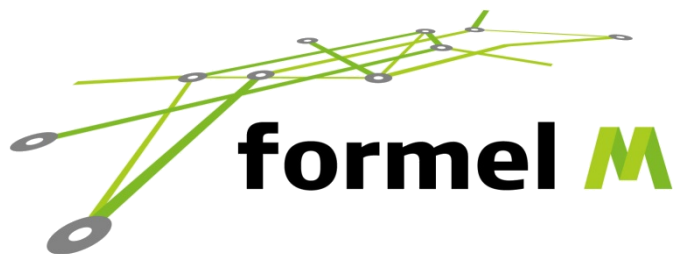
Møde-løsning: Trafik, Byplan, Miljø/klima, Erhvervskontoret/erhvervsrådgiver.

"Alene-løsningen": Dig selv og kollega.

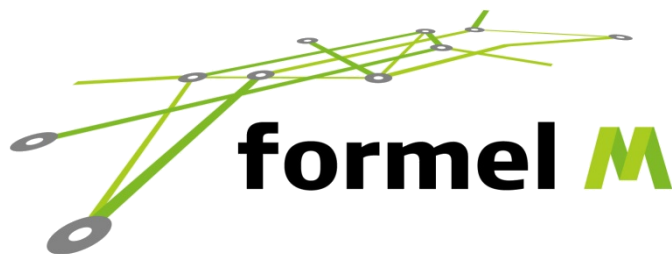
Hvor længe

Mødeformen: 2 timers møde samt din forberedelse.

"Alene": et par timer pr person.



Tjekliste	OK
Styrker og svagheder er identificeret	
Resultaterne er opsummeret, så de kan danne udgangspunkt for det videre arbejde	



Aktivitet

1.4 Skabe overblik over interne og eksterne ressourcer der er til rådighed for at gennemføre planen

Målet

Få et klart og realistisk overblik over, hvilke ressourcer der er brug for: viden, tid og økonomiske ressourcer, samt hvor der er brug for oprustning.

Produktet/resultatet

Identificerede huller i viden, tid og/eller økonomi der findes internt.

Hvad

Fokus på hvilke interne ressourcer I kan trække på i projektførelsen. Når det er på plads, kan hullerne i viden og ressourcer - både tid og økonomi - identificeres. Identifikation af eksterne aktører sker i aktivitet 1.6.

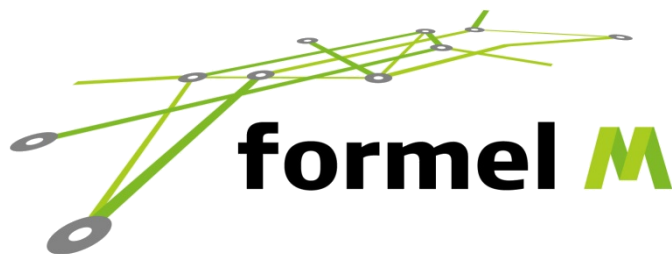
Viden og ressourcer, der er brug for, er for eksempel:

- *Overordnet projektledelse:* Til at styre projektet.
- *Mødeledelse:* For at kunne lede møderne og positivt involvere de rette interne kompetencer.
- *Politisk tæft:* Evner til at få politikerne engageret i og positivt stemt overfor at stille mobilitetskrav.
- *Analytiske evner og regneevner:* Til at regne på nul-scenarie (at gøre ingenting) og andre forskellige scenarier. Her kan Formel M-værktøjet VEMA - Vurdering af Effekter af Mobilitetsplaner - være en hjælp.
- *Kendskab til planprocessen:* Timing og indhold i planer på flere niveauer.
- *Viden om:* Transportomfang og CO₂-udledning - nuværende og kommende.
- *Viden om:* Lovgivningsmæssige muligheder for at stille mobilitetskrav i forhold til planloven, vejloven, osv. Formel M har udgivet et notat om mulighederne til inspiration. Notatet kan findes på Formel M's hjemmeside www.formelm.dk.
- *Viden om:* Trafikale og adfærdsmæssige effekter af forskellige initiativer og virkemidler som for eksempel P-normer, transportplaner for virksomheder, gode cykelparkeringsforhold og shuttlebusser.
- *Viden om:* Hvordan erhvervslivet - kommende virksomheder eller developere/bygherrer - kan engageres i planen.

Nogle ressourcer kan også findes i eksterne organisationer som for eksempel det regionale busselskab, erhvervsorganisationer, kommunale samarbejdsorganisationer (eksempelvis Trekantsamarbejdet, Vestegnssamarbejdet) og i regionen (mobilitet og/eller bæredygtighed).

Hvordan

- Løb hele SUMP-manualen igennem
- Husk: Manualen er skrevet med henblik på at gennemføre mobilitetsplaner for eksisterede områder, og har derfor meget fokus på borgerinddragelse og konkret implementering og finansiering af nye tiltag og anlæg.
- Oplis videnbehov og match med interne kompetencer og ressourcer.
- Oplis kompetencer der pt. ikke findes i forvaltningen - eller ikke er til rådighed for det konkrete projekt.
- Estimer hvor, og i hvilket omfang, der er brug for yderligere ressourcer (tid og/eller økonomi).

**Hvem**

SUMP-teamet og nøglemedarbejderne der er ansvarlige for at gennemføre SUMP-processen samt leder.

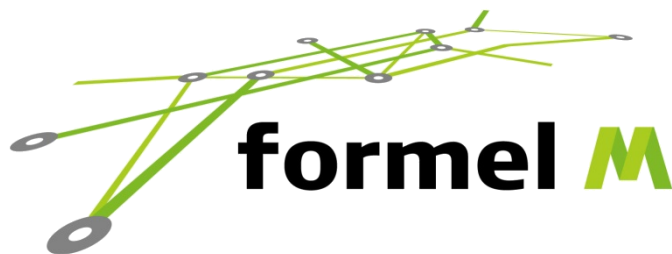
Hvor længe

1-1½ dage (inkl. tid til at læse SUMP-manualen igennem).

Opfølgning

Der vil hele tiden være udvikling i ressourcer og kompetencer. Ligesom der kan ske udskiftning i SUMP-teamet. Opfølgning minimum ved starten af en ny fase.

Tjekliste	OK
Overblik over intern viden og ressourcer (tid)	
Overblik over hvilke ressourcer og viden der er brug for, som pt. ikke findes i kommunen	
Overslag over yderligere budgetbehov (tid og økonomi) til at udarbejde planen	



Aktivitet

1.5 Lave overordnet tidsplan for hele SUMP-processen

Målet

Overblik over hele processen.

Produktet/resultatet

En grov tidsplan der også forholder sig til den kommunale planproces, og eventuelt hvornår/hvordan politikere skal inddrages. Planen skal løbende revideres, men det er en god ide at tænke hele planforløbet igennem i starten.

Hvordan

De forhold, der skal afspejle sig i tidsplanen, er for eksempel:

- De aktiviteter og faser projektet skal igennem (SUMP-manualen). Omfanget og detaljeringsgraden afhænger af hvilken type mobilitets, der skal gennemføres, altså hvilket område planen skal dække (se eventuelt introduktionen til manualen).
- Milepæle i forhold til den politiske proces: Politiske møder hvor (del-)resultater skal præsenteres, møder hvor der skal træffes beslutninger osv.
- Tidsperspektivet for udbygningen af området. Det kan være svært at vurdere, men prøv at tænke forskellige scenarier ind.

Hvem

Kræver accept fra ledelse og eventuelt fra politisk niveau.

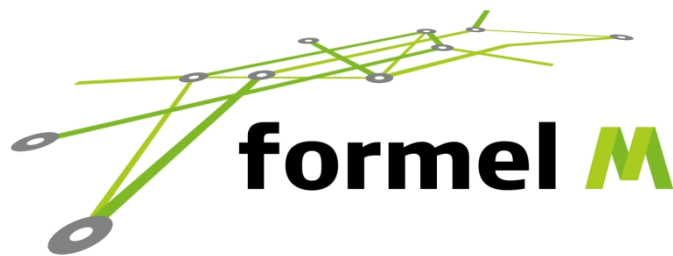
Hvor længe

1 dag til udarbejdelse og kalendertid for at opnå accept fra ledelse og eventuelt fra politisk niveau.

Opfølgning

Tidsplanen skal løbende revideres.

Tjekliste	OK
Realistisk overordnet tidsplan for processen frem til planen er vedtaget	
Intern accept af tidsplanen - både ledelsesmæssigt og eventuelt politisk	



Aktivitet

1.6 Identificere de primære eksterne aktører

Målet

Finde eksterne ressourcer til SUMP-processen.

Produktet/resultatet

En oversigt over potentielle eksterne aktører, samt en overordnet plan for hvornår og hvordan de skal involveres.

Hvad

Aktørerne kan overordnet set inddeles i fire grupper:

- *Forvaltninger/organisationer*: Også i nabobyer, i tvær-kommunale organisationer, politikere, regionen...
- *Transportoperatører*: Trafikselskaber, delebilsklubber...
- *Civilsamfundet*: Handelsstandsforeningen, lokale erhvervsprofiler, græsrodsorganisationer (som for eksempel Dansk Cyklistforbund), pendlerklubber, fagforeninger, lokalråd, landsbyråd, beboerforeninger...
- *Andre*: Universiteter, eksperter fra andre byer/organisationer...

Hvordan

- List potentielle eksterne aktører.
- Opdel aktørerne efter, hvor vigtige (centrale) de er for processen (accept, implementering, medfinansiering, osv.).
- List hvornår i processen, de skal aktiveres.
- Notér eventuelt stikord til, hvordan de kan aktiveres, så de giver et positivt medspil.

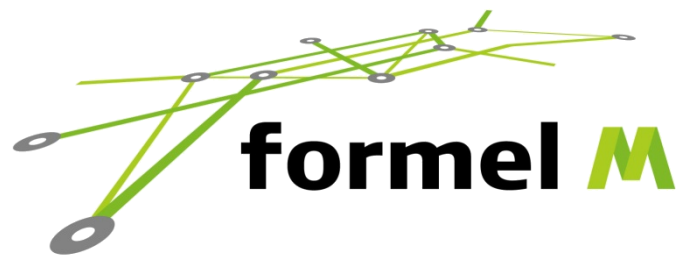
Hvem

Det er en god ide at involvere forskellige fagkollegaer i at identificere de eksterne aktører. De vil have specialviden om de vigtige/dygtige/positive/negative aktører inden for deres eget fagområde, og de kender sikkert de rigtige at kontakte - og hvem der skal undgås.

Hvor længe

To timers brainstorm-møde med udvalgte kollegaer samt ½ dag til at skrive planen.

Alternativt: Bed kollegaer om at udpege aktørerne på deres eget felt pr. mail. Husk at få så konkrete oplysninger som muligt (kontaktoplysninger), samt hvilken rolle de skal spille i processen.

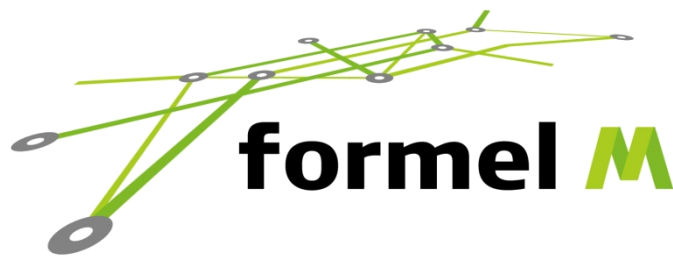


Redskab til opdeling af aktører

Ved at liste potentielle aktører ud fra en række kriterier, for eksempel deres interesse, magt, hvilke koalitioner de indgår i osv., skaber I et godt overblik over, hvem der har mest på spil, og hvem der potentielt kan forstyrre eller forhindre processen, hvis de ikke inddrages på rette tid og sted. På den måde kan I skabe jer et overblik over de enkelte aktørers indflydelse, dagsorden, og hvorvidt de arbejder for eller imod en mobilitetsplan. Eksempelvis kan aktørerne listes ud fra deres interesse i mobilitetsplanen og deres mulighed for indflydelse:

Oversigt over aktører og deres interesse/indflydelse	Lav indflydelse	Høj indflydelse
Lav ejerandel/interesse	Aktører med lav prioritet	Brugbare i forhold til beslutnings- og meningsformulering, kan agere mægler
Høj ejerandel/interesse	Vigtig aktørgruppe, måske med behov for empowerment	Den vigtigste aktørgruppe

Tjekliste	OK
Aktørerne er identificeret: Primære, vigtige, sekundære	
Grundlæggende strategi, for hvordan og hvornår eksterne aktører skal på banen, er på plads	



Caseeksempel: Kortlægning af eksisterende planer (1.2 og 1.3) og løbende tilpasning af planprocessen i Fredericia Kommune (1.5)

Kortlægning af planer

I forbindelse med udarbejdelsen af en mobilitetsstrategi for DanmarkC blev eksisterende planer og politikker gennemgået for mobilitetshensyn og mobilitetsmål. Resultatet blev et oversigtsdokument, der kunne bruges til at identificere muligheder og barrierer for mobilitetsplanlægning i kommunen. Nedenfor ses en række eksempler på mobilitetsmål og –tiltag i eksisterende planer i Fredericia Kommune:

Regional Udviklingsplan 2012-2015

Den regionale udviklingsplan beskriver nødvendigheden af at udvikle mere effektive mobilitetsformer og praksisser bl.a. for at mindske trængselsproblemer og miljøbelastning. Infrastruktur og mobilitet er et af fire overordnede initiativer, der skal fokuseres på i perioden.

Kommuneplan 2009-2021

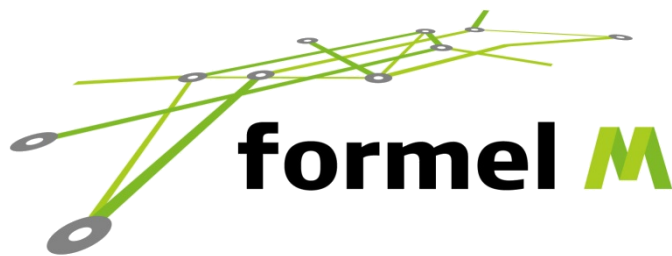
Grøn mobilitet er ikke behandlet som et selvstændigt tema, men er indarbejdet i temaet Trafik og Tekniske Anlæg i kommuneplanen. Her fremsættes en række mål og visioner for kommunens udvikling, som omfatter og forudsætter bæredygtig mobilitet, herunder blandt andet:

- Bløde trafikanter har sikre og velfungerende færdselsveje
- Kollektiv transport understøtter kommunens bymønstre og erhvervsudvikling
- Den kollektive transport er et konkurrencedygtigt alternativ til bilen
- Kommunen vil arbejde for, at der etableres flere togstandsningsteder, så sammenhængen mellem vejnettet og jernbanenet bliver forbedret

Natur- og miljøpolitik 2011-2014

Det fremgår af kommunens natur- og miljøpolitik, at mobilitetsplanlægning er en del af et flerårigt indsatsområde. Fredericia Kommune vil være kendetegnet ved en miljøbevidst trafikplanlægning, der fremmer energirigtige transportformer. Herunder vil kommunen fremme cyklisme og udbygge cykelstinet, skabe nærhed til kollektiv trafik for nye boligområder og placere nye erhvervs- og centerområder tæt på det overordnede vej- og jernbanenet.

I Fredericia blev den indsamlede viden om mobilitetshensyn i eksisterende planer og politikker brugt i forbindelse med en indledende møderække for kommunale parter arrangeret af topholderne for projektet i DanmarkC. Tidligt i møderækken blev deltagerne præsenteret for de mål og tiltag fra eksisterende planer og politikker, som handler om mobilitet. Ved hjælp af kortlægningen blev det tydeligt, at mål og tiltag med relation til mobilitet allerede var en integreret del af mange planer og politikker. Arbejdet med mobilitet er derfor ikke en ny og ekstra opgave, og mobilitetsplanen kan ses som et værktøj, der kan gøre arbejdet med mobilitet helhedsorienteret og være med til at sikre, at de mange politiske mål nås.



Tidsplan

Arbejdet med at udvikle en mobilitetsplan for erhvervsområdet DanmarkC gik i gang i foråret 2011, hvor første skitse til tidsplanen for projektet blev lagt. Her var målet at nå i gennem alle SUMP-manualens faser på en periode på to år.

I opstartsfasen blev det dog hurtigt klart, at det var nødvendigt at integrere mobilitetstankegangen tydeligere i kommunens øvrige planer, inden en eventuel mobilitetsplan for DanmarkC kunne forankres tilstrækkeligt planmæssigt. Tidsplanen for projektet blev derfor revideret og tilpasset det øvrige planarbejde i kommunen. På den måde var arbejdsgruppen forberedt og kunne komme med input ved revisionen af kommunens planstrategi, i opdateringen af kommunens erhvervs- og sundhedspolitik, miljøpolitikken og endelig i den reviderede kommuneplan, der lå klar i efteråret 2013.

Ved at integrere arbejdet med mobilitetsplanlægning i det øvrige planarbejde i stedet for at starte en ny planproces, blev der skabt den nødvendige politiske, organisatoriske og planmæssige opbakning til at arbejde med mobilitetsplanlægning i kommunen.

2. Byerne

2.1 (...) der udvikles og indrettes, så byen bliver et sundere, renere og bedre sted at bo og være.

Visioner og mål

- Fredericia by og DanmarkC efter i byudviklingen
- Fredericia Kommune er en stærk aktør i Trekantområdet, men skal også indtænke sig nationalt og internationalt
- Fredericia bygger sin fremtid og skaber ny historie
- Fredericia sprænger de interne rammer for at få plads til flere borgere og virksomheder i bredere rammer
- Beliggenheden ved Lillebælt inddrages aktivt i udformningen af fremtidens by
- Fredericia skal være en bæredygtig by
- Bybygningen skal skabe rum til livskvalitet for alle
- Fredericia skal være en sund by
- Planlægningen tager hensyn til ændringerne i klimaet.

Udviklingsstrategi og overordnet struktur

Fredericia udvikler sig omkring Fæstningsbyen som et cirkelslag. Byvæksten skal primært finde sted inden for de kendte byzonergrænser og i tilknytning til Fredericia, lokalbyer og landsbyer.

Nye byarealer inddrages kun, når det er nødvendigt for at sikre en harmonisk udvikling af kommunen og af de enkelte byer og bydele.

Fredericia skal fastholde og sin tiltrækningskraft for investeringer og øget byudvikling. Tilgængelighed til de daglige gøremål skal prioriteres højt. Byerne skal indrettes, så det er nemt at færdes og komme omkring, også uden bil. # børn, dårligt gående, handicappede

Der skal nytænkes... Byudviklingen og byomdannelsen skal understøtte en klimarigtig energiforsyning, transport, byggeri og adfærd samt Klimatilpasning, bl.a. håndtering af vand.

Bæredygtighed og klima

Der skal nytænkes omkring miljø og energi, når der bygges nyt. Miljø- og klimahensyn skal tænkes ind i byudviklingen og byomdannelsen samt i udviklingen af byområderne.

Tilgængelighed

Fredericia skal udnytte sin beliggenhed ved det overordnede transportnet. Tilgængelighed til vejnettet, jernbanen og havnen skal således indtænkes som væsentlige elementer i byudviklingen. I et fortsat samarbejde med de øvrige Trekantkommuner skal der gøres en særlig indsats for at udvikle den kollektive transport med det formål at forbedre de kollektive transportmuligheder for pendlerne.

Sundhed

I den fysiske planlægning skal der omkring infrastruktur og lokalisering af forskellige aktiviteter indtænkes aspekter, der animerer til en sund livsstil for borgerne.

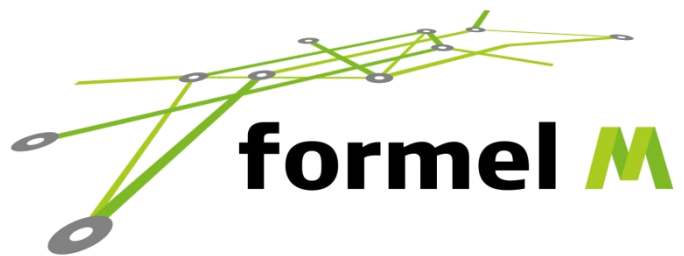
Handel og turisme

Fredericia skal være en attraktiv destination: i det historiske centrum, på de grønne rum i naturen. Der skal være plads til handel og demokratiske foranstaltninger, men også til ro og eftertænkning.

Cykelhandlingsplanen vil understøtte at cyklen bliver en naturlig del af den daglige transport.

Kommunestruktur - Byerne

I revisionen af kommuneplanen blev der arbejdet med mobilitetshensyn ud fra deisen om, at hensynene allerede var der, men at de skulle fremtræde klarere. Billedet viser en række forslag og afspejler ikke nødvendigvis de endelige formuleringer i den vedtagne kommuneplan 2013.



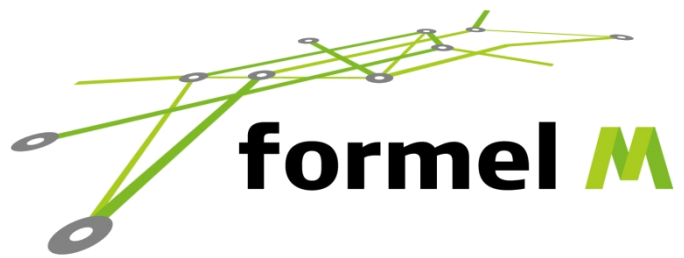
2.0 Afgrænse området og udarbejde plan for lederskab og politisk proces

Skridt 2, forberedelsesfasen



Andet skridt i den indledende afklaring har fokus på at skabe organisationen (SUMP-teamet), der skal stå bag udarbejdelsen af mobilitetsplanen. Teamet udarbejder planen for, hvem, hvor og hvornår de forskellige aktører udenfor den kommunale forvaltning skal inddrages. Ikke mindst hvornår og hvordan det politiske niveau skal inddrages, og hvor meget borgerne og/eller kommende brugere af området skal inddrages i processen.

Afklaringen af områdeafgrænsningen og den fremadrettede proces indeholder en række aktiviteter med fokus på at lægge planprocessen godt til rette, også for at sikre den rette opbakning. Her skal det endelige projektteam, der skal lede planprocessen, sammensættes.



Aktivitet

2.1 Områdeafgrænsning samt organisatorisk og politisk lederskab

Målet

En geografisk, teknisk, organisatorisk og politisk afgrænsning af det område, som skal omfattes af planen, samt afklaring af hvem, der skal lede SUMP-processen.

Produktet/resultatet

En fælles opfattelse på tværs af den kommunale organisation og det politiske niveau af hvilket område planen skal dække. I tilfældet med et nyt erhvervs- eller boligområde giver afgrænsningen måske sig selv. Er der tale om en mobilitetsplan for eksempelvis en bymidte, kan der være behov for at have et fokusområde (bymidten), men også at arbejde med et influensområde. Det er områder, der ligger op til bymidten, og som har indflydelse på mobiliteten i bymidten. Denne fase skal også afklare, hvem eller hvilke afdelinger der skal lede processen.

Hvad

- Sikre konsensus om en fornuftig afgrænsning af området med planafdelingen. Afgrænsningen kan bygge på viden om blandt andet plangrænser (eksempelvis lokalplanen) og funktionsgrænser (eksempelvis bymidten, erhvervsområde).
- Identificere den organisation/det kontor, der naturligt skal lede SUMP-processen. Det kan for eksempel være byplanafdelingen, trafikafdelingen, borgmestersekretariatet eller miljøafdelingen.
- Sikre politisk forståelse og opbakning for den geografiske afgrænsning og for valget af afdeling til at lede SUMP-processen.

Hvordan

Afgrænsningen af området kan defineres på baggrund af følgende parametre - afhængig af området:

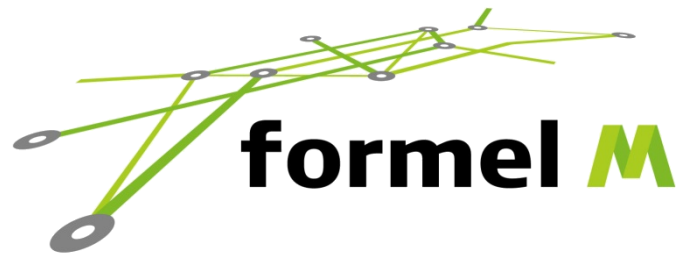
- *Eksisterende - eller forventede fremtidige - transportmønstre* = hvad er det naturlige transportopland til området. Det kan være indlysende for et erhvervsområde, mens det for eksempel er mindre entydigt for en bymidte. Der er ikke tale om en nulpunktsanalyse, den kommer i aktivitet 3.1: Skab overblik over nu-situationen.
- *Naturlig geografisk afgrænsning af området*. Eksempelvis lokalplanområdet eller den ubebyggede del af et eksisterende erhvervs- eller boligområde.
- *Funktionsgrænse* - eksempelvis den historiske bymidte.

... og følgende opgaver:

- Sikre at der er enighed om hvilken organisation, der skal lede SUMP-processen.
- Sikre god kommunikation med alle de vigtige kommunale aktører. Det vil sige SUMP-sparringsgruppen, som blev identificeret i aktivitet 1.1.
- Sikre de gode forbindelser til øvrige eksterne aktører, der kan være relevante udenfor kommunen – som eksempelvis trafikselskabet, nabokommuner, øvrige uformelle såvel som formelle samarbejdspartnere.

Hvem

SUMP-teamet vil være det naturlige udgangspunkt for denne aktivitet. Her er det vigtigt at have både trafik-, plan- og miljøkompetencer på banen. Der er også behov for den første politiske afklaring på dette stadie.

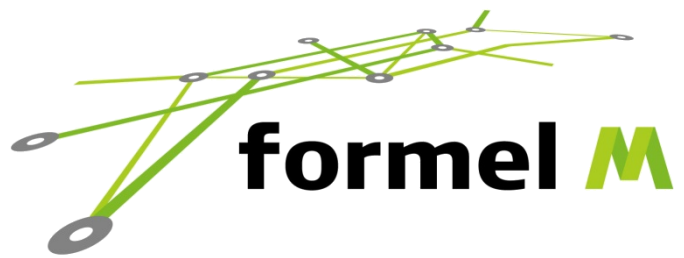
**Hvor længe**

Planlægning af 2-3 timers møde med SUMP-sparringsgruppen.

Afholdelse af møde (4 timer).

En første kontakt til de eksterne aktører (eksempelvis trafikskabet) for at afklare hvordan og hvor meget de vil involveres.

Tjekliste	OK
Området er afgrænset i forhold til geografi, transportmønstre og planansvar (teknisk afgrænsning)	
Enighed om områdets afgrænsning. Det vil sige, hvad der skal omfattes af mobilitetsplanen i forhold til organisatorisk og politisk afgrænsning	
Enighed om hvem der skal lede SUMP-processen. Hovedansvar placeret og holdet sat	
Politisk enighed om de overordnede mål og eventuelt politisk hensigtserklæring	



Aktivitet

2.2 Koordinere mellem eksisterende politikker

Målet

At sikre en bred og tværfaglig tilgang til mobilitetsplanen.

Produktet/resultatet

Tværfaglig koordinering der sikrer:

- at alle relevante fagområder, planer og politikker kommer i spil,
- at planen ikke er afgrænset af traditionelle sektor afgrænsninger – for eksempel mellem plan, trafik, natur og erhverv
- at planen ikke udelukkende er fokuseret på mobilitetsløsninger som cykel, bus, bil, forgængere, men også omfatter eksempelvis miljømål, sundhedsmål eller klimamål.

Hvad

Det kan være en svær opgave at finde fællesnævnerne og på samme tid anerkende de fagligheder som fagkompetencer, erfaringer, viden og ikke mindst politikker, der skal mødes i planen.

Et par skridt på vejen er at:

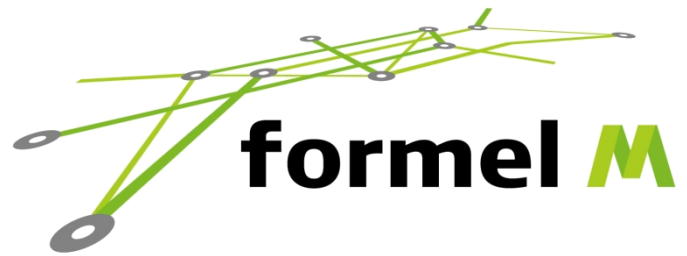
- anerkende sammenhænge og afhængighederne i de urbane strukturer - som eksempelvis tæthed, funktioner, socioøkonomiske faktorer, miljø - og mobilitetsbehov og -måde.
- sikre, at der tænkes på tværs af transportmidler: Se efter løsninger til "Mobilisten" - personen der bruger mange forskellige transportmidler afhængig af den konkrete rejse, hellere end til "Cyklisten", "Bilisten", "Busbrugeren" eller "Fodgængereren".
- diskutere, hvordan bæredygtighed kan indarbejdes i planen. Se eventuelt på kommunale, regionale og nationale mål for bæredygtig udvikling og transport.

Hvordan

- Tag udgangspunkt i planoversigten, som blev lavet under aktivitet 1.2, og check hvilke politikker og planer der arbejder med eller imod, at der laves en plan for en bæredygtig anvendelse af området og et skifte mod bæredygtige transportløsninger. Dette arbejde kan også omfatte planer fra nabokommuner, regionen eller det nationale niveau.
- Identificér hvor og hvilke planer, der er behov for at koordinere for at sikre mobilitetsplanens mål. Her er det vigtigt at være åben overfor eventuelle konflikter eller modsatrettede interesser i planprocessen for at sikre fælles forståelse og samarbejde. Muligvis skal enkelte politikker tilpasses eller modificeres, så de trækker i samme retning.
- Hav fokus på de intermodale løsninger i mobilitetsplanen med fokus på behovet for transport frem for at fokusere på de enkelte transportmidler.

Hvem

Processen skal ledes af det SUMP-team, der er udpeget til at lede processen, men der er behov for bred deltagelse fra blandt andet plan, trafik, miljø, natur og erhverv.



Hvor længe

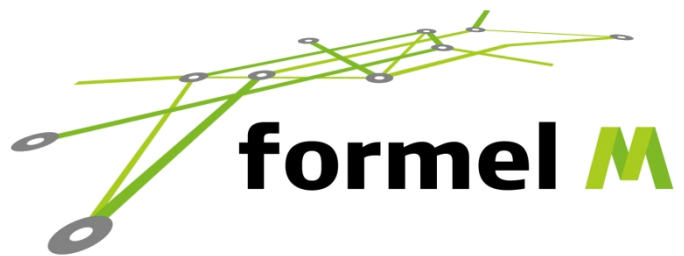
Der er behov for et eller to 2-timers møder med SUMP-sparringsgruppen og eventuelt andre relevante parter for at sikre, at alle fagområder og politikker spiller sammen med mobilitetsplanen.

Dertil kommer en betydelig indsats fra SUMP-teamet til

- at skrive sammen på synergier og konflikter i eksisterende planer og politikker, og
- at skabe konsensus om, hvilke eksisterende politikker der skal tilpasses.

Skønnet tidsforbrug afhængig af behovet for koordinering og tilpasning, men minimum 2-3 arbejdsdage.

Tjekliste	OK
Sammenhænge mellem forskellige politikker, herunder synergier og konflikter, er identificeret	
Der er skabt det dialogforum, der sikrer en ensretning af eksisterende planer og politikker, så de alle trækker i en bæredygtig retning	
Første prioritering af oplagte muligheder for integration af eksisterende politikker og planer er udarbejdet	



Aktivitet

2.3 Planlægge inddragelse af aktører og borgere

Målet

At sikre kvalitet og legitimitet i forhold til planen.

Omfanget af aktiviteter vil være afhængig af det område, som mobilitetsplanen skal omfatte: Er det en plan for en eksisterende bymidte, vil det typisk kræve en større inddragelses- og informationsindsats end en plan for et nyudlagt erhvervsområde, hvor der endnu ikke bor nogen.

Produktet/resultatet

En plan for at involvere og kommunikere til borgere og andre aktører udenfor forvaltningen.

Hvad

- Sikre en velstruktureret involvering af relevante eksterne aktører udenfor de involverede planteam i kommunen gennem hele processen.
- Opfordre til og facilitere borgerinddragelse, hvor dette er relevant for at sikre ejerskab til planen.
- Forbedre kvalitet, effektivitet - også økonomisk, gennemsækelighed, accept og legitimitet af den bæredygtige plan for området.

Hvordan

- Identificér veldefinerede tidsplaner, herunder proces og milepæle, og redskaber til at involvere sekundære aktører og borgere.
- Vær opmærksom på, at borger- og aktørinddragelse er et "must"-element i en god SUMP, men at der også kan være stærke interesser, der ønsker at modarbejde processen.
- Udarbejd en kommunikationsplan, der omfatter både borger- og aktørinddragelse såvel som en overordnet strategi for PR-aktiviteter i lokale medier.

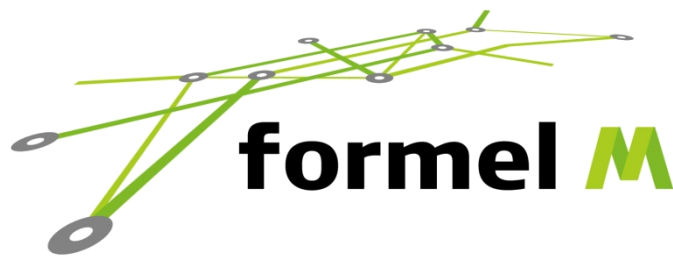
Hvem

Det ansvarlige SUMP-team. Her vil det dog også være en fordel at trække på kommunens kommunikationsfolk, ligesom inddragelse af politikere som spydspidser i kommunikationen vil være vigtig.

Hvor længe

Afhænger helt af området og vil variere afhængigt af, hvor mange eksterne aktører der skal informeres. Inddragelse og kommunikation er en proces, der typisk tager meget tid.

Tjekliste	OK
Planlægning af forskellige involveringsstrategier er gennemført	
Kommunikationsplaner er udviklet og godkendt	



Redskab til planlægning af borgerinddragelse

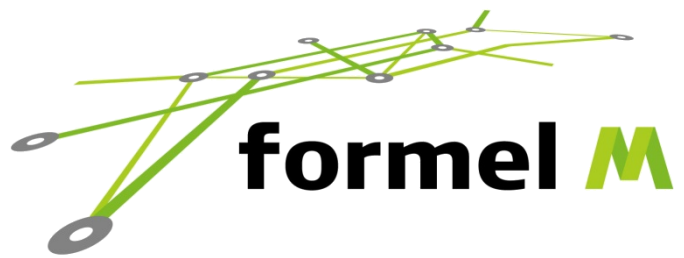
Når I skal udarbejde en plan for inddragelse af borgere og aktører er der fire overordnede spørgsmål, I bør stille jer selv:

1. **Hvorfor?** Hvorfor skal der inddrages, og hvordan påvirker det processen?
2. **Hvem?** Hvem skal involveres?
3. **Hvordan?** Hvordan skal aktørerne inddrages? Hvilke redskaber og teknikker skal tages i brug?
4. **Hvornår?** Hvornår skal inddragelsen foregå, og hvornår skal den ikke foregå?

Idekatalog - Redskaber til inddragelse

Formidling og indsamling af information

Printede materialer <ul style="list-style-type: none"> • Breve • Plakater og skilte • Flyere og brochurer • Faktaark • Nyhedsbreve • Tekniske rapporter 	Internet <ul style="list-style-type: none"> • Internetteknikker • Webbaserede fora
Telefon, radio og tv <ul style="list-style-type: none"> • Telefoninterview • Indslag i lokalradio/tv 	Spørgeskema og interviews <ul style="list-style-type: none"> • Spørgeskemaer • Interviews med nøgleaktører
Interaktiv inddragelse	
Informationsarrangementer <ul style="list-style-type: none"> • Udstillinger • Informationscenter • Informationsmøder • Offentlige høringer 	Inddragelse af udvalgte aktørgrupper <ul style="list-style-type: none"> • Besøg og studieture • Fokusgrupper • Workshops • Borgerjury • Arbejdsgrupper
Inddragelse af store grupper <ul style="list-style-type: none"> • Stakeholderkonference • Event om transportvisioner • Weekendarrangementer • Planning for real-metoder • Open space events 	Særlige indsatser til at inddrage <ul style="list-style-type: none"> • Etniske minoriteter • Handicappede • Unge og ældre • Borgere med begrænsede læsekundskaber • Uinteresserede/lige glade



Aktivitet

2.4 Sikre arbejdsplan og ledelse af processen

At udvikle og implementere en mobilitetsplan er en kompleks opgave, hvor der er behov for at trække på ny viden og inddrage aktører, der ikke normalt spiller så fremtrædende en rolle i planprocessen.

Målet

En plan for planprocessens forløb.

Produktet/resultatet

En første detailplan og arbejdsprogram over den samlede proces frem mod mobilitetsplanen.

Hvad

Denne aktivitet skal bidrage til, at:

- klargøre og formalisere, hvilken rolle de enkelte aktører - både interne og eksterne - skal spille, og hvornår deres ressourcer og viden skal inddrages
- skabe en "robust" planlægningsproces
- sikre en gennemskuelig planproces
- sikre en stærk koordinering mellem de mange kommende skridt frem mod den endelige plan
- adressere forskellige typer af risici i planprocessen

Hvordan

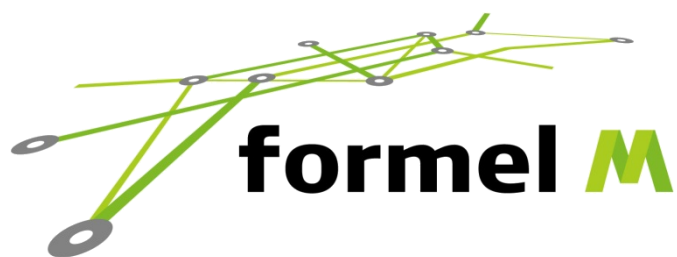
- Sikre politisk mandat og støtte til mobilitetsplanen. Det kan eksempelvis være udvalgsformanden, hele teknik-udvalget, borgmesteren, eller planchefen - afhængig af den enkelte kommunes normale arbejdsgang.
- Udarbejd en skitse til den overordnede arbejdsplan frem mod den færdige plan - inklusiv alle nødvendige milepæle og politisk godkendelse (timing). Planen skal både være robust, men også fleksibel for at give plads til de ændringer i planen, der vil opstå.
- Udvikle strategier til at overkomme barrierer og udnytte de potentialer, der er identificeret i aktivitet 1.3 om opbakning og modstand i eksisterende planer og politikker.
- Vurdér risici og udarbejd risici- og tilpasningsplaner for at overkomme eventuelle problemer.
- Mål fremdrift. Vær sikker på, at der er de nødvendige ressourcer til rådighed for processen - også når planen ændrer sig.

Hvem

SUMP-teamet er hovedansvarlig for aktiviteten, men afklaring med andre interne kommunale partnere kan være nødvendig.

Hvor længe

SUMP-teamet skal brugt 2-3 dage til at gennemtænke og gennemskrive planen for processen.

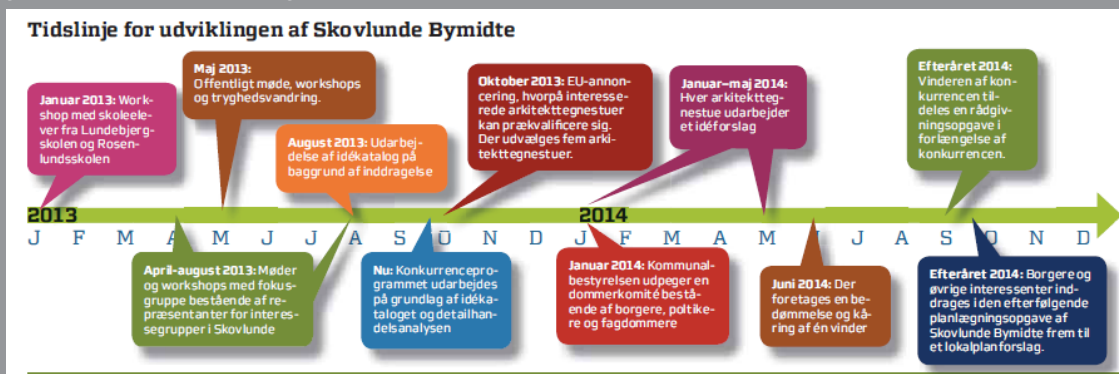


Tjekliste	OK
Politisk mandat og støtte til planen	
Strategi for "risk management" og kvalitet er på plads	
Arbejdsplan for planprocessen er udviklet og politisk godkendt	

Caseeksempel: Planlægning af borgerinddragelsesproces (2.3) og arbejdsplan (2.4) i Ballerup Kommune

Udviklingsplanen for Skovlunde Bymidte i Ballerup Kommune tager udgangspunkt i Vision 2020 for Ballerup Kommune, som er udviklet i samarbejde med kommunens borgere. Visionen lægger op til at fokusere på udviklingen af mere spændende, attraktive og tætte bymidter ud fra princippet "bedre by frem for mere by". I forbindelse med udviklingen og nytænkningen af Skovlunde Bymidte er det desuden blevet besluttet, at arbejdet skal foregå i samarbejde med Skovlunde Lokalråd, borgere og detailhandelen i området. Dette udviklingsarbejde startede i foråret 2013 og mandede i efteråret 2013 ud i et idekatalog, der ligger til grund for en arkitektkonkurrence for området.

Udviklingsplanen for Skovlunde Bymidte har fra starten af været underlagt en stram tidsplan, hvor der både er blevet taget højde for tidsforbrug ved borgerinddragelsesprocesserne, den efterfølgende arkitektkonkurrence og de kommunale beslutningsprocesser:

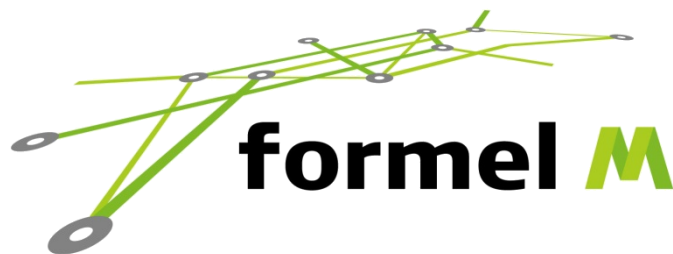


Borgerinddragelsen fandt sted i maj-juni 2013 og tog udgangspunkt i at formulere en vision for Skovlunde Bymidte og udvikle et koncept for den efterfølgende arkitektkonkurrence. Processen forløb i flere spor:

- Et forløb med en tværgående gruppe med repræsentanter fra forskellige grupper, foreninger og erhvervsdrivende i Skovlunde.
- Et åbent møde med workshops
- En voxpop i Skovlunde Bymidte og ved Skovlunde Station med spørgsmål til bl.a. kvaliteter og udfordringer i forhold til bymidten.
- Sideløbende er der blevet gennemført en inddragelse af unge fra Skovlunde om deres drømme, ønsker og konkrete forslag til udvikling af byen.

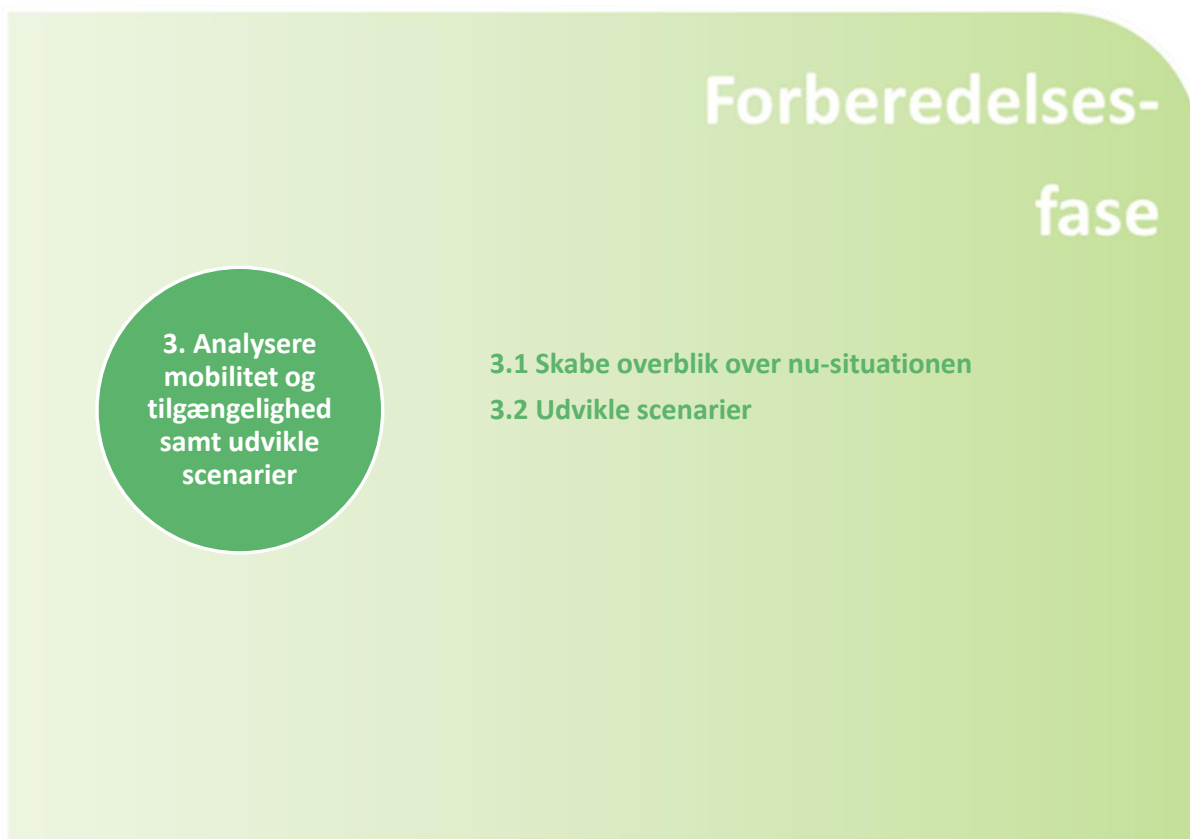
Møderne med den tværgående gruppe bestod af både diskussioner og et workshopforløb, der bl.a. tog udgangspunkt i en fysisk analyse af bymidten. De forskellige workshops har alle arbejdet med analytiske, programmeringsmæssige og formgivningsmæssige tilgange til Skovlunde Bymidte. Oplæg, diskussioner, præsentationer og mere værkstedsprægede metoder blev også benyttet i arbejdet.

Idekataloget, som blev udviklet på baggrund af borgerinddragelsesprocessen, indeholder seks overordnede temaer. Temaerne omhandler blandt andet tryghed, forbindelser og grønt i byen. Mobilitet indgår ikke som et selvstændigt tema, men kan bidrage til at nå mange af de målsætninger og visioner, som de seks udvalgte temaer er udviklet omkring.

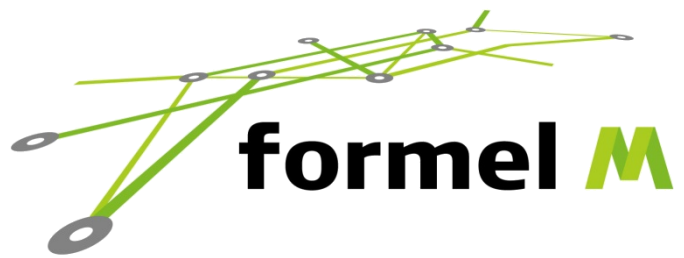


3.0 Analysere mobilitet og tilgængelighed samt udvikle scenarier

Skridt 3, sidste skridt i forberedelsesfasen



Denne del handler om at klarlægge udgangspunktet: Hvordan er den nuværende transportsituation, både med hensyn til infrastruktur – muligheder for transport – og adfærd – hvordan transporterer borgerne sig i dag? Er der tale om nyudlagte områder, må SUMP-teamet tage et alt-andet-lige udgangspunkt. Det vil sige, at man må forudsætte, at brugerne af det nyudlagte område opfører sig som i andre tilsvarende områder.



Aktivitet

3.1 Skabe overblik over nu-situationen

Nu-situationen eller alt-andet-lige situationen giver et godt udgangspunkt for at fastsætte de fremtidige mobilitetsmål for området. Viden til overblikket kommer fra mange kilder, og det er vigtigt at være realistisk i forhold til, hvor mange ressourcer man har til rådighed og vil bruge til denne aktivitet – ellers kan den hurtigt vokse.

Målet

En fornemmelse af den nuværende transportadfærd, og hvor robust den fremtidige infrastruktur er til at imødekomme nye trafikanter.

Produktet/resultatet

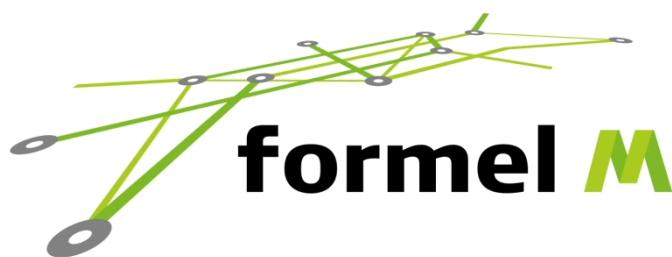
Nu-situationen for et eksisterende byområde eller alt-andet-lige situationen for et nyudlagt område.

Hvad

- Få et første overblik over, hvor de store trafik- og mobilitetsudfordringer ligger.
- DTU's Transportvaneundersøgelse (TU) kan give nøgletal om valg af transportmiddel til forskellige turformål, længden af ture etc., som danner et godt udgangspunkt for at vurdere, hvor det bedst kan betale sig at sætte ind (value-for-money).
- Med udgangspunkt i TU gør jer klart, hvilke indsatsområder I vil satse på, for eksempel fritidstrafik, unge, pendlerne med langt til arbejde eller trafikikkerhed. Det gør detail-dataindsamlingen meget mere overskuelig. Og pas på med at ville indsamle for meget data, da for store mængder data kan være ressourcekrævende at håndtere.
- Se på, hvilke ændringer i infrastrukturen der kan forventes i fremtiden og prioriter, hvilke I vil have med. Det er eksempelvis planer om nyanlæg af veje og baner, prisstigninger og prisfald i den kollektive trafik.

Hvordan

- Lav et TU-udtræk eller lignende for tilsvarende områder.
- Brug VEMA til vurdering af effekterne af mobilitetsplaner og dermed af forskellige mobilitets tiltag i et givent lokalområde.
- Vælg jeres indsatsområder. Det kan være de lavt-hængende frugter eller særlige politiske indsatsområder som eksempelvis sikkerhed eller tilgængelighed.
- Identificér de nødvendige datakilder og få indhentet disse data.
- Se kommunale, regionale og statslige planer igennem for at identificere planlagte store ændringer i infrastrukturen, der kan ændre transportadfærden.
- Opstil nu-situationen eller alt-andet-lige situationen. Hvilken transportadfærd vil der være til og fra området baseret på den nuværende transport samt forventede kommende infrastrukturændringer?



Kilder til at beskrive nu-situationen

TU - den nationale TransportvaneUndersøgelse: <http://www.dtu.dk/centre/modelcenter/tu.aspx>

Information fra trafikselskaberne om passagerer og påstigere i den kollektive trafik

Tur-rater der siger noget om antallet af transporter, som genereres af, til og fra forskellige funktioner såsom bolig, erhverv, butikker: Trafikministeriets Turrateprojekt (Trafikministeriet 1998) og Miljøstyrelsens turratedata, som er tilgængelig på mst.dk.

VEMA - Vurdering af Effekter af MobilitetsplAner - et planlægningsredskab til vurdering af effekterne af mobilitetsplaner og dermed af forskellige mobilitets tiltag i et givent lokalområde udviklet i Formel M: www.formelm.dk.

Ekstra

Mobilitet handler ikke kun om at foretage rejsen, men også i høj grad om muligheden for at kunne rejse. Altså hvor tilgængelige forskellige primære rejsemål er, og hvilke grupper der skal have særlige gode forhold for at kunne komme frem. Derfor kan det være en god ide gennemføre analyser af tilgængeligheden til forskellige områder og rejsemål som led i at kortlægge nu-situationen.

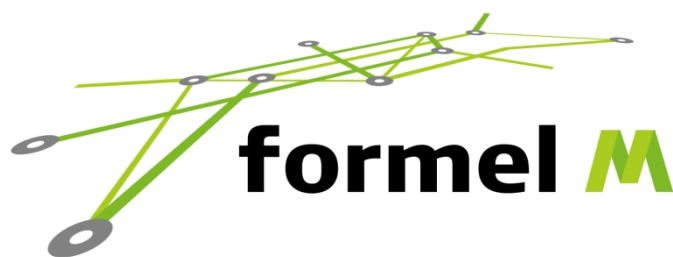
Hvem

SUMP-teamet med data-støtte fra relevante kilder.

Hvor længe

Dataindsamling og -analyse kan være meget omfattende. Som minimum skal der bruges tre dage til at samle og behandle data.

Tjekliste	OK
Velegnede fokuspunkter er identificeret til at beskrive nu eller alt-andet-lige-situationen	
Data er indsamlet fra relevante kilder	
Den trafikale udgangssituation er beskrevet	
Problemstillinger, der skal adresseres af mobilitetsplanen, er identificeret og prioriteret	



Redskab: Afdække nu-situationen og udvikle scenarier med VEMA

VEMA er et program udviklet af Tetraplan for Formel M. Programmet kan beregne CO₂-besparelser og forandringer i det modale split ved implementering af forskellige mobilitets tiltag. VEMA henvender sig primært til område-specifikke mobilitetsplaner. Beregningerne bygger på TU-data. Dette eksempel er lavet på baggrund af data fra Skovlunde Bymidte i Ballerup Kommune:

1) Ved at indtaste informationer om byregion, byområde, boligtyper samt antallet af boliger (eller m² ved industri- og erhvervsområder) og niveau for kollektiv betjening opnår man et billede af "alt-andet-lige"-situationen for det modale split for området. Det er disse data, som danner grundlag for nu-situationen.

2) Herfra bliver det muligt at vælge mellem forskellige mobilitetsindsatser på tre niveauer – lav, mellem og høj. Læs mere om de enkelte tiltag ved at klikke på dem.

	Indsatsniveau
Cykel	
Prioritering af cykel (sikkerhed og fremkommelighed)	Lav
Cykeltrace (hvis der ikke er noget i forvejen)	Lav
Aflåst cykelparkering v station/højklasset bus'	Lav
Cykelfremme (kampagner, forkælelse, m.m.)	Middel
Elcykler til pendlere med over 6 km	Lav
Bus	
Tilpasning af eksisterende busruter	Middel
Erhvervskort	Lav
Businformation og kampagner	Middel
Bil	
P-normer*	
Nuværende p-norm 1 plads pr.	
Reduceres til 1 plads pr.	
Betalingsparkering	
Dagspris (kr.)	
Samkørsel, information og støtte*	
Delebil (boligområde)	Lav
Mobility Management	
Erhvervsnetværk og transportplaner i erhvervsområder	Lav

Beregningen er baseret på flere end 500 ture.
Resultaterne kan derfor betragtes som rimeligt sikre

Beregningerne er baseret på **3.515 ture**

Byregion: **Hovedstadsområdet**

Byområde: **Indre Finger**

Områdetype: **Etagebolig**

Kollektiv betjening: **God**

382 Boliger
- m² industri
1.400 m² kontor
8.600 m² detail

3) På baggrund af de valgte tiltag og indsatsniveauer udregner programmet CO₂-besparelser og ændringer i det modale split i forhold til nu-situationen. Programmet kan således danne et hurtigt overblik over nu-situationen, potentielle CO₂-reduktioner og mulige ændringer i det modale split.

Ture genereret fra området (nul-situation totalt for boliger og erhverv)

	Bus	Cykel	Personbil	Regionaltog	S-tog	Metro	Total
Antal ture (dag)	1.045	2.641	7.082	259	1.093	112	12.231
Kørte kilometer (dag)	12.422	9.804	101.302	20.139	20.073	1.414	165.154
CO ₂ -udledning (kg/dag)	994	-	22.692	866	1.325	74	25.950
CO ₂ -udledning (t/år)	363	-	8.282	316	484	27	9.472

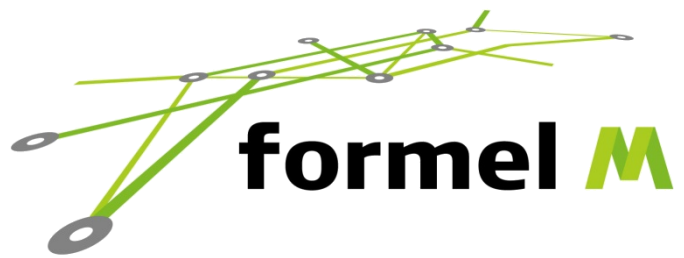
Ture genereret fra området som resultat af mobilerende tiltag

	Bus	Cykel	Personbil	Regionaltog	S-tog	Metro	Total
Antal ture (dag)	1.476	3.040	6.106	275	1.152	119	12.168
Kørte kilometer (dag)	12.454	16.695	87.340	19.292	20.689	1.530	158.002
CO ₂ -udledning (kg/dag)	996	-	19.564	830	1.366	80	22.835
CO ₂ -udledning (t/år)	364	-	7.141	303	498	29	8.335

Ture genereret fra området - ændring i forhold til nul-situation

	Bus	Cykel	Personbil	Regionaltog	S-tog	Metro	Total
Antal ture (dag)	431	399	-976	16	60	7	-63
Kørte kilometer (dag)	32	6.892	-13.962	-847	617	116	-7.152
CO ₂ -udledning (kg/dag)	3	-	-3.127	-36	41	6	-3.115
CO ₂ -udledning (t/år)	1	-	-1.142	-13	15	2	-1.137

VEMA er gratis og kan downloades på Formel M's hjemmeside www.formelm.dk



Aktivitet

3.2 Udvikle scenarier

Scenarierne hjælper til at forstå handlemuligheder og nødvendige tiltag. En beskrivelse af forskellige udviklingsmuligheder giver et billede af, hvor langt man kan nå – eller hvor galt det kan gå, hvis man ikke gør noget.

Målet

Beskrivelse og debat af forskellige udviklingsmuligheder og de tiltag, der skal til for at opnå dem. Ejerskab til processen.

Produktet/resultatet

Forskellige scenarier for udviklingen.

Hvad

- Skabe rammen for diskussionen af, hvor langt mobilitetsplanen skal gå, og hvordan og hvornår mobilitetsplanens mål skal nås.

Hvordan

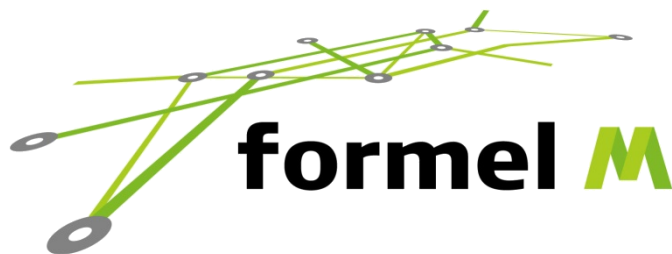
- Skab et alt-andet-lige scenarie til at måle de alternative fremtidsudsigter (scenarierne) op i mod. Alt-andet-lige scenariet bygger på, at der ikke ændres på mobiliteten i kommunen eller området. Altså at den trafikale adfærd - brug af transportmidler og rejsemønstre - fremskrives på baggrund af udviklingen i antallet af eksempelvis arbejdspladser eller boliger i området.
- Beskriv forskellige fremtidsscenarier både kvalitativt og kvantitativt. For eksempel at der på fordelingen mellem bæredygtige og ikke-bæredygtige ture i området vil være X-antal færre bilture, hvor tilgængeligheden til udvalgte rejsemål er X % bedre.
- Vurdér sammenhængen mellem udviklingen i forskellige sektorer: Transport, arealanvendelse, økonomisk udvikling og befolkningsudvikling. Se om der er sammenhæng/modstrid mellem de forskellige udviklingstrends. Men hold det simpelt!
- Vurdér om infrastrukturen kan bære den fremtidige transport i de forskellige scenarier - er der plads i busserne?, på cykelstien?, osv.
- Vælg teknikker eller modeller til fremskrivningen af trafikken, der er til at håndtere.

Hvem

SUMP-teamet er hovedansvarlig, men det er en god ide at inddrage SUMP-sparringsgruppen i fastsættelse af scenarier og debat af, hvordan forskellige udviklingstrends vil påvirke trafikken og hinanden. Andre forvaltninger i kommunen kan have projekter eller tiltag på vej, der vil påvirke trafikudviklingen og mobiliteten.

Hvor længe

Her kan der bruges meget lang tid, så vær opmærksom på, hvad målet er. Gå efter de scenarier, der spiller sammen med de nuværende politikker, og som derfor allerede har en plan og et politisk ophæng i kommunen. Et møde med SUMP-sparringsgruppen, hvor rammer og mål diskuteres, er en god ide. Det giver et bredt ejerskab.



Skøn: 2-4 dage til at definere scenarier og den første beskrivelse af scenarierne - kvantitativt og kvalitativt - samt et 3 timers møde med SUMP-sparringsgruppen.

Tjekliste	OK
Alt-andet-lige scenariet er videreudviklet (kvantitativt og kvalitativt)	
Forskellige alternative scenarier er udviklet (kvantitativt og kvalitativt)	
Teknikker til at fremskrive og beskrive er på plads	

Redskab: Udvikle scenarier med MaxExplorer

MaxExplorer er et værktøj, der henvender sig til planlæggere uden de store erfaringer med mobilitetsplanlægning. Værktøjet hjælper til at udpege de rette indsatser i forhold til den lokale kontekst. Kommunen (eller institutionen) udfylder en række spørgsmål omkring sig selv, målgruppen, området og antallet af berørte. På den baggrund foreslår programmet en række indsatser. Herfra kan brugeren klikke sig videre og opnå yderligere information om de enkelte tiltag.

Læs mere og afprøv værktøjet her:
<http://epomm.eu/index.php?id=2745>

organisation: public authority
 target: residents
 location: suburban area
 size: not applicable

The following list gives you guidance on the mobility management measures likely to be appropriate for the kind of user, target group, target location and size that you have selected. The green bar next to each measure listed shows its relevance to your precise context, as estimated by MAX experts.

	not relevant									fully relevant								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Offering integrated fares																		
Multimodal information & trip advice																		
Park and Ride																		
Personalised Travel Assistance (PTA)																		
Mobility Consultant/ Mobility Manager																		
On-Demand Public Transport services																		
Travel Awareness Campaign & Events																		
Cycling facilities improvements																		
Advertising & other promotion actions																		
Car Sharing																		
Pool Bikes																		

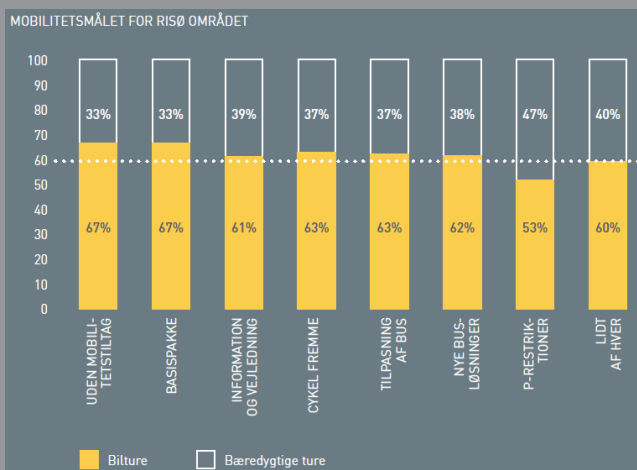
To get detailed information on the recommended measures please click on the corresponding link.

Eksempel på brug af MaxExplorer. Øverst ses den indtastede data (orange), nederst ses de foreslåede tiltag og deres relevans. Klikker man på det enkelte tiltag kan man læse mere om indholdet.

Caseksempe: Kortlægge nu-situationen (3.1) og udvikle scenarier (3.2) for Risø Erhvervspark i Roskilde Kommune.

Risø Erhvervspark er et nyudlagt område, som endnu ikke er bygget. Derfor kendte Roskilde Kommune ikke til transportmiddelvalg, turlængder osv., da nu-scenariet for området blev udarbejdet. Nu-scenariet bygger derfor på data fra sammenlignelige områder trukket fra den nationale transportvaneundersøgelse (TU).

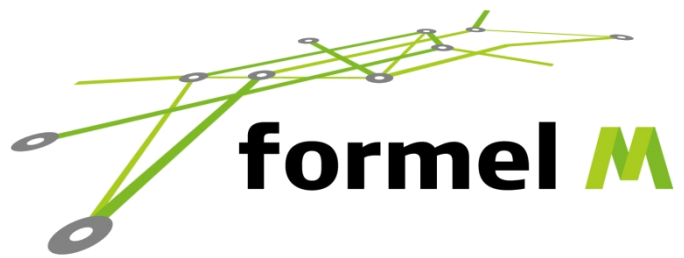
Med Risø Erhvervspark's placering (ikke stationsnært, hovedstadsområdet) bliver det forventede transportmønster ifølge TU at 71% af turene foregår i bil og 29% med bæredygtig transport. Roskilde Kommune valgte dog at supplere disse tal med en transportvaneundersøgelse blandt medarbejderne på det nærliggende DTU Risø Campus. Denne undersøgelse gav et helt andet billedet af det modale split. Her viste det sig nemlig at kun lidt over halvdelen (56%) af de ansatte regelmæssigt kører i bil til arbejde. Med denne viden blev det endelige nulpunkts-scenarie en fordeling på 67% bilture og 33% bæredygtig transport.



Mobilitetsmål og scenarier for Risø Erhvervspark (Mobilitetsplan for forskerparken ved DTU Risø Campus 2012)

I mobilitetsplanen for Risø Erhvervspark spiller scenarieudviklingen en central rolle. Det er gennem præsentationen af de forskellige scenarier, at kommunen tydeliggør nødvendigheden af en målrettet og ambitiøs indsats.

I mobilitetsplanen præsenteres otte forskellige scenarier og deres betydning for det modale split. Scenarierne viser, at en samlet løsning, hvor elementer fra alle scenarier inddrages, er nødvendig, hvis målet om 60% bil og 40% bæredygtig transport skal nås.



Målsætningsfasen

Det andet kvarter i SUMP-uret

Når alle de praktiske spørgsmål om ressourcer, beslutningsgange og den nuværende transport og mobilitetssituation er blevet kortlagt i forberedelsesfasen, følger målsætningsfasen. Det er her, indholdet i mobilitetsplanen kommer på plads: Visionen med planen, de konkrete målsætninger, mål og indikatorer samt overblikket over mulige løsninger og deres effekt, økonomi og implementering.

Målsætningsfasen indeholder tre delfaser

Visionen: Udvikle en fælles mobilitetsvision - og mulig bred inddragelse.

Målfastsættelse: Konkrete målsætninger, der støtter op om visionen, og indikatorer der kan måle den faktiske fremdrift.

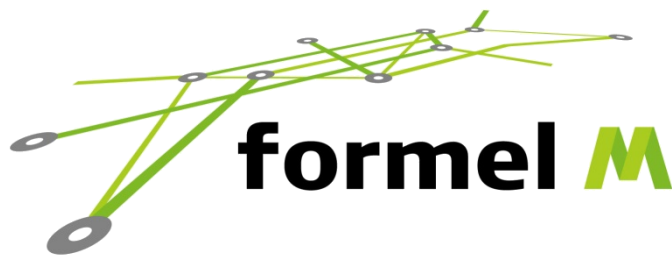
Løsninger: Identificere de pakker af mobilitetstiltag der skal sikre, at visionen nås.

De primære eksterne aktører, der blev identificeret i aktivitet 1.6 spiller en vigtig rolle i denne fase. De er med til at definere visionen, målsætningerne, de konkrete mål og de indikatorer, der skal måle planens fremdrift. De eksterne aktører skal også inddrages i beslutningen om de pakker af mobilitetstiltag, der skal sikre visionens fuldførelse.

Det er også i denne fase SUMP-teamet skal tage endelig stilling til, hvor meget, hvornår og på hvilken måde de øvrige borgere, erhvervsliv, interesseorganisationer m.v. skal inddrages. Den beslutning afhænger helt af planen, kommunens traditioner for inddragelse og hvor mange ressourcer, der er til rådighed til mobilitetsplanen – for inddragelse tager tid og kræver, at der er ressourcer til at samle op på inputtene.

Endelig indeholder målsætningsfasen en afklaring af, hvilke typer af mobilitetstiltag eller pakker af tiltag der skal implementeres gennem mobilitetsplanen. Det er ikke en helt enkelt opgave at identificere og estimere effekten af og skønne økonomien i tiltagene. Der er noget hjælp at hente fra nationale og internationale kilder, men meget af denne aktivitet beror på bedste skøn og mavefølelse.

Milepælen for målsætningsfasen, der signalerer, at I er klar til at gå i gang med næste fase er, at de mobilitetstiltag eller pakker af tiltag, der skal sikre, at målsætningerne nås, er identificeret



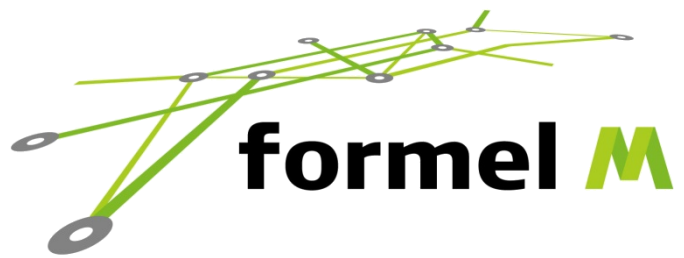
4.0 Fælles vision og inddragelse

Skridt 4, målsætningsfasen



Denne del handler om at sætte mobilitetsmålene og formulere mobilitetsvisionen i samspil med dem, der bliver direkte berørt af planen. Det vil sige borgere, erhvervsliv, organisationer og andre forvaltninger, der blev kortlagt i Aktivitet 1.6.

SUMP-manualen anbefaler en to-trins raket: At samle en mindre dedikeret gruppe af eksterne aktører til at være med til at formulere mobilitetsmål og -vision, for derefter at gennemføre en bred hørings-/inddragelsesfase - som den er skitseret i aktivitet 2.3: Planlægge inddragelse af aktører og borgere.



Aktivitet

4.1 Udvikle en fælles vision

Udviklingen af en fælles vision er en proces, der involverer SUMP-sparringsgruppen og en mindre gruppe af repræsentanter for de primære eksterne aktører, der blev identificeret i aktivitet 1.6.

Målet

Skabe mobilitetsvisionen for området. De langsigtede mobilitetsmål fastsættes i aktivitet 5.1: Identificere mobilitetsmålene.

Produktet/resultatet

En formuleret vision for området i samarbejde med primære aktører.

Hvad

- Opnå enighed om en fælles vision med de primære aktører - interne såvel som eksterne. Langsigtede transport- og mobilitetsvisioner skal være de bærende principper i visionen.
- Styrke lokal identitet, forankring og ejerskab af visionen.
- Tydeliggøre den politiske værdi af mobilitetsplanen og sikre opbakning fra primære aktører og beslutningstagere.
- Brede perspektivet ud og identificere værdier af planen udenfor transport og mobilitet, for eksempel lighed i forhold til transport og mobilitet, sundhed, byrum og byudvikling.
- Sætte prioriteter for fremtidige (politiske) beslutninger.

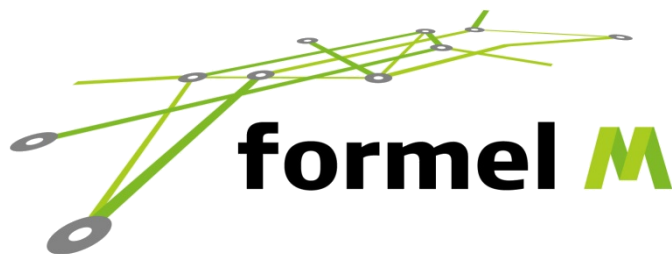
Hvordan

- Etablér et repræsentativt forum, der er ansvarlige for at udvikle visionen.
- Producéér baggrundsmateriale - gerne i "læs-let" form - til det repræsentative forum på baggrund af arbejdet i aktiviteterne 1.2: hvor mobilitet i eksisterende planer og politikker kortlægges; 3.1: hvor "Alt-andet-lige situationen" beregnes; 3.2: hvor scenarierne for den fremtidige transport og mobilitet blev udviklet.
- Forbered, gennemfør og følg op på møder og workshops.
- Udvikle udkast til vision med det repræsentative forum.
- Publicér visionen.

Hvem

SUMP-teamet vil være den gruppe, der er den drivende kraft i denne aktivitet med god støtte fra SUMP-sparringsgruppen

Det kan være en god ide at inddrage en ekstern facilitator til at lede visionsformulerings-processen. Det giver frihed til at koncentrere sig om opgavens indhold og sikrer, at det ikke er én forvaltning, der "sidder for bordenden" gennem procesforløbet, men at alle bidrager på lige fod. Det vil selvfølgelig i sidste ende være én forvaltning, der er ansvarlig for planen, men i udviklingen af visionen kan det være en fordel at være mere "på lige fod". Facilitatoren kan selvfølgelig også bistå med at skrive visionen sammen eller producere faglige/faktuelle input



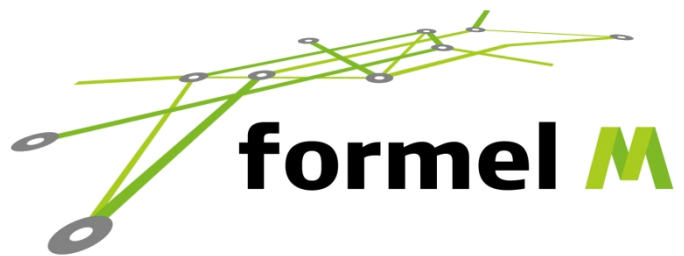
Hvor længe

Det reelle tidsforbrug til at skabe visionen vil selvfølgelig afhænge meget af, hvor stort et område planen omfatter: Et lokalplanområde, en bydel, en bymidte eller hele kommunen. Men det er en proces, der kræver meget arbejdstid. Træk på erfaringer med for eksempel at udarbejde lokalplaner og spørg kollegaer, der har prøvet visionsudvikling før. Husk at budgettere med tid til alle delelementerne også:

- Planlægge forløbet i detaljer.
- Samle personer til det repræsentative forum
- Skrive baggrundsmaterialet på baggrund af aktiviteterne i 1.2, hvor mobilitet i eksisterende planer og politikker kortlægges; 3.1, hvor "Alt-andet-lige situationen" beregnes; 3.2, hvor scenarierne for den fremtidige transport og mobilitet blev formuleret.
- Afholde minimum 2 møder i det repræsentative forum.
- Følge op på møderne.
- Skrive første og andet udkast til visionen.
- Lay-out og præsentation af visionen.

I kalendertid skal der afsættes minimum 3-4 måneder til denne del af processen. Der skal være tid til at arbejde med visionen mellem møder, og deltagerne skal have tid til at fordøje visionen.

Tjekliste	OK
Etablere det repræsentative forum, der skal udvikle den fælles mobilitetsvision	
Første udkast af visionen er formuleret	
Udkastet er debatteret med det repræsentative forum	
Enighed om endelig vision	
Visionen er publiceret og formidlet bredt	



Aktivitet

4.2 Inddrage og udbrede visionen til borgere og erhvervsliv

Grundplanen til inddragelsen af borgere, erhvervsliv og interesseorganisationer er allerede lagt i aktivitet 2.3, men det er først nu, inddragelsen ligger. Der er god grund til at gennemføre en borgerinddragelsesproces. Den endelige plan vil kun være succesfuld, hvis alle interessenter - borgere, erhvervsliv, organisationer, politikere m.v. - forstår og støtter op om visionen.

Man kan vælge at skyde borgerinddragelse til senere i processen. Enten til efter hele målsætningsfasen (2. kvartal i uret) er gennemført, eller når udviklingsfasen (3. kvartal i uret) er gennemført. Inddragelsen kan også finde sted i forbindelse med den endelige udformning og implementering af de specifikke mobilitetsforanstaltninger. Det afhænger af områdets karakter, traditionerne i kommunen, planens omfang, m.v. Det kan dog være en god ide at tænke i løbende inddragelse, måske ikke af hele befolkningen, men så en lidt bredere kreds af borgere og erhvervsliv.

I sidste ende afhænger omfanget og timingen af inddragelsen af, hvilken plantype der er tale om, og hvilket område planen dækker. Forskellige typer af planer er omfattet af lovbestemte høringspligter (eksempelvis lokalplaner), mens de uformelle plantyper (eksempelvis områdeplaner, mobilitetsplaner, bydelsplaner) har andre lov-mæssige høringskrav.

Inddragelsen i skridt 4 handler om at få input fra borgere og erhvervsliv til visionen for mobilitetsplanen. Denne inddragelse kan finde sted på forskellige niveauer. Som vist i casen på side 31 (Planlægning af borgerinddragelsesproces og arbejdsplan i Ballerup Kommune), kan borgere og erhvervsliv med fordel inddrages tidligt i visionsudviklingen og på den måde være med til at sætte rammerne for, hvad der skal ske med området. Inddragelsen kan også finde sted som en mere formel høring, hvor den vision, som er blevet udviklet i skridt 4.1, fremlægges for borgerne. Denne metode er blevet brugt i Allerød (se casen i afslutningen af dette afsnit).

Målet

Skabe bred forankring af mobilitetsvisionen.

Produktet/resultatet

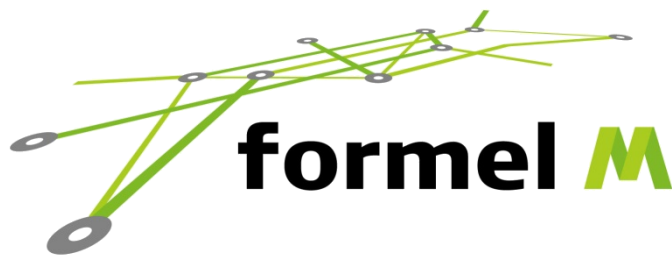
En debatteret mobilitetsvision.

Hvad

- Skabe bred forankring af og ejerskab til mobilitetsvisionen.
- Sikre at også de, der ikke er tilfredse med visionen, bliver hørt.

Hvordan

- Læg materiale som eksempelvis baggrundsnotater, mødereferater og procesdokumenter på hjemmesiden. Grundlaget for borgerinvolveringen er lagt i aktivitet 2.3.
- Involver lokale medier.
- Sikre bred formidling af visionen gennem kampagner, annoncer, kommunens hjemmeside, events, sociale medier, afstemninger, mini-høringer, borgermøder m.v.



Hvem

Inddrag kollegaer, der har konkret erfaring med borgerinddragelse. Også kommunikationsafdelingen er en vigtig spiller her, som har kompetencerne til at sikre en klar formidling af visionen.

Supplér eventuelt med ekstern bistand til at styrke processen. Firmaer med erfaring og kompetence inden for borgerinddragelse og formidling kan give gode input til processen, ligesom reklamefolk kan give større gennemslagskraft til budskaberne.

Hvor længe

Den reelle arbejdstid, der går med denne aktivitet, er stærk afhængig af ambitionsniveauet for inddragelsen. Offentlige møder, events og inddragelse af lokale og sociale medier kan optage meget tid. Snak med de af dine kollegaer, der har erfaring med denne type inddragelse for at få et klarere billede. Som et minimum vil der skulle bruges to arbejdsuger, hvis I vælger at gennemføre en lidt bredere høring af visionen.

Tjekliste	OK
Notater fra workshops er offentliggjort	
Visionen er trykt og distribueret bredt	
Pressen er aktivt taget med i bestræbelserne på en bred inddragelse	

Caseeksempel: Udvikling og udbredelse af visionen for Ny Blovstrød i Allerød Kommune (4.1 og 4.2)

Udvikling af vision

Udviklingen af en vision for den nye bydel Ny Blovstrød i Allerød Kommune tog udgangspunkt i kommunens overordnede bæredygtighedsstrategier og Green Cities-mål. Som første skridt i udviklingen af visionen deltog Teknik- og Planudvalget i en workshop arrangeret af Dansk ArkitekturCenter og Arkitektforeningen. Hermed var politikerne med til at forme visionen for Ny Blovstrød.

Nogle af de stikord, der kom frem på workshoppen var: *En grøn by; En bæredygtig by (socialt, økonomisk og miljømæssigt); Nem adgang; Variation af mennesker og boligforhold; At gå ud og mødes; Det skal være sjovt at bo bæredygtigt – ikke elitært, men helt naturligt; Et projekt der går ind i den daglige adfærd.*

Med visionerne fra workshoppen som udgangspunkt indgik kommunen med Ny Blovstrød i arkitektkonkurrencen European11. Konkurrenceprogrammet blev udviklet på baggrund af drøftelserne fra workshoppen og blev efterfølgende politisk godkendt, inden det blev offentliggjort. Arkitektkonkurrencen blev sat i gang med et ønske om, at få nogle nytænkende og visionære bud på, hvordan Ny Blovstrød kunne udvikles som en bæredygtig forstad i samspil med nutidens værdier og behov. Allerød Kommune modtog 36 visionære bud på et bæredygtigt Ny Blovstrød.

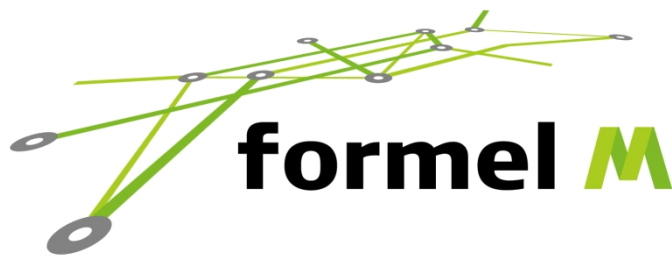
Vinderforslaget hed 'Når naturen blander sig i hverdagen'. Forslaget er en bebyggelsesplan, hvor den omkringliggende natur bruges aktivt for at styrke fællesskabet mellem beboerne. Projektet var et bud på, hvordan man kan skabe en moderne og bæredygtig bydel i Ny Blovstrød. Her spillede mobilitetshensynet en væsentlig rolle. Idéen var at holde området bilfrit og organisere adgangen til de enkelte huse via cykel- eller gangstier til enten S-togs-stationen i Lillerød eller en af de to parkeringskædre langs de to hovedadgangsveje, Kongevejen og Sortemosevej. Tanken var på denne måde at styrke både den grønne trafik og en sund levevis.

Udbredelse af visionen

Processen omkring arkitektkonkurrencen blev løbende dækket af den lokale presse, hvilket gav positiv opmærksomhed hele vejen igennem. Da den endelige vinder af konkurrencen var fundet, blev vinderforslagene udstillet i Borgerportalen på Allerød Rådhus. På den måde fik kommunen mulighed for at vise projektet frem og udbrede visionen til borgerene. Projektet blev godt modtaget - enkelte spurgte sågar, hvornår de kunne flytte ind.



Borgerne i Allerød blev inviteret til at se og debattere visionen for Ny Blovstrød på Rådhuset (Allerød Nyt 10. februar 2012)

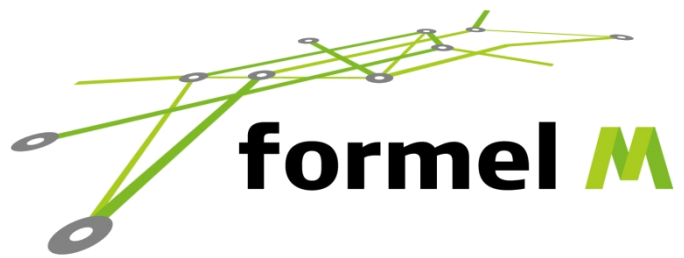


5.0 Sætte mål og indikatorer

Skridt 5, Målsætningsfasen



Denne del handler om at sætte mobilitetsmålene. Målsætningerne skal bakke op om visionen og være de konkrete milepæle, som aktiviteterne skal måles imod. Der er også brug for at identificere de relevante målemetoder, der skal bruges til at dokumentere, om tiltagene bringer jer tættere på opfyldelsen af målsætningerne og i sidste ende den overordnede mobilitetsvision.



Aktivitet

5.1 Identificere mobilitetsmålene

Mens visionen er den kvalitative beskrivelse af den ønskede fremtid, handler denne aktivitet om at definere konkrete målsætninger. Målsætninger der kan bruges til at måle planens implementering og fremdrift.

Målsætningerne kan være mange og mangesidede. De kan både omfatte sociale, miljømæssige og/eller økonomiske områder, eller være mere enkle og have fokus på at opnå en given andel af bæredygtig trafik for området.

Målet

Mekanismer og metoder til at måle og dokumentere planens gennemførelse.

Produktet/resultatet

Et sæt af konkrete målsætninger. Eventuelt målsætninger der bredt dækker sociale, miljømæssige og/eller økonomiske områder.

Hvad

- Specificere hvilke konkrete mål planen støtter op om at opfylde.
- Definere klare og konkrete målbare mål, der også kan "måles" i virkeligheden.

Hvordan

- Analysér hvilke målsætninger, der er affødt af mobilitetsvisionen.
- Vurdér mobilitetsmålene med et repræsentativt forum (fra aktivitet 4.1) gennem workshops og møder.
- Skab enighed om en række målsætninger som for eksempel trafiksikkerhed, mindsket biltrafik eller mindsket andel af biltransport til/fra området på turniveau, parkeringsforhold, virksomhedsplaner, skoleplaner m.v. Eller sæt målsætninger, der omfatter både sociale, miljømæssige og økonomiske mål.

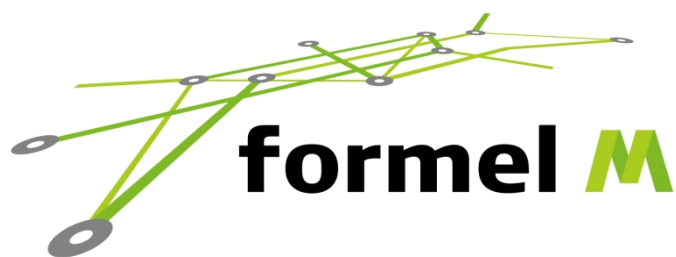
Hvem

Målene fastsættes i samarbejde med det repræsentative forum.

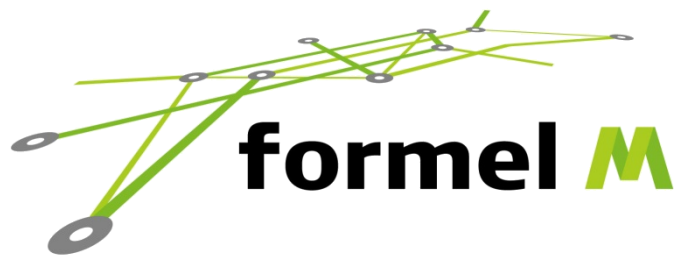
Hvor længe

Igen afhænger arbejdstidsforbruget af ambitionerne: Formuleres få målsætninger, er tidsforbruget begrænset til to møder med det repræsentative forum samt to dages skrivetid. Omfatter målsætningerne både sociale, miljømæssige og økonomiske mål, vil processen være betydeligt længere.

Kalendertiden til aktiviteten er længere: Igen skal der være tid til at fordøje og tilpasse.



Tjekliste	OK
Visionen er tilpasset de målsætninger, der er formuleret	
Udkast til målsætninger er formuleret	
Målsætningerne er debatteret med primære aktører (forum)	
Målsætningerne er forankret i det repræsentative forum (og politisk)	
Realitetstjek af målsætninger ift. om de faktisk kan måles (i samspil med fastsættelse af indikatorer i aktivitet 5.2)	



Aktivitet

5.2 Identificere og definere indikatorer

Indikatorerne skal være SMARTe: Specifikke, Målbare, Anvendelige, Realistiske og Tidsopbundne¹. Indikatorerne er nødvendige for at overvåge og evaluere planen.

Målet

Mekanisme til at måle fremdriften af planen.

Produktet/resultatet

Målbare indikatorer, som kan indsamles.

Redskab: Indikatorer

En indikator er en variabel, der beskriver den effekt, man er interesseret i, og som er følsom overfor den påvirkning, som mobilitetstiltag giver trafikanterne. Indikatorer kan være både kvantitative og kvalitative. Hvis man fx ønsker at måle et mobilitetstiltags betydning for klimaforandringer, kan en indikator være CO₂-udledning. Det er altså vigtigt, at fastlægge *hvad* man vil måle for, at man kan beslutte, *hvordan* man vil måle.

Erfaringer fra UK viser, at et sted mellem 20 og 40 indikatorer alt efter projektets omfang og størrelse er et realistisk og effektivt antal. Andre projekter viser dog, at det kan være mere effektivt med færre indikatorer, især for "nybegynderne".

I arbejdet med at fastsætte mål og indikatorer kan det være en god ide at skele til, hvad andre lignende projekter har opnået. Deres mål og valg af indikatorer kan være en god rettesnor i forhold til, hvad I skal fokusere på.

SMARTe indikatorer er:

Specifikke: Indikatorerne er præcist beskrevet gennem kvantitative eller kvalitative termer, som alle aktører forstår.

Målbare: Nu-situationen er kendt og målt for de valgte indikatorer. Der er ressourcer til at måle fremtidige forandringer.

Anvendelige: Indikatorerne er baseret på tilgængelige tekniske, operationelle og økonomiske kompetencer og ligger inden for de aftaler, der er lavet med fx andre aktører.

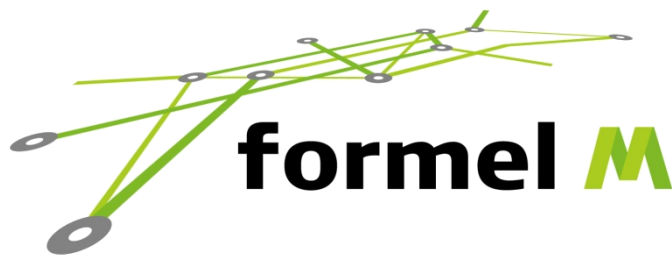
Realistiske: Indikatorerne er baseret på risici og ressourcer, der er kendte.

Tidsopbundne: Der er sat datoer for, hvornår målsætningerne skal være opfyldt.

Hvad

- Definere et sæt af indikatorer, der kan måle implementeringen og fremdriften af planen.

¹ På engelsk er SMART= Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Time-bound.



Hvordan

- Identificér målbare indikatorer, der kan måle fremdriften og gennemførelsen af visionen og vurdere effekten af tiltag i planen.
- Involver det repræsentative forum (fra aktivitet 1.3.1) i udviklingen af kvalitative og kvantitative mål og indikatorer gennem workshops/møder/høring.
- Definér SMARTe indikatorer.
- Udvælg de indikatorer, der er repræsentative for de definerede målsætninger. Gennemfør et realitetstjek af målsætningerne: Kan de faktisk måles?

Hvem

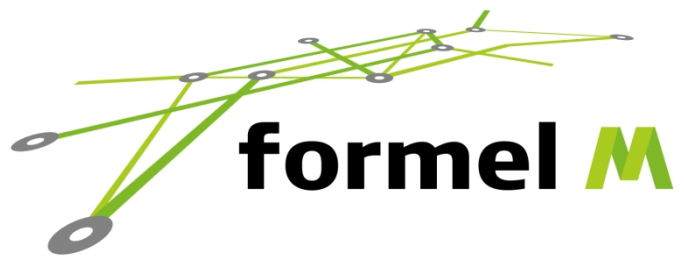
I samarbejde med det repræsentative forum og relevante kollegaer. Det kan være en god ide at tjekke eksisterende politikker/strategier for at sikre sig mod overlap til eksisterende indikatorer, så der skabes synergi med øvrige planer, og så data om indikatorerne indsamles med mindst muligt ressourceforbrug.

Hvor længe

Identifikationen af SMART indikatorer vil kræve to møder med det repræsentative forum: Et møde til at brainstorme på mulige indikatorer og et møde hvor det, på baggrund af hvilke data der reelt kan indsamles eller er tilgængelige, besluttes hvilke indikatorer, der skal anvendes.

Helt nye typer indikatorer, der ikke har været i brug tidligere, skal udvælges med varsomhed og med hensyn til, om data kan indsamles effektivt uden det store tidsforbrug, og på om indikatorerne er pålidelige. Samtidig skal indikatorerne faktisk sige noget om målopfyldelsen af de overordnede målsætninger. Det er ikke en helt let opgave, og en aktivitet, der kan tage tid.

Tjekliste	OK
Afhold møder med det repræsentative forum for at identificere mulige indikatorer, der matcher målsætningerne	
Skab enighed om et sæt relevante SMART indikatorer	
Realitetstjek af målsætningerne: Kan de faktisk måles?	



Redskab til at identificere og definere indikatorer: Ecomobility Shift

Ecomobility Shift er et værktøj, der består af 20 indikatorer, som kan bruges til at benchmarke mobilitetsindsatsen. Indikatorerne er inddelt i tre kategorier;

- Byens rolle (enablers),
- Transportsystemer og -services
- Resultater og effekter.

For hver indikator angives et antal point. De forskellige indikatorer har forskellig vægtning, derfor varierer det maksimale antal point, som en indikator kan få mellem 10 og 40 point.

Værktøjet giver overblik over niveauet af grøn mobilitet gennem en intern vurdering af niveauet for de enkelte indikatorer. Metoden er målrettet mindre og middelstore byer. Det anbefales, at processen gennemgås hvert tredje år for at måle udviklingen. Det skønnes, at scoringen kan gennemføres over en tremåneders periode.

De 20 Ecomobility Shift indikatorer

Byens rolle – hvad byen gør for at fremme grøn mobilitet og hvordan

- Forståelse af brugernes behov (max 10 point)
- Inddragelse (max 10 point)
- Vision, strategi og lederskab (max 20 point)
- Personale og ressourcer (max 15 point)
- Finansiering til grøn mobilitet (max 25 point)
- Monitorering, evaluering og review (max 10 point)

Transportsystemet og services – hvilke services tilbydes

- Planlægning af nye områder (max 20 point)
- Lav hastighed/bilfrie zoner (max 10 point)
- Tilgængelighed til information og informationssystemer (max 10 point)
- Mobility Management services (max 10 point)
- Parkeringsregulering (max 20 point)
- Fodgænger forhold (max 25 point)
- Cyklist forhold (max 25 point)
- Kollektiv trafik (max 25 point)
- Anvendelighed af kollektiv trafik (max 20 point)
- Lav-emissions køretøjer (max 10 point)

Resultater og effekter – hvordan påvirker transportsystemet den faktiske adfærd

- Modal split (max 40 point)
- Sikkerhed (max 20 point)
- Emission af drivhusgasser (max 20 point)
- Lokal luft kvalitet (max 10 point)

Værktøjet indeholder også eksempler på best practice og en række forslag til at måle og forbedre de enkelte indikatorer. På baggrund af de indtastede oplysninger vurderes det samlede projekt ud fra et pointsystem, hvor projektet kan opnå guld, sølv eller bronze.

Læs mere om Ecomobility Shift her: <http://www.ecomobility-shift.org>

Andre værktøjer til at identificere og definere indikatorer



Naturstyrelsens Redskaber til den bæredygtige by

Ses mobilisationsplanen i en sammenhæng med bæredygtig byudvikling, kan det være relevant at seke til kommunens bæredygtighedsværktøjer. Naturstyrelsens undersøgelse blandt frontløberkommunerne har identificeret tre forskellige typer: Helhedsorienteret model, Fokusmodel og Prioriteringsmodel. Læs mere om disse typer samt anbefalinger til bæredygtighedsværktøjer i "Redskaber til den bæredygtige by" fra Naturstyrelsen, 2013.

Læs mere her:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Projekter/Baeredygtig_by/

Realdania Bys værktøj til bæredygtig byudvikling

Realdania By har ligeledes udviklet et værktøj til at udvikle, prioritere, tilpasse og optimere byudviklingsprojekter i en bæredygtig retning. De tre overordnede dimensioner i værktøjet er:

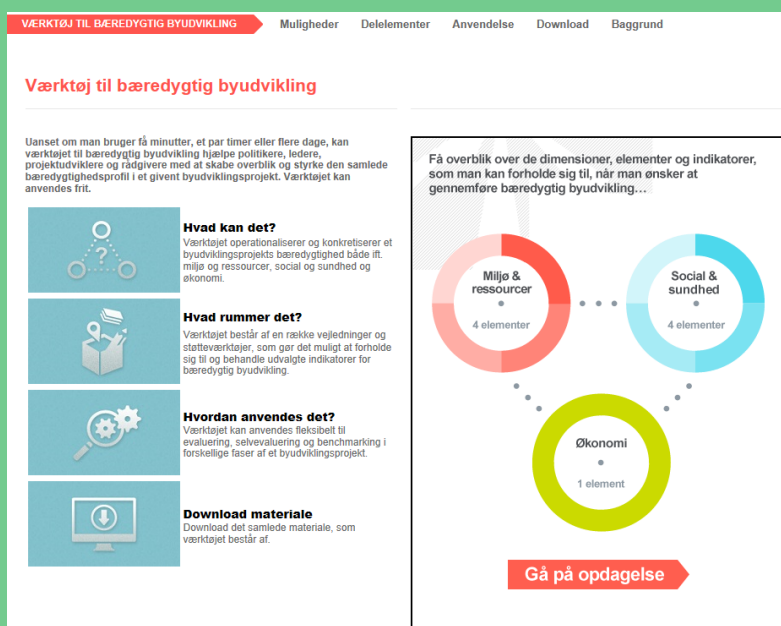
- Miljø & Ressourcer
- Social og Sundhed
- Økonomi

De tre dimensioner er konkretiseret i 9 elementer, hvortil der er knyttet en række indikatorer. For hver af de i alt 23 indikatorer er der formuleret et nøglespørgsmål og en beskrivelse, der tjener som inspiration til, hvad en dækkende bearbejdning for den pågældende indikator kan omfatte. Anvendelsen af værktøjet tilpasses projekttype og sammenhæng, og det foreslås at det anvendes simpelt, fleksibelt eller fuldt. Hver indikator gives en score på en skala fra 1-5, hvorved projektets bæredygtighedsprofil kan beskrives.

Værktøjet til bæredygtig byudvikling kan hjælpe med at vurdere, justere og stille de rette krav til bæredygtigheden på forskellige stadier af et byomdannelses- eller byudviklingsprojekt.

Værktøjet til bæredygtig byudvikling kan hjælpe med at vurdere, justere og stille de rette krav til bæredygtigheden på forskellige stadier af et byomdannelses- eller byudviklingsprojekt.

Hent det gratis værktøj på <http://www.realdaniaby.dk/VidenOgKompetencer/Vaerktoej-til-baeredygtig-udvikling>.



VÆRKTØJ TIL BÆREDYGTIG BYUDVIKLING Muligheder Delelementer Anvendelse Download Baggrund

Værktøj til bæredygtig byudvikling

Uanset om man bruger få minutter, et par timer eller flere dage, kan værktøjet til bæredygtig byudvikling hjælpe politikere, ledere, projektvildkere og rådgivere med at skabe oversblik og styrke den samlede bæredygtighedsprofil i et givent byudviklingsprojekt. Værktøjet kan anvendes frit.

Hvad kan det?
Værktøjet operationaliserer og konkretiserer et byudviklingsprojekts bæredygtighed både ift. miljø og ressourcer, social og sundhed og økonomi.

Hvad rummer det?
Værktøjet består af en række vejledninger og støtteværktøjer, som gør det muligt at forholde sig til og behandle udvalgte indikatorer for bæredygtig byudvikling.

Hvordan anvendes det?
Værktøjet kan anvendes fleksibelt til evaluering, selvevaluering og benchmarking i forskellige faser af et byudviklingsprojekt.

Download materiale
Download det samlede materiale, som værktøjet består af.

Få overblik over de dimensioner, elementer og indikatorer, som man kan forholde sig til, når man ønsker at gennemføre bæredygtig byudvikling...

Miljø & ressourcer
4 elementer

Social & sundhed
4 elementer

Økonomi
1 element

Gå på opdagelse

DGNB Certificering

Ønsker bygherren eller kommunen en egentlig certificering af byudviklingsområdet, kan DGNB Certificering - Byudvikling anbefales. Her er tale om en mere omfattende vurdering og i sidste ende certificering på baggrund af en beskrivelse af de elementer, der indgår i en normal by. DGNB er en tysk standard som Green Building Council Denmark har tilpasset til danske forhold.

Vurderingen sker inden for fem hovedområder:

- Teknisk kvalitet
- Proceskvalitet
- Miljømæssig kvalitet
- Økonomisk kvalitet
- Funktionel kvalitet

De fem hovedområder bliver vurderet på i alt 45 forskellige kriterier med i alt 188 underkriterier. Certificeringen foretages af akkrediterede auditører.



Muligheder med DGNB i den kommunale planlægning:

Green Building Council Denmark anbefaler, at der indledningsvist foretages en screening af mulighederne for at udvikle projektet bæredygtigt. I dialogen med developere og investorer vil en bæredygtighedsvurdering kunne opsætte præcise mål for kommunens forventning til nye projekter. En bæredygtighedsvurdering vil kunne beskrive rammer og niveauer for bæredygtighed som led i udarbejdelse af lokalplaner og kommuneplaner. Nye projekter kan vurderes og prioriteres i forhold til projektets evne til at implementere og realisere de mål for bæredygtighed, som forventes fra politisk side ud fra en fælles standard. Når projekterne er realiseret, kan bæredygtighedsvurderingen evaluere projektets performance i forhold til forventet bæredygtighed.

Læs mere på <http://www.dk-gbc.dk/>

Caseeksempel: Identificere mobilitetsmål (5.1) og udvikle værktøjer til at identificere og definere indikatorer (5.2) for bymidten i Roskilde Kommune

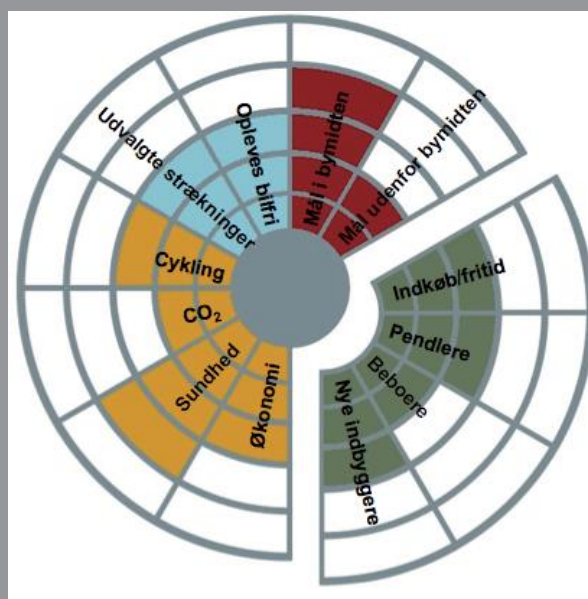
Visionen for Roskilde Bymidte er, at området skal opleves bilfrit. Bymidten skal fredeliggøres, så der bliver mere plads til byliv, handel og leg. For at konkretisere visionen i et konkret mobilitetsmål tager planen udgangspunkt i, hvordan trafikken opleves på en dag midt i sommerferien. Om sommeren er der 15% færre biler i bymidten. Udgangspunktet for mobilitetsplanen bliver dermed at pege på tiltag og initiativer, altså pakker af løsninger, der kan mindske biltransporten med 15%.

Roskilde kommunes værdihjul

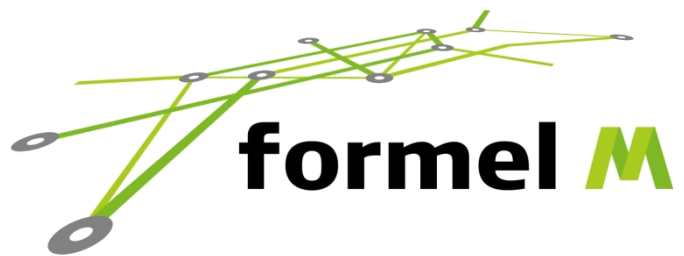
Med udgangspunkt i den konkrete trafikale målsætning blev der i forbindelse med udarbejdelsen af mobilitetsplanen for Roskilde Bymidte udviklet et værdihjul, som blev brugt til at måle effekten af de forskellige pakker af tiltag ud fra en række indikatorer.

Indikatorerne er inddelt i fire kategorier:

- **Måltal i og uden for bymidten:** I hvor høj grad opfylder pakken målsætningen om et fald på 15% i biltrafikken i bymidten og en stigning på 0% omkring bymidten? (rød)
- **Effekten på trafikanterne:** Hvilke trafikanter og hvilke typer af ture bliver påvirket af pakken? (grøn)
- **Samlede effekter:** Effekten af pakken ift. økonomi, sundhed, CO₂ og antallet af cyklister. (gul)
- **Effekten på vejnettet:** I hvor høj grad hjælper pakken til at bymidten opleves som bilfrit, og hvordan påvirker den trafikallet på udvalgte indfaldsveje? (blå)



Værdihjulet er målrettet mobilitetsplanen for Roskilde Bymidte, og indikatorerne er udvalgt i forhold til de konkrete målsætninger for området. Det gør værdihjulet særdeles brugbart i forhold til at måle effekten af forskellige mobilitets tiltag og scenarier for bymidten.



6.0 Udvikle mobilitetsløsninger

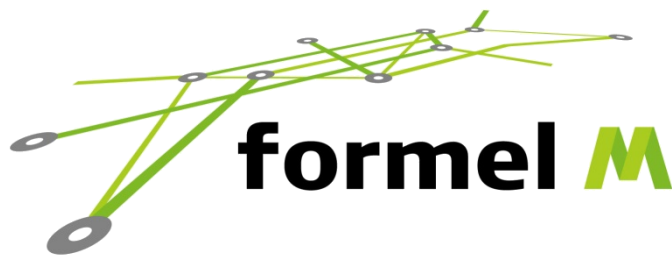
Skridt 6, og afslutningen af målsætningsfasen



Her udvikles de tiltag - konkrete projekter, processer eller kampagner - der skal implementeres for at virkeliggøre mobilitetsvisionen, dens målsætninger og konkrete mål. Pakkerne af tiltag er hjertet af mobilitetsplanen. Det skal være præcis de tiltag, der på den ene side kan sikre, at visionen realiseres, og på den anden side tager hensyn til de ressourcer, der er til rådighed.

Det er en god ide at tage udgangspunkt i erfaringer fra andre byer og områder. Det vil give et godt grundlag for at skønne effekt, økonomi og implementering. Der er desværre endnu ikke mange konkrete og velevurderede erfaringer at trække på. Det er også vigtigt at gøre sig klart, hvor præcise estimater man har brug for på både på effekt og økonomi. Man kan hurtigt bruge rigtig mange ressourcer på at forsøge at få præcise estimater. Ressourcer der måske er bedre brugt på at gennemføre initiativer, man tror på, og som har politisk opbakning.

Der er flere gode kilder, hvor forskellige tiltag er beskrevet. Der er dog ikke mange kilder omkring effekten, da mange tiltag enten ikke er evalueret, eller hvor evalueringen er "mudret" af, at der er sat flere parallelle initiativer i værk samtidig. Det gør det vanskeligt at skelne de enkelte tiltags effekter fra hinanden.



Aktivitet

6.1 Samle effektive pakker af løsninger

Mobilitetstiltagene skal støtte op om virkeliggørelsen af visionen, målsætningerne og de konkrete mål. Tiltagene skal identificeres under hensyn til de ressourcer, der er til rådighed. Det første skridt på denne vej er at indsamle viden om mulige tiltag: Deres effekt, deres økonomi og hvordan de kan implementeres. Der er en god ide at samle tiltagene i pakker, så de støtter op om hinanden.

Målet

At nå frem til en afklaring af, hvilke tiltag der skal sættes i værk under hensyntagen til de ressourcer, som økonomi, tid og politisk velvilje, der skal bruges på at gennemføre planen.

Produktet/resultatet

Pakker af mobilitetstiltag, der støtter op om opfyldelsen af visionen.

Hvad

- Identificere mulige tiltag og deres integration.
- Få et overblik over forskellige tiltag og muligheder, der støtter op om visionen og målsætningerne.

Hvordan

- Opatatér og genovervej de ressourcer, der er til rådighed for at virkeliggøre visionen.
- Identificér mulige pakker af tiltag.
- Tjek at tiltagene støtter op om målsætningerne.
- Vurdér den potentielle effekt af tiltagene.

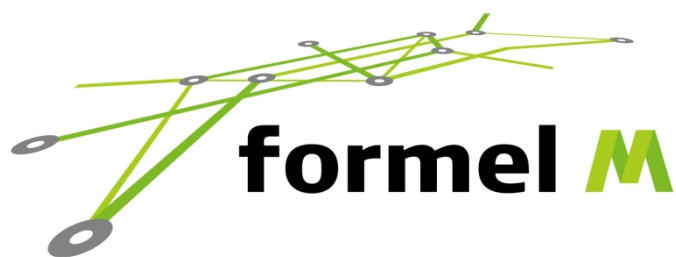
Hvem

Dette er en skrivebordsopgave for SUMP-teamet, eventuelt suppleret med personer fra SUMP-sparringsgruppen. Alternativt kan opgaven udbydes til konsulenter, men selv da kræver det en tæt kontakt også for at sikre, at tiltagene er relevante i den lokale kontekst.

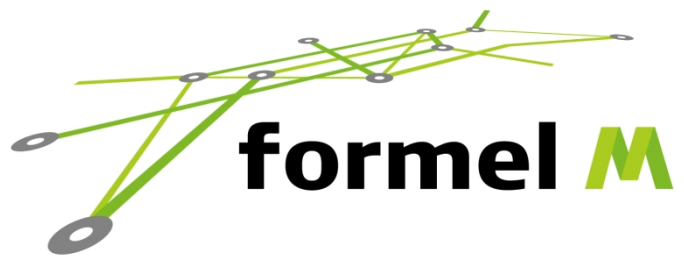
Hvor længe

Opgaven løses parallelt med aktivitet 6.2: Lære fra andre.

Afhængig af hvor mange typer af tiltag der skal i spil, vil det kræve 2-3 ugers arbejde i SUMP-teamet for at skabe en bruttoliste over mulige tiltag, vurdere hvilke der er relevante i den lokale kontekst, og skønne effekterne af tiltagene. Gives opgaven til eksterne konsulenter: regn med en uges arbejdstid til at sparre, følge op og konsolidere resultaterne.



Tjekliste	OK
Tjek på hvilke ressourcer, der er til rådighed (økonomi, tid, politisk vilje)	
Overblik over mulige tiltag og deres effekt	



Aktivitet

6.2 Lære af andre

Opfind ikke nødvendigvis den dybe tallerken igen. Træk på konkrete erfaringer fra andre, der har beskrevet, testet og måske evalueret de tiltag, som du planlægger at sætte i værk. Det er også her, du skal trække på dine kollegaer fra andre forvaltninger, trafikselskaberne, organisationerne m.v. Studiebesøg – også for politikerne – kan være en effektiv måde at samle erfaringer og politisk opbakning på.

Der findes desuden en lang række hjemmesider med gode eksempler og erfaringer, som kan bruges til inspiration:

Kilder til "good practice" hjemmesider (alle på engelsk) er:

ELTIS portal om Urban Mobilitet: www.eltis.org

CiViTAS: <http://www.civitas-initiative.org>

EPOMM, European Platform on Mobility Management: www.epomm.eu

MaxExplorer: <http://www.epomm.eu/index.php?id=2745>. Læs mere om MaxExplorer under aktivitet 3.2

SMILE, Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment: www.smile-europe.org

Målet

Finde eksisterende viden om tiltag og skabe netværk.

Produktet/resultatet

Dokumentation for proces, økonomi og effekt af de planlagte mobilitetstiltag.

Hvad

- Lære af andre, der har erfaring med at implementere relevante tiltag.
- Producere solid dokumentation og argumenter for at implementere netop disse tiltag i området.

Hvordan

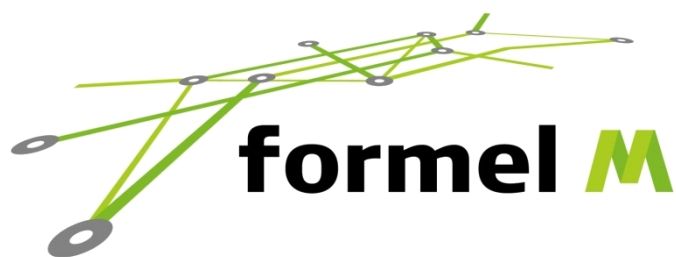
- Find eksempler på byer, steder og områder, hvor tilsvarende tiltag er blevet implementeret.
- Opsøg erfaringen hvor den er: Ring eller besøg de konkrete byer, områder eller eksperter.
- Sammenfat erfaringer og effekter af tiltag.
- Overvej et studiebesøg for politikere til steder, hvor tiltag er succesfuldt implementeret.

Hvem

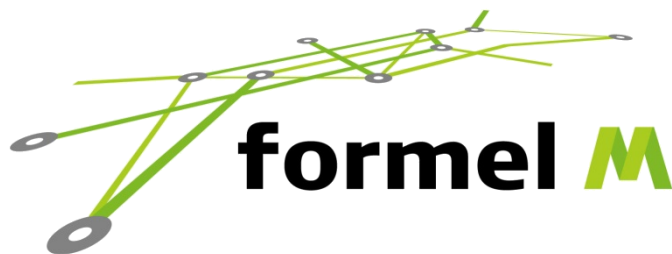
Her kan du med fordel trække på de lokale kompetencer i SUMP-sparringsgruppen og blandt de eksterne aktører, som blev identificeret i aktivitet 1.6.

Hvor længe

Det afhænger af, hvor dybt der blev gravet i de forrige aktiviteter, og selvfølgelig om der planlægges studieture. Uden "ud af huset-aktiviteter" skønnes aktiviteten at kræve 1-2 ugers arbejdstid.



Tjekliste	OK
Identificér de byer/områder/lande, hvor relevante tiltag er gennemført	
Opsøg byer/områder/eksperter	
Hovedresultater er summeret og dokumenteret	



Aktivitet

6.3 Vurdere effekt kontra omkostninger

Det er vigtigt at have en fornemmelse af forholdet mellem prisen for at implementere et tiltag og effekten. En solid gennemgang af omkostningerne vurderet i forhold til effekten, både i forhold til indkøb/ anlæg, vedligehold og gennemførelse af tiltaget, er et godt grundlag for beslutningen om, hvilke tiltag der skal implementeres - og i hvilken rækkefølge.

Det er ikke altid, at de billige tiltag er dem, der har størst opbakning politisk. Der kan være fyrtårns-tiltag, som er dyre, har begrænset effekt, men alligevel har stor opbakning. Her må en realistisk politisk vurdering af det mulige kunst vejlede jer i valget.

Målet

Viden og argumenter til den politiske beslutningsproces.

Produktet/resultatet

Klart billede af omkostning og effekt.

Hvad

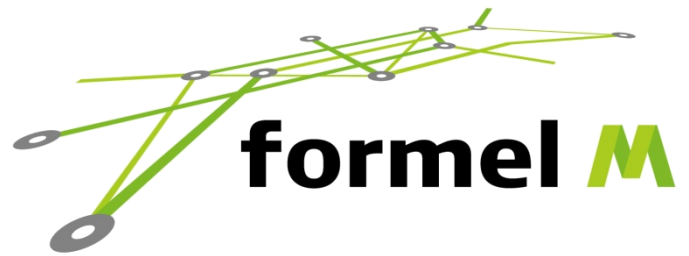
- Sikre at ressourcerne på blandt andet tid, penge og opmærksomhed bruges optimalt.
- Undgå at forelske jer i urealistiske projekter.
- Styrke den politiske accept af tiltagene gennem viden om pris, effekt og gennemførelse.

Hvordan

- Udvælg de tiltag - og pakker af tiltag - der er økonomisk realiserbare, effektive og bringer jer tættere på visionen.
- Vælg metoden til at effektivt vurdere tiltagene. Egentlige samfundsøkonomiske eller cost-benefit vurderinger tager tid og ressourcer. Sæt ambitionsniveauet efter, hvor mange ressourcer og kundskaber I har til rådighed. Og husk i denne fase at behandle alle tiltag lige detaljeret eller overordnet (for at sikre sammenligning).
- Husk at medregne effekter i forhold til klima og luftkvalitet.
- Sikre at tiltag er vurderet i forhold til både gående, cyklende, busbrugere og bilister, når cost-benefit vurderes.
- Sikre at alle omkostninger og fordele er med i betragtningen – ikke blot dem der er lette af fastsætte. Pas dog på med at ville for meget her, ellers kan opgaven let tage magten fra jer.
- Husk at medtage vedligeholdelsesomkostningerne i overvejelserne.

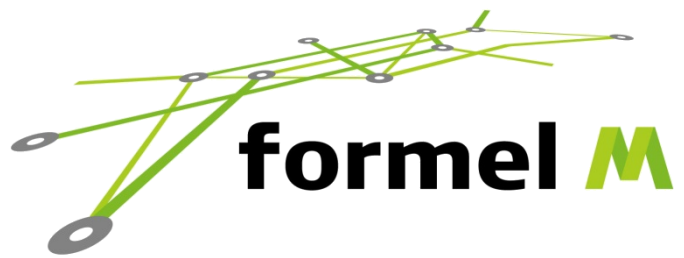
Hvem

SUMP-teamet vil være hoveddrivkraften. Gør jer klart fra begyndelsen, hvor detaljeret I vil gå til værks. Der kan bruges rigtig mange ressourcer på denne aktivitet. Lav et solidt skøn over, hvor mange og hvor detaljerede oplysninger det politiske niveau har brug for at kunne træffe beslutninger.

**Hvor længe**

Aktiviteten vil løbe parallelt med 6.1 og 6.2., samle effektive pakker af tiltag samt lære af andre. Hvor lang tid, der skal bruges, afhænger helt af ambitionsniveauet, og hvor mange oplysninger I kan trække på fra andre med konkrete erfaringer. Minimum 3 dage, men helt op til 2 uger kan der gå til aktiviteten.

Tjekliste	OK
Effektive tiltag og pakker af tiltag er identificeret, med et øje på omkostninger, effekter såvel som "value for money"	
Tiltag og pakker af tiltag er vurderet ensartet og summeret	



Aktivitet

6.4 Udnytte synergier og skabe sammenhænge i indsatserne

Flere mobilitetstiltag implementeret samtidig i pakker kan have større effekt end summen af enkelt-aktiviteter. Men I skal også være varsomme med at tilføje effekter af pakker ukritisk: Det er jo kun muligt at flytte en biltur til cykel eller bus én gang. Og vær opmærksom på, at tiltag indenfor ét område måske spænder ben for effekten af andre typer tiltag.

Set over en kam skal pakkerne af tiltag sigte på at fremme færre og mere bæredygtige ture – det vil sige:

- mindre behov for at flytte sig - eksempelvis gennem kombinationer af formål på samme tur, eller måske slet ikke foretage turen,
- flere grønne ture - blandt andet gennem integration af forskellige transportmidler,
- bedst mulig udnyttelse af den eksisterende infrastruktur - bussen, toget, vejen og cykelstierne.

Samtidig skal pakkerne af tiltag støtte op om og få støtte fra initiativer fra andre forvaltningsgrene – for eksempel den fysiske planlægning, sundhed, uddannelser og erhvervspolitik.

Målet

Mest "spin-off" af de tiltag der vælges – også inden for andre områder.

Produktet/resultatet

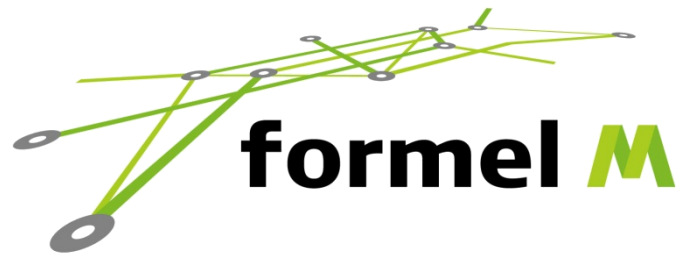
De pakker af tiltag der bedst opfylder visionen.

Hvad

- Udvalgte de pakker af tiltag, der bedst opfylder mål og økonomi.
- Udforske mulige synergier mellem pakker af tiltag.
- Sikre at der er fokus på intermodalitet - altså sammenhængen mellem forskellige transportformer.
- Sikre at der er de relevante koblinger til den fysiske planlægning og aktiviteter i andre forvaltningsgrene i kommunen. Det er blandt andet det, der er identificeret i aktivitet 1.2, hvor eksisterende planer blev gennemgået for at finde med- og modspillere til mobilitetsplanens vision.

Hvordan

- Identificér de tiltag, der opfylder flere målsætninger.
- Saml tiltag i pakker for at udnytte synergier mellem dem og dermed øge effektiviteten.
- Sikre at der er en stærk kobling til den øvrige planlægning og arealanvendelse.
- Debatter pakkerne af tiltag med nøgle-aktører – eksempelvis det repræsentative forum fra aktiviteterne i skridt 4.



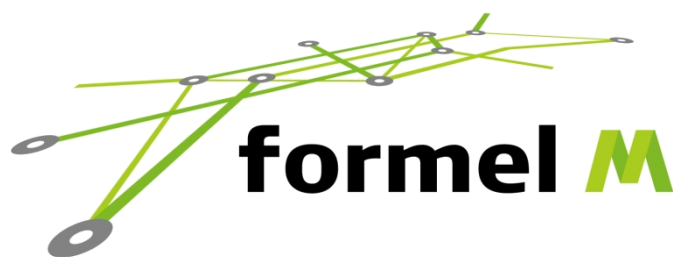
Hvem

De primære i denne aktivitet er SUMP-teamet. I kan overveje at trække på det repræsentative forum, der var med til at udvikle visionen og målsætningerne.

Hvor længe

Meget af forarbejdet er lavet i tidligere aktiviteter som blandt andet 1.2 og 1.3, hvor eksisterende planer og politikker blev screenet). Så én dag for at screene, at der ikke er sat nye initiativer i gang siden aktivitet 1.2 blev gennemført og gennemgå mulig synergi mellem pakker af tiltag, der er identificeret i denne proces.

Tjekliste	OK
Omkostningseffektive pakker af tiltag er identificeret, og mulige synergier mellem dem er kortlagt	
Pakkerne er afstemt i forhold til integration med den øvrige fysiske planlægning og aktiviteter i andre sektorer	
Pakker af tiltag er udvalgt som input til politisk debat, og endelig beslutning, og viden i forhold til implementering, effekt og økonomi er beskrevet kort	



Caseeksempel: Udvikle mobilitetsscenarier og vurdere omkostninger kontra effekt (6.1 og 6.3) for Musicon i Roskilde Kommune

I forbindelse med udviklingen af mobilitetsløsninger for det nyudlagte bolig- og erhvervsområde Musicon i Roskilde Kommune arbejdede planlæggerne med tre forskellige pakker af løsninger. Pakkerne er kendetegnet ved at inkludere færre eller flere tiltag og dermed have en større eller mindre effekt (se figur til højre).

Der blev især lagt vægt på hvilke pakker der ikke nåede og nåede målet for området, således at det blev tydeligt, hvorfor en bredspek-tret indsats var nødvendig:

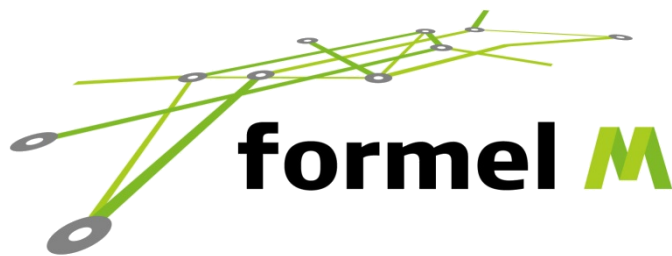


Ud over en beregning på hvordan de forskellige tiltag vil påvirke trafikken, fremgår det også, hvor dyre de forskellige scenarier er. Heri-gennem fik planlæggerne vist, at det mest effektive scenarie ikke er det dyreste, og hvor meget mere det vil koste at implementere det næstdyreste scenarie. Prisforskellen ligger i spørgsmålet om at implementere busbaner i nye spor eller eksisterende spor (og derved reducere antallet af spor til biler) på Køgevej, en af hovedtrafikårene ind til Roskilde. Samtidig tydeliggør nedenstående tabel også de økonomiske omkostninger ved *ikke* at gøre nok for at reducere andelen af biltrafik.

VIRKEMIDDEL	SCENARIO		
	A	B	C
Bil-parkering, reduktion Begrænsning på antal parkeringspladser	+	+	+
Bil-parkering, reduktion og placering Yderligere begrænsning på parkering til uddannelse, placering af hovedpart af parkeringspladser i periferien af området og andel af parkeringspladser til boliger forbeholdt til delebiler		+	+
Cyklist- og fodgængertiltag Højklassede cykel- og gangforbindelser til og fra Musicon, sikrede krydsningspunkter på trafikerede veje med stor biltrafik og gode cykel- og gangforbindelser inden for Musicon		+	+
Høj cykelparkeringsnorm Krav til etablering af cykelparkering i rigeligt omfang differentieret efter anvendelse, i god standard og med central placering		+	+
Pendlercykler og firmacykelordninger Pendlercyklerne aflåst i afsnit af stationens cykelparkering		+	+
Kampagne og adfærdspåvirkning Promovering af positive tiltag, krav til aktører om tilbud om bade- og omklædningsfaciliteter på arbejdspladsen, om at udarbejde en transportplan for virksomhed, medarbejdere og besøgende og tilskyndelse til at blive cykel-certificeret		+	+
Biltrafik Forhindring af uvedkommende gennemkørende biltrafik		+	+
Kollektiv trafik Højfrekvente busforbindelser, bedre fremkom-melighed for busser med busbaner* og gode stoppestedsfaciliteter		+	+
Reduktion i antal kørespor / Dosering Reduktion i antal kørespor for biltrafikken på indfaldsvejene og dosering af grøntiderne i de signalregulerede kryds			+

SCENARIO	ETAPE			
	1 <B% = 24 - ca. 2015	2 <B% = 58 - ca. 2027	2 1/2 <B% = 75 - ca. 2033	3 <B% = 90 - ca. 2039
Scenarie A	Ringvejskryds-ombygning	Ny ad-gangsvej*		Ringvejs-udvidelse Maglegårdsvej- krydsombygninger
Scenarie B	Busbaner i nye spor Cykelforbindelser	Ringvejs- kryds- ombygning	Ny ad- gangsvej*	
Scenarie C	Busbaner i ekst. spor Cykelforbindelser	Ringvejs- kryds- ombygning	Ny ad- gangsvej*	

Kolonnerne angiver, hvornår en investering er nødvendig på baggrund af den forventede trafikudvikling ved implementering af henholdsvis scenarie A, B og C. Farverne i tabellen angiver investeringens størrelse. Jo mørkere, jo større investering.



Udviklingsfasen

Det tredje kvarter i SUMP-uret

Efter målsætningsfasen, hvor de store linjer i planen kom på plads, følger udviklingsfasen. I udviklingsfasen skal målsætninger, tiltag og arbejdsplaner gøres konkrete og operative.

Udviklingsfasen indeholder tre delfaser

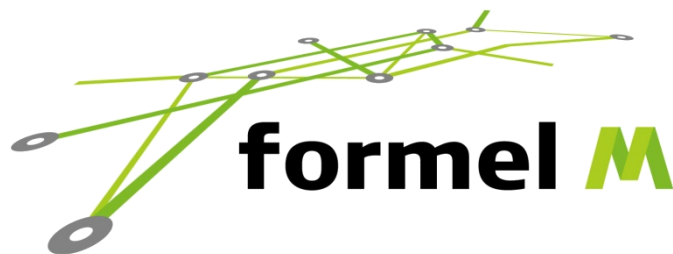
Ansvar og midler: Placere ansvar og forberede handle- og budgetplan.

Evaluerings- og monitoreringsdesign: Evaluerings- og monitoreringsdesign.

Vedtagelse: Kvalitetstjek, vedtagelse af plan og ejerskab.

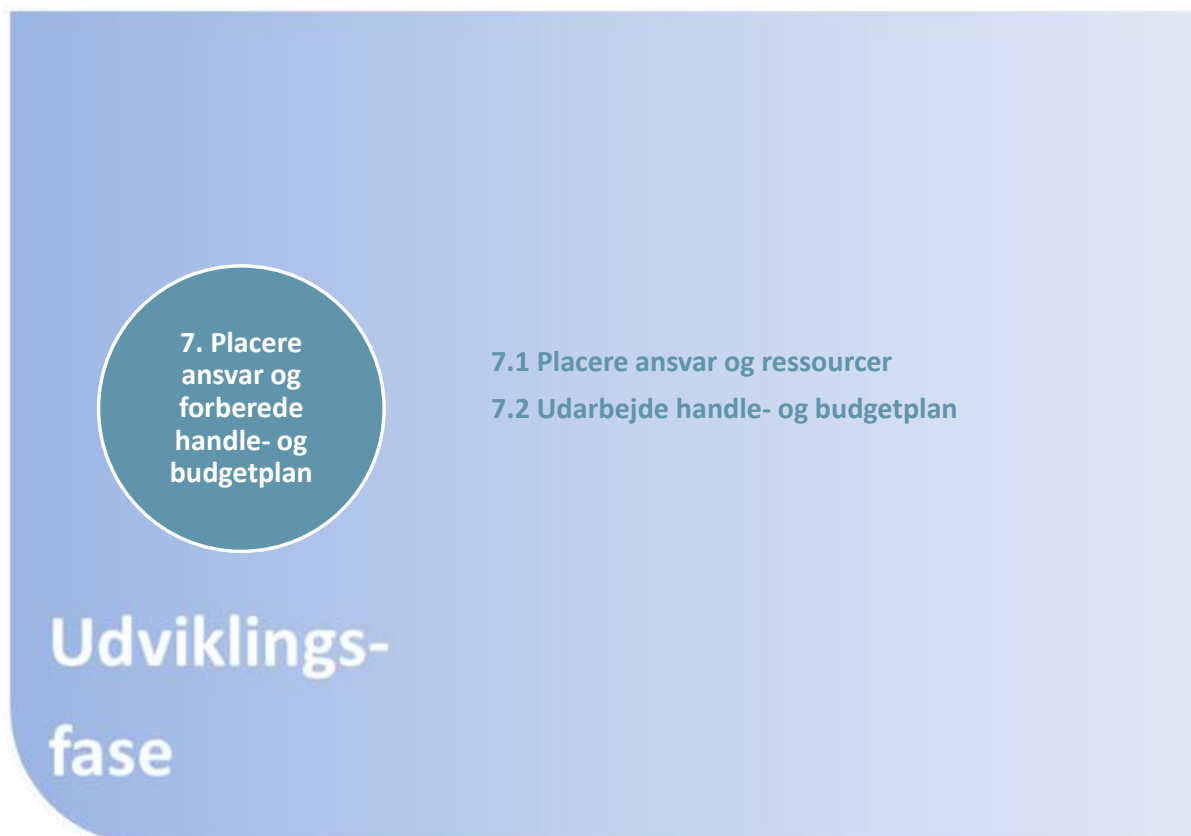
I udviklingsfasen bliver den endelige plan for, hvordan mobilitetsplanens tiltag skal gennemføres konkret. Første opgave er at skabe enighed blandt aktører om, hvem der deltager i, tager ansvaret for og finansierer gennemførelsen af de enkelte tiltag eller pakker af tiltag. Her er det vigtigt at have god tid til at snakke tiltagene igennem og på den baggrund at lave konkrete, målfaste og forpligtende handle- og budgetplaner for de enkelte tiltag. Det er også her, evaluerings- og monitoreringsplanen skal på plads. Det er vigtigt at have en klar ide og plan for evalueringen, før tiltagene sættes i gang. Ellers kan det være svært at have tilstrækkelige før-data at måle effekten op imod. At vide, hvad der skal måles på og bygge evaluering og monitorering ind i gennemførelsen af tiltagene er helt essentielt for den senere evaluering. Endelig skal der skabes ejerskab til planen, både politisk, blandt de primære aktører, i erhvervslivet og blandt borgerne. Det er en proces, der også tager tid, særligt kalendertid.

Milepælen for Udviklingsfasen er, at mobilitetsplanen er politisk vedtaget.



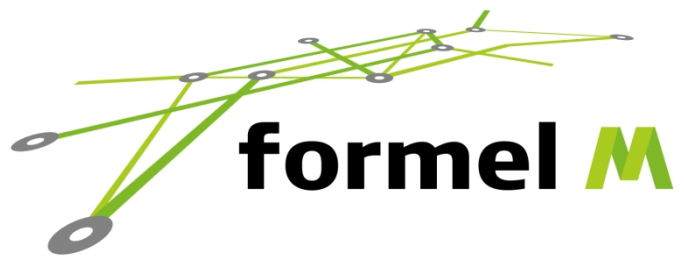
7.0 Placere ansvar og forberede handle- og budgetplan

Skridt 7, udviklingsfasen



Målet med dette skridt i SUMP-forløbet er at nå til enighed om, hvem der er ansvarlig for gennemførelsen af hvilke tiltag, og hvordan de finansieres ressourcemæssigt og økonomisk. Det vil typisk være et længere forhandlingsforløb, hvor de primære aktører skal blive enige om den konkrete arbejdsdeling, og hvor det politiske niveau formelt har godkendt de handle- og budgetplaner, der er resultatet af den denne del af SUMP-processen.

Denne delaktivitet kan med fordel sættes i gang parallelt med udviklingen af scenarierne i aktivitet 3.2, hvor de samme primære interne og eksterne aktører er samlet omkring bordet. Men det er også vigtigt at kigge udenfor gruppen af de primære aktører for at finde finansiering. Det kan eksempelvis være handelsstandsforeningen, eksterne fonde eller andre finansieringskilder, som kan være relevant at afsøge.



Aktivitet

7.1 Placere ansvar og ressourcer

Svarene på, "hvem gør hvad", og "hvor mange ressourcer allokeres af hvem", ligger i denne aktivitet. Målet er at skabe et fælles overblik over hvordan, hvornår og hvem, der løfter hvilke opgaver. Med andre ord er det afklarings- og forhandlingsforløbet, som leder frem til en klar handle- og budgetplan for gennemførelsen af mobilitetsplanen.

Målet

Overblik over hvilke aktører, der kan og vil spille en rolle i gennemførelsen af mobilitetsplanens tiltag eller pakker af tiltag, og ikke mindst hvor de tidsmæssige og økonomiske ressourcer skal komme fra.

Produktet/resultatet

Konsensus blandt nøgleaktører om ansvarsfordeling og budgetansvar i forhold til at gennemføre mobilitetsplanens tiltag.

Hvad

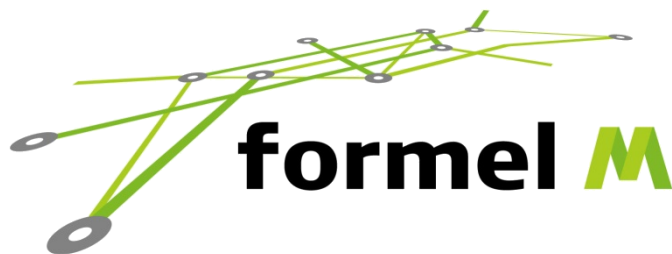
- Identificere de nødvendige ressourcer og ansvarsfordelingen for implementeringen af de valgte pakker af tiltag.
- Sikre at alle tiltag er prioriteret, og at de kan gennemføres med de tidsmæssige og økonomiske ressourcer, der er afsat til dem.
- Sikre at der er den rette fordeling af ressourcer til at gennemføre de enkelte tiltag eller pakker af tiltag i form af timer, viden og midler.
- Aftale koordinering på tværs af tiltag og aktører.

Hvordan

- Snak tiltagene igennem med de aktører, der potentielt kan spille en rolle i design og gennemførelse.
- Afsøg mulighederne for, hvem der kan tage hovedansvaret for implementeringen af et eller flere tiltag (eller pakker af tiltag) og ikke mindst, hvor midlerne skal komme fra.
- Lav et realitetstjek af planen: Er der sammenhæng mellem de planlagte aktiviteter og tiltag, mobilitetsmålsætningerne og de allokerede budgetter i forhold til tid og midler?
- Sikre at der er sammenhæng og konsensus mellem de forskellige finansieringskilder. For eksempel enighed om hvad målet med et samfinansieret tiltag er.
- Organisér møder med de relevante aktører for at diskutere og aftale ansvar og ressourcer til de enkelte tiltag.

Hvem

Denne proces vil inddrage alle de aktører, der potentielt kan spille en rolle i design og gennemførelse af de udvalgte tiltag eller pakker af tiltag. Der skal altså trækkes på SUMP-supportgruppen og de primære aktører, men det er også vigtigt at kigge udenfor den "nære" kreds for at finde ressourcer til gennemførelsen. Processen ledes af SUMP-teamet.



Hvor længe

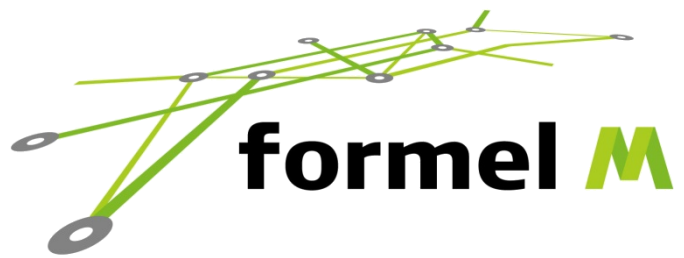
Dette er et forløb, der kan tage lang tid, ikke mindst i kalendertid. Derfor anbefales det at starte processen parallelt med aktivitet 3. Det giver aktørerne tid og lejlighed til at vende muligheder, ansvar og budget i egen organisation. Også den politiske proces tager tid. Opgaven afsluttes i aktivitet 7.2 med vedtagelse af handle- og budgetplaner.

At gennemføre forhandlingsforløbet kræver også god forberedelse. Der skal være styr på:

- overslag over, hvad det vil koste at gennemføre tiltagene (grundstenene til dette gennemføres i aktiviteterne 6.1 og 6.3, hvor løsningerne fastlægges),
- hvordan tiltagene koordineres indbyrdes (fra aktivitet 6.4, hvor synergier og sammenhænge afsøges),
- hvilke yderligere aktører der kan/skal inddrages i gennemførelsen og finansieringen af tiltagene.

Der skal sættes betydelige ressourcer af i SUMP-teamet for at løse opgaven, men der vil være et ressource-mæssigt overlap til ressourcerne afsat i aktivitet 3.2, hvor scenarierne for den fremtidige mobilitet- og trafikale situation blev udviklet.

Tjekliste	OK
Forslag til pakker af tiltag er beskrevet	
Mulige ansvarlige og tidsmæssige og økonomiske ressourcer er identificeret	
Diskussion med relevante (med)finansierende aktører er afsluttet	



Aktivitet

7.2 Udarbejde handle- og budgetplan

På baggrund af forløbet i aktivitet 7.1 skal en handle- og budgetplan udarbejdes og bekræftes med de aktører, der skal være med til at finansiere og gennemføre tiltagene. Planen indeholder:

- en detaljeret sammenfatning af tiltag/pakker af tiltag,
- prioriteringen af implementeringen,
- tidsplanen for gennemførelsen.

Handle- og budgetplanen er forudsætningen for en effektiv og problemfri gennemførelse af mobilitetsplanens aktiviteter og skal bygge på enighed blandt aktørerne, deres topniveau, samt politikerne.

Målet

Konsensus om ansvar og gennemførelse af mobilitetsplanens tiltag/pakker af tiltag.

Produktet/resultatet

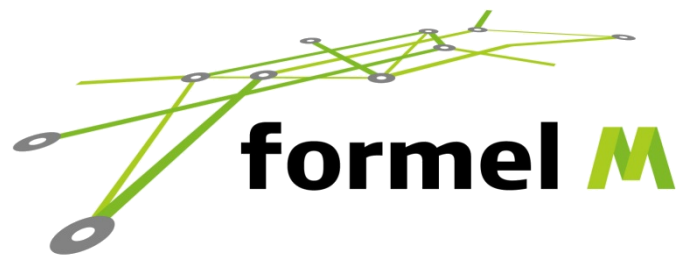
En klar ansvarsfordeling af opgaverne mellem de vigtigste aktører bag gennemførelsen og finansieringen af mobilitetsplanens tiltag.

Hvad

- Formalisere ansvaret for hvordan tiltagene skal gennemføres og de ressourcer, der sættes af med de respektive aktører
- Afdække de risici der vil være i forhold til at gennemføre tiltagene og overveje alternativer
- Sikre klar prioritering og rækkefølge af tiltagene
- Udarbejde en klar tidsplan for gennemførelsen af tiltagene
- Sikre klarhed og gennemsækelighed omkring de planlagte aktiviteter

Hvordan

- Formulér detaljerede tekniske og budgetmæssige konsekvenser af tiltag i et passende tidsperspektiv og bredere implementeringsplaner for tiltag på længere sigt
- Handle- og budgetplanen skal for hvert tiltag indeholde:
 - a) Hvordan tiltaget gennemføres: Af hvem og budgettet til at gennemføre tiltaget.
 - b) Hvordan tiltaget bidrager til at opfylde de overordnede mål.
 - c) Hvordan tiltaget finansieres: Hvem og hvilket budget er knyttet til tiltaget? Er der endnu ikke fuld klarhed over, hvem der finansierer tiltaget, kan de mulige kilder listes på baggrund af forhandlingerne i aktivitet 7.1.
 - d) Hvilke risici er der for, at tiltaget ikke gennemføres, og er der alternative planer for at overkomme disse.
 - e) Tidsplanen for design og gennemførelse af tiltaget.
- Opnå formel godkendelse af handle- og budgetplan fra politikere og andre primære beslutningstagere.
- Offentliggør ansvar og ressourcefordelingen for at sikre åbenhed og konsensus.



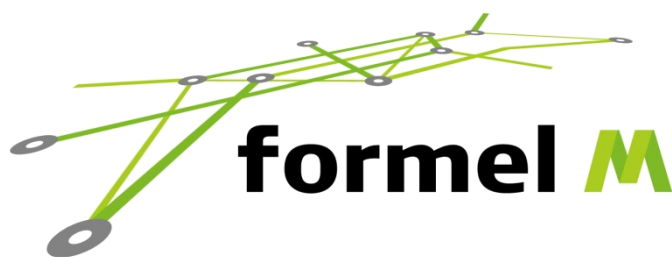
Hvem

SUMP-teamet skal sidde for bordenden i denne proces og lede og guide de relevante aktører på vej. Prøv i så stort omfang som muligt at lægge opgaven ud til de aktører, der skal stå for implementeringen af tiltaget. Det giver også ejerskab til den fremadrettede gennemførelse. Det kan være en god ide at have en skabelon for handle- og budgetplanerne, så I er sikre på, at alle relevante aspekter er beskrevet, og så det er let at se på tværs af planerne.

Hvor længe

Det afhænger selvfølgelig af, hvor mange tiltag der er planlagt. Beregn 1-2 dages arbejde pr. tiltag, hvis der er tale om helt nye typer af tiltag. Pakker af tiltag tager lidt længere, men ofte vil flere af tiltagene være beskrevet og behandlet i eksisterende detailplaner eksempelvis cykelplaner eller andre. Tidsforbruget ligger ikke nødvendigvis hos SUMP-teamet. Og så skal der afsættes kalendertid til at få godkendt planerne politisk.

Tjekliste	OK
Handle- og budgetplan er udarbejdet	
Formel accept af handle- og budgetplan er indhentet fra de aktører, der er aktive i implementeringen, og det fra politiske niveau	



Caseeksempel: Udviklingsprogram og handleplan for Roskilde bymidte (7.2)

Mobilitetsplanen for Roskilde bymidte beskriver fire pakker af tiltag, og hvordan pakkerne kan påvirke trafikfordelingen i bymidten. Mobilitetsplanen danner sammen med den overordnede vision for bymidten baggrund for et udviklingsprogram og en handleplan, som kommunen fremlagde i henholdsvis efteråret 2011 og sommeren 2012 (mobilitetsplanen blev offentliggjort i februar 2011).

Udviklingsprogrammet præsenterer de mål, visioner og principper, som Roskilde Byråd har sat for udviklingen af bymidten. Programmet udstikker rammerne for udviklingsarbejdet og inviterer private aktører til at samarbejde med kommunen om at realisere projekterne. I programmet fastlægger kommunen sin rolle i forhold til at udvikle bymidten. Kommunens bidrag retter sig i høj grad mod at sikre de nødvendige investeringer i parkeringsanlæg, gader og pladser. Dette gøres for at skabe gode rammer for private investeringer. Derudover lægger kommunen vægt på at ville tage en aktiv og opsøgende rolle i udviklingen af bymidten. Udviklingsprogrammet bidrager således til at skabe overblik og gøre det klart for borgere og mulige investorer, hvad visionerne for bymidten er, hvordan de skal nås, og hvilke krav der stilles til aktører i området.

Handleplanen er udarbejdet i samarbejde med centrale aktører og er et mere konkret og detaljeret dokument, der beskriver, hvad der skal ske i bymidten i perioden 2013-2016. Handleplanen udvider således udviklingsprogrammet med en række mere konkrete beskrivelser og foreløbige budgetoverslag for de forskellige tiltag.

Budgetforslag - oversigt

Kommunal økonomi (beleb i 1.000 kr.)	Udgift						Indtægt					
	2012	2013	2014	2015	2016	I alt	2012	2013	2014	2015	2016	I alt
Stændertorv projektering mv. belægning, belysning, byinventar 1. etape	-1.000	-10.000	-10.000	-5.000		-1.000 -25.000						
Sortebrødre Plads projektering, ny adgangsvej mv. p-hus (kommunalt regl)* drift af p-hus ny plads salg af byggeret	-1.000		-2.000 [-66.000]			-3.000 [-66.000]			17.500	20.000	7.500	45.000
Kulturstrøget belægning, belysning, byinventar på pladsen foran museet, Sct. Ols Stræde, forbindelserne fra Kultur- strøget til Algade, Fondens Bro, Palæstræde mv.			-2.000	-2.000	-2.000	-6.000						
Busplanen ombygning Allehelgsgade nyt busstoppested på Stændertorv ny busstype og større fremkommelighed	-3.000			-3.400		-3.400						
Cyklisplanen cykelstier Støden og Jernbanegade			-4.000			-4.000						
Parkeringsstrategi parkeringsherwinning udstyr til betalingsparkering (antægl)* drift af betalingsparkering og henviingsystem** indtægt fra betalingsparkering (kommunalt regl)*		-2.000 [-5.000]				-2.000 [-5.000]						
Toiletter på Hestetorvet				-2.500		-2.500						
Aktiviteter i byrummet Kom-ud-og-leg Kulturaktiviteter	-0.100	-0.300	-0.150	-0.150	-0.150	-0.850						
I alt eksklusiv P-anlæg**	-5.100	-12.450	-18.300	-16.700	-6.300	-58.850	0	0	17.500	20.000	7.500	45.000

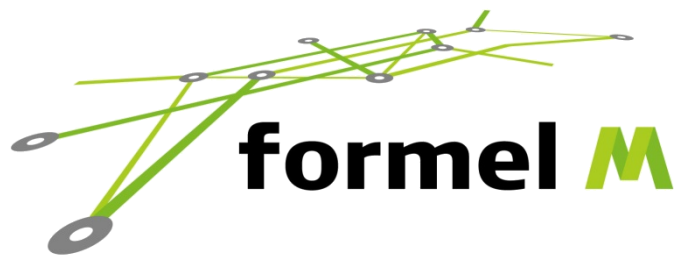
* Parkeringsanlæggene kan alternativt opføres i privat regi.

**En kommunalt finansieret løsning indgår ikke i sammentællingen

11

Arbejdet med at placere ansvar og udvikle en konkret handleplan har altså foregået gennem flere etaper. På den måde er den nødvendige interne opbakning blevet sikret, og der er blevet udstukket klare rammer for udviklingsprocessen. Ved løbende at publicere materialet har kommunen sikret mulighed for dialog og sparring med både borgere og andre eksterne aktører. Det har også sikret et solidt fundament for eksternt opbakning til indsatsen.

Læs mere her: <http://roskilde.dk/dendynamiskebymidte>



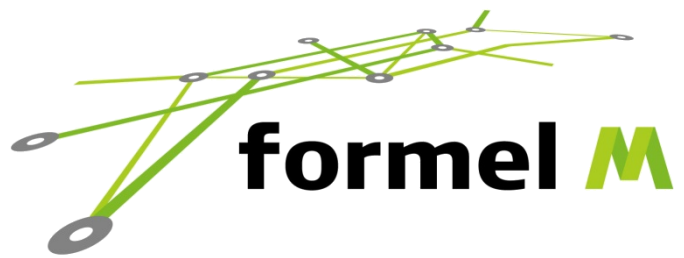
8.0 Udvikle design til evaluering og monitorering

Skridt 8, udviklingsfasen



Denne del af udviklingsfasen indeholder kun én aktivitet: at fastlægge evaluerings- og monitoreringsdesignet for mobilitetsplanen. Alt for ofte bliver evalueringen nedprioriteret eller udskudt, fordi der er så meget fokus på at gennemføre de mange tiltag, der er planlagt. Men det er en skam. Evalueringen giver ikke kun viden om, hvordan planen og tiltagene bidrager til de overordnede mobilitetsmålsætninger. Den kan også være med til at måle, om man når det man ville med et eller flere tiltag, eller om der er behov for at justere tiltaget for at få fuld effekt. Og så giver evalueringen vigtig viden til næste gang, et tiltag skal implementeres, eller til når nabokommunen skal i gang.

De første skridt til evalueringsdesignet blev taget i aktivitet 5.2, hvor forskellige indikatorer blev identificeret. Nu er målet at lave en evalueringsplan, bestemme hvilke data der skal samles ind, og hvem der er ansvarlige for at indsamle data.



Aktivitet

8.1 Planlægge evaluering og monitorering af resultaterne af mobilitetsplanen

Evaluering og monitorering af effekten af tiltagene er vigtig af flere grunde:

- For at sikre overblik over mobilitetsplanens mange tiltag og hvor i implementeringsprocessen de er.
- For at samle læring fra processen - hvad virker, og hvad virker mindre godt i forhold til processen og implementeringen af tiltaget.
- For at opbygge en reel business case for hvordan tilsvarende tiltag skal forankres, finansieres og gennemføres i fremtiden, og for hvordan man måler på tiltagenes effekt.

Det er ikke let at vælge de rigtige evaluerings- og monitoreringsværktøjer og data. Det er alt for let at ville for meget og sætte ambitionerne for højt. Det kan hurtigt kvæle fremdriften og gennemførslen af tiltagene. Så husk: Evaluering og monitorering skal støtte gennemførslen af mobilitetsplanens tiltag og målsætninger - ikke tage magten fra den.

Evaluering og monitorering skal indgå i den samlede mobilitetsplan. Byggestenen til evalueringen og monitoreringen er blevet støbt gennem aktiviteterne frem til nu. De blev udviklet i:

- Aktivitet 3.1, hvor den trafikale "nu-situation" eller "alt-andet-lige" situation blev kortlagt
- Aktivitet 3.2, hvor scenarierne for fremtidens trafik og mobilitets-virkelighed blev formuleret
- Aktivitet 5.2, hvor de SMARTe indikatorer blev identificeret
- Aktivitet 7.2, hvor de egentlig handle- og budgetplanener blev beskrevet og vedtaget.

Og leder frem til:

- Aktivitet 10.3, hvor fremdriften i forhold til mobilitetsmålene måles.

Målet

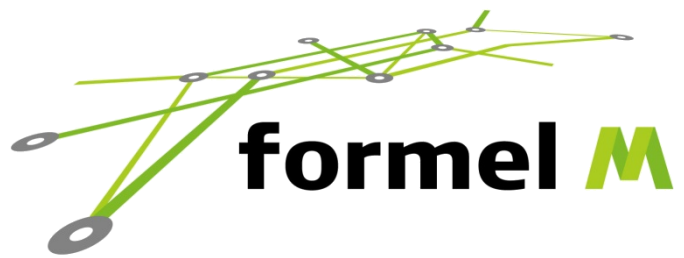
At udvælge de indikatorer der måler effekten af tiltagene og effektiviteten af processen.

Produktet/resultatet

En håndfuld indikatorer hvor datakilderne er kendte, og ansvaret for indsamlingen er vedtaget.

Hvad

- Bygge en håndterbar monitorerings- og evalueringsplan ind i mobilitetsplanen, der kan identificere barrierer og muligheder for design og implementering af tiltag og muliggøre "rettidig omhu", når der er behov for tilpasninger og justeringer
- Gøre jer klart, hvordan I vil opgøre målopfyldelsen
- Udvikle håndterbare mekanismer, der kan vurdere kvaliteten af planlægningsprocessen
- Gøre monitorerings- og evalueringsmekanismer til en integreret del af SUMP-dokumentet



Hvordan

- Vælg få og let-målbare indikatorer baseret på screeningen af SMART indikatorer i aktivitet 5.2. Indikatorerne skal beskrive fremdriften og være lette at indsamle.
- Evalueringen sætter fokus på mobilitetsplanens planlægnings- og gennemførelsesfaser, og bør indeholde:
 - a) Output - tiltag gennemført - som eksempelvis:
 - i) ny infrastruktur – eksempelvis X km cykelsti
 - ii) nye mobilitets services - eksempelvis X nye buslinjer, Y flere afgang, Z flere kunder inden for 200 m fra busstop som følge af omlægning af busruter.
 - b) Outcome - resultater af tiltag: Reelle og målbare forbedringer af kvaliteten af transportmulighederne og livskvalitet (for eksempel trængsel (forsinkelser), antal cykelture i SUMP-området o.lign.) Hvis det er muligt: husk at inkludere midtvejsresultater, da disse udgør vigtige milepæle i forhold til at måle den endelige effekt af tiltagene. Indikatorerne skal helst kunne måle de direkte resultater af et eller flere tiltag eller alternativt de afledte effekter af et tiltag.
 - c) Hvor effektivt udnyttes de ressourcer, der er stillet til rådighed i implementeringsprocessen: for eksempel timingen af gennemførelsen (procesindikatorer).
 - d) Omfatte både kvantitative og kvalitative indikatorer.
- Tjek kvaliteten af data: Hvilke er umiddelbart tilgængelige, hvor er der huller i data. Og hvis nødvendigt udvikle en strategi for, hvordan data indsamles. Denne aktivitet tager afsæt i aktivitet 3.1, hvor den trafikale "nu-situation" blev kortlagt.
- Udvikle en arbejdsplan for de monitorerings- og evalueringsaktiviteter, der er integreret i den samlede mobilitetsplan: Hvordan skal evalueringen og monitoreringen spille sammen med mobilitetsplanen?
- Definér udviklingsforløb til at måle midtvejsresultater, og vurder målopfyldelsen af de overordnede mobilitetsmål.
- Fastlæg ansvar for evalueringsprocessen internt eller eksternt. Ideelt bør ansvaret for evalueringen ligge eksternt.
- Fastlæg budgettet for monitorerings- og evalueringsindsatsen – typisk mindst 5 procent af det samlede budget.
- Planlæg hvordan aktørerne involveres i processen

Guides til evaluering og monitorering

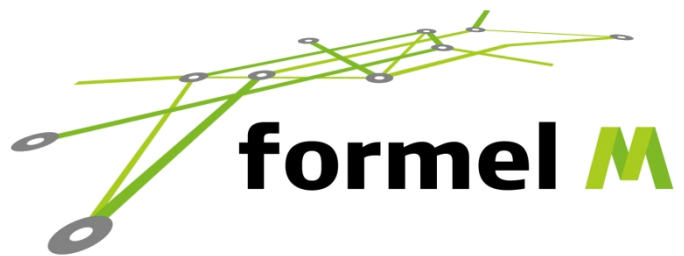
MaxSumo: En guide til planlægning, monitorering og evaluering af Mobilitetsprojekter: www.epomm.eu > Tools&Services > MaxSumo

MaxEva: Et online evalueringsværktøj der skønner effekten af mobilitetstiltag: www.epomm.eu > Tools&Services > MaxEva

Forskellige redskaber for monitorering og evaluering på ELTIS: www.eltis.org > Tools > Monitoring & Evaluation

Hvem

Her er det en god ide at inddrage SUMP-sparringsgruppen, da de formentlig har viden om og adgang til data, der kan bruges. Den primære datakilde vil være trafikafdelingen, men der kan også være behov for at indsamle nye indikatorer eksempelvis kvalitative indikatorer, der ofte ikke samles ind.



Hvor længe

At udvælge de relevante - og nødvendige - indikatorer er ikke en tidskrævende opgave, screeningen er jo gennemført i aktivitet 5.2. Men at sikre en tilfredsstillende kvalitet og format på eksisterende data kan være tidskrævende, ikke mindst fordi også data-ejerne skal involveres og høres. Planen for indsamling, behandling og ansvarsfordeling vil nok tage op mod en uge, hvis der skal samles mange data ind, samt planlægges hvordan nye data, skal indsamles. Er datakilderne begrænsede og klare, er der tale om 1-2 dages arbejde for SUMP-teamet.

Tjekliste	OK
Handle- og budgetplan er udarbejdet	
Endelige indikatorer og evalueringsredskaber er besluttet	
Arbejdsplan og ansvar for indsamling af data er besluttet	

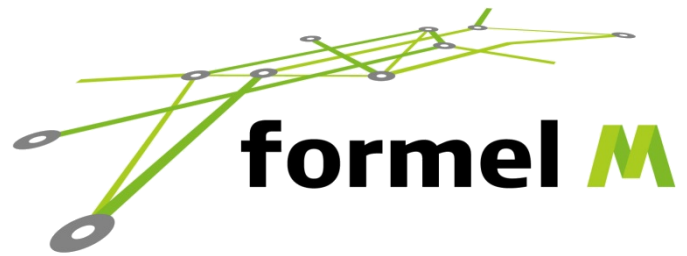
Redskab: MaxSumo

MaxSumo er et evalueringsværktøj, der guider gennem alle trin i processen med at udvikle, måle og evaluere en mobilitetsplan. Værktøjet inddeler processen i en række trin, hvor du for hvert trin udarbejder en målsætning, hvilke indikatorer der skal bruges, og hvordan du vil måle på dem.

De fire trin, som MaxSumo deler processen op i, er:

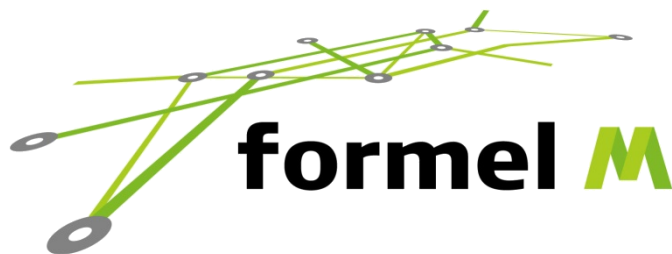
- vurdere rammevilkårene for projektet,
- vurdere projektets tilbud til målgruppen,
- vurdere hvordan de nye transportmuligheder er blevet taget imod, og
- om det har haft en effekt på holdninger, adfærd og indvirkning på systemet, f.eks. om det har haft en effekt på CO₂ udledning, trængsel eller sundhed.

Værktøjet er ikke bare et redskab for, hvad der skal overvåges og evalueres og på hvilket niveau. Ved at bruge MaxSumo fra starten får du også hjælp til at styre hele projektet fra beslutningen om, hvad der skal gøres til afslutningen af en evaluering. Den systematiske tilgang gør det muligt løbende at tilpasse og forbedre indsatsen, og SUMO kan således ses som en proces, der hjælper til at styre projektet og til at opnå reelle resultater. Du kan desuden sammenligne dit projekt med resultater fra over 100 mobility management-projekter i hele Europa ved hjælp af databasen MaxEva, som er en datasamling, hvor projekter, der har gjort brug af MaxSumo har uploadet deres resultater.



MaxSumo evalueringstrin	
Vurdering af rammevilkår	Eksterne faktorer
	Personrelaterede faktorer
Vurdering af servicetilbud til målgruppen	A Projektaktiviteter og outputs <i>Beskriver alle tiltag der er blevet igangsat for at påvirke transportmønstre. Det kan fx være møder, distribution af materiale, introduktion af teknologiske systemer etc. Omkostninger for de enkelte tiltag skal også vurderes.</i>
	B Kendskab <i>Hvor mange kender til servicetilbuddene</i>
	C Brug <i>Hvor mange har gjort brug af/vist interesse for servicetilbuddene</i>
	D Tilfredshed <i>Hvor tilfredse er målgruppen med de tilbudte services</i>
Vurdering af de specifikke mobilitetstilbuds modtagelse hos målgruppen	E Accept <i>Niveauet af accept af det enkelte tilbud målt gennem målgruppens interesse i at afprøve det</i>
	F Afprøvning <i>Hvor mange har prøvet mobilitetstilbuddet</i>
	G Tilfredshed <i>Tilfredshed med de afprøvede tiltag</i>
Overordnede effekter	H Forandringer i attitude og transportvaner
	I Indvirkning på systemet <i>Reduceret trængsel, lavere CO₂-udledning etc.</i>

Læs mere om MaxSumo her: <http://www.epomm.eu/index.php?id=2602>



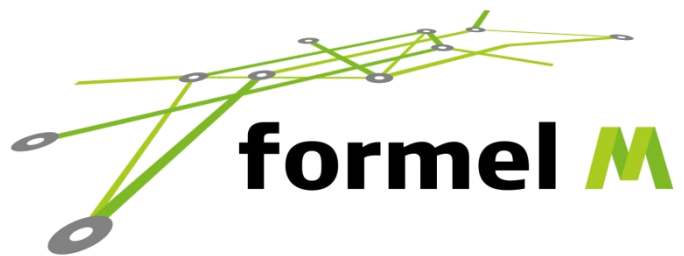
9.0 Kvalitetstjek, vedtagelse af plan og ejerskab

Skridt 9, udviklingsfasen



Målet med skridt 9 er at få vedtaget den endelige mobilitetsplan og skabe ejerskab politisk, i de mange forvaltninger og de aktører, der er direkte involveret i planens gennemførelse og hos borgerne.

Mobilitetsplanen indeholder essensen af alle de forudgående aktiviteter. I denne fase gennemføres et sidste kvalitetstjek af planen inklusiv handle- og budgetplanen, hvorefter planen kan vedtages politisk. Det er også vigtigt at sikre det nødvendige ejerskab og den lokale forankring af planen, også hos borgerne.



Aktivitet

9.1 Kvalitetstjekke den samlede mobilitetsplan

SUMP-teamet er ansvarlig for sammenskrivningen af alle de forudgående aktiviteter og resultater til en samlet plan. Det er nødvendigt med én eller flere interne høringer af planen blandt de primære aktører, som er både eksterne, interne, SUMP-sparringsgruppen og de, der er med til at gennemføre tiltagene beskrevet i planen. Høringer er nødvendige både for at sikre, at alle er enige og for at sikre ejerskab og forankring af mobilitetsplanen som guiden for, hvordan planens tiltag skal realiseres.

Målet

- Sikre en høj kvalitet af mobilitetsplanen
- Sikre at relevante aktørers synspunkter er afspejlet i planen

Produktet/resultatet

Et endeligt udkast til mobilitetsplanen.

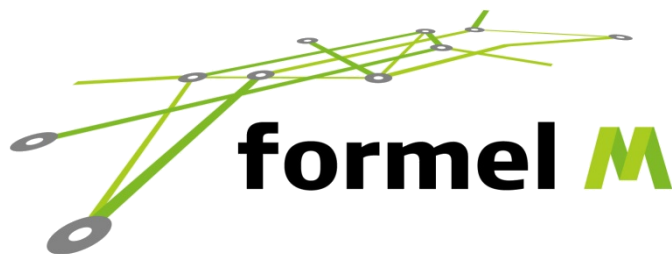
Hvad

- Sammenskrive mobilitetsplanen.
- Gennemgå 1. udkast kritisk med særligt øje for, hvor solid planen er og mulighederne for gennemførelse af foreslåede tiltag samt potentialet for at nå planens målsætninger.
- Skriv sidste rettelser ind efter høringen blandt aktørerne.

Hvordan

Skriv et første udkast til mobilitetsplanen, der bygger på resultaterne af de foregående processer. Planen kan fokusere på de aftalte tiltag og bør som minimum indeholde:

Overordnet beskrivelse af mobilitetsplanens mål	Referencer til øvrige målsætninger/kommunale målsætninger der støtter op om mobilitetsmålene.
Mobilitetsmål og målopfyldelse for området	Hvad er mobilitetsmålet, man ønsker at opnå? Og kan det opnås med pakker af tiltag?
Planområdet: Hvad skal det indeholde, hvorfor stilles mobilitetskrav m.v.	Gennemgang af typer af mobilitetstiltag der forventes implementeret i området. Type af tiltag eventuelt grupperet under overskrifter som: Parkeringsforhold, Kollektiv trafik, Cykeltiltag, Mobility Management tiltag, Grøn teknologi, ... Effekt af tiltag på transportmiddelvalg og transport omfang. Opfyldelse af mobilitetsplanens mål. Alt-andet-lige situationen (hvis der ikke tages særlige mobilitetshensyn). Detailbeskrivelse af virkemidler, effekt og økonomi.



Implementeringstakt og partnerskaber

Hvor forankres beslutningerne om de forskellige tiltag (for eksempel i kommuneplan, lokalplan, frivillige aftaler).

Implementeringsplan - hvis relevant i forhold til eventuel etapeinddeling. Hvem har ansvar for hvilke tiltag? Eksempelvis kommune, bygherre, grundejerforening, indflytterne, trafikselskab, andre eksterne aktører og samarbejdspartnere.

Gennemfør en for-høring blandt de aktører, der er direkte involveret i at gennemføre mobilitetstiltagene, samt SUMP-sparringsgruppen.

Hvem

Det kan være en god ide at købe ekstern bistand til dette arbejde eller alternativt trække på kommunikationsafdelingen.

Hvor længe

Sammenskrivning af planen afhænger af omfanget af planen, antallet af tiltag og hvor detaljeret I er gået til værks. Start med at lave en robust indholdsfortegnelse og regn med en dag pr. opslag til at skrive planen.

Tjekliste	OK
Sidste udkast af mobilitetsplanen er skrevet	
Interne og eksterne aktører er taget i ed på indholdet af dokumenterne	
Sidste udgave af mobilitetsplanen er færdigbehandlet	

Redskab: MaxQ – Kvalitetsstyring af Mobility Management-projekter

MaxQ er et kvalitetsstyringssystem designet til at udvikle, monitorere, vurdere og forbedre mobilitetspolitikker og individuelle mobilitets tiltag i små og mellemstore byer (20.000 til 200.000 indbyggere).

MaxQ giver en systematisk tilgang til processen gennem kvalitetshjulets fire indsatsområder (se figur).

De fire indsatsområder er:

- **Politik** – Hvordan mobilitetspolitikker er udviklet og forankret
Måles på 3 delmål og på i alt 19 spørgsmål
- **Strategi** – partnerskaber, økonomi og organisering
Måles på 4 delmål og på i alt 35 spørgsmål
- **Implementering** – planer, opfølgning og tilpasning
Måles på 2 delmål og på i alt 16 spørgsmål
- **Monitorering og evaluering**
Måles på 3 delmål og på i alt 22 spørgsmål (og anbefaler MaxSumo metoden)

Ved at gå ind og vurdere kommunens indsats på de enkelte trin bliver det muligt at afdække kvaliteten af indsatsen, og

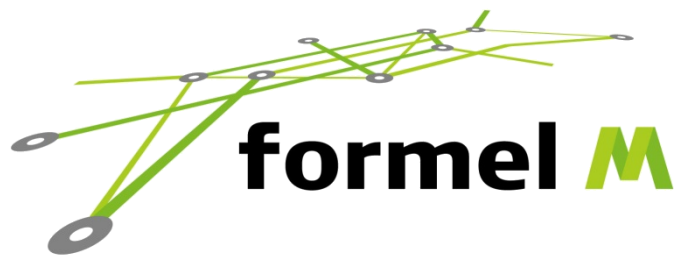
hvor der er rum for forbedringer. På den måde kan MaxQ være med til at kvalitetssikre mobilitetsplanen og sikre bedre resultater og lavere omkostninger i gennemførelsen af planens tiltag.

MaxQ-gennemgangen kan gennemføres på flere forskellige niveauer alt efter tid og ressourcer:

- En selv-evaluering baseret på et kort spørgeskema, der giver et overordnet billede af mobilitetsindsatsen, er en god introduktion for eksterne parter til at forstå tankesættet bag. Evalueringen kan gennemføres af den ansvarlige for indsatsen.
- En udvidet selv-evaluering baseret på et længere spørgeskema. Denne evaluering er målrettet de personer i kommunen/området/organisationen, som arbejder konkret med Mobility Management. Processen kan gennemføres med et minimum af ressourceforbrug (2-3 møder med 3-5 personer samt en ansvarlig for sammenfatningen). Kan gennemføres på tre kalendermåneder.
- Evalueringsproces der også omfatter eksterne partnere. Her anbefales politisk accept (og evt. involvering) af evalueringen. Ressourceforbruget er noget større, da processen også omfatter en høring af eksterne parter (tre interne møder, høring blandt eksterne, sammenfatning). Kan gennemføres på fem kalendermåneder.
- Ekstern revision, der tillader benchmarking med andre byer/organisationer. Processen skønnes at tage tre til fire måneder og med et ressourceforbrug til den eksterne auditor på omkring 15 arbejdsdage.

Læs mere om MaxQ her: <http://epomm.eu/index.php?id=2757>





Aktivitet

9.2 Få planen vedtaget

Målet

Bred politisk forankring af mobilitetsplanen og de tiltag, der er skrevet ind i den.

Produktet/resultatet

En politisk vedtaget mobilitetsplan.

Hvad

- Sikre en plan, der er bredt forankret, og som er gennemførlig.
- Skabe politisk accept og forankring af mål og tiltag.
- Bidrage med en accepteret ramme for gennemførslen af tiltagene.

Hvordan

- Politisk vedtagelse af planen i relevante udvalg og fora.

Hvem

Det afhænger helt af planens fokus, hvilke forvaltninger/fagområder der er involveret, og hvem i det politiske system der skal vedtage planen. Typisk vil følgende typer af udvalg være involveret

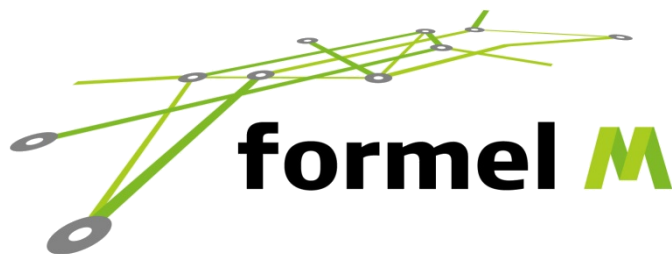
- Trafik & miljøudvalg
- Planudvalg
- Bæredygtighedsudvalg
- Økonomiudvalg
- Fritidsudvalg
- Skole & Ungdomsudvalg
- Ældreudvalg
- ...

Det kan være en god ide at holde fællesmøder mellem de mest centrale udvalg for at sikre fælles forståelse og opbakning til planen.

Hvor længe

Politisk behandling og vedtagelse af en plan tager tid. Det er en god ide at være på forkant med den politiske proces ved at have holdt de relevante udvalg løbende orienteret gennem hele processen og ved tidligt i processen at have annonceret planen for den politiske behandling overfor de relevante udvalg.

Tjekliste	OK
Mobilitetsplanen og medfølgende dokumenter er politisk vedtaget	



Aktivitet

9.3 Skabe ejerskab til planen

En politiske proces er et vigtigt skridt. Forud for og som opfølgning på den politiske proces er det vigtigt at informere og involvere relevante aktører og borgere. Der er for at sikre bredt ejerskab og følelsen af, at det er deres plan. Den lokale forankring sikrer, at planen er relevant for borgerne og ikke blot endnu en politisk plan.

Målet

Sikre accept og ejerskab til mobilitetsplanen blandt aktører og borgere.

Produktet/resultatet

En robust og bredt accepteret mobilitetsplan.

Hvad

- Politisk og lokal forankring og ejerskab.

Hvordan

- Målrettet og professionel information om resultatet af planprocessen.
- Hvis det er en plan, der involverer flere niveauer af lokale beslutningsfora: Vær sikker på, at alle niveauer ved, hvad deres rolle er og forventningsafstem.
- Lav en god pressehistorie ud af vedtagelsen af planen. Vær så konkret som muligt på, hvilken effekt planen og tiltagene vil have, og involvér aktører fra både forvaltning, det private erhvervsliv og borgere i pressematerialet
- Hav en plan for pressedækningen klar før den politiske proces går i gang.

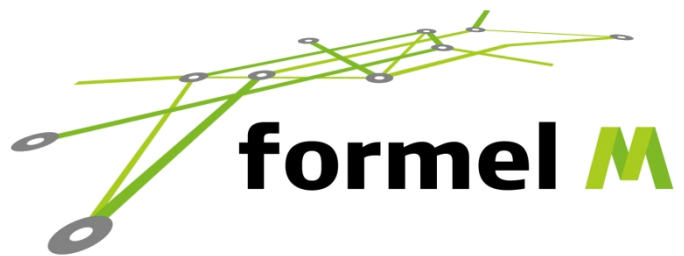
Hvem

SUMP-teamet er den drivende kraft, men inddrag også kommunikationsafdelingen og eventuelt andre kollegaer, der har erfaring med borgerinddragelse og presse.

Hvor længe

Tidsforbruget afhænger helt af ambitionsniveauet for borgerinddragelsen. At planlægge og gennemføre borgerhøringer/borgermøder kan tage meget tid. Allier jer eventuelt med ekstern bistand til at afholde møder.

Tjekliste	OK
PR-aktiviteter er planlagt og gennemført	
Mobilitetsplan kick-off er fejret med borgere og andre aktører	



Caseeksempel: Mobilitetsplan for Risø Erhvervspark i Roskilde Kommune - Kvalitetstjek, vedtagelse og ejerskab (9.1, 9.2, 9.3)

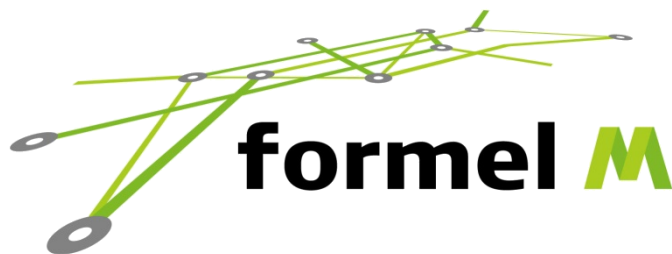
Vedtagelse og kvalitetssikring

Mobilitetsplanen for Risø Erhvervspark har igennem hele processen været tænkt ind i de eksisterende planrammer for at sikre planens kvalitet og brugbarhed. Planen supplerer den lovpligtige miljøvurdering af plangrundlaget med et bredere perspektiv på mulighederne for at opnå en mere bæredygtig transport i området. Anbefalinger og resultater fra mobilitetsplanen er videreført i lokalplanen, hvor en række initiativer til at skabe forudsætninger for mere bæredygtig transport er indskrevet i lokalplanbestemmelserne. I lokalplanredegørelsen er der åbnet op for, at der gennem frivillige aftaler mellem kommunen og grundejer kan iværksættes yderligere tiltag. Planen har indgået i høringsfasen og beslutningsprocessen for områdets lokalplan og har således gennemgået den samme kvalitetssikring og endelige vedtagelse som ville være tilfældet for en (almindelig) lokalplan.

Ejerskab

I Risø har de relevante aktører været inddraget i planprocessen og arbejdet med mobilitetsindsatsen fra starten af. Det har betydet, at aktørerne, ud over at støtte op om de mobilitets tiltag som bliver fastlagt gennem lokalplanen for området, bidrager med yderligere engagement og velvilje ved bl.a. at arbejde for, at der etableres et mobilitetskontor i området.

Opbakningen til mobilitetsindsatsen er skabt gennem et målrettet og bevidst samarbejde med relevante aktører og stakeholders gennem hele forløbet. Pakkerne af tiltag, som præsenteres i mobilitetsplanen for Risø Erhvervspark er sammensat med øje for, hvem der har mulighed og ansvar for at gennemføre tiltagene. Det har været væsentligt at udvikle de virkemidler, der skal til for at nå mobilitetsmålene, i en business-case hvor alle de mulige interessenter, der har en aktie i gennemførelsen – og muligvis en økonomisk fordel af tiltaget – har været involveret. På den måde er der blevet skabt mulighed for win-win situationer, der også har været med til at sikre forankringen af planens mål.



Implementeringsfasen

Det fjerde (og sidste) kvartal i SUMP-uret

Den sidste fase i SUMP-manualen er implementeringsfasen. Det er her, hvor de mange tiltag og pakker af tiltag, der er planlagt i mobilitetsplanen, føres ud i livet, og hvor effekten af tiltagene måles og evalueres. Denne fase kan godt være lang – nogle tiltag tager tid at gennemføre. Der vil også være tale om en "tilvænningsfase," hvor borgere, besøgende og erhvervsliv gør brug af de nye tilbud.

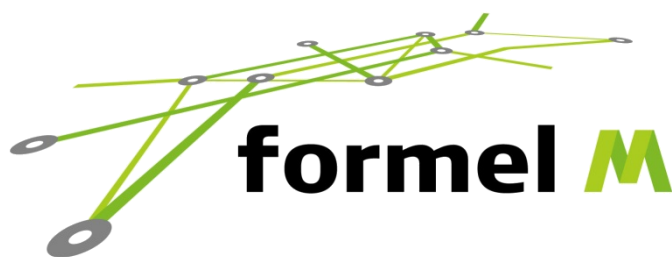
Implementeringsfasen indeholder to delfaser/skridt:

Ledelse og formidling: Implementering, information og måling af fremdrift

Læring og tilpasning: Opdatering, evaluering og nye mål

Der er brug for meget koordinering og projektledelse i dette forløb. Tiltagene gennemføres af forskellige aktører, og der er løbende brug for at følge op, passe til og rette ind, også mellem tiltagene.

Milepælen for implementeringsfasen, der afslutter planforløbet omkring mobilitetsplanen er, at den afsluttende vurdering af effekten af tiltagene er gennemført



10.0 Implementere, informere og måle fremdrift

Skridt 10, implementeringsfasen

Implementerings-

Fase

10.
Implementere,
informere og
måle fremdrift

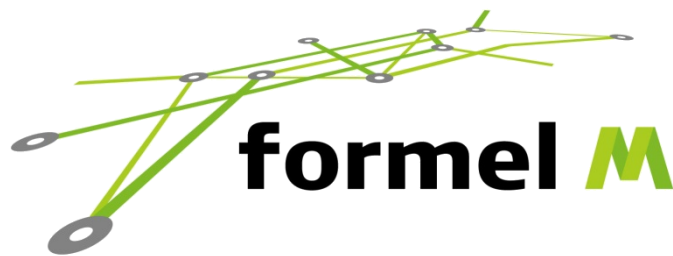
10.1 Lave implementeringsplaner

10.2 Information og inddragelse af de direkte berørte

10.3 Måle fremdrift og resultater

Efter mobilitetsplanen er vedtaget politisk, begynder implementeringsfasen. Mobilitetsplanen, som det strategiske dokument den er, giver den overordnede ramme for aktiviteterne, men indeholder ikke detaljerede implementeringsplaner for planens mange tiltag.

Implementeringsfasen skal følge en velstruktureret proces: tilpasning af mobilitetsmålsætninger, detailplaner, styring, kommunikation og monitorering af enkelttiltagene – en række mini-SUMP processer. Disse detaljerede implementeringsplaner er noget lettere at gennemføre. Også selvom de også skal forankres og vedtages af de aktører, der skal gennemføre tiltagene. Detailplanerne skal være rummelige og fleksible nok til at kunne tilpasses, hvis forudsætningerne ændrer sig gennem det samlede forløb.



Aktivitet

10.1 Lave implementeringsplaner

Selv en nok så gennemtænkt og gennemarbejdet mobilitetsplan fører ikke automatisk til det ønskede resultat. For at kunne levere resultaterne må implementeringen af tiltagene følges tæt, og forhold, der kan påvirke resultatet, må styres, eller planen tilpasses. Det kræver, at alle aktører involveret i implementeringen af tiltagene er åbne overfor eventuelle tilpasninger, og at der foregår en overordnet koordinering af den samlede proces.

Målet

Effektiv og fleksibel implementering af tiltagene i mobilitetsplanen.

Produktet/resultatet

Robuste implementeringsplaner for de enkelte tiltag, der også er fleksible, så tiltaget kan "rettes ind", hvis de ydre omstændigheder ændrer sig. For eksempel hvis andre tiltag påvirker den målgruppes adfærd, som det pågældende tiltag er rettet mod.

Hvad

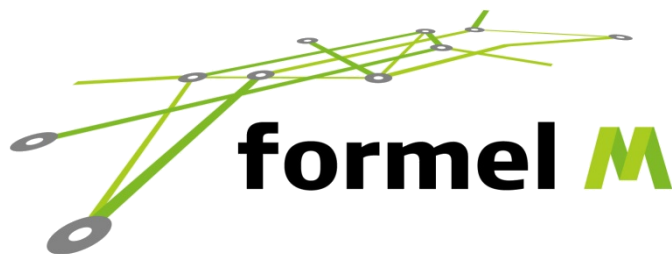
- Formalisere den enkelte aktørs rolle og ansvar i forhold til implementeringsprocessen.
- Sikre koordinering mellem tiltagene og de individuelle processer.
- Facilitere en effektiv og virkningsfuld implementeringsproces.
- Adressere risici og synergier.
- Sikre en klar og gennemskelig implementeringsproces.

Hvordan

- Skab enighed om ledelsesmæssige procedurer og kompetencer med alle aktører involveret i implementeringen af tiltag.
- Skab enighed om skabelon for implementeringsplanerne (en dummy).
- Udarbejd implementeringsplaner for hvert enkelt tiltag.
- Vurder "risici og tilpasseplaner." Tilpasseplaner er bud på, hvordan et tiltag eller en gruppe af tiltag kan rettes til, hvis omstændighederne ændrer sig betydeligt.
- Foretag koordinering mellem implementeringsplanerne for de enkelte tiltag.
- Sikre at implementeringsplanerne følges op og aftal procedurer og formater for rapportering af fremdrift

Hvem

De relevante aktører der er ansvarlige for gennemførelsen af tiltagene, som blev identificeret i aktivitet 7.1 og 7.2, hvor ansvar for gennemførelsen af tiltagen blev besluttet. Koordineringer mellem planerne foretages af SUMP-teamet.

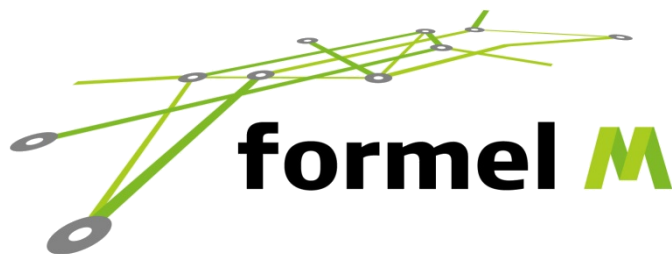


Hvor længe

Udarbejdelsen af implementeringsplanerne og "risici og tilpasseplaner" vil foregå hos de aktører, der er ansvarlige for implementeringen af tiltagene. Hvor meget tid der går med at udarbejde disse afhænger helt af, hvilke og hvor mange tiltag der skal implementeres. Under to arbejdsdage pr. tiltag er ikke realistisk.

Derudover skal der afsættes tid til koordinering mellem tiltagene. Igen afhængig af hvor mange tiltag, der skal implementeres: 1-2 uger.

Tjekliste	OK
Der er enighed om arbejdsplanen for ledelse og gennemførelse af projektet – også med aktørerne	
"Risici og tilpasseplaner" er udviklet	
Rapporteringsmekanismer og formater er udarbejdet og vedtaget	



Aktivitet

10.2 Information og inddragelse af de direkte berørte

De enkelte tiltag i mobilitetsplanen vil berøre mindre grupper af borgere eller grupper. Disse skal løbende holdes orienteret om, hvad der sker, hvornår det sker, og hvordan ændringerne vil påvirke dem. Som implementeringen af mobilitetstiltagene skrider frem, vil der også være behov for at informere bredt om fremdrift og resultater.

Målet

Tilfredse borgere og brugere af de nye tiltag.

Hvad

- Sikre accept af tiltagene. Særligt hvis der er negative konsekvenser, mens tiltagene gennemføres.
- Sikre at de nye mobilitetstiltag er kendt blandt brugerne og faktisk bliver brugt.
- Øge ejerskabet til de nye tiltag.

Hvordan

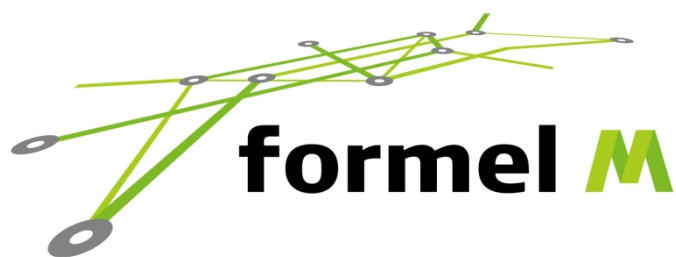
- Hav kontakt med de borgere, der bliver direkte berørt - positivt og negativt - af det planlagte tiltag, både før, under og efter det nye tiltag er gennemført. Lyt til og reager på deres bekymringer, og husk at de, der oplever, at tiltaget berører dem negativt, er meget mere højrystede, end dem der oplever fordelene af tiltaget.
- Undersøg om der findes måder at afværge de største gener af tiltaget - eksempelvis støtte til butikker, der bliver berørt af et længerevarende byggeri.
- Informér bredt om status for implementeringen af de planlagte tiltag.
- Tydeliggør milepæle i implementeringen og fejrligheder med borgerne.

Hvem

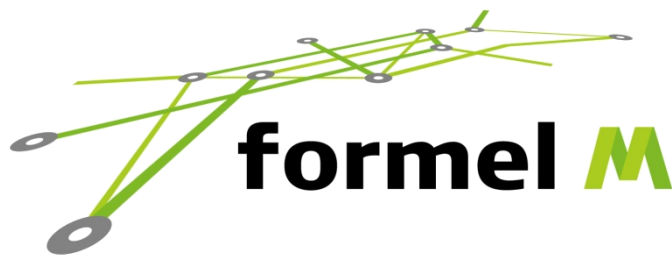
Det er naturligt, at de aktører, der er direkte ansvarlige for gennemførelsen af tiltaget, har kontakten med borgerne. Det er en god ide at involvere andre aktører - både hvis de er positive og negative over for tiltaget - så de både er fuldt informeret og kan være med til at svare på spørgsmål og kommentere processen. En samlet, professionel kommunikationsindsats for det samlede SUMP-forløb kan støtte op om kommunikationen, særligt over for pressen.

Hvor længe

Denne proces vil løbe genne hele implementeringen af mobilitetsplanens tiltag. Trykket og efterspørgslen efter information vil svinge over tid afhængig af hvor og hvad, der implementeres. Det er meget vanskeligt at sige, hvor meget tid og ressourcer der vil gå med dette, men det kan ikke understreges nok, hvor vigtigt det er med information, råd og vejledning gennem hele processen.



Tjekliste	OK
Personer og organisationer direkte berørt af implementeringen af tiltag er informeret	
Løsninger til at afbøde uhensigtsmæssigheder i forbindelse med gennemførelsen er udviklet	
Borgere er informeret om status for gennemførelsen	



Aktivitet

10.3 Måle fremdrift og resultater

En overordnet monitorerings- og evalueringsplan indgår i mobilitetsplanen (aktivitet 8.1: planlægge evaluering og monitorering). Når implementeringen af de konkrete tiltag går i gang, er det tid til at tage indikatorerne i brug for at måle fremdriften af implementeringen og måle effekten af tiltagene i forhold de overordnede mobilitetsmål.

Resultatet af denne proces vil indgå i den løbende evaluering af tiltagene og afdækningen af eventuelle behov for at redefinere tiltag og tilgange for mere effektivt at nå målene inden for det budget, der er til rådighed (se aktivitet 11.1: Løbende opdatering af planen). Rapporteringen bruges til at formidle mobilitetsplanens resultater til borgerne og til at give de aktører, der er ansvarlige for implementeringen den nødvendige viden til at tilpasse tiltag, når det er nødvendigt. Enten fordi målene er nået, fordi tiltagene modarbejder hinanden, eller fordi de ikke er effektive.

Målet

Måle og evaluere implementeringen og effekten af tiltagene.

Produktet/resultatet

Effektmålinger der dokumenterer effekten af tiltagene.

Hvad

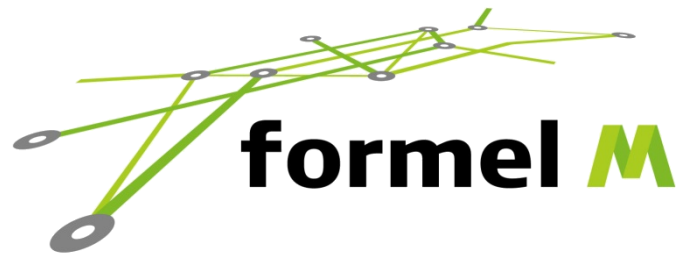
- Måle og rapportere fremdrift i forhold til at opfylde mobilitetsmålene.
- Identificere problemer, flaskehalse eller andre udfordringer, der påvirker gennemførelsen af mobilitetsplanen.
- Løbende informere aktører og borgere om fremdriften i projektet.

Hvordan

- Løbende indsamle data, der måler fremdriften og resultaterne af tiltagene.
- Inkluder målbare indikatorer som eksempelvis reduktion i luftforurening eller antallet af cyklister, der viser, om planen er med til at opfylde de overordnede mobilitetsmål.
- Inkluder "bløde" indikatorer som eksempelvis tilfredshed, oplevet tryghed eller kendskab til tiltag, der kan være med til at beskrive fremdrift, og som kan bruges, hvis tiltagene skal gentages et andet sted.
- Evaluér resultatet af tiltag eller pakker af tiltag regelmæssigt - hver 1-5 år afhængig af tiltaget.
- Offentliggør evalueringsrapporter målrettet borgere, politikere og pressen.

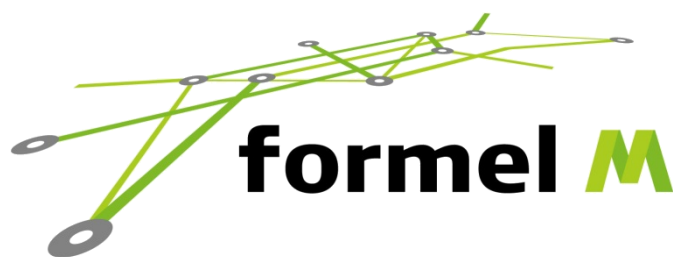
Hvem

SUMP-teamet eller et dedikeret evalueringsteam er hovedansvarlig for opgaven. Der vil være brug for at indsamle data og involvere de parter, der er ansvarlige for at gennemføre tiltagene løbende.

**Hvor længe**

Afhænger helt af, hvor mange tiltag der implementeres. Et bud kan være 1-2 dage pr. tiltag eller pakker af tiltag for at koordinere og sammenfatte resultaterne, samt den tid der går med at indsamle data hos de parter, der er ansvarlige for denne delopgave. Færdiggørelse af evalueringsrapport og publicering skal der også afsættes tid til. Op til en uges arbejde ligger der i at sammenskrive evalueringerne.

Tjekliste	OK
Løbende monitorering af implementeringen af tiltagene	
Evaluering af effekter af tiltag er gennemført	
Evalueringsrapport er færdig og publiceret	



Caseeksempel: Implementering, inddragelse og information om mobilitetstiltag i Musicon, Roskilde Kommune (10.1 og 10.2)

Musicon er det demonstrationsprojekt i Formel M, der er kommet længst i implementeringen af de tiltag, som er blevet beskrevet i mobilitetsplanen for området. Selvom Musicon er et nyudlagt område, og udbygningen ikke forventes færdig før 2030, er flere tiltag allerede ved at blive gennemført. Aktører og borgere bliver løbende informeret og inddraget i implementeringen af mobilitetstiltagene. Strategien for implementering, inddragelse og information i forbindelse med de forskellige mobilitetstiltag varierer i kraft af, at de henvender sig til forskellige målgrupper og interessenter.

Parkering

Parkeringsstrategien går ud på at begrænse mængden af parkeringspladser og at placere parkering i tre parkeringshuse i Musicons periferi. Herved ønsker man at mindske andelen af biltrafik centralt i området og frigøre plads til andre aktiviteter. I forhold til at gennemføre strategien er det væsentligt at skabe forståelse hos investorer og bygherrer for formålet med restriktionerne. Den forståelse arbejder kommunen for at skabe i dialogen med de relevante aktører omkring udvikling af konkrete projekter og lokalplaner for området. Kommunen har med nogle af de centrale aktører i området netop gennemført en lokalplanproces, hvor parkeringsstrategien er blevet implementeret.

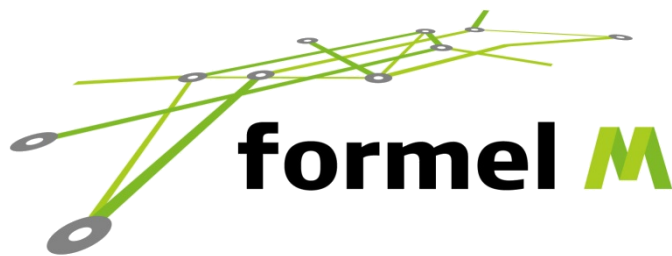
Cykel- og gangsti til stationen

For at sikre let tilgængelighed til Musicon for bløde trafikanter, vil kommunen anlægge en cykel- og gangsti mellem Musicon og Roskilde station. Stien skal gå igennem flere boligområder, og derfor bliver både beboere, der bliver berørt af stien, og aktører, der skal bruge stien, inddraget i planlægningsprocessen. Med hjælp fra borgere og aktører er flere overvejelser blevet inddraget i forundersøgelserne til stien, hvor der bl.a. er taget beslutninger om stiens forløb. Mulighederne om at skabe bedre sammenhæng mellem boligområder på begge sider af en af de store hovedveje i Roskilde indgik i overvejelserne om at føre cykelstien under vejen i en stitunnel. Ønsket blev afvist med andre interesser hos brugerne og landede på at etablere signalregulering og føre cykelstien over vejen.

Handleplan

Implementeringsplanen for mobilitetstiltag i Musicon hænger tæt sammen med den forventede udbygning af området. Kommunen sikrer løbende information om udviklingen i området gennem en fireårig handleplan, der revideres en gang om året. Handleplanen gør status og præsenterer den planlagte udvikling inklusive budgetforslag fire år frem i tiden. Handleplanen 2014-17 inkluderer blandt andet anlæg af shared space på Musicons centrale gade Rabalderstræde, etablering af betalingsparkering, etablering af adgangsvej til bus og etablering af cykel/gangsti til stationen.

Handleplanen er et kommunikationsmiddel, der er med til at skabe et samlet overblik over udviklingsplanerne for Musicon. Samtidig viser planen aktører og investorer, at der ligger en klar strategi for udviklingen af Musicon, hvor mobilitetstiltagene spiller en væsentlig rolle.



11.0 Læring og tilpasning af planen

Skridt 11, implementeringsfasen – sidste skridt i SUMP-hjulet

Implementerings- Fase

11. Læring og
tilpasning af
planen

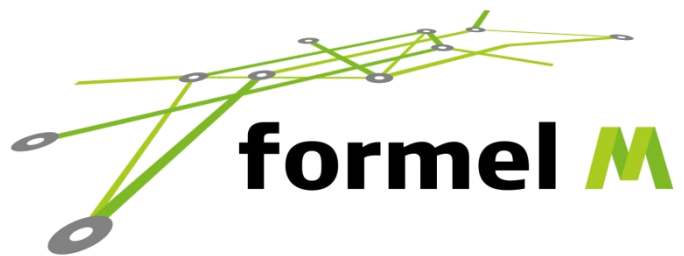
11.1 Løbende opdatering af planen

11.2 Se på resultaterne – forstå hvorfor noget lykkedes og andet ikke

11.3 Identificere mål og udfordringer til næste generation af mobilitetsplaner

Her er det opgaven at sikre, at mobilitetsindsatsen er på rette spor. At tilpasse, ændre eller måske helt skrotte nogle af "hjertebørnene," hvis de alligevel ikke støtter op om de overordnede mobilitetsmål, eller ikke virker, som I havde troet. Der kan også være brug for at opfinde nye tiltag.

Og så er det også tid til at se frem mod den næste generation af mobilitetsplaner. Det er nu erfaringerne fra processen samles sammen: Hvad virkede, og hvad virkede ikke? Så er I bedre rustet til den næste SUMP-proces.



Aktivitet

11.1 Løbende opdatering af planen

Resultatet af evalueringerne (aktivitet 10.3: Måle fremdrift og resultater) danner grundlaget for løbende at tilpasse og optimere processen og implementeringen af tiltag. Der er behov for en vis fleksibilitet til at opdatere planen for at sikre, at udviklingen og ny viden inddrages løbende, ellers vil SUMP-tiltagene miste effekt over tid.

Målet

Løbende opdatering og tilpasning af gennemførelsen af tiltagene i mobilitetsplanen.

Produktet/resultatet.

En bedre implementeret mobilitetsplan.

Hvad

- Reagere på nye og ændrede forhold, der kan påvirke effekten af mobilitetsplanens tiltag.
- Sikre at implementeringsprocessen forløber som den skal, og at de overordnede mål nås.
- Optimere implementeringsprocessen.

Hvordan

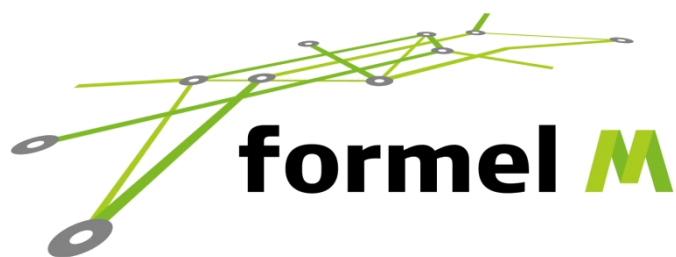
- Vær fleksible i forhold til at opdatere planen og gennemføre ændringer for præcist at måle effekten.
- Identificér de områder, hvor målsætningerne ikke kan nås, eller hvor nye planer eller tiltag gør planen uaktuel.
- Lav de nødvendige tilpasninger sammen med de aktører, der er med til at gennemføre tiltagene. Implementeringsplanen kan rettes til baseret på, om målene kan nås gennem implementeringsperioden, som typisk er mellem tre til ti år.
- Vær tydelig i kommunikationen af ændringer eller justeringer til planen som følge af evalueringerne og få ændringer godkendt politisk.

Hvem

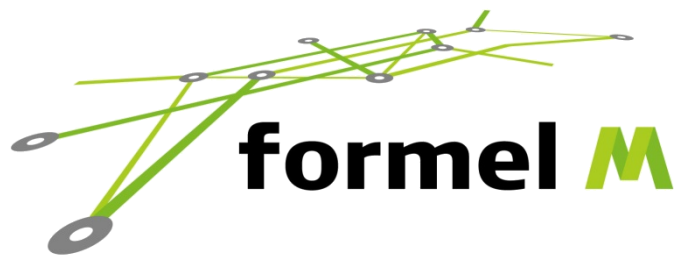
SUMP-teamet er hovedansvarlig i tæt kontakt med de aktører, der gennemfører de konkrete tiltag.

Hvor længe

Der vil være behov for løbende tilpasninger og opdateringer. Opgaven vil derfor være lang i kalendertid. Antallet af arbejdsdage afhænger helt af behovet for at opdatere og tilpasse – noget det er vanskeligt at estimere på forhånd. Det kan være en god ide at samle arbejdsindsatsen i en fast rutine: revider hver ½ år det første år og derefter en gang om året for at have en fastlagt rutine. Men der kan selvfølgelig være behov for at følge nogle tiltag tættere.



Tjekliste	OK
Nødvendige tilpasninger i gennemførelsen af tiltag er identificeret	
Tilpasningerne er diskuteret med de relevante parter	
Opdatering af planen er gennemført	



Aktivitet

11.2 Se på resultater – forstå hvorfor noget lykkedes og andet ikke

Evaluering af resultaterne som følge af mobilitetsplanen omfatter skøn over effekterne både i forhold til mobiliteten og transportsituationen i området såvel som effektiviteten af processen selv. Viden om begge forhold er vigtige for at lære og på sigt udvikle nye kompetencer, der vil støtte op om en endnu bedre planproces i næste generations mobilitetsplaner.

Målet

Være bedre rustet til næste generation af mobilitetsplaner.

Produktet/resultatet

Analyse af hele processen: Udarbejdelsen af mobilitetsplanen, inddragelsen af alle typer af aktører, erfaringer med at implementere tiltagene, effekten af tiltagene osv.

Hvad

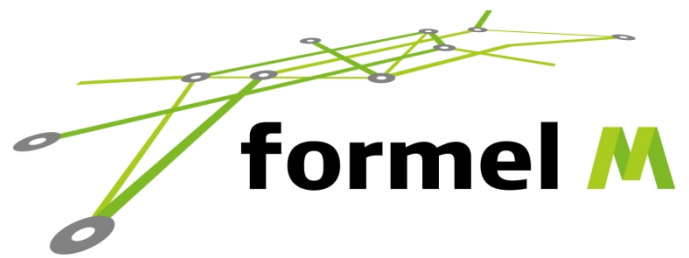
- Analysere planprocessen, mobilitetsplanen og implementeringsplanerne for at identificere succeshistorier og fejlslagne tiltag. De fejlslagne tiltag kan man lære meget af, så vis dem ekstra opmærksomhed.
- Øge forståelsen af SUMP-processen og resultatet af effektmålingerne.
- "Hvad har vi lært" af denne SUMP-proces, der kan gøre næste generation af mobilitetsplaner bedre.

Hvordan

- Når der er tilstrækkeligt med data indsamlet
 - a) Gennemfør en evaluering af processen – eksempelvis af deltagelse i møder, fokusgruppemøder, interviews.
 - b) Giv et skøn over den brede effekt af de tiltag, der er implementeret.
- Analysér hvad der gik godt, og hvad der gik knapt så godt. Oplist de målsætninger der ikke er nået, men som stadig er relevante.
- Dokumentér "hvad har vi lært" gennem processen.
- Udarbejd strategier for at styrke succeshistorierne og for at undgå de fejlslagne tiltag til den næste planproces.
- Kommunikér "hvad har vi lært" til SUMP-teamet, SUMP-sparringsgruppen samt de interne og eksterne primære aktører.

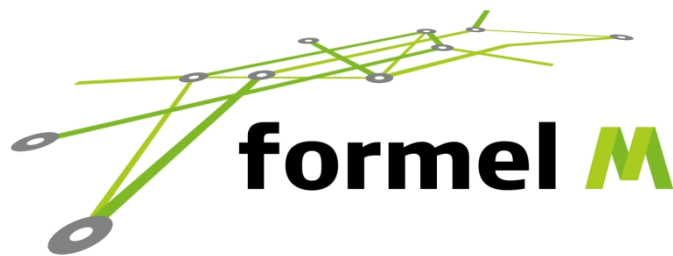
Hvem

Denne aktivitet vil involvere SUMP-teamet samt udvalgte fra SUMP-sparringsgruppen og relevante eksterne aktører.

**Hvor længe**

Denne aktivitet vil foregå løbende gennem den sidste del af SUMP-uret. Det kan være en god ide at afsætte en dedikeret tidsperiode til aktiviteten for at få ro og fokus. Det er en helt enkel aktivitet at gå til. Afsæt minimum en uges arbejde i SUMP-teamet ud over den tid, I må trække på de primære aktører.

Tjekliste	OK
Efterevaluering af planprocessen og gennemførelse af tiltag er gennemført	
"Hvad har vi lært" er dokumenteret	



Aktivitet

11.3 Identificere mål og udfordringer til næste generation af mobilitetsplaner

Før I tager hul på en ny SUMP-planproces, er det tid til at samle erfaringer fra den gennemførte med øje for de nye udfordringer og muligheder. Det vil være en hjælp til at optimere planprocessen og valget af tiltag. Erfaringen fra lande, der har krav om rullende SUMP-lignende processer, viser, at erfaring og læring fra den foregående proces har stor betydning for planlægningen af den kommende proces. En analyse af udfordringerne af næste generations mobilitetsplaner kan påvirke designet af den nye planproces og binde enderne mellem den gamle og den nye mobilitetsplan.

Målet

Være velforberedt til næste SUMP-proces.

Produktet/resultatet

Samle viden og erfaringer fra planprocessen, inddragelsen og implementeringen af mobilitetsplanen.

Hvad

- Identificere de nye trafikale og mobilitetsmæssige udfordringer, der er kommet til gennem implementeringsfasen.
- Diskutere hvad I har lært af den foregående proces og gennem implementeringen med SUMP-sparringsgruppen, det repræsentative forum og de aktører, der har været involveret eller ansvarlig for gennemførelsen af tiltagene.

Hvordan

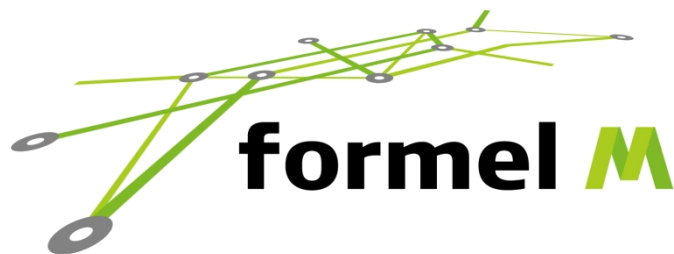
- Analysér data for at identificere de nye udfordringer - det nye i den nuværende situation.
- Analysér tilgængelige data for at få et billede af de nye udfordringer. Det kan blandt andet være de indikatorer, der er indsamlet i aktivitet 10.3, hvor fremdrift og resultater blev målt. Men der skal også være behov for andre typer af data afhængig af de aktuelle udfordringer.

Hvem

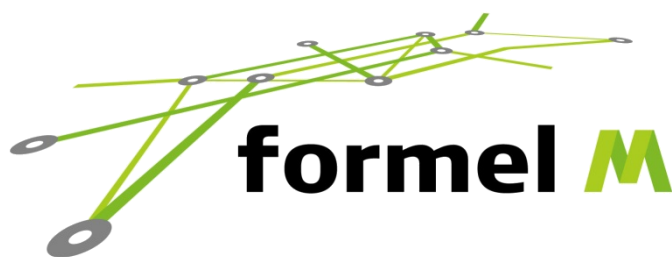
Denne aktivitet vil involvere det oprindelige SUMP-team samt udvalgte fra SUMP-sparringsgruppen og relevante eksterne aktører. Det er ikke givet, at den nye SUMP-proces vil involvere de samme aktører som den forrige. Det afhænger helt af, hvad de nye udfordringer er. Men det er en god ide at samle erfaringer med de "gamle" aktører også for at binde sløjfe på forløbet og lukke den forrige fase.

Hvor længe

Tidsforbruget til denne aktivitet vil delvist være dækket ind af tidsforbruget til de foregående evalueringsaktiviteter, men denne aktivitet indeholder også "forberedelsesfasen" til næste generations mobilitetsplaner.

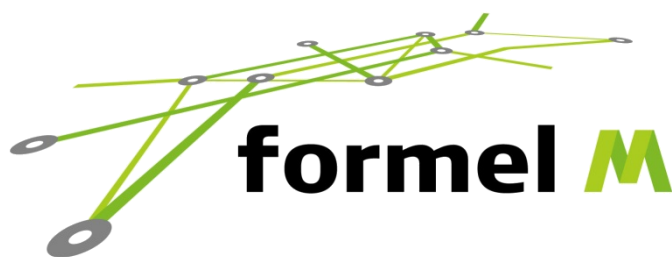


Tjekliste	OK
Nye muligheder og udfordringer i forhold til transport og mobilitet er identificeret	
Erfaringer "hvad har vi lært" fra denne proces spiller aktivt ind i planlægningen af næste generations mobilitetsplaner	



Ordliste

Alt-andet-lige scenarie	Udviklingen eksempelvis i trafikken hvis der <i>ikke</i> bliver gennemført mobilitetstiltag.
Cost-Benefit	Bruges her ikke om traditionelle cost-benefit beregninger, men som et udtryk for en forsimplet metodik til at opgøre fordele og ulemper af et tiltag - både miljømæssigt, socialt og økonomisk.
Forretningsplaner	Økonomiske og organisatoriske planer for hvordan et givet tiltag kan implementeres - ofte i fællesskab mellem flere forskellige parter.
Fyrtårnstiltag	Det er ikke altid at de billige tiltag, der har størst opbakning politisk. Der kan være fyrtårnstiltag, som er dyre, har begrænset effekt, men alligevel har stor opbakning. Her må en realistisk politisk vurdering af det muliges kunst vejlede jer i valget.
Handle- og budgetplan	Konkrete implementeringsplaner for tiltag eller pakker af tiltag hvor der er taget konkret stilling til, hvem der implementerer, hvordan implementeringen foregår, omkostningerne og hvem der betaler.
Implementeringsplan	Plan for hvordan de enkelte tiltag eller pakker af tiltag gennemføres.
Indikator	Data - sædvanligvis kvantitativ - der bruges til måle fremskridt i forhold til et givent mål. For eksempel kan antallet af tilskadedkomne i trafikken være en indikator for trafikikkerhed.
Mobilist	En trafikant der bruger forskellige transportmidler afhængig af rejsemål, tid på dagen, lyst og behov.
Mobilitetsmål(sætninger)	Et bredt udsagn om de mobilitetsforbedringer der vil opnås. Målsætninger specificerer retningen for den udvikling, man ønsker at opnå.
Mobility Management	Et begreb der bruges om primært bløde tiltag til at ændre transportvaner. Typisk: Information, kampagner, nudging, inddragelse.
Nu-situation	Svarer til "alt-andet-lige"-situationen, men bruges her om den skønnede transportsituation i et nybygget område. Skønnet bygger på, at de nyindflyttede vil transportere sig som i et tilsvarende område i forhold til eksempelvis geografi, bebyggelse, rejsemål.
Pakker af tiltag	Samling af enkelttiltag der støtter op om hinanden.
Primære eksterne aktører (eller ressourcer)	Udvalgte personer fra for eksempel borgergrupper, virksomheder, videninstitutioner og erhvervsliv, der skal inddrages i SUMP-processen, og som er en forudsætning for en robust plan og implementering.
Repræsentativt forum	Gruppe af udvalgte primære eksterne aktører samt deltagere fra SUMP-sparringsgruppen.
Risici og tilpasseplaner	Planer for hvordan et tiltag eller gruppe af tiltag kan rettes til, hvis omstændighederne ændrer sig betydeligt.
Scenarier	Beskriver fremtiden, som den kan se ud som et resultat af forskellige valg, tiltag og politiske beslutninger.



SMART (indikatorer)	Specifikke, Målbare, Anvendelige, Realistiske og Tidsopbundne indikatorer
SUMP-sparringsgruppen	Bredere gruppe (primært kommunalt ansatte) der trækkes ind i SUMP-arbejdet efter behov. Spiller særligt en rolle i starten af processen.
SUMP-team	Det team af personer der er primært ansvarlige for at udarbejde og lede SUMP-processen.
Synergi	At to eller flere tiltag forstærker effekten af tiltagene hver for sig. Altså at $1+1=3$.
Tilgængelighed	Tilgængeligheden til et rejsemål er, hvor let den enkelte kan komme frem til rejsemålet. Kan opgøres for bil, bus/tog, cykel eller en blanding af transportformer.
Tiltag	Konkrete projekter, processer eller kampagner der er med til at mobilitetsmålene nås.
TU, TransportvaneUndersøgelser	Nationale undersøgelser af danskernes daglige transport der giver unik viden om turformål, turlængder, transportmiddelvalg m.m.
Tur-rater	Antallet af transporter der genereres til/fra forskellige typer af funktioner som eksempelvis bolig, erhverv, butikker. Kan også omfatte transportmiddelvalg.
VEMA	Vurdering af Effekter af MobilitetsplAner - et planlægningsredskab til vurdering af effekterne af mobilitetsplaner og dermed af forskellige mobilitetstiltag i et givent lokalområde udviklet under Formel M.

'Guide til bæredygtige mobilitetsplaner i Danmark' er udarbejdet af:

Tetraplan

Direktør Anette Enemark
Kronprinsessegade 46E
1306 København K
Telefon +45 3373 7137
ae@tetraplan.dk

Grønt Mobilitetskontor

Projektkonsulent Anja Puggaard
Vognporten 2
2620 Albertslund
Telefon +45 4368 3442
Mobil +45 3145 1132
anja.puggaard@gate21.dk

Læs mere om Formel M og Grønt Mobilitetskontor på: www.formelm.dk

Kontaktpersoner om mobilitetsplanlægning i kommunens trafikplanlægning

Ballerup Kommune

Center for By, Kultur og Erhverv
Planlægger Morten Wiese

Fredericia Kommune

Natur & Miljø
Klimakoordinator Lisbet Daell Kristensen

Allerød Kommune

Forvaltningen Plan og Byg
Planlægger Stinne Bjerg

Roskilde Kommune

Plan og udvikling
Byplanarkitekt Gunilla Stine Rasmussen

'Guide til bæredygtige mobilitetsplaner i Danmark' er støttet af ENDURANCE, som er et EU-finansieret projekt.



Medfinansieret af Den Europæiske Unions
program "Intelligent energi i Europa"

Formel M er støttet af:



Region
Hovedstaden