



# VEJLEDNING TIL UDARBEJDELSE OG GENNEMFØRELSE AF EN PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK (SUMP)

2. UDGAVE



# Imprint

---

**Om:** Dette dokument er udarbejdet inden for rammerne af SUMPs-Up-projektet, der er samfinansieret via EU's forsknings- og innovationsprogram Horizon 2020 (bevillingsaftale nr. 690669). SUMPs-Up-projektet blev koordineret af Ana Drăguțescu (fra det europæiske sekretariat for ICLEI).

**Henvisning:** Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

**Forfattere:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Dele af dette dokument er baseret på: Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013), hvortil Europa-Kommissionen har ophavsretten.

**Bidragende forfattere:** Anthony Colclough, EUROCITIES (kapitel 1.2), Ana Dragutescu, Elma Meskovic og Marko Horvat, ICLEI (kapitel 1.4, aktivitet 10.2); Thomas Durlin, Cerema (kapitel 1.5), Stefan Werland og Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (aktivitet 8.2 og 9.1), Sasank Vemuri, GIZ og MobiliseYourCity (aktivitet 8.2 og 9.1), Dirk Lauwers, Ghent University (Measuring accessibility with the Flemish "Mobiscore approach"), TRT Transporti e Territorio (Modelling tools in the SUMP process), EIB/JASPERS (Major infrastructure projects in Sustainable Urban Mobility Planning; Strategic Environmental Assessment (SEA) and Sustainable Urban Mobility Planning) Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, Mobil21 (Linking SUMP with social inclusion policies).

Koordinering af eksempler på god praksis: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult), Matilde Chinellato (EUROCITIES), Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission), Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis), Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI). Alle forfattere til eksempler på god praksis er anført i bilag C.

**Fagfællebedømmere:** Peter Jones, Professor of Transport and Sustainable Development, University College London, Anthony D May OBE FREng, Emeritus Professor of Transport Engineering, Institute for Transport Studies, University of Leeds, Frank Wefering, Director of Sustainability (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

**Kilder og bidragydere:** Denne publikation er gjort mulig takket være bidrag fra deltagere i forskellige høringsworkshopper (jf. bilag E) og fra organisationer og personer, der er involveret i koordineringsplatformen for SUMP. Følgende eksperter har bidraget med input: Thomas Durlin, Cerema, Caroline Mattsson, Trivector, Ivo Cré, Polis, Tom Rye, Edinburgh Napier University, samt fra repræsentanter for Europa-Kommissionen (Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, for Regionalpolitik og Bypolitik og for Miljø), Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA) og Den Europæiske Investeringsbank/Jaspers-programmet.

**Redigering:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

**Layout:** Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Tyskland | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

**Forsidefotos:**  
[www.istock.com](http://www.istock.com)

**Ansvarsfraskrivelse:** De navngivne forfattere er eneansvarlige for de synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Kommissionens holdning. Disse retningslinjer blev først udstedt på engelsk, og ansvaret for nøjagtigheden af oversættelser til andre sprog påhviler oversætterne.

**Ophavsret:** Ophavsretten til denne publikation tilhører Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Alle billeder og tekstelementer i dette dokument, til hvilke der er angivet en kilde, tilhører de organisationer eller personer, der er krediteret.

Forfatterne opfordrer til udbredt brug af disse retningslinjer. Dette dokument kan vederlagsfrit anvendes, kopieres og omfordeles via medier af enhver art, forudsat at a) kilden er angivet ved angivelse af ovennævnte henvisning, og at b) omfordelt materiale vederlagsfrit kan anvendes. Kommerciel brug af dette dokument samt ændringer i dets indhold er kun tilladt med udtrykkeligt samtykke fra indehaverne af ophavsrettighederne.

Juridisk set reguleres brugen af dette dokument af Creative Commons-licens CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Licensens juridiske tekst findes på: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



## Kontakt:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH  
Clever Str. 13-15, DE-50668 Köln  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tlf.: +49 221 6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

# Indhold

Forord .....	05
Vejledning til læseren .....	06
Indledning .....	07
<b>AFSNIT 1 – KONCEPTET OM PLANER FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK .....</b>	<b>09</b>
1.1 Hvad er en plan for bæredygtig bytrafik? .....	09
1.2 Hvilke fordele er der ved planlægning af bæredygtig bytrafik? .....	13
1.3 Hvad er de vigtigste elementer ved planlægning af bæredygtig bytrafik? .....	18
1.4 Hvordan fungerer planlægning af bæredygtig bytrafik i praksis? .....	21
1.5 Hvordan kan man på nationalt og regionalt plan støtte planlægning af bæredygtig bytrafik? .....	26
<b>AFSNIT 2 – UDARBEJDELSE OG GENNEMFØRELSE AF EN PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK .....</b>	<b>31</b>
<b>Fase 1: Udarbejdelse og analyse .....</b>	<b>33</b>
Udgangspunkt: Beslutning om udarbejdelse af en plan for bæredygtig bytrafik .....	33
<b>Trin 1: Oprette arbejdsstrukturer .....</b>	<b>35</b>
Aktivitet 1.1: Evaluere kapacitet og ressourcer .....	35
Aktivitet 1.2: Etablere kerne team på tværs af forvaltninger .....	39
Aktivitet 1.3: Sikre politisk og institutionelt ejerskab .....	41
Aktivitet 1.4: Planlægge inddragelse af interessenter og borgere .....	45
<b>Trin 2: Fastlæggelse af planlægningsramme .....</b>	<b>52</b>
Aktivitet 2.1: Vurdere planlægningskrav og definere geografisk omfang .....	52
Aktivitet 2.2: Samordning med andre planlægningsprocesser .....	57
Aktivitet 2.3: Aftale tidsplan og arbejdsplan .....	62
Aktivitet 2.4: Overvej at indhente ekstern support .....	65
<b>Trin 3: Analysere bytrafikkens situation .....</b>	<b>68</b>
Aktivitet 3.1: Identifikation af informationskilder og samarbejde med dataejere .....	68
Aktivitet 3.2: Analyse af problemer og muligheder (alle former) .....	75
<b>Milepæl: Analyse af problemer og muligheder afsluttet .....</b>	<b>79</b>
<b>Fase 2: Strategiudvikling .....</b>	<b>80</b>
<b>Trin 4: Opstille og vurdere scenarier i fællesskab .....</b>	<b>82</b>
Aktivitet 4.1: Udarbejde potentielle fremtidsscenarier .....	82
Aktivitet 4.2: Drøfte scenarier med borgere og interessenter .....	85
<b>Trin 5: Opstille vision og målsætninger sammen med interessenter .....</b>	<b>88</b>
Aktivitet 5.1: Samarbejde om en fælles vision med borgere og interessenter .....	88
Aktivitet 5.2: Aftale målsætninger for løsning af centrale problemer og alle former .....	93
<b>Trin 6: Fastsætte indikatorer og mål .....</b>	<b>96</b>
Aktivitet 6.1: Identificere indikatorer for alle målsætninger .....	96
Aktivitet 6.2: Aftale målbare mål .....	100
<b>Milepæl: Visioner, målsætninger og mål aftalt .....</b>	<b>103</b>

**Fase 3: Planlægning af foranstaltning ..... 104**

<b>Trin 7: Valg af foranstaltningspakker sammen med interessenter.....</b>	<b>106</b>
<b>Aktivitet 7.1:</b> Udforme og vurdere lang liste af foranstaltninger sammen med interessenter .....	106
<b>Aktivitet 7.2:</b> Definere integrerede foranstaltningspakker .....	114
<b>Aktivitet 7.3:</b> Planlægge overvågning og evaluering af foranstaltning .....	122
<b>Trin 8: Aftale aktiviteter og ansvar .....</b>	<b>126</b>
<b>Aktivitet 8.1:</b> Beskrive alle aktiviteter .....	126
<b>Aktivitet 8.2:</b> Identificere adgang til finansiering og vurdere finansiel kapacitet .....	130
<b>Aktivitet 8.3:</b> Aftale prioriteter, ansvar og tidsplan .....	134
<b>Aktivitet 8.4:</b> Sikre bred politisk og offentlig opbakning .....	137
<b>Trin 9: Forberede vedtagelse og finansiering .....</b>	<b>140</b>
<b>Aktivitet 9.1:</b> Opstille finansieringsplaner og aftale omkostningsdeling.....	140
<b>Aktivitet 9.2:</b> Færdiggøre og kvalitetssikre dokumentet "Plan for bæredygtig bytrafik" .....	143
<b>Milepæl: Plan for bæredygtig bytrafik vedtaget .....</b>	<b>145</b>

**Fase 4: Gennemførelse og overvågning ..... 146**

<b>Trin 10: Forvalte gennemførelse .....</b>	<b>147</b>
<b>Aktivitet 10.1:</b> Koordinere gennemførelse af aktiviteter .....	147
<b>Aktivitet 10.2:</b> Indkøbe varer og tjenesteydelser .....	150
<b>Trin 11: Overvåge, tilpasse og formidle .....</b>	<b>154</b>
<b>Aktivitet 11.1:</b> Overvåge fremskridt og tilpasse .....	154
<b>Aktivitet 11.2:</b> Informere og inddrage borgere og interessenter .....	157
<b>Trin 12: Revidere og høste erfaringer .....</b>	<b>160</b>
<b>Aktivitet 12.1:</b> Analysere styrker og svagheder .....	160
<b>Aktivitet 12.2:</b> Dele resultater og høstede erfaringer .....	162
<b>Aktivitet 12.3:</b> Overveje nye udfordringer og løsninger .....	163
<b>Milepæl: Gennemførelse af foranstaltning evalueret .....</b>	<b>166</b>

**Bilag .....Kommer snart**

# Planlægning af bæredygtig bytrafik i Europa

I en verden i hurtig forandring glæder jeg mig over at se, at et stigende antal lokale myndigheder og interessenter er engagerede i at gøre bytrafikken mere grøn og bæredygtig. Mange kommuner prioriterer i dag at mindske luft- og støjgener fra trafik, trafikale overbelastning og ulykker på vejene og samtidig øge livskvaliteten i byerne. I dag har vi alle mere end nogensinde brug for bedre trafikale forhold for fodgængere og cyklister, effektiv offentlig og kollektiv transport, multimodale knudepunkter og meget mere – alt sammen understøttet af smarte digitale løsninger. Og den bedste måde at få det til at ske er **ved at sammenkæde gode idéer og innovative tiltag med politisk opbakning og inddragelse af borgerne** gennem fælles planlægning af bytrafikken.

Derfor er jeg meget stolt over, at **Europa-Kommissionen aktivt har støttet tiltag for planlægning af bæredygtig bytrafik** i løbet af de sidste 10 år. Siden indførelsen af konceptet om planer for bæredygtig bytrafik (SUMP) i 2009 og offentliggørelsen af SUMP-retningslinjerne i 2013, har Kommissionen hjulpet hundredvis af byer i hele Europa med at sikre integration og afbalanceret udvikling af bæredygtige transportformer. Dette er illustreret ved en imponerende og produktiv udvikling af

planer for bæredygtig bytrafik i Europa. Det er vigtigt at bemærke, at udgangspunktet er en **deltagelsesbaseret tilgang**, hvor borgernes behov er sat i centrum i processen. Fælles planlægning af bæredygtig bytrafik har vist sig at være en effektiv måde at håndtere udfordringerne på klima-, energi- og miljøområdet på for byerne i forbindelse med transportområdet.

Jeg ved, at det europæiske SUMP-koncept og vejledningen vægtes højt af mange borgere og interessenter, og jeg ser gerne, at det bliver anvendt **og udnyttet i videst muligt omfang**. Derfor indledte Kommissionen i 2018 en **ajourføring af SUMP-vejledningen** for bedre at afspejle den seneste udvikling inden for mobilitet, teknologi og i samfundet generelt, som påvirker det omskiftelige mobilitetsbillede. Mange engagerede folk i SUMP-fællesskabet har sammen arbejdet hårdt på at få det til at ske i løbet af det sidste halvandet år. Den reviderede udgave af vejledningen er et virkelig **imponerende resultat af denne proces**, som jeg fuldt ud kan tilslutte mig!

Jeg **skal indtrængende opfordre alle lokale myndigheder** til at udnytte dette værdifulde planlægningsværktøj og i videst muligt omfang bruge vejledningen. Enhver by, uanset dens størrelse, kan – og bør – udarbejde en effektiv plan for bæredygtig bytrafik for at være med til at håndtere de primære udfordringer for bytrafikken og forbedre livskvaliteten for dens borgere.



Henriks Hololejs  
Generaldirektør for DG MOVE (Europa-Kommissionen)



## Vejledning til læseren

Offentliggørelsen af denne anden udgave af Vejledning til udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik i Europa (SUMP)<sup>1</sup> markerer en vigtig milepæl i udviklingen af en ny planlægningskultur i Europa. Denne samlede revision af den første udgave fra 2013 integrerer både den dynamiske udvikling inden for de mange områder forbundet med mobilitet i byområder og de mange erfaringer fra implementeringen af SUMP-konceptet siden da.

**Idel 1** introduceres SUMP-konceptet for læsere, der ikke nødvendigvis er professionelle planlæggere, men som gerne vil forstå principperne og de grundlæggende elementer (jf. kapitel 1.1 – Hvad er en plan for bæredygtig bytrafik?). Navnlig beslutningstagere kan have interesse i at læse beretninger om, hvorfor planlægning af bæredygtig bytrafik er til gavn for byer og deres indbyggere, og hvad planernes langsigtede indvirkninger har været i forskellige byer i Europa (jf. kapitel 1.2 – Hvilke fordele er der ved planlægning af bæredygtig bytrafik?).

Ved udarbejdelsen af denne vejledning blev der gjort en stor indsats for at give vejledning, der er skræddersyet til at dække de praktiske behov hos planlæggere og beslutningstagere i hele Europa (jf. kapitel 1.3 – Hvad er de vigtigste elementer ved planlægning af bæredygtig bytrafik?). Ikke desto mindre er det et idealiseret koncept designet til et politikområde, hvor mange behov og interesser mødes. Flexibilitet i tilpasningen af disse retningslinjer til den konkrete virkelighed i byerne er derfor vigtig for at gøre fremskridt i retning af mere bæredygtige byer og byområder. Dette uddybes nærmere i kapitel 1.4 – Hvordan fungerer planlægning af bæredygtig bytrafik i praksis?

Lokale myndigheder i byerne er det myndighedsniveau, der er tættest på befolkningen, og derfor ligger opgaven med hensyn til planlægning og mobilitet for byens indbyggere hos dem i de fleste lande i Europa. Men de nationale og regionale myndigheder spiller også en vigtig rolle med hensyn til at opstille rammer, der giver byerne hjemmel, fremmer samarbejdet og yder økonomisk støtte. I kapitel 1.5 sammenfattes, hvordan nationale og regionale myndigheder kan bidrage til udformningen af planer for bæredygtig bytrafik.

**Del 2** indeholder en nøje beskrivelse af SUMP-processen skridt for skridt. Selv om læserne primært vil være

planlæggere og aktive deltagere i planlægningsprocessen, er det skrevet i et sprog, som også

er forståeligt for andre. Del 1 følger strukturen i den nye cyklus for planlægning af bæredygtig bytrafik: fire faser, der hver består af tre trin og i alt 32 aktiviteter. Hver fase og hvert trin indledes med en kort oversigt. I forbindelse med alle aktiviteterne præsenteres læserne for et rationale, mål, detaljerede opgavebeskrivelser, oplysninger om tidsplan og sammenhæng med andre opgaver, en tjekliste og eksempler på god praksis samt nyttige værktøjer til at få arbejdet gjort. Selv om den kan læses fra ende til anden, vil de fleste læsere nok anvende del 2 som rettesnor gennem hele planlægningsprocessen, hvorfra de kan hente inspiration når de starter på et nyt trin i planlægningsprocessen.

Vejledningen indeholder en lang række **bilag**. Bilag A indeholder en ordliste med vigtige udtryk for at sikre fælles forståelse på tværs af sprog og planlægningskulturer. Bilag B indeholder en beskrivelse af en planlægningstjekliste til SUMP-processen. Bilag C omfatter mere detaljerede beskrivelser af eksempler på god praksis. Bilag D indeholder et link til kompendiet af supplerende vejledninger og information, der også bygger på SUMP-konceptet, men uddyber udvalgte planlægningsaspekter nærmere, giver vejledning til specifikke situationer eller fokuserer på vigtige politikområder. Endelig indeholder bilag E en liste over eksperter, der er blevet hørt i forbindelse med udarbejdelsen af denne anden udgave af SUMP-vejledningen.

<sup>1</sup> I hele dette dokument skal der ved udtrykket "planlægning af bæredygtig bytrafik" forstås planlægningsprocessen, mens der ved "plan for bæredygtig bytrafik" (eller SUMP) skal forstås det væsentlige (men ikke det eneste) resultat af planlægningsprocessen. Forkortelsen "SUMP" anvendes om selve planen, og udtryk som "SUMP-konceptet" eller "SUMP-processen" anvendes for at sondre. Begge stave- og udtalemåder bruges: "sump" (/s mp/) og "S.U.M.P."



Billedet: © funky-data on istock.com

## Indledning

Da den første udgave af denne vejledning til planlægning af bæredygtig bytrafik blev udgivet i slutningen af 2013<sup>2</sup>, havde 168 planlæggere og andre eksperter fra hele Europa efter en samlet høring bidraget til definitionen af dette nye planlægningskoncept<sup>3</sup>. Samtidig havde Europa-Kommissionen systematisk udformet sin politik for bytrafik og offentliggjorde Bytrafikpakken<sup>4</sup>, som indeholder en definition af konceptet om "planer for bæredygtig bytrafik" (jf. kapitel 1.1 nedenfor).

### Hvilke resultater er opnået siden den første udgave af SUMP-vejledningen?

Mange byer i Europa og rundt om i verden har udarbejdet planer for bæredygtig bytrafik, og adskillige EU-finansierede projekter og programmer har bidraget med værdifuld viden, der har hjulpet byerne med at udarbejde denne nye generation af planer for bytrafikken.

Der er dannet et helt praksisfællesskab omkring planlægning af bæredygtig bytrafik. Et væld af eksempler på god praksis deles af fagfolk, adskillige (for det meste) gratis værktøjer og knowhow er tilgængelige på Eltis-plattformen ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)), der er oprettet en koordineringsplatform for de største interessenter og projekter, og der har været afholdt yderst vellykkede SUMP-konferencer

hvert år siden 2014. Endelig bliver det at have en veludviklet plan for bæredygtig bytrafik i stigende grad betragtet som et must-have for fremadskuende byer, og som et krav for at tiltrække finansiering af investeringer i bytransport (f.eks. i EU's struktur- og investeringsfonde).

Konceptet om planer for bæredygtig bytrafik er en europæisk succeshistorie, som mange interessenter har bidraget til, og mange byer (og borgere) har draget fordel af. Succesen er baseret på effektiv europæisk koordination af politikker og finansiel støtte, praktiske vejledninger der bygger på systematisk høring af fagfolk, og et aktivt praksisfællesskab.

<sup>2</sup> Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> Den originale udgave af SUMP går tilbage til temastrategien for bymiljøet (jf. COM(2005) 718), som indeholder forslag om udarbejdelse af retningslinjer for planer for bæredygtig bytrafik, se også den første vejledning fra PILOT-projektet (2007), [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf).

<sup>4</sup> COM(2013) 91.



billede © Rupprecht Consult

### Hvorfor var det nødvendigt med en ajourføring af SUMPretningslinjerne?

I løbet af de seneste år har vi set store udviklinger inden for mobilitet i byområder. Som følge af nye teknologier vil der måske snart være førerløse elbiler på vejene, nye forretningsmodeller for Mobility-as-a-Service (MaaS), og samtidig er der sket en holdningsændring blandt de rejsende, som har medført en stigning i delemobilitetstjenester og cyklisme. Disse få eksempler viser, at der sker omfattende ændringer i mobilitetssystemet, som har gjort det nødvendigt at gentænke og ajourføre den oprindelige SUMP-vejledning. Desuden er der høstet et væld af erfaringer i forbindelse med gennemførelsen af SUMP, som skulle stilles til rådighed for fagfolk i hele Europa. Endelig handlede flere projekter og initiativer om at udvikle supplerende vejledning om specifikke emner inden for planlægning. Det var nødvendigt at integrere dette for at kunne skabe et struktureret videngrundlag.

Derfor påbegyndte ajourføringen af SUMP-vejledningen i 2018. Det omfattede udarbejdelse af denne anden udgave af SUMP-vejledningen samt udformning af en række supplerende vejledninger og orienteringer om specifikke aspekter af SUMP-konceptet. I disse dokumenter uddybes visse planlægningsaspekter nærmere (f.eks. institutionelt samarbejde), planlægning

af bæredygtig bytrafik anvendes på specifikke sammenhænge (f.eks. storbyregioner) eller der gives vejledning inden for konkrete politikområder (såsom automatiseret mobilitet eller sikkerhed).

### Hvordan er denne ajourførte udgave opbygget?

Denne anden udgave af SUMP-vejledningen er resultatet af intens proces med inddragelse af interessenter gennem et helt år. Den er udarbejdet og valideret i tæt samarbejde med SUMP-fællesskabet. Det startede med en stor undersøgelse og et dedikeret møde på SUMP-konferencen i 2018, hvor der var arrangeret en række workshops med deltagelse af fagfolk og andre eksperter fra hele Europa. Ved at inddrage flere større bytransportnetværk i ajourføringen var man særligt opmærksom på at inkludere feedback fra alle typer byer og regioner.<sup>5</sup> I alt har mere end 300 transport- og byplanlæggere, andre fagfolk, politiske beslutningstagere og forskere bidraget til ajourføringen. Bilag E indeholder en liste over hørte eksperter.

Desuden er ajourføringen inspireret af en grundig gennemgang af eksisterende litteratur, herunder nationale retningslinjer fra lande med en stærk tradition for strategisk mobilitetsplanlægning<sup>6</sup>. Med den første udgave af retningslinjerne som solidt grundlag har litteraturgennemgangen, de detaljerede peer reviews af et fremskredent udkast<sup>7</sup>, og to evalueringsmøder samt en feedbackundersøgelse på SUMP-konferencen i 2019 sikret, at dokumentets retningslinjer er af høj kvalitet.

<sup>5</sup> Der er afholdt workshops af Rupprecht Consult samt af andre netværkspartnere i SUMP's-Up (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Union of Baltic Cities), International Association of Public Transport (UITP) og partnere i SUMP-relaterede projekter (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

<sup>6</sup> Guidance for UK Local Transport Plans, French Plans de Déplacements Urbains, German Verkehrsentwicklungspläne, Swedish TRAST og Italian Piano Urbano della Mobilità

<sup>7</sup> Formelle peer reviews er foretaget af Peter Jones, Professor of Transport and Sustainable Development, University College London (UK), Anthony D May OBE FREng, Emeritus Professor of Transport Engineering, Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK), Frank Wefering, Director of Sustainability (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (USA). Desuden er repræsentanter for de europæiske organisationer kommet med værdifuld input gennem hele udarbejdelsesfasen: Europa-Kommissionen (Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport og Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik), Den Europæiske Investeringsbank/Jaspers-programmet samt fra organisationer og personer, der har været involveret i koordineringsplatformen for SUMP. En særlig tak skal også lyde til Thomas Durlin, Cerema, Caroline Mattsson, Trivector, Ivo Cré, Polis, og Tom Rye, Edinburgh Napier University, for deres uvurderlige input til udkastet til dette dokument.



# DEL 1: KONCEPTET OM PLANER FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK (SUMP)

Formålet med del 1 er at introducere planer for bæredygtig bytrafik. Det henvender sig til alle læsere, der er interesseret i bytrafik, herunder beslutningstagere og andre interessenter, som ikke er planlægningseksperter.

## 1.1 Hvad er en plan for bæredygtig bytrafik?

### Politisk baggrund

Planlægning af bæredygtig bytrafik er Europas planlægningskoncept for bytransport. Den politik, som har medvirket til konceptets etablering, er siden 2005 blevet systematisk udviklet af de politiske beslutningstagere i Europa<sup>8</sup>. De vigtigste milepæle var offentliggørelsen af Bytrafikpakken i slutningen af 2013<sup>9</sup>, hvor EU-Kommissionen i et bilag definerede konceptet om planer for bæredygtig bytrafik (SUMP). Samtidig blev første udgave af retningslinjerne offentliggjort<sup>10</sup>. Med Bytrafikpakken opfordres der til "et kvantespring i den strategiske tilgang til mobilitet i byerne ... for at få byudviklingen i Europa ind på en mere bæredygtig retning og for at sikre, at EU's mål om et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem i Europa kan nås."<sup>11</sup> Pakken skitserer de vejledende principper i planlægningsprocessen og de emner, der skal behandles i en plan for bæredygtig bytrafik. De konkrete skridt, der skal tages, praktisk vejledning og eksempler på god praksis findes i vejledningen. Siden offentliggørelsen af bytrafikpakken har konceptet om planer for bæredygtig bytrafik vundet vid udbredelse i både Europa og internationalt. Konceptet har vist sig at være solidt, men vejledningen trænger i stigende grad til at blive ajourført. Derfor tager denne nye udgave af SUMP-vejledningen stadig udgangspunkt i det oprindelige koncept (beskrevet i næste kapitel), men anbefalingerne til udarbejdelse af en plan for bæredygtig bytrafik er blevet grundigt ajourført.

### Definition

Følgende definition af en plan for bæredygtig bytrafik er alment anerkendt både i og uden for Europa :

*"En plan for bæredygtig bytrafik er en strategisk plan, der skal opfylde borgernes og virksomhedernes behov for mobilitet i og omkring byer, med bedre livskvalitet til følge. Den bygger på eksisterende planlægningspraksis og tager behørigt hensyn til integrations-, deltagelses- og evalueringsprincipper.."*

En plan for bæredygtig bytrafik bygger på følgende principper, som er nærmere beskrevet nedenfor

- 1 **Planlægning af bæredygtig trafik i "det funktionelle byområde**
- 2 **Samarbejde på tværs af institutioner**
- 3 **Inddragelse af borgere og interessenter**
- 4 **Vurdering af nuværende og fremtidige resultater**
- 5 **Definition af en langsigtet vision og en klar handlingsplan**
- 6 **Integration mellem transportformerne**
- 7 **Opfølgning og evaluering**
- 8 **Kvalitetssikring**

<sup>8</sup> Med udgangspunkt i temastrategien for bymiljøet (2005) og grønbogen om bytrafik (2007) rummer handlingsplanen for bytrafikken (2009) forslag til "20 foranstaltninger, der skal tilskynde og hjælpe de lokale, regionale og nationale myndigheder med at nå deres mål for bæredygtig bytrafik". Den første foranstaltning var "Hurtigere udbredelse af planer for bæredygtig bytrafik". Hvidbogen om transport formulerede konkrete mål for bytransporten for at bidrage til strategiske globale og europæiske politiske mål.

<sup>9</sup> COM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> COM(2013) 913, 2. lpp.

Planlægning af bæredygtig bytrafik er en strategisk og integreret tilgang til effektiv håndtering af kompleksiteten i byernes transportsystemer. Det centrale mål er at forbedre tilgængeligheden og livskvaliteten ved at opnå et skift hen imod mere bæredygtige transportformer. SUMP understøtter faktabaseret beslutningstagning med en langsigtet vision for bæredygtige transportformer. Som centrale elementer kræver dette en grundig vurdering af den status quo og fremtidige tendenser, en fælles vision med bred opbakning og strategiske mål, samt integrerede lovgivningsmæssige, promoverende, finansielle, tekniske og infrastrukturmæssige foranstaltninger for at opfylde målene – hvis gennemførelse bør ledsages af systematisk opfølgning og evaluering.

I modsætning til traditionelle planlægningstiltag lægger SUMP navnlig vægt på inddragelse af borgere og interessenter, koordinering af politikker

mellem sektorer (særligt transport, arealanvendelse, miljø, økonomisk udvikling, socialpolitik, sundhed, sikkerhed og energi) og bredt samarbejde på tværs af forskellige forvaltningsniveauer og med private aktører. Konceptet lægger også vægt på behovet for at dække alle mobilitetsaspekter (både passagerer og gods), transportformer og tjenester på en integreret måde, og for at planlægge for hele det "funktionelle byområde", i modsætning til at planlægge for en enkelt kommune.

### Hvad er forskellen mellem traditionel transportplanlægning og planlægning af bæredygtig bytrafik?

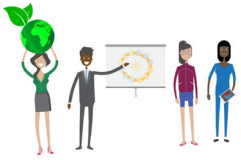
I de seneste år har tilgangen til transportplanlægning ændret sig betydeligt i den akademiske verden og blandt planlæggere. De primære forskelle mellem de traditionelle tilgange og planlægning af bæredygtig bytrafik er sammenfattet i denne oversigt:

Figur 1: Forskelle mellem traditionel transportplanlægning og planlægning af bæredygtig bytrafik

Traditionel transportplanlægning		Planlægning af bæredygtig bytrafik
Fokus på trafik	→	Fokus på <b>borgere</b>
Primære mål: Transportstrømmes kapacitet og hastighed	→	Primære mål: <b>Tilgængelighed og livskvalitet</b> , herunder social lighed, sundhed og miljøkvalitet og økonomisk bæredygtighed
Fokus på transportform	→	<b>Integreret udvikling af alle transportformer</b> og skift hen imod mere bæredygtige transportformer
Infrastruktur som det centrale emne	→	<b>Kombination</b> af infrastruktur, marked, regulering, information og promovering
Sektorspecifikt planlægningsdokument	→	Planlægningsdokument <b>i overensstemmelse med tilknyttede politikområder</b>
Gennemførelsesplan på kort og mellemlang sigt	→	Gennemførelsesplan på kort og mellemlang sigt integreret i en <b>langsigtet vision og strategi</b>
Dækker et administrativt område	→	Dækker et <b>funktionelt byområde</b> baseret på transport-til-arbejde-strømme
Trafikteknikeres område	→	<b>Tværfaglige</b> planlægningsgrupper
Ekspertplanlægning	→	Planlægning med <b>inddragelse af interessenter og borgere</b> ved hjælp af en transparent og deltagelsesbaseret tilgang
Begrænset konsekvensanalyse	→	<b>Systematisk evaluering</b> af konsekvenser for at fremme <b>læring</b> og forbedring

## De otte principper

Konceptet om planlægning af bæredygtig bytrafik, som beskrevet i bytrafikpakken, er baseret på otte bredt anerkendte vejledende principper<sup>12</sup>.



### 1 Plan for bæredygtig trafik i "det funktionelle byområde"

Byerne er forbundet med deres omkringliggende områder af daglige strømme af mennesker og varer, hvilket betyder, at det geografiske dækningsområde for en plan for bæredygtig bytrafik skal baseres på dette "funktionelle byområde". Afhængig af de lokale forhold kan det være en by og dens omkringliggende bynære områder, en polycentrisk region eller anden konstellation af kommuner. Planlægning på basis af de faktiske strømme af mennesker og varer er et vigtigt kriterium for at udarbejde en relevant og sammenhængende plan, selvom kommunegrænserne muligvis følger en anden logik og gør dette vanskeligt

Definitionen af et funktionelt byområde er vedtaget af OECD, Europa-Kommissionens statistiske kontor (Eurostat) og dens Generaldirektorat for Regionalpolitik og Bypolitik. Den er baseret på "befolkningstæthed for at identificere bykerner, og på transport-til-arbejdsstrømme for at identificere de oplande, hvis arbejdsmarkeder er tæt integreret med byen."<sup>13</sup>

Det generelle formål med en plan for bæredygtig bytrafik er at øge tilgængeligheden og stille bæredygtige transportformer af høj kvalitet til rådighed for hele det funktionelle byområde. Et bæredygtigt transportsystem:

- er tilgængeligt og opfylder alle brugeres grundlæggende behov for mobilitet
- balancerer og imødekommer borgernes og erhvervslivets forskellige behov for trafikbetjening og transportydelser
- viser vej for en afbalanceret udvikling og bedre integration af de forskellige transportformer
- opfylder kravene til bæredygtighed ved at afveje hensynene til økonomiens bæredygtighed, social lighed, sundhed og miljøkvalitet
- optimerer effektivitet og omkostningseffektivitet

- udnytter byrummet, den eksisterende transportinfrastruktur og trafiksystemet bedre
- forbedrer bymiljøet, livskvaliteten og folkesundheden
- forbedrer trafiksikkerheden
- mindsker luft- og støjforurening, udledningen af drivhusgasser og energiforbruget og
- bidrager til at forbedre de samlede resultater i det transeuropæiske transportnet og Europas transportsystem som helhed.

Disse grundlæggende kriterier for planer for bæredygtig bytrafik opdeles yderligere og prioriteres i løbet af planlægningsprocessen



### 2 Samarbejde på tværs af institutionelle grænser

Udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik skal også baseres på tæt samarbejde, koordinering og høring på tværs af forskellige myndighedsniveauer og institutioner (og deres forvaltninger) inden for planlægningsområdet

Planlægning af bæredygtig bytrafik bør omfatte:

- samarbejde for at sikre sammenhæng og komplementaritet i planen for bæredygtig bytrafik med politikker og planer i sektorer knyttet til transport (f.eks. arealanvendelse og fysisk planlægning, sociale tjenesterydelser, sundhed, energi, uddannelse, håndhævelse og politiarbejde).
- tæt udveksling med relevante myndigheder på andre forvaltningsniveauer (f.eks. kommune, byområde, region og stat)
- koordinering med leverandører af transporttjenester i den offentlige og private sektor.

<sup>12</sup> Dette afsnit bygger i alt væsentligt på bilag I i bytrafikpakken (COM(2013) 913).

<sup>13</sup> OECD, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, s. 2. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>



5

### Definition af en langsigtet vision og en klar handlingsplan

En plan for bæredygtig bytrafik indeholder en langsigtet vision for transport- og mobilitetsudvikling for hele det funktionelle byområde og dækker alle transportformer: offentlige og private, passager og gods, motoriseret og ikke-motoriseret. Den omfatter også transportinfrastruktur og trafiksystemer. En plan for bæredygtig bytrafik indeholder en plan for gennemførelse af mål og delmål ved hjælp af tiltagspakker. Den omfatter en tidsplan og et budget samt en klar ansvarsfordeling og et overblik over de nødvendige ressourcer.



6

### Integration mellem transportformerne

En plan for bæredygtig bytrafik fremmer en afbalanceret og integreret udvikling af alle relevante transportformer og prioriterer samtidig bæredygtige mobilitetsløsninger. Med planen for bæredygtig bytrafik indføres en række integrerede tiltag til forbedring af det samlede mobilitetssystemets kvalitet, sikkerhed, tilgængelighed og omkostningseffektivitet for så vidt angår det overordnede mobilitetssystem. En plan for bæredygtig bytrafik omfatter infrastrukturmæssige, tekniske, lovgivningsmæssige, kommunikative og økonomiske tiltag. En plan for bæredygtig bytrafik omfatter alle former for kollektiv trafik (traditionel offentlig transport og nye delingstjenester, herunder nye forretningsmodeller), aktiv mobilitet (gang og cykling), intermodalitet og dør-til-dør-mobilitet, trafikikkerhed, gods og tjenesteydelser, logistik, mobilitetsstyring og intelligente transportsystemer.



billede © funky-data on istock.com

billede © City of Bremen



3

### Inddragelse af borgere og interessenter



En plan for bæredygtig bytrafik fokuserer på at opfylde borgernes mobilitetsbehov i det funktionelle byområde, såvel for lokale som besøgende, samt for institutioner og erhvervsliv, som er baseret der. Den følger en gennemsigtig og deltagerorienteret tilgang, der aktivt inddrager borgere og andre interessenter i udviklingen og gennemførelsen af planen. Deltagerorienteret planlægning er en forudsætning for, at folk kan tage ejerskab over planen for bæredygtig bytrafik og de politikker, den fremmer. Tidlig og aktiv inddragelse øger sandsynligheden for offentlig accept og støtte, således at politiske risici minimeres, og gennemførelsen lettes.



4

### Vurdering af nuværende og fremtidige resultater

En plan for bæredygtig bytrafik bygger på en grundig vurdering af transportsystemets nuværende og fremtidige resultater i det funktionelle byområde. Den omfatter en omhyggelig gennemgang af den nuværende situation. Med henblik på at måle effekten af tiltagene fastlægges i planlægningsprocessen mål og ambitiøse - men realistiske - delmål der stemmer overens med den fastlagte vision, og derefter defineres indikatorer for hver af disse. Indikatorerne anvendes derefter til at vurdere nuværende og fremtidige forhold. Denne statusanalyse omfatter også en gennemgang af de nuværende kapaciteter og ressourcer, og af de institutionelle rammer for planlægning og gennemførelse.



## 7 Opfølgning og evaluering

Der skal løbende følges op på gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik. På grundlag af de valgte indikatorer vurderes det regelmæssigt, hvor langt man er nået med at realisere målene og opfylde delmålene. Der skal altid sikres rettidig adgang til de relevante data og statistikker. Løbende opfølgning og evaluering af gennemførelsen af tiltagene kan skabe behov for revision af mål og om nødvendigt, korrigerende foranstaltninger i gennemførelse. En opfølgingsrapport, der deles med og formidles til borgere og interessenter, oplyser om, hvor langt man er nået med at udarbejde og gennemføre planen.



## 8 Kvalitetssikring

En plan for bæredygtig bytrafik er et vigtigt dokument for udviklingen af et byområde. Man bør sørge for, at der findes mekanismer, som sikrer kvaliteten og bekræfter, at en plan for bæredygtig bytrafik lever op til kravene i konceptet om planer for bæredygtig bytrafik (dvs. dette dokument). Sikring af datakvalitet og risikostyring under gennemførelsen kræver særlig opmærksomhed. Disse opgaver kan uddelegeres til ekstern kvalitetskontrol eller anden statslig myndighed (f.eks. på regionalt eller nationalt plan), og det kan samtidig gøres lettere ved hjælp af værktøjer som selvevalueringsværktøjet til udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik.

## 1.2 Hvilke fordele er der ved planlægning af bæredygtig bytrafik?

Hvad gør planlægning af bæredygtig bytrafik nyttigt for en by? Hvilke succeshistorier er der kommet ud af, at byer har omsat deres planer for bæredygtig bytrafik til faktiske politikker? Læs videre for at se et lille udpluk af de mulige fordele ved at udarbejde og gennemføre en plan for bæredygtig bytrafik.

### Samarbejde om bedre sundhed

Luftforurening bidrager til mere end 400 000 for tidlige dødsfald om året i EU<sup>14</sup>. De sociale og økonomiske fordele ved at forbedre luftkvaliteten er derfor åbenlyse. Desuden er behovet for at reducere emissioner for at imødegå klimakrisen alment kendt, og vejtransport er den næststørste kilde til CO<sub>2</sub>-emissioner i EU<sup>15</sup>. Trods dette overskrider mange byer i Europa de europæiske luftkvalitetsnormer.

Spaniens hovedstad Madrid oplevede en reduktion på 15 % i kvælstofdioxidforureningen blot tre måneder efter at have oprettet lavemissionszoner i sin plan for bæredygtig bytrafik i november 2018<sup>16</sup>. Med Toulouses seneste plan for bæredygtig bytrafik (PDU på fransk) sigter byen mod at reducere antallet af borgere, der er udsat for en øget koncentration af NO<sub>x</sub>-emissioner fra 8 000-18 000 (2013) til mindre end 300 i 2030<sup>17</sup>. Disse reduktioner opnås mest effektivt, hvis der er opbakning fra mange forskellige forvaltnings- og myndighedsniveauer – noget som bliver muligt med fælles planlægning.



billede © deberarr on istock.com

<sup>14</sup>14 Det Europæiske Miljøagentur (EEA), 2018. Air quality in Europe - 2018: [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup>15 Det Europæiske Miljøagentur (EEA), 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Fig. 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA- 33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-6](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-6)

<sup>16</sup>16 Sergio Fernández Balaguer, Madrids offentlige transportselskab, interview af forfatterne, 4. marts 2019.

<sup>17</sup>17 Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018

## Udnyttelse af fordelene for sundhed og sikkerhed

Folkesundheden og trafiksikkerheden drager også fordel af mere aktive transportformer. En britisk undersøgelse viste, at risikoen for cancer var 45 % lavere blandt folk, der regelmæssigt cyklede til og fra arbejde. Gennem investeringer i offentlig infrastruktur lykkedes det Tartu, Estlands næststørste by, at fordoble transportandelen af cykling fra 4 % til 8 % på blot fem år<sup>18</sup>. Planlægning af bæredygtig bytrafik sigter mod at skabe sammenhæng i politikkerne og samtidig afveje hensynene til transport og sundhed. Selv om der er mange grunde til, at byerne har gode sundhedspolitikker, er det nok ikke tilfældigt, at otte ud af EU's ti sundeste byer har en plan for bæredygtig bytrafik<sup>19</sup>.

9 600 personer mistede i 2017 livet på vejene i byområder i EU, svarende til 38% af de i alt 25 047 trafikdræbte. 70% af dem, der mistede livet på vejene i byområder var bløde trafikanter – 39% fodgængere, 12% cyklister og 19% motorcyklister<sup>20</sup>. Tiltag i relation til bæredygtige transportformer kan faktisk bidrage til at løse en bys trafiksikkerhedsproblemer og bidrage til at nå EU's mål om 50% færre trafikdræbte og alvorlige skader inden 2030<sup>21</sup>. I et forsøg på at ændre byernes mobilitetsmønstre bør trafiksikkerheden betragtes som en væsentlig udfordring. Den faktiske og opfattede sikkerhed har stor indvirkning på valg af transportform, navnlig for de mest bæredygtige transportformer: gang, cykling og offentlig transport. Det er vigtigt at anerkende, at bæredygtige veje også er sikre veje. Integrerede politikker, f.eks. bedre cykelinfrastruktur, bredere fortove og fartbegrænsninger, forbedrer byens trafiksikkerhed. Siden Warszawa startede med at udarbejde sin plan for bæredygtig bytrafik medio 2000 er antallet af trafikulykker faldet med 21 %, og antallet af trafikdræbte er faldet med 60%<sup>22</sup>.

## Nå lettere frem med færre biler

Når infrastrukturen for befordring og transport er gennemtænkt – og især når mobilitets- og planmyndigheder koordinerer på tværs af sektorområder – er der mindre konkurrence mellem forskellige transportformer i det offentlige rum. Planer for bæredygtig bytrafik skaber en komplementaritet, der passer til borgernes individuelle mobilitetsbehov. Tiltagene i forhold til Milanos plan for bæredygtig bytrafik i 2016 har allerede bidraget til at bringe antallet af beboere, der bruger privatbiler, ned til 50 %, hvilket er langt under gennemsnittet i Italien. Byen er på rette spor til at nå sine mål<sup>23</sup>. Planer for bæredygtig bytrafik

Stigninger på helt op til 22 % i de foregående 20 år blev standset og erstattet af fald på op til 8 %<sup>24</sup>. I Szeged, Ungarns tredjestørste by, bidrog planen for bæredygtig bytrafik til at sætte en stopper for et kraftigt fald i brugen af offentlig transport<sup>25</sup>.

## Offentlig opbakning

Disse resultater er blevet opnået – og kan kun opnås – gennem aktiv inddragelse af byens borgere, hvilket er afgørende for planlægningen af bæredygtig bytrafik. Gennem Milanos plan for bæredygtig bytrafik – som inddrog input fra 755 borgere – havde man indført en lavemissionszone for at begrænse bilkørsel i ca. 70 % af byen. En intensiv offentlig debat med deltagelse af interessenter og borgere har bidraget til at minimere modstanden<sup>26</sup>.

Budapest indhentede input fra mere end 1 000 borgere i en lignende proces, hvoraf det fremgik, at de fleste borgere ønskede mere miljøvenlige tiltag. Denne opbakning fra offentligheden var også med til at skabe politisk opbakning<sup>27</sup>. Ud over at bidrage til at overbevise borgerne oplevede Budapest også, at dette samarbejde omkring planlægning af bæredygtig bytrafik, både internt og sammen med offentligheden, kan give betydelig indsigt og skabe nye ideer<sup>28</sup>.

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. g., Tartu heade mōtete linn, Tartu linna ja lähiumbruse liikuvusuuring: [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotathome, 2019. g., The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?: [www.spotathome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotathome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC ziņojums par ceļu satiksmes drošības rezultātu indeksu (PIN) (2019), *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU*.

<sup>21</sup> Eiropas Komisija (2019), ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz "nulles vīziju".

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. g., Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017: [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, autoru intervija, 2019. gada 8. marts.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. g., 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France: [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, Szegedas mēra vietnieks, autoru intervija, 2019. gada 11. marts.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview by the authors, 08 March, 2019.

<sup>27</sup> Budapest Mobility Plan 2014–2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12–15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview by the authors, 05 April, 2019.

Borgerne er parate til en at deres lokale myndigheder indfører ændringer. I Nantes i Frankrig havde 50 % af de adspurgte passagerer i en bus valgt at benytte den offentlige transport, selv om de havde deres egen bil<sup>29</sup>. Ved at rådføre sig og samarbejde med den offentlige sektor omkring dens tiltag med hensyn til bæredygtig bytrafik øgede Stockholm den offentlige opbakning til trængselsafgifter fra 33 % til 67 % over fem år<sup>30</sup>. Om ikke andet kan inddragelse af borgere og interessenter bruges af de politiske beslutningstagere til at overbevise borgerne og andre interessenter om ambitiøse tiltag, for at forstå hvad der vil være acceptabelt og mindske de politiske risici, der er forbundet med manglende accept.

### Livskvalitet, en dobbelt gevinst for borgerne og erhvervslivet

Bæredygtige transportformer er ofte mere praktiske end privatkørsel. Bytransportnetværket, der er en del af Milanos plan for bæredygtig bytrafik og omfatter elbiler, elektriske løbehjul og cykler, har vist sig at være populært, idet det har tiltrukket næsten en halv million abonnenter<sup>31</sup>.

At gøre gaderne mere sikre for alle, uanset deres transportform, øger adgangen til byen og bidrager til højere livskvalitet. Selv om mange faktorer kommer i spil, er det ikke tilfældigt, at syv ud af de ti mest attraktive byer i EU at bo i er byer, der har udarbejdet planer for bæredygtig bytrafik<sup>32</sup>. Faldende bilkørsel gør gaderne mere attraktive og ændrer dem fra gennemfartsveje til steder med byliv og social samhørighed.

Tilhørsforholdet styrkes gennem forskellige transportformer hvilket forbedrer en byens image, støtter de lokale butikker, fremmer turisme, lokal byudvikling og internationale investeringer. I København medførte omdannelse af én gade til gågade en stigning i salget på 30 % på bare ét år<sup>33</sup>. Tilsvarende var der efter midlertidig lukning af en hovedfærdselsåre for biler i Madrid hen over julen i 2018 en stigning på 9,5 % i butikkernes salg i forhold til 2017<sup>34</sup>. Selv om sådanne tiltag midlertidigt kan forårsage en nedgang i omsætningen og fremkalde modstand på kort sigt, kræver det normalt ikke mere end et års tid, før gevinsterne er tydelige at få øje på.

Når medarbejdere har flere transportmuligheder, høster erhvervslivet også fordel af det, idet antallet af jobkandidater stiger, og mindre tid spildes i trafikken. Det er mere sandsynligt, at højt kvalificerede medarbejdere søger job i attraktive byer, og det er mere sandsynligt, at

øget mobilitet fører til større social lighed, når standarderne hæves for alle, frem for at én gruppe drager fordel på bekostning af en anden. Cost-benefit-analysen, som Arad i Rumænien, foretog, da der blev truffet beslutning om en plan for bæredygtig bytrafik, viste, at der vil blive tjent 2,2 mio. EUR for hver 1 mio. EUR, der bliver investeret<sup>35</sup>. Stockholm beregnede sit årlige socioøkonomiske overskud som følge af mobilitetsforanstaltninger til 60 mio. EUR<sup>36</sup>.

de sårbare grupper – herunder bevægelseshæmmede eller økonomisk dårligere stillede – finder arbejde, når transportmulighederne ikke er en begrænsende faktor. Det betyder, at



billede © olaser (istock.com)

<sup>29</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Transporta pētījumu centrs, 2017. g., *The Swedish Congestion Charges: Ten Years On*, 21. lpp.: [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, autoru intervija, 2019. gada 8. marts.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. g., *The Global Liveability Index 2018*: [https://www.eiu.com/public/topical\\_report.aspx?campaignid=Liveability2018](https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2018)

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. g., *Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 44. lpp.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. g., *20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central*: <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. g., *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad*, 288.-289. lpp.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. g., *The Stockholm congestion charges: an overview*, Stokholmas Transporta pētījumu centrs, 34. lpp.: <https://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf>.



billede © BKK Centre for Budapest Transport

### Styrke i fællesskab

Jo mere forskellige og integrerede mulighederne for bæredygtige transportformer er, desto mere effektivt og modstandsdygtigt bliver transportsystemet som helhed. Siden gennemførelsen af den seneste plan for bytrafik i 2017 har byen Gent i Belgien oplevet en stigning i cykling på 25 % inden for byens centrum og en stigning på 35 % udenfor<sup>37</sup>. Siden gennemførelsen af planen for bæredygtig bytrafik, som blev ajourført i 2015, oplevede Antwerpen et fald i det antal biler, der kører ind til byen en almindelig hverdag, på 25 % (ca. 14 000 færre)<sup>38</sup>.

Den langsigtede og integrerede karakter af planer for bæredygtig bytrafik gør, at det er den mest effektive måde at realisere mange potentielle fordele på. Fordi den omfatter et langsigtet engagement og mål, der er almindelig enighed om, bidrager en plan for bæredygtig bytrafik til at håndtere usikkerhed og definere klare parametre for trinvis at arbejde hen imod målene. Eftersom en plan for bæredygtig bytrafik kræver samarbejde mellem forvaltnings- og myndighedsniveauer, hjælper det at opstille en fælles vision og fungerer som en måde at bringe institutioner, der (endnu) ikke er vant til at samarbejde, sammen på. Dette sætter enormt gang i effektiviteten af politikudformningen.

Budapest udpegede udarbejdelsen af dens plan for bæredygtig bytrafik som værende nøglen til en mere harmoniseret tankegang blandt forskellige interessenter, lige fra kommunalforvaltninger og statslige aktører til transportselskaber<sup>39</sup>. En sådan koordinering sikrer den fælles støtte og opfølgning, som disse foranstaltninger kræver. Færdselsregler er ubrugelige, hvis politiet ikke kan håndhæve dem. Omdannelse af gader til gågader fungerer kun, når det er kædet sammen med en bredere strategi for bytrafikken. Antwerpen er gået så langt som til at udarbejde en fælles plan for bæredygtig bytrafik sammen med 33 af de omkringliggende kommuner og de flamske myndigheder<sup>40</sup>.

### Klar, parat, SUMP!

Ved udtrykkeligt at gøre opmærksom på de nødvendige sammenhænge mellem politiske prioriteter, som f.eks. mobilitet og beskæftigelse, sikrer en plan for bæredygtig bytrafik, at bidraget fra mobilitet til politiske mål på højt plan bliver opfattet i en bredere kontekst. Høring og inddragelse af interessenter både i og udenfor det offentlige, herunder civilsamfundet og den private sektor, øger opbakningen til mobilitetstiltag. Dette øger igen sandsynligheden for succes og politisk opbakning. Planlægning af bæredygtig bytrafik er et værktøj til effektiv håndtering af ændringer og til inspiration til nye måder at tænke på.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018. g., Evaluatie Circulatieplan Gent: <https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent.pdf>

<sup>38</sup> Marjolein Salens, Antverpenes pašvaldība, autoru intervija, 2019. gada 13. marts.

<sup>39</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview af forfatterne, 5. april, 2019

<sup>40</sup> Marjolein Salens, City of Antwerp, interview med forfatterne, 13. marts 2019



## 1.3 Hvad er de vigtigste elementer ved planlægning af bæredygtig bytrafik?

I dette kapitel gives et overblik over de elementer og processer, som planlægning af bæredygtig bytrafik omfatter. Her introduceres de 12 trin i "SUMP-cyklussen" med fokus på beslutningstagernes rolle, mens de nærmere oplysninger for planlæggere findes i del 2.

### Oversigt

Siden offentliggørelsen af SUMP-konceptet i 2013 er processen med udvikling og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik blevet anvendt i mange byområder i Europa (og i resten af verden). SUMP-cyklussen visualiseres ved hjælp af en urskive (se figur 2). Dette er selvfølgelig en forenklet gengivelse af en kompleks planlægningsproces. I nogle tilfælde kan trinene udføres næsten sideløbende (eller tages op igen), rækkefølgen af opgaver kan tilpasses specifikke behov, eller en aktivitet kan delvist udelades, fordi dens resultater allerede foreligger fra en anden planlægningsaktivitet.

Der er fuld forståelse for dette behov for fleksibilitet, og planlæggere tilskyndes til at foretage rimelige tilpasninger, hvis deres specifikke situation tilsiger det – så længe det er i overensstemmelse med de overordnede principper i planlægning af bæredygtig bytrafik. I kapitel 1.4 beskrives disse punkter mere bredt. Figur 2 viser de fire faser af planlægning af bæredygtig bytrafik, som hver starter og slutter med en milepæl, og som hver er opdelt i tre trin (med sammenlagt 12 trin i planlægningscyklussen). Denne figur giver beslutningstagerne et overblik, mens figur 9 beskriver processen nærmere for planlæggerne.

Figur 2: De 12 trin i planlægningen af bæredygtig bytrafik (2. udgave) – En beslutningstagers overblik



✓ Dette symbol angiver punkter for politisk inddragelse under SUMP-processen

## Trin 1: Udarbejdelse og analyse

Den første milepæl og udgangspunktet for SUMP-processen er beslutningstagernes eksplicitte beslutning om at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik. I den første fase laves grundarbejdet for planlægningsprocessen ved at besvare følgende spørgsmål:

### Hvilke ressourcer har vi til vores rådighed?

Analysér alle tilgængelige (menneskelige, institutionelle og finansielle) planlægningsressourcer og etabler de passende arbejds- og deltagelsesstrukturer, der er nødvendige, for at komme i gang. På dette trin skal beslutningstagerne sikre sig, at de centrale institutioner og beslutningstagere støtter udviklingen af planen for bæredygtig bytrafik og bidrager til oprettelsen af et centralt planlægningssteam.

### Hvad er vores planlægningskontekst?

Identificer faktorer, der vil påvirke planlægningsprocessen, såsom eksisterende planer eller lovkrav. Analysér trafikstrømme for at fastlægge planens geografiske anvendelsesområde – og sørg for at inddrage myndigheder og interessenter i de tilgrænsende områder. Aftal en tidsplan for planlægningen, og rekrutter ekstern støtte efter behov. Aktiviteter på dette og det foregående trin er kædet tæt sammen og foregår ofte sideløbende. En af hovedopgaverne for beslutningstagerne er under dette punkt er at sikre, at det "funktionelle byområde" også fungerer som planlægningsområde for SUMP'en. Ud fra et institutionelt og politisk perspektiv er dette ofte en kompleks beslutning,

### Hvad er vores største problemer og muligheder?

Analysér mobilitetssituationen med alle transportformer med de relevante bæredygtighedsaspekter i mente ved hjælp af aktuelle datakilder. Den sidste milepæl i den første fase er en afsluttet analyse af de vigtigste problemer og muligheder i forbindelse med mobilitet i hele det funktionelle byområde.

## Trin 2: Strategiudvikling

Målet i fase 2 er at definere den strategiske retning for planen for bæredygtig bytrafik i samarbejde med borgere og interessenter. De vigtigste spørgsmål i denne fase er:

### Hvad er vores fremtidige muligheder?

Analysér de sandsynlige ændringer i eksterne faktorer, der er vigtige for bytrafik (f.eks. demografi, informationsteknologi og klima), og udarbejd scenarier der undersøger alternative strategier. Med disse scenarier forsøger man at tage højde for den usikkerhed, der er forbundet med at "se ind i fremtiden", for at opnå et bedre faktisk grundlag for at træffe strategiske beslutninger.

### Hvilken slags by ønsker vi?

Brug af visioneringsøvelser med interessenter og borgere for at udvikle en fælles forståelse for ønskværdige fremtidsscenarioer på baggrund af resultaterne af mobilitetsanalysen og konsekvenserne af de forskellige scenarier. En fælles vision og fælles mål er hjørnestenene i enhver plan for bæredygtig bytrafik. En vision er en kvalitativ beskrivelse af byens ønskede mobilitetsfremtid, som derefter specificeres via konkrete mål, der angiver, hvilken type ændring der tilstræbes. Sørg for, at dine mål relaterer sig til de vigtige udfordringer, og at de dækker alle transportformer i det funktionelle byområde. Beslutningstagerne skal engagere sig aktivt på dette trin, da det er her, den strategiske kurs for de kommende år beslutes.

### Hvordan afgør vi, om det er en succes?

Definer et sæt strategiske indikatorer og delmål, der giver dig mulighed for at overvåge fremskridtene i alle mål, uden at det kræver indsamling af urealistiske mængder nye data. Beslutningstagerne skal sikre sig, at delmålene er ambitiøse, gennemførlige, hænger indbyrdes sammen, støttes bredt af interessenter og er koordineret med andre politikområder.

I slutningen af anden fase har du nået milepælen med en vision med bred opbakning, mål og delmål. Hvis det er muligt, skal beslutningstagerne vedtage disse strategiske prioriteter for at sikre en stabil ramme for tiltagsfasen.

## Trin 3: Planlægning af foranstaltning

I fase 3 går planlægningsprocessen fra strategisk til operationelt niveau. I denne fase fokuseres der på tiltag for at nå de aftalte mål og delmål. Her færdiggøres planen for bæredygtig bytrafik, og dens gennemførelse forberedes ved at besvare følgende nøglespørgsmål:

### Hvad vil vi helt konkret gøre?

Opstil en lang liste med tiltag, og vurder deres effektivitet og gennemførlighed med henblik på at udvælge de tiltag, der bedst bidrager til at opfylde målene og delmålene. Saml tiltagene i integrerede pakker, drøft dem med borgere og interessenter, og lav en detaljeret vurdering af dem for at validere valget. Planlæg opfølgning og evaluering af hvert tiltag.

### Hvad kræves der, og hvem gør hvad?

Opdel tiltagspakkerne i opgaver, der kræver handling og beskriv dem i detaljer, herunder deres anslåede omkostninger, indbyrdes afhængighedsforhold og risici. Identificer både interne og eksterne finansieringsinstrumenter og finansieringskilder for alle handlinger. Aftal på dette grundlag klare ansvarsområder, gennemførelsesprioriteter og tidsfrister for hver opgave. På dette trin er det vigtigt at formidle opgaverne til politiske interessenter og offentligheden. Konkrete byggeprojekter kan f.eks. være kontroversielle, selv om målene med dem og de tiltag, der er forbundet med dem, støttes af et flertal. Det kræves her, at beslutningstagerne opnår politisk og offentlig opbakning til SUMP'ens tiltag og opgaver, ideelt set ved at indgå en formel aftale om fordeling af ansvar og en tidsplan med beslutningstagerne og nøgleinteressenter.

### Er vi klar til at gå i gang?

Mange kan have bidraget til de forskellige dele af planen for bæredygtig bytrafik. Nu er det tid til at færdiggøre dokumentet og sikre kvaliteten. Alt efter ønske fra jeres organisation kan en detaljeret økonomiplan indgå i selve planen eller være en del af en særskilt proces. Under alle omstændigheder bør der aftales et budget for hver prioriteret opgave og langsigtede ordninger for fordeling af omkostninger og indtægter blandt alle involverede organisationer, før SUMP'en vedtages.

Den vigtigste milepæl, nemlig vedtagelsen af planen for bæredygtig bytrafik, markerer afslutningen på den planlægningsfase. Planen for bæredygtig bytrafik

vedtages af beslutningstagerne i det kompetente politiske organ.

## Trin 4: Gennemførelse og opfølgning

I fase 4 er der fokus på gennemførelse af de tiltag og dertilhørende aktiviteter, som er defineret i SUMP'en, efterfulgt af systematisk opfølgning, evaluering og formidling. Her bliver aktiviteterne omsat i praksis ved at besvare følgende nøglespørgsmål:

### Hvordan kan vi klare det godt?

De ansvarlige afdelinger og organisationer bør planlægge de tekniske detaljer i deres aktiviteter, gennemføre dem og indkøbe varer og tjenesteydelser efter behov. Da dette ofte involverer mange parter, kræver den overordnede koordinering af gennemførelsesprocessen særlig opmærksomhed.

### Hvordan klarer vi os?

Systematisk opfølgning vil gøre det klart, om tingene går som planlagt, og derved gøre det muligt at korrigere planen efter behov. Innovative mobilitetsordninger kan være en stor omvæltning (og en stor fordel) for de daglige rejsende. Forståelse for offentlighedens holdning, baseret på en aktiv tovejskommunikation, er afgørende for en vellykket gennemførelsesproces.

### Hvad har vi lært?

Det sidste trin i SUMP-cyklussen handler om at se på styrker og svagheder og formidle disse resultater videre til interessenter og offentligheden. I denne revisionsproces vendes blikket også mod fremtiden og nye udfordringer og løsninger overvejes. Ideelt set vil beslutningstagerne gøre en aktiv indsats for at forstå, hvad der har fungeret (og hvad der ikke har), således at disse erfaringer overvejes i næste ajourførte SUMP.

Milepælen "Gennemførelse af tiltag evalueret" afslutter SUMP-cyklussen.

## Resumé

- En politisk beslutning indleder SUMP-processen og yder overordnet vejledning og lederskab.
- En grundig analyse giver mulighed for opstilling af scenarier på et oplyst grundlag og understøtter beslutningstagningen.
- En fælles vision, mål og delmål udstikker den strategiske retning.
- Integrerede tiltagspakker, som kan opfylde målene og delmålene, defineres.
- Tiltagspakker opdeles i opgaver, som yderligere implementeres, herunder med hensyn til ansvar og finansiering.
- På baggrund af alle tidligere beslutninger vedtages en plan for bæredygtig bytrafik, der sammenkæder en langsigtet vision og en klar gennemførelsesplan.
- Overordnet koordinering af tiltag og regelmæssig opfølgning sikrer effektiv og tilpasningsparat gennemførelse.
- Systematisk evaluering af gennemførelsen danner grundlag for den næste planlægningscyklus.

En mere teknisk beskrivelse af planlægningscyklussen og de 32 specifikke aktiviteter, der skal gennemføres i forbindelse med de 12 trin, fremgår af figur 9 og er nærmere beskrevet i del 2.

## 1.4 Hvordan fungerer planlægning af bæredygtig bytrafik i praksis?

Planlægning af bæredygtig bytrafik er ikke et teoretisk begreb. Det blev udarbejdet ved hjælp af en bottom-up-tilgang baseret på erfaringer fra en lang række planlæggere og andre eksperter. Principperne, samt de trin og aktiviteter der anbefales i denne anden udgave af SUMP-retningslinjerne, bygger på de erfaringer, som er høstet i en lang række byer i og uden for Europa. Materialet tager derfor sigte på at være mere end blot inspirationsmateriale. Men det er også klart, at specifikke nationale planlægnings- og finansieringsrammer, varierende bymæssige sammenhænge, konstellationer af politiske beslutningstagere og interessenters

indflydelse vil kræve en række kompromisser med det sigte at tilpasse konceptet til lokale behov. Politisk beslutningstagning kræver også en pragmatisk tilgang og evne til at arbejde med det, man nu har. Ikke desto mindre tænker smarte politiske beslutningstagere ud over én valgcyklus og tidens politiske flertal.

Planlægning af bæredygtig bytrafik er også med til at skabe et bedre grundlag for at håndtere fremtidige krav. Ud fra et strategisk politisk perspektiv er en SUMP et middel til bæredygtig og innovativ forandringsledelse. Det betyder, at planlægningscyklussen for SUMP'en (som beskrevet i kapitel 1.3) snarere skal ses som en spiral: når én planlægningscyklus er afsluttet, bør en ny cyklus hurtigt starte, hvilket skaber en løbende forbedringsproces.

I dette kapitel ses på, hvordan planlægning af bæredygtig bytrafik kan samstemme med den operationelle virkelighed, hvordan den relaterer sig til den overordnede byplanlægningspolitik, hvordan den kan integreres med andre planlægningsaktiviteter i en by, hvordan SUMP-konceptet kan tilpasses den specifikke kontekst i et byområde, og hvordan man håndterer de udfordringer, der er forbundet med planlægning i tider med uvished og forandring.



## Den operationelle side af planlægning

Det kan virke, som om de 12 trin i cyklussen skal udføres ét efter ét, og som om den klare struktur af opgaver og tjeklister er en anbefaling om at følge retningslinjerne ord for ord, men dette er ikke tilfældet. Planlægning af bæredygtig bytrafik er ikke en opskrift, men en metode. Alle ved, hvor forskellige byer er, og hvor kompleks beslutningstagning kan være i et byområde. Udfordringen ved at gennemføre en SUMP er at skulle tilpasse den til en given lokal kontekst, samtidig med at den forbliver ambitiøs og ikke går unødigt på kompromis.

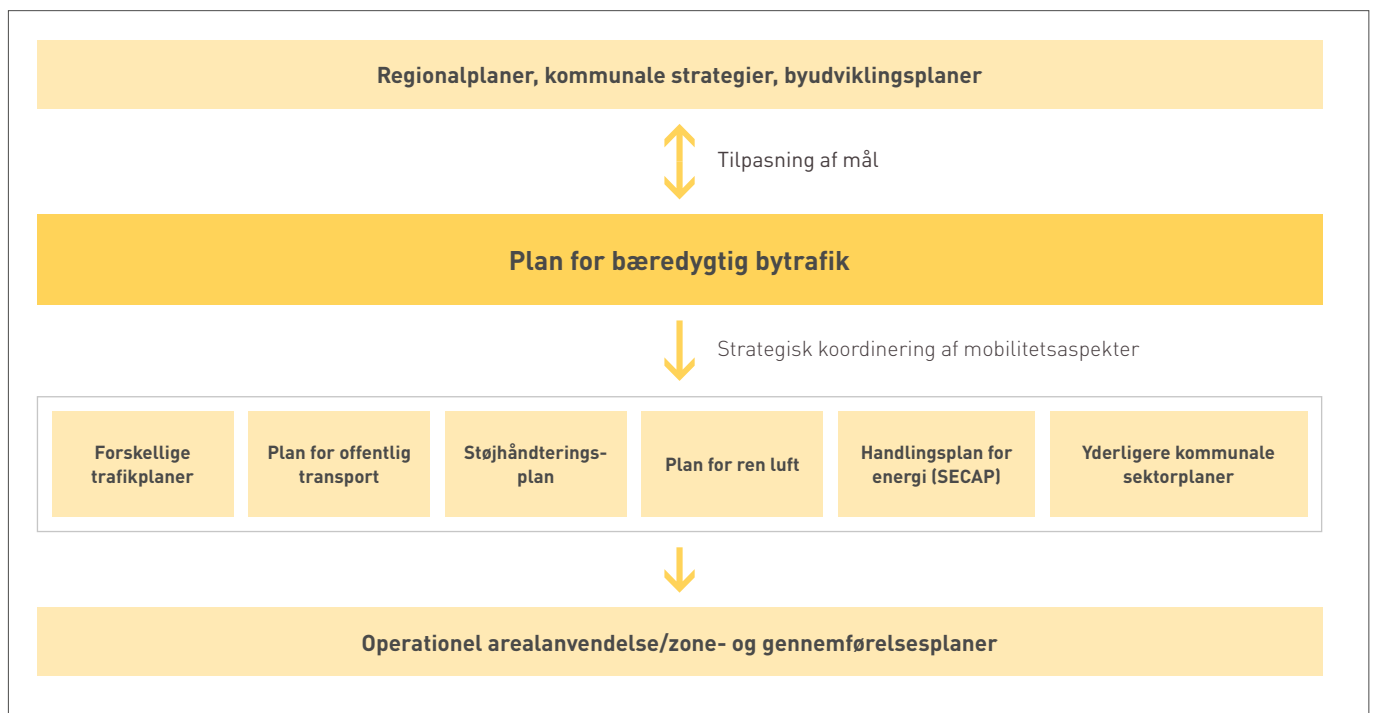
SUMP-cyklussen (som er præsenteret i kapitel 1.1 og nærmere beskrevet i del 2) er tænkt som et kommunikationsværktøj der på en let forståelig måde beskriver, hvad planlægning af bæredygtig bytrafik indebærer. I forbindelse med planlægning i praksis kan det være svært at finde ud af, hvilke trin og aktiviteter der skal komme først, fordi nogle aktiviteter bliver nødt til at foregå sideløbende. F.eks. overlapper oprettelse af arbejdsstrukturer (se trin 1) og fastlæggelse af planlægningsrammen (se trin 2) betydeligt i forhold til tidsplan og inddragede kompetencer. Nogle gange er det

nødvendigt at gå tilbage til en opgave, som syntes afsluttet, fordi nogle af resultaterne ikke er helt tilfredsstillende. En visuel gengivelse af SUMP-cyklussen, som viser den forholdsvis tid, der er brugt på de forskellige trin, og potentielle feedbackløjfer og pile, der viser tilbage, kan findes i figur 17.

## Planlægningskrav

Planlægning er et vigtigt aspekt inden for mange politikområder og på alle myndighedsniveauer. Lokale planlæggere skal have kendskab til de krav, som har indvirkning på SUMP'en (f.eks. planlægning af arealanvendelse, uddannelse, beskæftigelse) og forstå, hvor ansvaret ligger, så disse institutioner kan blive inddraget i SUMP'en. På europæisk plan er de fleste planlægningsanbefalinger frivillige. Det omfatter Handlingsplan for bæredygtig energi og klima (SECAP), som er i overensstemmelse med Borgmesterpagtens klima- og energimål<sup>41</sup>. Investeringer i infrastruktur fastlægges ofte på nationalt plan, mens samlet planlægning af miljø og arealanvendelse ofte er et regionalt ansvar.

**Figur 3:** Relationen mellem SUMP og andre planer (tilpasset fra Ahrens et al., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, s. 8)



<sup>41</sup> Jf. vejledning om "How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan" by Joint Research Centre; [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)

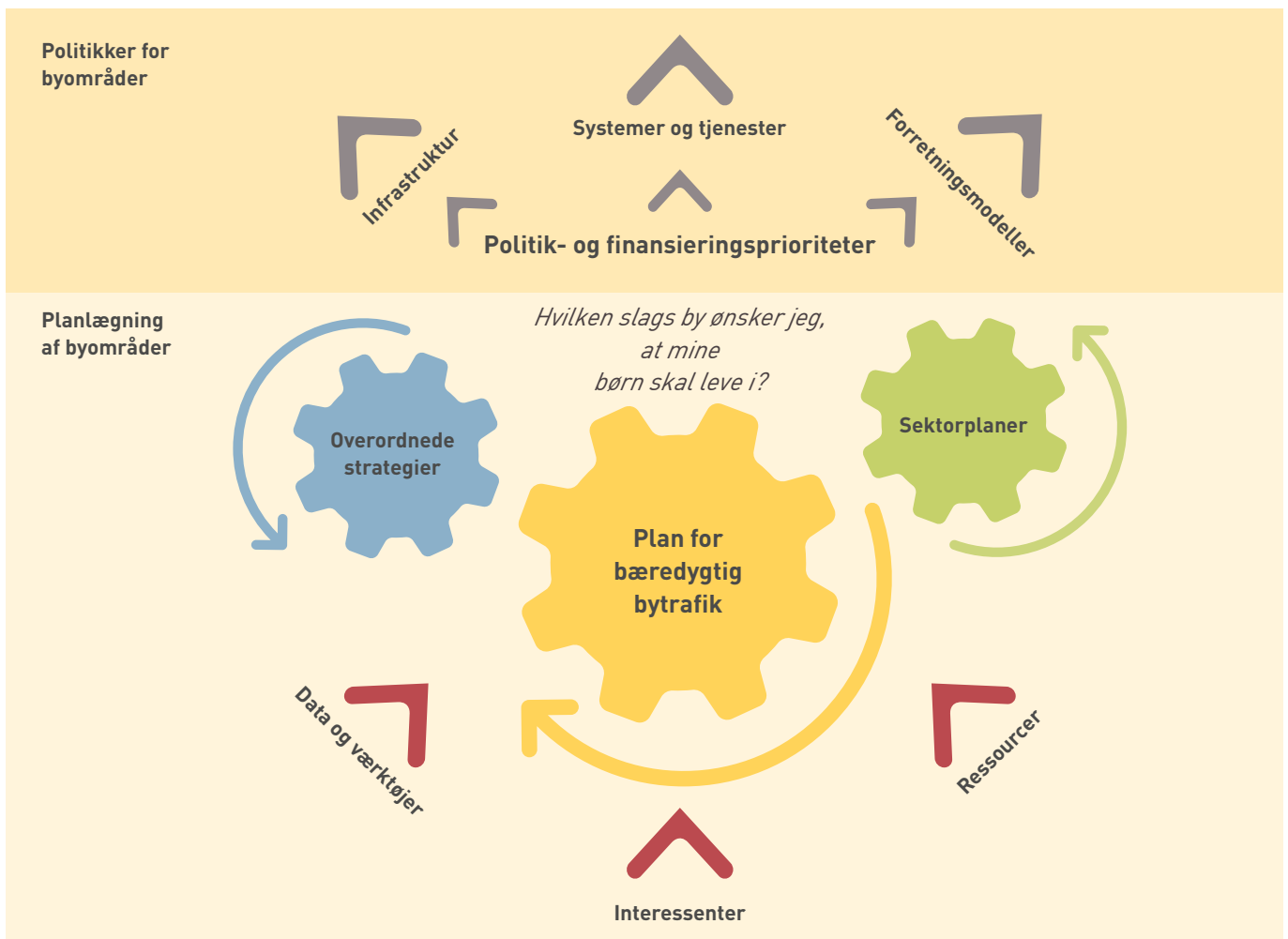
### SUMP som integreringsproces

Uanset hvad en lokal myndigheds specifikke planlægningsportefølje måtte omfatte, så anvendes de samme data og værktøjer til processerne, engagement kræves fra de samme interessenter, og de gennemføres undertiden også af de samme personer, som trækker på de samme økonomiske ressourcer. Men disse processer har typisk forskellige tidsplaner, planlægnings- og rapporteringskrav og forskelligt geografisk omfang eller myndighedsansvar. Ikke desto mindre er planlægning altid en proces, hvor der skal vælges mellem forskellige muligheder for fremtiden. Fundamentale spørgsmål som "Hvilken slags by ønsker jeg, at mine børn skal leve i?" har ofte en central plads i forbindelse med byplanlægning, uafhængigt af det specifikke område.

SUMP kan ses som ét tandhjul i en større planlægningsmaskine (se figur 4).

Det er ofte svært at se, hvilket tandhjul der drejer rundt, og hvilket der drejes rundt af de andre, da det først og fremmest afhænger af den tidshorizont, der er anlagt. En overordnet byudviklingsstrategi kan opstille de generelle mål for mobilitet, hvilket er et vigtigt input til en SUMP, der igen styrer udviklingen af en detaljeret sektorstrategi. I praksis kan timingen være helt forskellig, men der er brug for samordning af politikker for at sikre ensartethed og koordinering af tidsplaner, omfang og gennemførelse af relaterede planlægningsprocesser og politikker. Ud over at spare ressourcer gennem synergieffekter og undgå ineffektivitet samt uoverensstemmelser mellem politikker, mindsker sådan koordination også de forstyrrelser, som anlæg af infrastruktur og ukoordineret indførsel af nye systemer skaber. Det er vigtigt at bemærke, at det også mindsker risikoen for at interessenterne mister gnisten undervejs i processen.

Figur 4: SUMP som integreringsproces



## Tilpasning af SUMP-retningslinjerne til den lokale kontekst

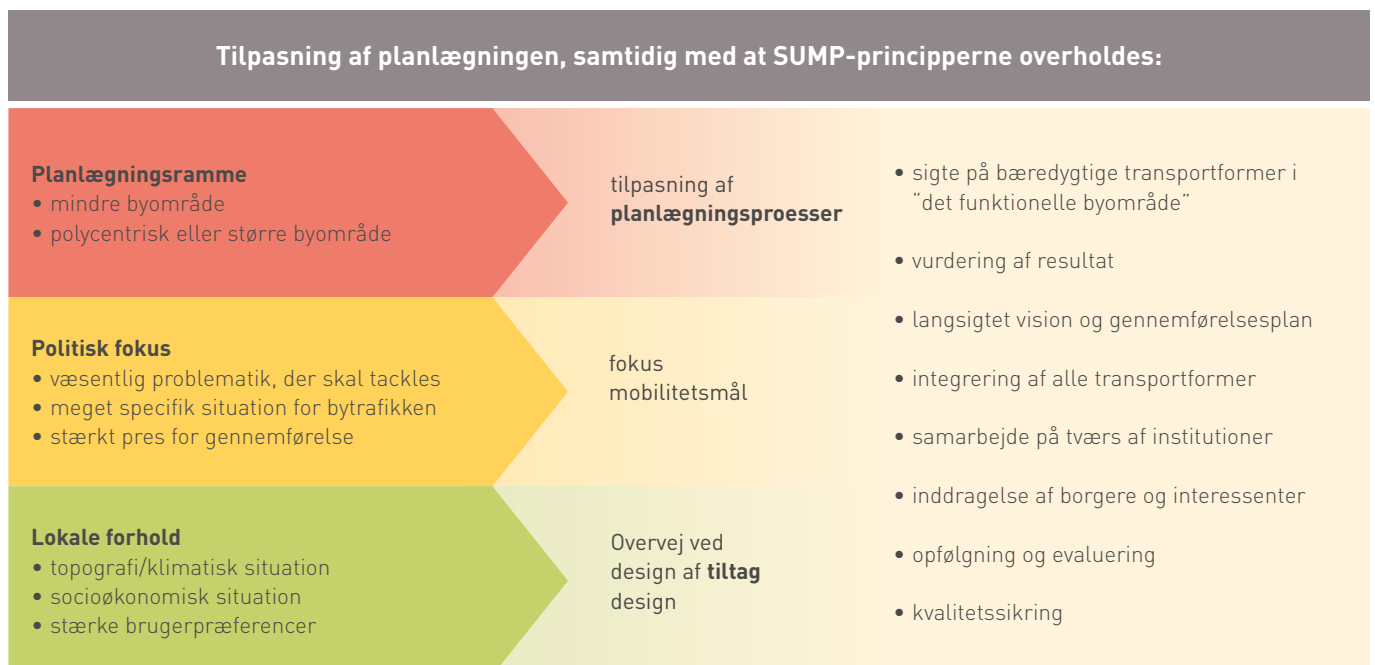
SUMP-metoden skal tilpasses til det enkelte byområdes rammer og specifikke krav, samtidig med at ambitionerne sættes højt. De otte SUMP-principper skelner mellem en plan for bæredygtig bytrafik og en mere konventionel transportplan. Men "tilpasning" betyder ikke at droppe nogle af principperne. Det er snarere intensiteten, der kan tilpasses, f.eks. i forhold til kapaciteterne i en lille by, der er ved at udarbejde sin første SUMP, samtidig med at de langsigtede ambitioner sættes højt.

Tilpasning til lokale forhold kan ske på mange måder. Behovet for tilpasning kan f.eks. opstå, hvis et byområde har en meget specifik funktion, f.eks. som national havneterminal, der skaber enorm gennemfartstrafik. Eller byen kan ligge på en ø med sæsonbetonede transportmønstre. I sådanne særlige situationer er det selvfølgelig vigtigt at fokusere på, at SUMP'en opstiller mål og delmål, der sigter mod at tackle de specifikke mobilitetsudfordringer, samtidig med at SUMP-metoden følges for at undgå at opstille en konventionel trafikplan (se også figur 5).

Selv om SUMP-vejledningen giver plads til fleksibilitet og tilpasning til de lokale rammer, er der nogle minimumskrav, der skal være opfyldt:

- Vigtige milepæle skal opstilles på en faktuel og deltagerinddragende måde. Disse milepæle er: en kortfattet undersøgelse af det funktionelle byområdes problemer og muligheder, en vision, mål og delmål som er aftalt med interessenterne, en beskrivelse af aktiviteterne, herunder evaluering og finansiering af disse.
- Gennemførelsesprocessen skal følges nøje og tilpasses efter behov, med borgere og interessenter aktivt informeret om fremskridt.

Figur 5: Identificering af tilpasningsbehov i planlægningsprocessen (eksempler)





billede © oChesky\_W [istock.com]

## Planlægning i tider i hastig forandring

Vi lever i en tid med hurtig forandring, hvor vi står over for store globale udfordringer i forhold til f.eks. klima, økonomi og sikkerhed, for blot at nævne et par. Desuden ændrer folks vaner, værdier og forventninger sig hele tiden, og der opstår nye muligheder i takt med, at teknologien udvikler sig. Der er stor uvished omkring, hvorvidt borgerne vil bruge disse nye teknologier som forventet, hvordan mobilitetskulturer vil udvikle sig, og hvordan den kommunale økonomi vil udvikle sig i lyset af makroøkonomiske og demografiske udfordringer.

En ekspertgruppe under CIVITAS-initiativet opstillede en liste over faktorer, som over tid vil øve størst indflydelse på bytrafikken og som derfor bør betragtes som "game changers" for bytrafikken<sup>42</sup>. Selvom deres indflydelse kan variere områderne imellem, kan de grundlæggende "ændre spillereglerne for bytrafikken". Det er klart, at et strategisk dokument som en plan for bæredygtig bytrafik skal tage hensyn til sådanne (og andre) langsigtede ændringer:

- Elektrificering: elektrificering af alle transportformer, innovativ udnyttelse af elektrisk infrastruktur og dens sammenkobling med energirelaterede områder (f.eks. lokal regenerativ produktion).
- Automatisering og sammenkobling med andre intelligente transportsystemer (C-ITS): anvendelse af teknologi i nye mobilitetstjenester og dets konsekvenser for byens form og funktion.
- Dataøkonomien: data som omdrejningspunkt for nye virksomheder og politikker, integrationsplatforme der frembringer nye produkter af eksisterende og nye mobilitetstjenester, og mere grundlæggende aspekter såsom algoritmer, der i stigende grad fastlægger regler og principper.
- Nye forretningskoncepter for gods- og passagertransport: integrationsplatforme, der frembringer nye mobilitetsprodukter baseret på eksisterende og nye mobilitetstjenester (f.eks. Mobility-as-a-Service (MaaS) og onlinefragtbørser).
- Mobilitets-deletjenester: alle (ikke-tekniske) aspekter af mobilitets-deletjenester, f.eks. samkørsel, delebilordninger (navnlig frit-flydende deleordninger) og delecykler.
- Aktiv t: både stigningen i gang og cykling, samt nye mikromobilitetskoncepter.
- Ændring af tankegang og adfærdsmønstre: nye mobilitetsmønstre blandt unge, stigende forventninger til tjenester for levering samme dag, efterspørgsel efter brugervenlige mobilitetstjenester (forenkling) og decentraliseret produktion (f.eks. 3D-print).
- Integreret forvaltning af byrummet: nye og integrerede tilgange til udnyttelse og forvaltning af byrummet, f.eks. "placemaking", køretøjers adgang til byerne, vejsidehåndtering og lufttrafik i byerne (f.eks. droner).

SUMP-konceptet omfatter et forslag om scenarie analyse og opstilling af visioner baseret på en detaljeret analyse af den specifikke mobilitetssituation, som vigtige skridt i udarbejdelsen af SUMP (se trin 3, 4 og 5).

<sup>42</sup> Jf. den kommende dokumentation fra CIVITAS SATELLITE vedrørende "game changers".



## 1.5 Hvordan kan man på nationalt og regionalt plan støtte planlægning af bæredygtig bytrafik?

Bæredygtig bytrafik er kædet tæt sammen med andre politikker, såsom politikker vedrørende miljø, trafiksikkerhed, sundhed, fysisk planlægning og energi. Sådanne politikker bliver ofte udformet på hhv. lokalt, regionalt og nationalt plan. Mange byer i Europa bliver derfor nødt til at søge opbakning fra højere myndighedsniveauer, navnlig inden for områder som forvaltning, lovgivning, finansiering, opfølgning og evaluering, vejledning og metode, uddannelse og udveksling af viden. I de fleste EU-medlemsstater yder de nationale myndigheder denne støtte, mens andre landes regioner selv besidder kompetencerne lokalt, og det nationale plan derfor spiller en mere begrænset rolle.

### Fordele på nationalt og regionalt plan

Selv om planlægning af bytrafik for det meste er en lokal kompetence, kan byerne ikke nå de ambitiøse mål for bæredygtig bytrafik alene. Samtidig har de nationale og regionale myndighedsniveauer også meget at vinde ved effektiv planlægning af bæredygtig bytrafik, eftersom forbedringer på lokalt plan bidrager til opfyldelse af regionale og nationale mål. Forskellige incitamentter for nationale og regionale aktører til at bakke op om udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik er beskrevet nedenfor.

#### Bedre sammenhæng mellem forskellige sektorpolitiske og myndighedsniveauer:

Mobilitet i byerne hænger nøje sammen med sektorpolitikker, som fastlægges på andre myndighedsniveauer, men sådanne politikker udformes ofte af en bred vifte af politiske og institutionelle aktører på både lokalt, regionalt, nationalt eller endda europæisk plan. Medmindre de koordineres er sådanne politikker samlet i forskellige plandokumenter, der afspejler forskellene med hensyn til forvaltning, retslige rammer, udformningsprocesser og specifikke målsætninger. Den iboende risiko for manglende sammenhæng og overlapning mellem planlægningsmetoder og resultater skal adresseres. De mest fremtrædende eksempler relaterer sig til regulering af arealanvendelse og jordbeskatning, sårbare gruppers adgang til basale serviceydelser og udvikling af infrastruktur.

#### Fjernelse af hindringer for udformning og gennemførelse af SUMP:

Nogle hindringer er af lokal karakter og skal håndteres af de lokale myndigheder, hvorimod andre

Er resultatet af ineffektive nationale rammer, der medfører følgende hindringer<sup>43</sup>:

- manglende samarbejde mellem by, regionalt og nationalt plan
- begrænset koordinering på nationalt plan på tværs af ministerier, hvilket fører til manglende sammenhæng mellem de nationale myndigheders politikker.
- manglende kendskab, politisk vilje og engagement fra beslutningstagere.
- mangel på vedvarende og koordineret finansiering på nationalt, regionalt og lokalt plan.
- Mangel på opfølgning og evaluering med begrænset eller ingen kvalitetssikring. og
- Utilstrækkelig faglig støtte (herunder retningslinjer), uddannelse, og fagfolk der er i stand til at bidrage med de nødvendige kompetencer.

#### Optimering og koordinering af europæiske, nationale og lokale finansieringsstrømme:

Økonomisk råderum er et væsentligt element i forbindelse med at omsætte politiske visioner til praksis. Forskellige europæiske og nationale institutioner yder finansiering af bytrafikken. Oprettelsen af en koordineret national eller regional finansieringsramme, baseret på en fælles forståelse af retlige og tekniske aspekter, kan understøtte bæredygtig bytrafik. Vigtigst af alt er det nødvendigt, at rammer for finansiering af infrastrukturordninger tilskynder til en reducere af transportomfanget og støtter bæredygtige transportformer.

<sup>43</sup> Jf. "SUMP's-Up status report (2018)" for en mere detaljeret beskrivelse af hindringer og behov.

## Fremme af innovation og nye markeder:

Udformning af en national eller regional strategi for mobilitet kan bl.a. omfatte fastsættelse af klart definerede prioriteter for mobilitetsløsninger, herunder innovative teknologier. F.eks. stiller direktivet om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport<sup>44</sup> krav til offentlige organer om minimumsmål for offentlige indkøb af renere køretøjer, hvilket letter udbygningen af lav- eller nulmissionskøretøjer. Disse klart definerede prioriteter sender et klart og tydeligt signal til den private sektor og de lokale myndigheder, som kan fremme langsigtede investeringer.

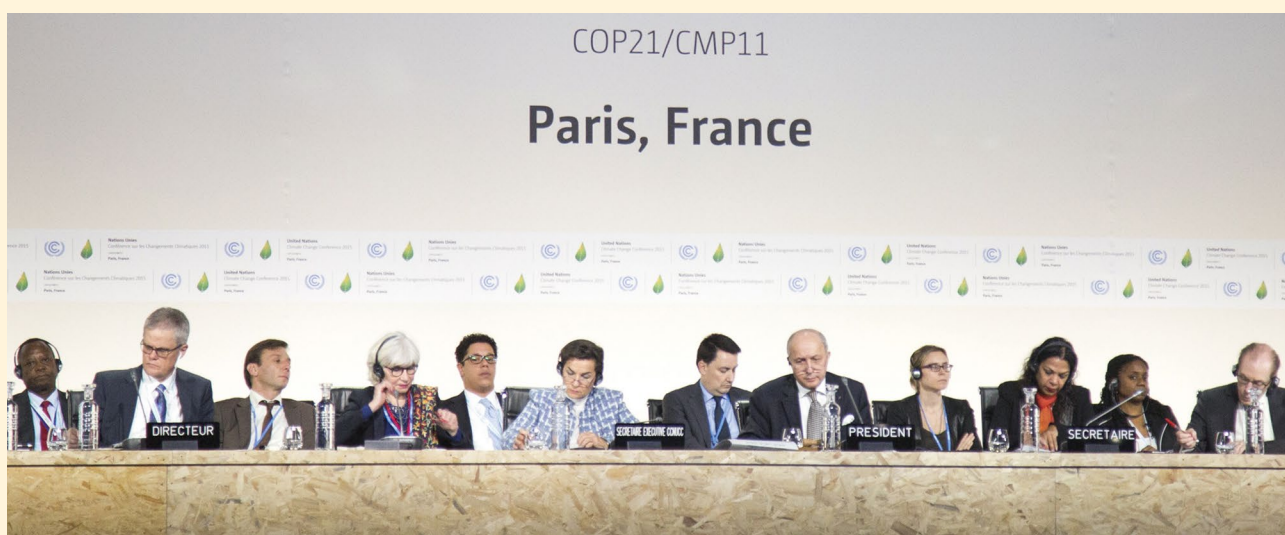
### Opstilling af nationale eller regionale rammer: en win-win situation!

Byer kan blive en vigtig katalysator for forandring i gennemførelsen af de seneste internationale aftaler såsom Parisaftalen og New Urban Agenda. Faktisk anerkendtes den afgørende rolle, som byerne spiller for en effektiv klimaindsats på partskonferencen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) i Paris i 2015 (COP 21). F.eks. er beskatning en afgørende strategi for skift fra brug af privatbiler: nationale myndigheder kan indføre registrerings- og vægtafgifter, mens lokale aktiviteter kan være med til fremme af en bilfri livsstil.

Byernes ressourcer og kompetencer er imidlertid begrænsede til, at de kan opnå et skift hen imod bæredygtige transportformer alene. National eller regional opbakning til planer for bæredygtig bytrafik kan udløse et fald i transportrelaterede emissioner af drivhusgasser ved at opstille politiske, finansielle og tekniske rammer, der øger bevidstheden blandt interessenter – fra det lokale til det nationale plan og inden for de offentlige og private sektorer. På den måde bidrager en national eller regional politik, der støtter udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik, direkte til nationalt bestemte bidrag (NDC).

Dette gælder også for kravene til luftkvalitet i Europa. EU-lovgivningen indeholder emissionsgrænser og luftkvalitetsnormer for at beskytte menneskers sundhed. I 2016 overskred seks af medlemsstaterne grænserne for mindst ét af deres emissionslofter. Samlet set overholdt kun fire af EU-landene alle luftkvalitetsnormer, mens ti af medlemsstaterne overskred grænserne for alle luftkvalitetsnormer. Bytrafik er et afgørende indsatsområde med hensyn til at reducere emissionerne og forbedre luftkvaliteten. Et tiltag på nationalt eller regionalt plan, der skaber gunstige rammer for SUMP, ville gøre det muligt at være mere fokuseret og operationel, og dermed bidrage til byernes mulighed for at overholde kravene til luftkvalitet.

Kort sagt vil de nationale og regionale myndigheder ikke nå deres klimarelaterede mål, opfylde kravene til luftkvalitet i Europa eller overholde deres internationale forpligtelser uden byernes bidrag. Og byerne har brug for de regionale og nationale myndigheders opbakning til at opnå mere bæredygtige transportformer. En win-win situation!



billede: UNclimatechange (flickr.com)

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

## Tiltag og instrumenter til at fremme udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik

Nationale aktører kan bakke op omkring udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik med en lang række aktiviteter. Figur 6 viser de vigtigste nationale tiltag med hensyn til forvaltning, lovgivning og regulering, finansiering, opfølgning og evaluering, vejledning og metoder, uddannelse og udveksling af viden.

Der er et betydeligt samspil mellem aktiviteterne. F.eks. indebærer oprettelsen af en national tilskudsordning til udarbejdelsen af en SUMP af høj kvalitet (Finansiering) at definere, hvad en SUMP er, og eventuelt hvordan en sådan udformes i den specifikke kontekst [Lovgivning og regulering, Retningslinjer og metoder].

Finansieringsprocessen skal koordineres med andre nationale interessenter (Forvaltning) og følges tæt gennem hele perioden (Opfølgning og evaluering). Støtteordningens fordele skal formidles videre på afgørende tidspunkter (f.eks. ved iværksættelse af ordningen), og der skal indhentes feedback fra interessenter gennem hele processen (Forvaltning, Information, Udveksling af viden). Således opfordres nationale beslutningstagere indtrængende til at udforme et samlet nationalt program. Dette forbedrer sammenhængen, skaber synergier og øger synligheden for alle interessenter, navnlig de lokale myndigheder som udformer planerne for bæredygtig bytrafik.

**Figur 6:** Tiltag på nationalt plan for at fremme udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik og deres primære sammenhænge



Myndighederne kan aktivt fremme udviklingen af SUMP-konceptet på fire niveauer, som bygger videre på hinanden:

**1. Information:** Den nationale myndighed giver detaljerede oplysninger om SUMP-konceptet (og dets fordele) i den nationale kontekst. En national platform kan lette udvekslingen mellem byerne omkring SUMP-konceptet, indeholde eksempler på god praksis, og oplyse om (nationale) finansieringsmuligheder.

**2. Incitamenter:** Det er en forudsætning for, at byerne kan opnå national finansiering til bytrafikprojekter, at de har udarbejdet en plan for bæredygtig bytrafik (SUMP). Denne tilgang følges i nogle af de europæiske struktur- og investeringsfondes operationelle programmer (OP).

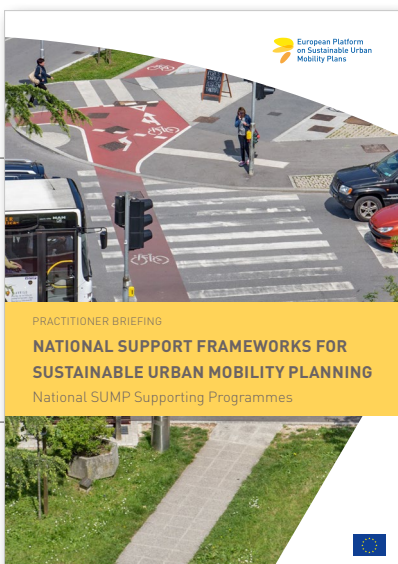
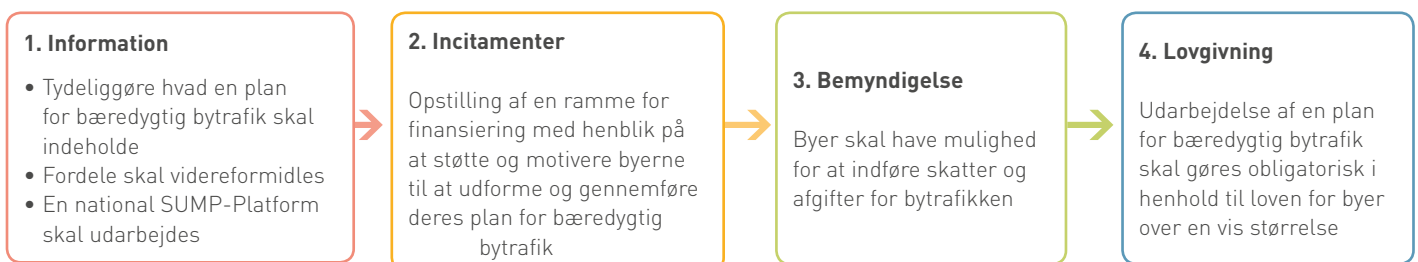
**3. Bemyndigelse** af byer og regioner: De nationale myndigheder giver byerne juridisk bemyndigelse til at indføre afgiftssystemer eller de indfører forsøgsbestemmelser i relevant lovgivning for at give byerne mulighed for at afprøve nye tilgange til bæredygtig mobilitet.

**4. Regulering.** En plan for bæredygtig bytrafik er obligatorisk for alle byer eller for nogle byer baseret på en række kriterier, f.eks. population eller kategorien af lokale myndigheder.



billede © inakiantonana (istock.com)

Figur 7: De fire niveauer



**Nationale programmer for opbakning til SUMP** er programmer, der foregår på nationalt eller regionalt plan for at fremme, støtte, kræve og/eller skabe incitamenter for gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik. Detaljeret vejledning findes i temavejledningen om **Nationale støtterammer for planlægning af bæredygtig bytrafik.**

Som nævnt i en nylig undersøgelse af de nationale rammer for planlægning af bæredygtig bytrafik i Europa, er der et reelt behov for effektive og sammenhængende nationale og/eller regionale SUMP-programmer til støtte for udarbejdelse og gennemførelse af lokale planer for bæredygtig bytrafik. Mere detaljerede behov er konstateret for forskellige landeprofiler<sup>45</sup>.

**Figur 8:** Behov for effektive og sammenhængende nationale eller regionale SUMP-programmer vedr. udarbejdelse og gennemførelse af lokale planer for bæredygtig bytrafik.

Lande og regioner uden et nationalt SUMP-program eller som er gået i gang med udarbejdelse af et program		Lande og regioner med et eksisterende nationalt SUMP-program	
Behov	Indsatsområder	Behov	Indsatsområder
Opnå engagement og vilje på nationalt (ministerielt) plan med hensyn til central forvaltning af SUMP'er og opstilling af en fælles vision for trafikplanlægning	Forvaltning	Løbende forbedring af nationale SUMP-programmer og deres elementer	Forvaltning Lovgivning og regulering
Institutionel, lovgivningsmæssig og finansiel støtte til SUMP og SUMP-tiltag	Forvaltning Lovgivning og regulering Finansiering	Sikring eller omstrukturering af national finansiering af udarbejdelse og gennemførelse af en SUMP	Finansiering
Vedtagelse af nationale retningslinjer for SUMP	Retningslinjer og metoder	Udvidelse af anvendelsesområdet for planer for bæredygtig bytrafik til at omfatte funktionsområder med tværkommunal eller regional SUMP	Retningslinjer og metoder Forvaltning Lovgivning og regulering
Iværksættelse af opfølgings- og evalueringsaktiviteter og fokus på regelmæssig indsamling af mobilitetsdata	Overvågning og evaluering	Forbedring af opfølgings- og evalueringsaktiviteter og stærkere opbakning fra beslutningstagere og politikere til dens gennemførelse	Overvågning og evaluering
Kompetenceopbygning (uddannelsesaktiviteter, workshopper for kommunalt ansatte og fagfolk) for at støtte arbejdet med SUMP, ekspertrådgivning, kvalitetssikring og uddannelse til nationale tilsynsmyndigheder	Information, uddannelse, udveksling af viden	Samarbejde med universiteterne for at integrere SUMP i relevante uddannelsesplaner	Information, uddannelse, udveksling af viden
Oplysningskampagner om de positive virkninger af SUMP og mobilitet i byerne generelt på nationalt plan, for lokalpolitikere, interessenter og offentligheden	Information, uddannelse, udveksling af viden	Løbende oplysnings- og PR-kampagner om de positive virkninger af gennemførelse af SUMP med særligt fokus på beslutningstagere og den brede offentlighed	Information, uddannelse, udveksling af viden

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. g., *The Status of SUMP's in EU member states*: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

## DEL 2: UDARBEJDELSE OG GENNEMFØRELSE AF EN PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK

Disse retningslinjer henvender sig til aktører inden for bytrafik og -mobilitet samt andre interessenter, som er involveret i udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik. Vejledningerne indeholder en beskrivelse af udarbejdelses- og gennemførelsesprocessen for en SUMP. Denne proces består af fire faser med 12 trin, der er yderligere opdelt i 32 aktiviteter. Alle fire faser i cyklusen starter og slutter med en milepæl. Milepælene er koblet sammen med en beslutning eller et resultat, som er nødvendig for at gå videre til næste fase, og hver milepæl markerer afslutningen på den foregående fase. Hvert trin, og de tilhørende aktiviteter, er beskrevet i detaljer i denne vejledning, herunder oplysninger om:

- rationalet bag aktiviteten, problemer der skal løses, og spørgsmål der skal besvares.
- specifikke formål med aktiviteten, der skal gennemføres.
- vigtige opgaver, der skal løses i forbindelse med aktiviteten.
- aktiviteter ud over de væsentlige krav, for byer og regioner, der har ambitionerne (og ressourcerne) til at gå videre med mere end blot de grundlæggende opgaver.
- krav til tidsplan og koordinering med andre aktiviteter, samt
- en tjekliste over de skridt, der skal tages.

Det skal understreges, at aktiviteternes rækkefølge er logisk snarere end sekventiel<sup>46</sup>. I praksis kan aktiviteterne foregå delvist sideløbende eller omfatte feedback-sløjfer. I afsnittet om tidsplaner og koordinering af hver aktivitet fremhæves vigtige aspekter i denne henseende. På næste side gives et grafisk overblik over planlægningscyklusen, der efterfølges af en nærmere beskrivelse af alle trin og aktiviteter med hensyn til udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik. Retningslinjerne indeholder eksempler på god praksis, ordliste over definitioner, værktøjer og henvisninger som støtte til brugerne i forbindelse med udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik.

Eksempler på best practice er hentet fra SUMP'er fra hele Europa. Nogle af dem opfylder ikke nødvendigvis alle krav, men de er et nyttigt redskab til at illustrere aktiviteter, der indgår i

processen for udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik. Formålet er at komme med en række eksempler fra forskellige regioner i Europa for at vise, at en god tilgang til planlægning er muligt i forskellige sammenhænge. Mange af eksemplerne illustrerer også fremadskuende planlægningsaktiviteter.

Yderligere eksempler kan findes på [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

### Cyklus for planlægning af bæredygtig bytrafik

SUMP-cyklusen består af fire faser med 12 vigtige trin, der er yderligere opdelt i 32 aktiviteter. Alle fire faser i cyklusen starter og slutter med en milepæl. Milepælene er koblet sammen med en beslutning eller et resultat, som er nødvendig for at gå videre til næste fase og markerer afslutningen på den foregående fase. Alle trin og aktiviteter bør gennemføres som led i en regelmæssig planlægningscyklus i form af en løbende forbedringsproces.

<sup>46</sup> Dette aspekt er nærmere beskrevet i kapitel 1.4. Planlægning af bæredygtig bytrafik i praksis.

Figur 9: De 12 trin i Planlægning af bæredygtig bytrafik (anden udgave) – En planlæggeres overblik



# FASE 1: FORBEREDELSE OG ANALYSE



Milepæl:  
**Beslutning om udarbejdelse af en SUMP**

## Udgangspunkt: Beslutning om udarbejdelse af en SUMP

Udgangspunktet for udvikling af en plan for bæredygtig bytrafik bør være, at man ønsker at forbedre den aktuelle situation for bytrafikken, og at man er stærkt overbevist om, der er behov for et skift hen imod mere bæredygtig bytrafik. Det skal stå klart fra starten, at bytrafik eller -mobilitet ikke er et mål i sig selv men kan bidrage til overordnede mål, som bedre livskvalitet og større trivsel. En beslutning om udarbejdelse af en SUMP indebærer altid en forpligtelse til at opfylde de overordnede mål, som er at:

- øge tilgængeligheden af offentlig transport for alle, uanset indkomst og social status.
- forbedre livskvaliteten og byens tiltrækningskraft.
- forbedre trafiksikkerheden og folkesundheden.
- mindske luft- og støjforurening, udledningen af drivhusgasser og energiforbruget.
- forbedre økonomisk bæredygtighed, social lighed og miljøkvalitet.

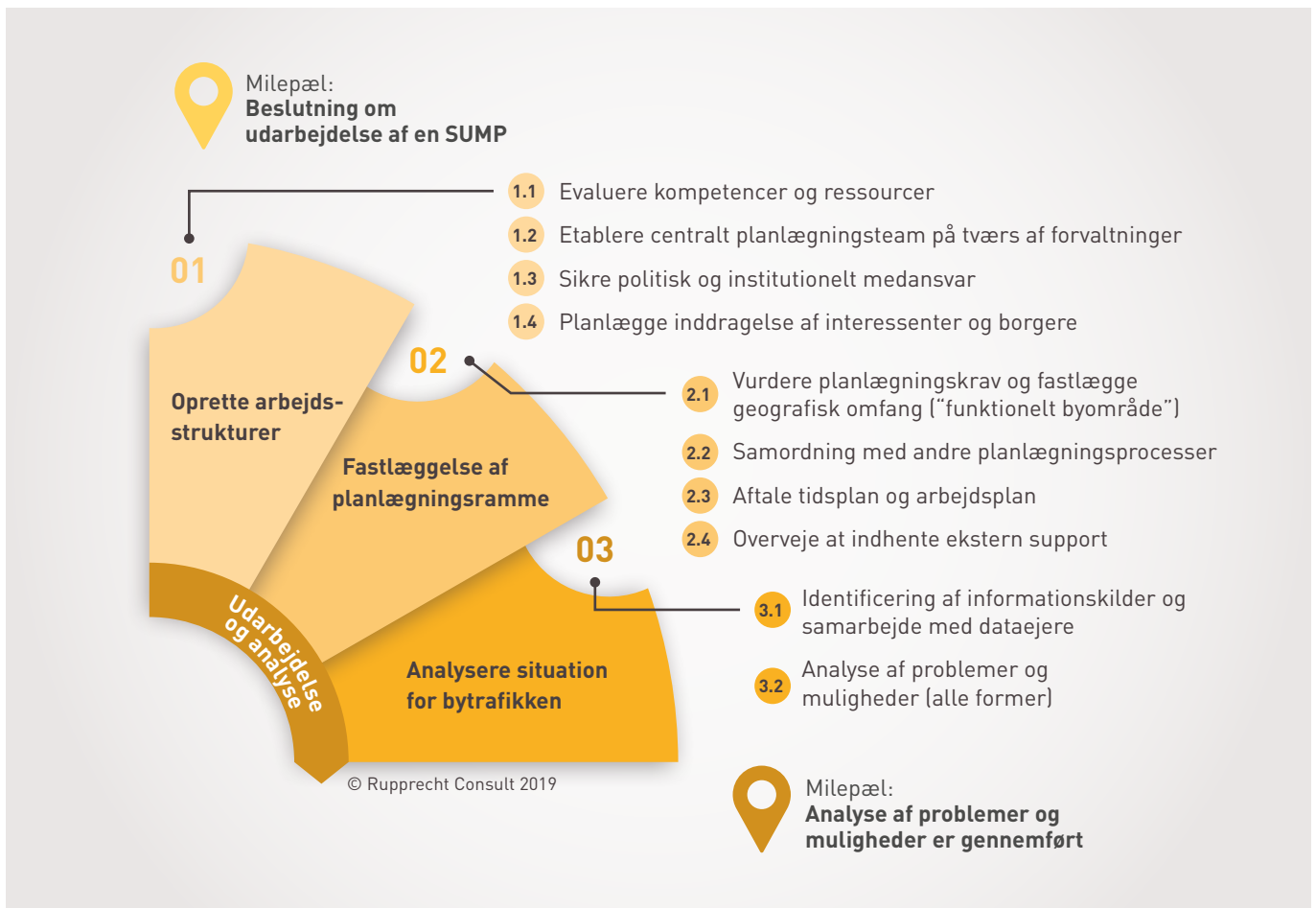
Afhængig af de nationale og lokale forhold kan en retlig forpligtelse på nationalt plan, en officiel beslutning truffet af en lokal politisk instans (såsom kommunalbestyrelsen), eller en forpligtelse fra lokalforvaltningen blive en drivkraft for udvikling af en SUMP. Under alle omstændigheder kræver det reelt engagement for at udarbejde en bæredygtig og effektiv plan. Hvis der ikke er en politisk drivkraft på lokalt plan, kan det blive svært at overbevise andre politikere om at yde støtte til planen. Dette kræver gode overtalelsesevner fra en person, som respekteres af beslutningstagerne. Et projekt eller et tiltag kan også i sig selv være startskuddet til SUMP-processen. Sammen med en beslutning om et større infrastrukturprojekt (f.eks. en ny letbanelinje) eller et større innovationsprojekt (f.eks. indførelse af en lavemissionszone) skal dette tiltag indgå som en mindre del i en bredere planlægningsramme.

En SUMP kan give en integreret tilgang til et større projekt med supplerende tiltag, langsigtede mål og deltagelsesbaseret tilgang. Navnlig i forbindelse med større innovative projekter med store effekter tilbyder en SUMP strategier for et højt niveau af deltagelse, der er nødvendige for at vinde offentlighedens opbakning til tiltagene. Et større infrastrukturprojekt kan være medvirkende til at der iværksættes en fælles trafikplanlægning for et funktionelt byområde, understøttet af en bredere planlægningsstrategi.

En brugbar tilgang er at vise udfordringerne og problemerne for byerne, hvis der ikke sker ændringer, fremhæve fordelene ved en plan for bæredygtig bytrafik og understrege, at vælgerne vil kaste deres stemme efter gode resultater. For at understrege den hastende karakter, kan det være effektivt at simulere de negative konsekvenser ved business-as-usual (f.eks. fremtidig trængsel og deraf følgende økonomiske tab, eller gennem indikatorer som f.eks. antallet af trafikdræbte eller mistede leveår pga. luftforurening) og præsentere disse for politikerne ved hjælp af bykort og tal. De hurtige forandringer drevet af digitale teknologier understreger, at det haster med at udvikle en sammenhængende strategisk tilgang til fremtidig bæredygtig bytrafik. Når fordelene skal kommunikeres, er det ofte en god idé at kæde dem sammen med aktuelle højt prioriterede problemer i byen – såsom luftkvalitet, trafik, trafiksikkerhed, boligpriser og økonomisk vækst – ved at forklare, hvordan en plan for bæredygtig bytrafik hjælper med at løse disse. Det kan også virke overbevisende at fremhæve byer, der med succes har gennemført en bæredygtig bytrafikplanlægning (se kapitel 1.2).

Navnlig politisk engagement kan være en udfordring, eftersom alle fordelene ved en SUMP først kan ses efter længere tid og ikke nødvendigvis ved næste valg. Det kan være nyttigt at fremhæve muligheden for at inkludere mindre tiltag, som er meget synlige i SUMP'en, hvilket kan generere opbakning fra offentligheden på kort sigt og være startskuddet til at træffe den første beslutning om at udvikle en plan for bæredygtig trafik. F.eks. kan midlertidig transformation af byens rum med "lette og billige" løsninger hjælpe borgerne med at forestille sig de ønskede positive ændringer (f.eks. som at lukke en gade af om sommeren, etablere en midlertidig cykelsti adskilt fra anden trafik ved hjælp af blomsterkummer, parklets i stedet for parkeringspladser, se også tekstboks om skabelse af plads i aktivitet 7.2).





Den første milepæl og udgangspunkt for den første fase er en beslutning fra de politiske beslutningstagere om at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik. Grundstenene for planlægningsprocessen bliver lagt ved at besvare følgende spørgsmål:

#### Hvilke ressourcer har vi til vores rådighed?

Analysér alle tilgængelige (menneskelige, institutionelle og finansielle) ressourcer til planlægning og etablering af passende arbejds- og deltagelsesstrukturer for at komme i gang. Sørg for, at nøgleinstitutioner og interessenter støtter udvikling af en SUMP.

#### Hvad er vores planlægningskontekst?

Identificer faktorer, der vil påvirke planlægningsprocessen, såsom eksisterende planer eller lovpligtige krav. Analysér trafikstrømme for at fastlægge planens geografiske anvendelsesområde – og sørg for at inddrage myndigheder og interessenter i de tilgrænsende områder. Aftal en tidsplan for planlægningen, og rekrutter ekstern støtte efter behov.

Aktiviteter på dette og det foregående trin er kædet tæt sammen og foregår ofte parallelt. F.eks. skal det geografiske område defineres tidligt i processen, så der er taget højde for det, når arbejdsstrukturene oprettes.

#### Hvad er vores største problemer og muligheder?

Analysér mobilitetssituationen med udgangspunkt i alle transportformer og relevante bæredygtighedsaspekter ved hjælp af et passende sæt aktuelle datakilder.

Den sidste milepæl i den første fase er en afsluttet analyse af de vigtigste problemer og muligheder i forbindelse med mobilitet i hele det funktionelle byområde.



I starten af processen for planlægning af bæredygtig bytrafik er det nødvendigt at analysere de tilgængelige kapaciteter og ressourcer for at kunne fastlægge effektive arbejdsstrukturer. For at skabe en integreret planlægningsproces bør de ansvarlige for udvikling af SUMP'en have gode forbindelser til alle relevante forvaltningsområder. Dedikerede aktiviteter skal gennemføres fra starten for at sikre politisk medansvar, og inddragelse af interessenter og borgere skal planlægges fra start. Formålet med det første trin er både at fastlægge effektive arbejdsstrukturer og bred opbakning til processen.

Aktiviteterne på dette og næste trin er kædet tæt sammen og foregår til tider sideløbende. F.eks. skal det geografisk område defineres tidligt i processen, så der er taget højde for det, når arbejds- og deltagelsesstrukturerne fastlægges.

## AKTIVITET 1.1: EVALUERE KAPACITET OG RESSOURCER

### Rationale

Det er nødvendigt at foretage en selvevaluering af planlægningspraksis, kompetencer og ressourcer fra starten for at skræddersy processen til de lokale forhold. Dette hjælper med at identificere styrker og svagheder samt hindringer og incitamenter, der kan have indflydelse på udformningen af en vellykket plan for bæredygtig bytrafik. En evaluering af nuværende planlægningspraksisser vil vise, hvor nøje afstemt de er med principperne i denne vejledning. Tæt forbundet med dette er spørgsmålet om tilgængelige kompetencer og ressourcer til udvikling og gennemførelse af planen. Dette omfatter menneskelige ressourcer (dvs. rådighed over personale og kompetencer) og finansielle ressourcer. Uden tilstrækkelige ressourcer vil det være svært at gennemføre en vellykket plan.

### Mål

- Danne sig et ærligt og tydeligt billede af styrkerne, svaghederne og mulighederne ved nuværende planlægningspraksis med hensyn til udvikling af en SUMP under de lokale forhold (f.eks. politiske, institutionelle og juridiske rammer).
- Sikre at et nødvendigt (bredere) felt af kompetencer til håndtering og styring af processen for planlægning af bæredygtig bytrafik er til rådighed hos de lokale myndigheder og interessenter.
- Vurdere både de bekræftede og potentielle finansielle ressourcer til gennemførelse af planlægningsprocessen og implementering af tiltagene.

## Opgaver

### Planlægningspraksis

- Analysere nuværende transportplanlægningsaktiviteter. Det anbefales at bruge onlineværktøjet SUMP Self-Assessment (se afsnittet om værktøjer) til at kontrollere i hvilken udstrækning jeres processer allerede integrerer principperne i Planer for bæredygtig bytrafik (er processerne tænkt helt, i begrænset omfang eller slet ikke ind?). På den måde kan mangler identificeres, som derefter skal håndteres i forbindelse med udviklingen af den nye SUMP.
- Identificere og analysere incitamenter og hindringer for udviklingen af planen i jeres byområde, såsom:
  - Incitamenter til at udarbejde og gennemføre en SUMP (f.eks. Politiske indsjæle, udtalt behov for bedre samordning mellem kommunale aktiviteter, synergi med anden planlægningsproces der er under opstart).
  - Institutionelle, acceptmæssige, juridiske, lovgivningsmæssige og økonomiske hindringer, der påvirker hele planlægningsprocessen. (Er trafikelskabet f.eks. privat eller offentligt? Kan indtægter fra bytrafikken bruges til at finansiere mobilitetsforanstaltninger? Kan I påvirke tredjepartsleverandører (såsom samkørselselskaber)? Er der politisk vilje og offentlig opbakning?)
  - Overvind hindringer, der måtte opstå i løbet af planlægningen (f.eks. styring eller kommunikation mellem forskellige forvaltninger, eller valgperiode).

- Gennemfør en ærlig og redelig selvevaluering som udgangspunkt for forbedring af planlægningsprocesser og -politikker. Resultatet behøver ikke nødvendigvis at blive offentliggjort.

### Kompetencer

- Vurder tilgængelige kompetencer i organisationen/organisationerne og blandt interessenter. Sørg for, at alle kernekompetencer med hensyn til planlægning af bæredygtig bytrafik overvejes (se listen i afsnittet om værktøjer).
- Udvikl en strategi til at dække kompetencemangler (f.eks. gennem uddannelse, samarbejde, rekruttering eller underentreprise). Dette bør gøres af en, der har godt kendskab til planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik (hvis det er relevant, i samarbejde med jeres HR-chef).

### Ressourcer

- Opstil budget for gennemførelse af SUMP-processen, og sørg for politisk godkendelse.
- Overvej de sandsynlige budgetrammer for gennemførelse af tiltagene. Overvej både lokale, regionale, nationale, EU- og eksterne finansieringsmuligheder. Dette vil sandsynligvis stadig være et groft skøn på nuværende tidspunkt, men det hjælper jer med at forblive realistiske.



Billede: © Witbrasil21 on istock.com

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Anvende en peer review-metode med eksterne eksperter til at vurdere planlægningspraksis.
- Samarbejde med andre forvaltninger eller inddrage eksterne partnere (f.eks. konsulenter, universiteter) og på den måde afhjælpe kompetencemangler (Se aktivitet 2.4 for yderligere oplysninger).

### Tidsplan og koordinering

- Denne aktivitet er nødvendig i opstartsfasen og outputtet skal bruges i når der skal fastlægges effektive arbejdsstrukturer, navnlig i den centrale planlægningsgruppe (se aktivitet 1.2, 1.3 og 1.4).
- Vigtigt input til at udforme en skræddersyet lokal proces for planlægning af bæredygtig bytrafik og beslutte, hvorvidt der er brug for ekstern support (se aktivitet 2.1, 2.2, 2.3 og 2.4).
- Hindringer, der skal tages i betragtning i fase 3 med hensyn til planlægning af tiltag.

### Tjekliste

- ✓ Styrker, svagheder og hindringer med hensyn til udviklingen af en SUMP er identificeret.
- ✓ Resultater af selvevaluering er sammenfattet som udgangspunkt for at optimere lokale planlægningsprocesser.
- ✓ Nødvendige kompetencer og finansielle ressourcer i forbindelse med planlægningsprocessen er afdækket.
- ✓ Strategi til at dække kompetencemangler er udviklet.
- ✓ Budget for SUMP-processen er godkendt på politisk plan.
- ✓ Skønnet finansielle ramme for gennemførelse af tiltag er evalueret.



### Metoder til vurdering af planlægningspraksis

#### Internt møde og gennemgang af SUMP Self-Assessment

En selvevaluering kan være noget så simpelt som, at en gruppe af personer, der er involveret i planlægningsprocessen, sætter sig ned og drøfter styrker og svagheder ved de aktuelle processer, og hvordan de kan forbedres. Til at lede drøftelserne anbefales det at anvende onlineværktøjet SUMP Self-Assessment, som er tilgængeligt på Eltis-plattformen. Efter at have gennemført SUMP Self-Assessment, viser en resultatside, hvorvidt jeres planlægningsaktiviteter allerede opfylder principperne i en SUMP, og kommer med målrettede anbefalinger til yderligere forbedring. Ved at få alle de fremmødte deltagere til selv at besvare spørgsmålene, og derefter drøfte ligheder og forskelle i forhold til svarene i plenum, kan man få et yderst værdifuldt indblik.

Link til SUMP Self-Assessment: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

#### Peer review

En anden måde at vurdere planlægningsmiljøet for en SUMP på er ved hjælp af et peer review. Det betyder, at en eller flere erfarne planlæggere, eller andre eksperter inden for feltet, anmodes om at gennemgå situationen i jeres by. Fagpersonen kan vurdere kvaliteten af den aktuelle planlægningsproces og den organisatoriske struktur og benchmarke dem mod "best in class". De kan bidrage med et brugbart perspektiv udefra og feedback til, hvordan man bedst tilrettelægger udviklingen af en plan for bæredygtig bytrafik.

Kilde: Lasse Brand no Rupprecht Consult; Tom Rye no Edinbugas Napier University



**Figur 10:** Nødvendige kompetencer ved planlægning af bæredygtig bytrafik**Ledelsesfærdigheder ved projektkoordinering**

- Projektledelse (teambuilding, procesudvikling, mødeledelse og dokumentation)
- Finansiell forvaltning (budgetplanlægning)
- HR-ledelse (herunder ledelse af tværfaglige teams bestående af internt og eksternt personale)

**Teammedlemmers tekniske kompetencer**

- By- og transportplanlægning, herunder regulative rammer
- Ekspertise inden for vigtige politikområder (økonomi, socialpolitik, miljø)
- Mødeledelse og , mediering
- Dataindsamlingsmetoder og empirisk analyse (undersøgelser, interviews og modeller)
- Viden om mobilitetstiltag og konsekvensanalyse
- Skrive- og designfærdigheder til brug for PR
- Ekspertise inden for økonomisk analyse, finansiering og investering
- Ekspertise inden for offentlige indkøb

**Budgetkrav til udvikling af SUMP**

Omkostningerne til udvikling af en plan for bæredygtig bytrafik er meget forskellige alt efter omfang, tilgængelighed af eksisterende planer og studier og behovet for eksterne kompetencer. Det dyreste er dataindsamling og transportmodellering, hvorfor det er vigtigt på forhånd at have besluttet hvor meget data og hvor komplekse modeller, der er behov for i den konkrete kontekst., før der søges om godkendelse af et budget. Mindre byer vælger ofte ikke at bruge en transportmodel pga. de store omkostninger og den begrænsede kompleksitet i forhold til de beslutninger, de skal træffe, og i stedet fokusere på tiltag, der har vist sig at være vellykkede i lignende kontekster (se aktivitet 4.1 for vejledning om, hvornår der er brug for en model). Andre aspekter, som ofte er omkostningstunge, men meget nyttige, er en nøje planlagt deltagelsesproces samt professionelt design og kommunikation.

**EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS****Koprivnica, Kroatien: Tidlig eksternt støtte til SUMP-teamet**

I 2014 besluttede man i Koprivnica at udarbejde en SUMP. Som led i den første fase af udviklingsprocessen for SUMP'en undersøgte byen, hvilke skridt der skulle tages, og hvilke ressourcer det krævede at udforme sådan et dokument. På baggrund af denne undersøgelse konstaterede Koprivnicas SUMP-team, at der ikke var tilstrækkelige ressourcer, og at det var nødvendigt at inddrage nogle eksterne mobilitetseksperter. SUMP-teamet søgte efter mobilitetseksperter i Kroatien, der havde tilstrækkelig erfaring til at guide teamet gennem udviklingsprocessen. Med hjælp fra disse eksperter foretog byen en statusanalyse og en grundlæggende trafikundersøgelse.

**Forfatter:** Nebojsa Kalanj, indhentet af ICLEI

**Billede:** Koprivnica by



## AKTIVITET 1.2: ETABLERE EN CENTRAL PLANLÆGNINGSGRUPPE PÅ TVÆRS AF FORVALTNINGER

### Rationale

Udvikling og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik er en kompleks proces, som kræver samarbejde på tværs af kommunegrænser og sektorer, og samarbejde mellem beslægtede politikker og organisationer (f.eks. koordination med arealanvendelsesplanlægning, miljøbeskyttelse, social inklusion, ligestilling mellem mænd og kvinder, økonomisk udvikling, sikkerhed, sundhed, uddannelse, informationsteknologier). For at koordinere og styre denne proces er det nødvendigt at have en synlig projektansvarlig med tilstrækkelig kapacitet og ressourcer samt bemyndigelse inden for organisationerne til at fremme processen.

### Mål

- Fastlægge effektive arbejdsstrukturer for en planlægningsproces, der udnytter tilgængelige ressourcer bedst muligt.
- Opnå en integreret SUMP, der tager hensyn til sammenkædning mellem forskellige transportformer snarere end at håndtere dem isoleret, og anerkender interaktionerne mellem bystrukturer (arealanvendelse, tæthed, funktioner, socioøkonomiske mønstre og økosystemer) og -trafik.
- Fastlægge planlægningen af trafik og transport som et fælles politikområde og ikke som et mål i sig selv.
- Sikre at grundlæggende bæredygtighedsprincipper tages i betragtning gennem hele planlægningsprocessen.

### Opgaver

- Der skal udpeges en projektkoordinator med ansvar, mandat og ressourcer til at lette og fremme planlægningsprocessen. I nogle byer har det vist sig vellykket at udpege to koordinatører, der kan udveksle idéer og supplere hinandens fravær (såsom ferier) for at hele tiden at holde gang i processen.
- Der kan også udpeges en projektleder med højere anciennitet, f.eks. chefen for forvaltningen, som yder støtte på tilstrækkeligt højt plan til at sikre samarbejde – og som om nødvendigt promoverer SUMP-processen på et styrende plan.

- Der skal nedsættes et centralt planlægningsteam som projektejer, der regelmæssigt inddrages gennem hele udviklingen af SUMP'en.
- Det skal sikres, at teammedlemmerne til sammen har alle de ledelseskompeter, der kræves til at lede planlægningsprocessen. Dette omfatter kompetencer med hensyn til projekt-, politisk, teknisk, økonomisk og HR-ledelse (se også afsnittet om værktøjer i aktivitet 1.1).
  - Normalt dækker projektkoordinatoren de fleste af disse ledelseskompeter, men afhængigt af de lokale forhold kan andre teammedlemmer overtage udvalgte ledelsesopgaver.
- Det er vigtigt at samarbejde med den politiske scene gennem hele planlægningsprocessen. Det kan derfor være hensigtsmæssigt at have teammedlemmer, der har gode kontakter til borgmestere, andre ledende politikere og vigtige aktører, siddende i planmyndigheden. (Find yderligere oplysninger sikring af politisk og institutionelt medansvar i aktivitet 1.3).
- Det skal sikres, at teamet forener alle tekniske kompetencer og politiske baggrunde, som kræves, for at træffe fornuftige planlægningsbeslutninger gennem hele processen. Trafik- og byplanlægning er de vigtigste kompetencer, men viden om beslægtede planlægningsområder, såsom økonomi-, social- og miljøpolitikker, er også utrolig vigtige for at skabe en integreret planlægningsproces, hvis resultater ligeledes vil indgå i andre sektorer. Hvis SUMP'en f.eks. primært er udarbejdet af én forvaltning, bør teamet bestå af medlemmer fra flere relevante forvaltninger eller enheder.
- Overvej hvilke kompetencer, der kræves på de enkelte planlægningstrin når teammedlemmer udpeges, men sørg for, at temaet ikke bliver større end at det kan fungere. Det er ikke alle kompetencer, der behøver at være tilgængelige i det centrale planlægningsteam, da andre kolleger fra organisationen kan inddrages når relevant. For de fleste offentlige myndigheder kan disse specifikke kompetencer overstige kapaciteten hos deres personale I sådanne tilfælde bør ekstern ekspertise inddrages (se også aktivitet 2.4).

- Drøft resultaterne af selvevalueringen af planlægningspraksis eller gennemfør den sammen som team, for at skabe en fælles forståelse af, hvad bæredygtig bytrafik betyder (se aktivitet 1.1). Der skal lægges vægt på sammenkædninger mellem forskellige transportformer og mellem bystrukturer (tæthed, funktioner, socioøkonomiske mønstre, økosystemer) og bytrafik. Udvid horisonten til mere end blot transport og bytrafik, så den dækker samfundets forskellige behov – økonomiske, sociale, miljømæssige.

#### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Forvaltningerne skal tilskyndes til at sende ledende medarbejdere som medlemmer af det centrale planlægningsteam for at vise deres engagement og fremhæve vigtigheden af SUMP'en. Der kan ofte være to (eller flere) medlemmer af teamet fra hver forvaltning, hvor de ledende medarbejdere kun deltager i strategisk vigtige møder, således at deres arbejdsbyrde lettes. Alternativt kan det overvejes at nedsætte en separat kontrolgruppe bestående af beslutningstagere på højt plan fra egen og andre forvaltninger, såsom afdelingsledere. Kontrolgruppen bistår det centrale planlægningsteam med at træffe vigtige beslutninger i løbet af udviklingen af SUMP'en.
- Samarbejd med andre forvaltninger eller inddrag eksterne partnere (f.eks. konsulenter, universiteter) for at opnå de rette kompetencer (Se aktivitet 2.4 for yderligere oplysninger).

- Det skal overvejes at ansætte personale med ikke-transportrelateret baggrund til specifikke opgaver (f.eks. marketing). Dette bringer et friskt perspektiv ind i projektet, hvilket er en vigtig del af planlægning af bæredygtig bytrafik. Det kan også overvejes at kombinere ressourcerne fra forskellige interessenter for at finansiere personale.

#### Tidsplan og koordinering

- Start fra jeres udgangspunkt og tilpas hele tiden arbejdsstrukturerne efter de ændrede behov og omstændigheder under hele processen.
- Tag hensyn til planlægningskravene og det geografiske omfang af SUMP'en (aktivitet 2.1).

#### Tjekliste

- ✓ Koordinator for planlægningsprocessen udpeget.
- ✓ Centralt planlægningsteam med alle nødvendige kompetencer er nedsat, herunder kerneautoriteter fra hele planlægningsområdet.
- ✓ Fælles forståelse af (planlægningen af) bæredygtig bytrafik er etableret i teamet.

### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Edinburgh, Det Forenede Kongerige: Multi-disciplinary Spatial Policy Team

Edinburghs SUMP er udarbejdet af byrådets Spatial Policy Team. Teamet består af transport- og trafikplanlæggere, luftkvalitetseksperter og by-, miljø- og fysiske planlæggere. Det udvidede team trækker på specialistkompetencer og -viden fra en vifte af transportteams (aktiv mobilitet, offentlig transport, trafiksikkerhed), arealanvendelsesplanlæggere, bæredygtighedsudviklingskonsulenter, økonomer og kommunikationseksperter. Teamet koordinerer tre store beslægtede projekter: The City Mobility Plan (SUMP), en transformationsstrategi for byens centrum og indførelse af en lavemissionszone i Edinburgh.

**Forfatter:** City of Edinburgh Council, indhentet af Wuppertal Institute  
**Billede:** Edinburghs byråd



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bielefeld, Tyskland: Centralt planlægningsteam på tværs af forvaltninger med støtte fra en bredere styregruppe bestående af eksperter og interessenter

I Bielefeld bestod det centrale planlægningsteam for SUMP af fem personer, herunder repræsentanter fra forvaltningen for trafik og transport, byplanlægning og miljø samt Departementets forvaltning for by- og trafikplanlægning og det lokale offentlige transportselskab. Valg af senior teammedlemmer, der også var inddraget i relevante parallelle planlægningsprocesser, sikrede god koordinering og en stærk forbindelse til politiske beslutningstagere. Teamet fik støtte fra en erfaren ekstern ekspert, der gennemførte mobilitetsanalysen, modererede og dokumenterede deltagelsesprocessen, og opstillede en vision og målsætninger baseret på forskellige workshops med en styregruppe bestående af interessenter. Alle resultater blev frembragt i tæt koordinering med det centrale planlægningsteam, som mødtes regelmæssigt for at styre processen og træffe beslutninger.

**Forfatter:** Olaf Lewald, City of Bielefeld, indhentet af Polis  
**Billede:** Grafikbüro Wilk



## AKTIVITET 1.3: SIKRE POLITISK OG INSTITUTIONELT MEDEJERSKAB

### Rationale

Det er utrolig vigtigt at identificere nøgleinteressenter og sikre, at de føler et medansvar for, at planlægning af bæredygtig bytrafik bliver en succes på sigt. En god interessentanalyse kan hjælpe med til at identificere eventuelle konflikter og koalitioner, samt belyse hvordan disse også kan påvirke planlægningsprocessen med hensyn til geografisk anvendelsesområde, integration af politikker, tilgængelige ressourcer og overordnet legitimitet. Tidlig inddragelse af politiske og institutionelle interessenter hjælper dem til at føle medejerskab og gør det mere sandsynligt, at de vil støtte resultaterne af processen.

### Mål

- At skabe et solidt grundlag for vedvarende samarbejde mellem alle grupper af interessenter.
- At identificere eventuelle synergier eller konflikter mellem interessenter.

- At optimere styringskapacitet og accept af udviklingen og gennemførelsen af SUMP'en.

### Opgaver

- Identificere alle relevante interessenter samt deres mål, beføjelser, kompetencer og planlægningsressourcer (f.eks. ved hjælp af værktøjer til kortlægning af interessenter, se liste over kompetencer og indflydelse-interesse matrice i afsnittet om værktøjer nedenfor).
- Sigt mod en bred koalition, der støtter SUMP'en og føler medejerskab. Støtte fra både regeringspartiet og fra oppositionen hjælper med til at sikre kontinuitet. Undgå betydelige konflikter med en eller flere magtfulde aktører, men vær tro mod nøgleprincipperne for bæredygtig trafik. Udform en simpel strategi for håndtering af interessenter for at lette denne opgave.



- Mød vigtige politikere og fagfolk personligt på et tidligt tidspunkt for at drøfte deres synspunkter og engagement.
- Sørg for at fremme idéen med planlægning af bæredygtig bytrafik for politikere og kolleger i alle relevante forvaltninger, f.eks. ved at arrangere seminarer for at øge bevidstheden eller arranger en studietur til en mønsterby for bæredygtig bytrafik.
- Hav fra begyndelsen en åben og transparent tilgang til samarbejde med interessenter (herunder organisationer uden for kommunegrænserne) for at sikre engagement fra aktører fra andre politikområder (f.eks. forskellige administrative myndigheder).

### Tidsplan og koordinering

- Fra begyndelsen – identificer og analyser interessenter.
- Regelmæssig revurdering, hvis der sker ændringer i interessentsammensætningen.
- Påbegynd aktiviteter for at øge bevidstheden tidligt i processen.

- Der er hele tiden behov for politisk opbakning og engagement, se figur 2 for en oversigt over tidsplan og koordinering af politiske beslutninger.

### Tjekliste

- ✓ Interessentgrupper identificeret.
- ✓ Analyse af aktørsammensætninger foretaget.
- ✓ Grundlæggende tilgang til interessentkoordinering udarbejdet.
- ✓ Politisk opbakning sikret.
- ✓ Overordnet forpligtelse med hensyn til bæredygtighedsprincipper hos nøgleinteressenter opfyldt.



Afhængigt af aktionsområdet skal forskellige typer interessenter inddrages i planlægning af bæredygtig bytrafik. Når det handler om bylogistik, påvirker det forskellige interessenter. Derfor anbefales temavejledningen om **Planlægning af bæredygtig bylogistik** til at udforme en multiinteressentplatform for planlægning af bylogistik. Fire hovedgrupper skal være direkte inddraget i processen gennem platformen:

- Aktører i forsyningskæden (f.eks. speditører, transportvirksomheder, befragtere, store detailkæder, butiksejere)
- Offentlige myndigheder (f.eks. lokale, regionale eller lokale myndigheder)
- Andre aktører (f.eks. branche- og handelsorganisationer, forbrugerorganisationer, forskningsinstitutter og universiteter)
- Ekspertter.

Yderligere oplysninger om platformen, og hvordan bylogistik integreres i planlægning af bæredygtig bytrafik, findes i temavejledningen.



### Identification af relevante interessenter

Tabellen nedenfor hjælper med at inddrage interessenter, der har de nødvendige kompetencer til og den nødvendige viden om planlægning af bæredygtig bytrafik. Den udgør en tjekliste for hvem der bør inddrages og hjælper dig til at identificere (nye) organisationer eller personer, som bringer manglende kompetencer eller viden ind. Det fremgår af konceptet, at planer for bæredygtig bytrafik kun bliver en succes, hvis de involverede partnere besidder fire funktionelle kompetencer:

1. Kapacitet til at vinde politisk opbakning
2. Kompetencer indenfor transportnetværk og tjenesteydelser indenfor transportområdet
3. Teknisk ekspertise inden for udvikling af SUMP
4. Kapacitet til at opnå offentlig opbakning eller til at kunne sætte sig ind i borgernes behov

**Figur 11:** The Kingdon Model applied to SUMP: functionalities and corresponding relevance, stakeholders and assets (based on Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

Funktionalitet	Relevans	Hvilke interessenter?	Kerneydelser
<b>Politisk opbakning</b>	Hvem kan sikre politisk opbakning og ressourcer, i transportsektoren og relaterede sektorer?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Borgmestre i byer, som er i gang med planlægning af SUMP, og byrådsmedlemmer (både flertal og opposition)</li> <li>• Borgmestre og repræsentanter for byer i nærområdet</li> <li>• Den politiske ledelse i storbyområder, provinser, amter, regioner</li> <li>• Politiske partier</li> <li>• Politikere fra forskellige lokale myndigheder inden for SUMP-partnerskabet</li> </ul>	Vision, Lederskab, Beføjelser, Ressourcer
<b>Transport-netværket</b>	Hvem styrer de respektive transportnetværk?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offentlige trafikselskaber (bybusser, letbaner og metroer samt regionalbusser og -tog)</li> <li>• Ansvarlige for transportinfrastruktur (veje, parkering, grænsestationer, m.v.)</li> <li>• Nationale jernbaneselskaber</li> <li>• Havnemyndigheder (hvis det er relevant)</li> <li>• Lufthavnsmyndigheder (hvis det er relevant)</li> <li>• Leverandører af nye mobilitetstjenester (f.eks. delecyclen-, delebilordninger)</li> </ul>	Teknisk muligt
<b>Teknisk ekspertise</b>	Hvem har data og de relevante kompetencer til at tilvejebringe en teknisk velfunderet plan?	<p>Tekniske eksperter fra forskellige organisationer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byrådsafdelinger eller offentlige forvaltninger (transport- og fysisk planlægning, økonomisk udvikling, miljø, sundhed, turisme, m.v.)</li> <li>• Universiteter og andre forskningsinstitutter</li> <li>• Kvalificerede virksomheder</li> <li>• Specialiserede organer</li> <li>• Kvalificerede ikke-statslige organisationer og foreninger</li> </ul>	Teknisk velfunderet planlægning
<b>Offentlig opbakning</b>	Hvem forstår den offentlige stemning og interessenters synspunkter?	<p>Offentlige organer, der giver adgang til borgerne, andre interessenter og medierne. Med hensyn til byens tjenesteydelser kan det f.eks. være:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikationstjeneste</li> <li>• Politiet</li> <li>• Afdelingen for økonomisk udvikling, jobvejledere</li> <li>• Ombudsmand/mediator</li> <li>• Undervisningsmyndighederne</li> <li>• Råd inden for forskellige politikområder (transport og fysisk planlægning, økonomisk udvikling, kommunalt ungdomsråd, m.v.)</li> </ul>	Værdier, følelse af at der skal handles her og nu



### Analyse af aktørsammensætninger

Når interesserterne er identificeret, skal sammensætningerne af disse aktører analyseres. Denne analyse skal baseres på en liste over forskellige kriterier eller elementer, som er relevante for den respektive sag, f.eks. interesse, beføjelser, effekt på hinanden, koalitioner, m.v. På den måde kan man finde ud af, hvad målsætningerne er for den enkelte interessent, hvad deres skjulte dagsorden er, og om de ser sig selv som "vindere" eller "tabere", hvis et givent projekt bliver gennemført.

Formålet med en systematisk analyse af aktørsammensætninger er at få et klart billede af interessekonflikter eller potentielle koalitioner samt at være bedre i stand til at udpege klynger af interessenter, der kan have forskellige niveauer af interesse, kapaciteter og viden inden for det respektive område. Dette kan f.eks. gøres ved at udvikle en "indflydelse-interesse-matrice", der opdeler interessenter efter deres niveau af indflydelse/betydning:

**Figur 12:** Influence-Interest Matrix (based on UN-Habitat, 2001. Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, s. 24)

	Mindre indflydelse	Stor indflydelse
Mindre indsats	mindst prioritet interessentgruppe	velegnet til beslutning og meningsdannelse, mægling
Stor indsats	vigtig interessentgruppe måske behov for beslutningskompetence	vigtigste interessentgruppe

Under processen til identificering af interessenter skal det overvejes at identificere eksisterende "lokale forkæmpere" rolle. Disse er vigtige personligheder i det lokale netværk, som anerkendes for deres personlige kompetencer, kontakter og deres væsentlige rolle med hensyn til at mobilisere ressourcer, skabe alliancer m.v. I forbindelse med SUMP'en bør det overvejes at foretage en tidlig strategisk vurdering af deres rolle – sådanne personer kan nemlig have en overordentlig stor indflydelse på processen, og det kan være ønskværdigt at have dem på sin side.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Budapest, Ungarn: Regelmæssige rundbordsmøder for beslutningstagere

Som støtte til en ny form for institutionel beslutningstagning i forbindelse med planlægning af SUMP-tiltag nedsatte BKK Centre for Budapest Transport et "SUMP-udvalg". Der afholdes regelmæssige rundbordsmøder, der fungerer som et forum, hvor man kan tale om og koordinere tiltags- og projektplaner. Udvalget kan også stille forslag til byrådet om nye SUMP-tiltag. Det består af 21 medlemmer fra de vigtigste organer, såsom kommunen, ministerier og statslige myndigheder inden for transportplanlægning, det nationale jernbaneselskab, regionalråd, primære operatører og eksperter fra universiteterne. Personlige kontakter og professionel organisering af arrangementerne er nødvendig e for at sikre et effektivt udvalg.

**Forfatter:** BKK Centre for Budapest Transport, indhentet af UBC  
**Billede:** BKK Centre for Budapest Transport



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## London, Bruxelles, Dresden, Groningen, Ljubljana: Stærk støtte til SUMP fra borgmestere

I den seneste tid har flere indflydelsesrige politikere i de europæiske byer forstærket deres støtte til bæredygtig trafik og deres lokale plan for bæredygtig bytrafik. Borgmestrene har ofte fokus på en specifik foranstaltning, mål eller vision. Londons (UK) borgmester Sadiq Kahn fokuserede sin strategi på tilgængelighed og luftkvalitet. I Bruxelles-regionen (BE) støttede tidligere trafikminister, Pascal Smet, skiftet fra at være en bilvenlig by hen imod en by indrettet til mennesker. I Dresden (DE) er rådsmedlem Raoul Schmidt-Lamontain stolt af at fremme "MOBI"-konceptet, der omfatter bæredygtige transportformer og -tjenester. Groningens (NL), vicetrafikborgmester, Paul de Rook, forfølger byens mangeårige cykelvenlige tradition. Ljubjanas (SI) viceborgmester, Dejan Crnek, spiller en vigtig rolle i Europa, som formand for det politiske rådgivende udvalg i CIVITAS. Han har opbygget omfattende multimodal transport i sin by.

Indhentet af Polis

Billede: Polis



## AKTIVITET 1.4: PLANLÆGGE INDDRAGELSE AF INTERESSENER OG BORGERE

### Rationale

Et skift hen imod bæredygtig trafik kræver aktiv opbakning fra interessenter og den brede offentlighed. At samarbejde med interessenter anses generelt som almindelig praksis – men ofte er det kun bestemte grupper, der har noget at skulle have sagt i forhold til planlægning. Det er vigtigt at inddrage alle relevante interessenter gennem hele planlægningsprocessen for at opfylde deres specifikke krav. Dette er med til at legitimere SUMP'en og forbedrer dens kvalitet. Det er kun en plan for bæredygtig bytrafik, som er udarbejdet i samarbejde med vigtige interessenter og offentligheden, der vil blive accepteret og indført i praksis og i økonomisk henseende. Inddragelse af borgere og interessenter er derfor en grundlæggende element af en SUMP.

Det er nødvendigt at have en dedikeret strategi for inddragelse af interessenter, som trækker på forskellige formater og teknikker, i mødet med myndigheder, private virksomheder, civilsamfundsorganisationer eller dem alle sammen. Inddragelse af offentligheden er fundamentalt for at sikre legitimitet og kvalitet af beslutningstagningsprocessen og kræves desuden af EU og internationale konventioner.

### Mål

- Sikre en velstruktureret inddragelse af alle relevante interessenter gennem vigtige faser af planlægningsprocessen.
- Skabe en transparent dialogbaseret planlægningskultur, der er baseret på regelmæssig kommunikation og høring.
- Tilskynde og give borgerne mulighed for at engagere sig og deltage i debatten, navnlig i de tidlige planlægningsfaser, når processerne stadig er åbne og fleksible.
- Udforme varige og understøttede tilgange til inddragelsesprocessen, der sigter mod at forbedre borgernes livskvalitet, og skabe bredt offentligt medansvar for planlægningsprocessen.
- Styrke civilsamfundets vitalitet og en lokalpolitisk kultur.
- Forbedre den generelle kvalitet, effektivitet, (omkostnings-)effektivitet, transparens, accept og legitimitet af planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik.



### Hvad betyder “borgere” og “interessenter”?

Ved **borgere** forstås alle, som bor og/eller arbejder i det funktionelle byområde, som SUMP'en er udarbejdet for. I dette dokument bruges det i høj grad synonymt med udtrykkene mennesker, indbyggere og offentligheden.

Ved **interessenter** forstås alle personer, grupper eller organisationer, der er påvirket af og/eller kan påvirke SUMP'en. Selvom borgere er en del heraf, henviser udtrykket interessenter i dette dokument primært til institutionelle interessenter, såsom offentlige myndigheder, politiske partier, borger- og samfundsgrupper, erhvervsorganisationer, transportvirksomheder og forskningsinstitutter.

Nøgleinteressenter er normalt tættere inddraget i SUMP-processen end den almene offentlighed. Derfor skal det sikres at alle berørte dele af samfundets interesser, herunder typisk underrepræsenterede grupper “der er vanskelige at nå”, er behørigt repræsenteret blandt de inddragede grupper af interessenter.

### Opgaver

- Iværksættelse af inddragende aktiviteter som led i standard planlægningspraksis. Identificering af planlægningsfaser, som interessenter og borgere vil blive inddraget i (se anbefalinger i figur 13 om borgerinddragelse gennem SUMP-processen) og deltagelsesmetoder som er velegnet for hver af dem (se figur 14 om metoder og værktøjer til engagement). Gennemgang af både fysiske værktøjer og onlineværktøjer med hensyn til engagement og valg af de mest nyttige.
- Nedsættelse af en permanent “styregruppe” bestående af vigtige politikere og andre nøgleinteressenter. Denne gruppe giver vejledning og kommer med input til strategiske beslutninger gennem hele planlægningsprocessen. Brug interessentkortlægningen fra aktivitet 1.3 til at definere, hvilke interessenter der skal medtages. Regelmæssig inddragelse af “styregruppen” i møder/orienteringer, hvor de bedes om feedback for at sætte rammerne for vigtige beslutninger.
- Udvikling af en strategi for kommunikation og engagement og en tidsplan, herunder en overordnet strategi for PR-aktiviteter (såsom medieinddragelse).
- Sigt efter så meget involvering som muligt (se afsnittet nedenfor “Aktiviteter ud over de væsentlige krav”) men medtag som minimum proaktiv information til offentligheden i strategien (dvs. at I henvender jer til borgerne og ikke omvendt).
- Sørg for at inddrage alle berørte dele af samfundet, hvilket omfatter handikappede, unge, ældre, etniske minoriteter, mindre velstillede, enlige forældre og andre typisk underrepræsenterede grupper “der er vanskelige at nå”. Lad være med bare at betragte dem som støttemodtagere men inddrag dem i planlægningsprocessen. Vær opmærksom på lobbygrupper, der kan blokere for processen.
- Planlæg nyhedsmeddelelser med kommunikation om, at en ny SUMP vil blive udarbejdet, og at alle borger- og interessentgrupper har mulighed for at blive inddraget. Overvej at bruge forskellige værktøjer, herunder konventionelle formater som trykte avisartikler, meddelelser på websteder, nyhedsbreve eller husstandsomdelte tryksager, men også nyere formater såsom sociale medier, korte videoer, et drop-in center eller en dedikeret hjemmeside. Se figur 14 for yderligere oplysninger.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Planlæg at inddrage interessenter og borgere mere aktivt med en bredere vifte af deltagelsesværktøjer gennem hele processen (f.eks. studieture, arrangementer for interessenter, et internetforum, borgerpaneler).
- Udvid omfanget af interessentinddragelse til flere grupper, herunder interesse- og lobbygrupper (men sørg for at vigtige drøftelser bliver ordentligt modereret).
- Sørg for maksimal transparens, og giv mulighed for mere demokratisk, deltagelsesbaseret beslutningstagning gennem hele planlægningsprocessen (Aarhus-konventionen).
- For byer der er nået langt: Inddrag aktivt interessenterne i beslutningstagning og håndtering af SUMP-udviklingen.



## Detaljer om opgaverne

### Spørgsmål, der skal adresseres i strategien for inddragelse

Der er fire centrale spørgsmål vedrørende processen, som skal overvejes, når der udarbejdes en strategi for inddragelse.

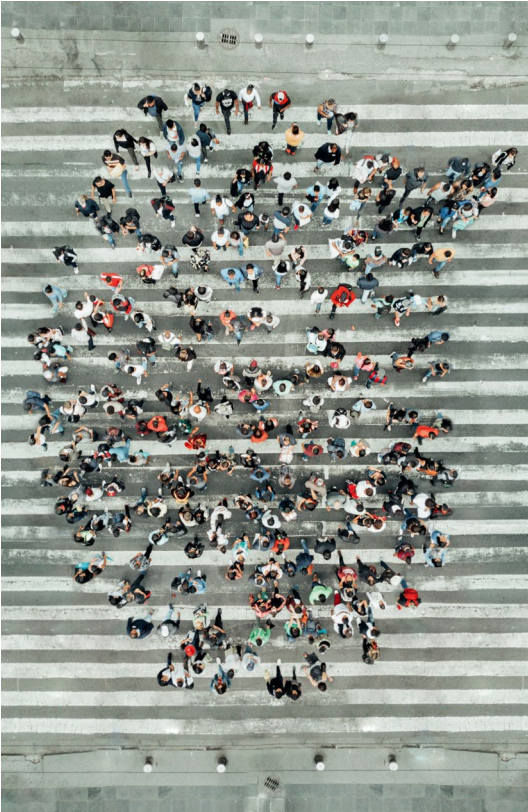
- **Hvorfor?** Hvorfor gennemføres inddragelsesprocessen? Hvordan vil den påvirke strategien/ordningen?
- **Hvem?** Hvem skal inddrages i beslutningsprocessen? Hvordan kan disse personer identificeres?
- **Hvordan?** Hvordan vil inddragelsen foregå? Hvilke værktøjer og teknikker skal anvendes?
- **Hvornår?** Hvornår skal de forskellige aktiviteter finde sted? Hvornår er det passende at inddrage?

## Tidsplan og koordinering

- Planlægning af de centrale inddragelsesaktiviteter skal være afsluttet før planlægningsprocessen påbegyndes.
- Nedsæt "styregruppen" bestående af politikere og andre interessenter sammen med den (nyligt nedsatte) centrale planlægningsgruppe (se aktivitet 1.2) under hensyntagen til planlægningskravene og det geografisk område for SUMP'en (se aktivitet 2.1).
- Inddrag interessenter gennem hele planlægningsprocessen.
- Sørg for at inddrage borgerne i vigtige beslutninger på udvalgte trin. Borgernes engagement kan blive større, når det foregår inden for udvalgte aktiviteter i stedet for at forsøge at inddrage dem i for mange aktiviteter og dermed risikere deltagelsestræthed. Figuren nedenfor viser nyttige foranstaltninger til borgerinddragelse.

Figur 13: Inddragelse af borgere i SUMP-processen





Billede: © Orbon Aljija on istock.com

### Inddragelse af borgere i SUMP-processen – gør det ordentligt!

Borgerne bør inddrages gennem hele SUMP-cyklussen, men på alle 12 trin. Figur 13 anbefaler hvor vægten skal lægges. Den viser trin og aktiviteter, hvor vigtige beslutninger skal træffes, og planlægningsprocessen vil få gavn af idéerne, visionerne og engagementet fra lokale borgere.

Det betaler sig at inddrage borgerne fra starten. Allerede når beslutningen om at udarbejde en SUMP er truffet, kan de informeres, og gruppen af interesserede borgere mobiliseres. Men de fire vigtigste planlægningskridt for borgerinddragelse er drøftelse af scenarier (aktivitet 4.2), opstilling af visioner (aktivitet 5.1), valg og validering af tiltagspakker (aktivitet 7.2) og gennemførelse (aktivitet 11.2). Desuden har SUMP'en gavn af at inddrage borgerne i forbindelse med problemanalysen af situationen for bytrafikken (aktivitet 3.2), sikre bred offentlig opbakning til de planlagte aktioner (aktivitet 8.4) og af at evaluere styrker og svagheder (se aktivitet 12.1).

Ud over disse aktiviteter er milepælene et godt tidspunkt at kommunikere resultaterne af den afsluttede fase til offentligheden. Navnlig den tredje milepæl giver mulighed for at validere den strategiske retning sammen med borgerne, og den fjerde milepæl har gavn af at fejre vedtagelsen af SUMP'en sammen med borgerne. Når arrangementer eller andre metoder til inddragelse af borgerne planlægges, skal man være opmærksom på disse regler:

- Vær kreativ, men også selvkritisk i forhold til foreslåede værktøjer og engagementformater. F.eks. er det ikke sikkert, at onlineundersøgelser når alle målgrupper (f.eks. ældre og personer der ikke har adgang til en computer). Derfor skal der altid være et offlineformat som supplement til onlineformater.
- Det er meget vigtigt at kommunikere, hvordan resultaterne af borgerinddragelse bliver brugt i processen, og lægge vægt på, at de ikke bare havner i en skuffe. Deltagerne skal have lovnin g på, at alle bidrag vil blive taget i betragtning, og de skal have en tilbagemelding, hvis noget tages i betragtning med hensyn til SUMP'en.
- Overvej sproget. Man kan komme til at udelukke personer med indvandrerbaggrund, hvis man kun bruger det lokale sprog. Man skal også passe på med at bruge for mange tekniske termer.
- Stedet, hvor offentlige møder afholdes skal vælges med omhu, og det skal være et lettilgængeligt, barrierefrit sted, der er til at komme til med offentlig transport, og det skal være forsynet med passende faciliteter og hjælpemidler samt ordentlig belysning og god akustik. Sørg for at arrangere siddepladser, og vær opmærksom på forskellige siddekoncepter, der ikke indebærer beføjelseshierarkier.
- Vis hensyn til folks forskellige tidsplaner, og sørg helst for at lægge arrangementet om aftenen. Et eftermiddagsarrangement kan afskære medarbejdere fra at deltage, mens det kan være vanskeligt for forældre med børn at deltage i aftenarrangementer.
- Sørg for professionel og respektfuld moderation.

### Tjekliste

- ✓ Tidsplan, metoder og inddragede borgergrupper er identificeret og fastlagt.
- ✓ Inddragelses- og kommunikationstilgang er fastlagt.
- ✓ Styregruppe med deltagelse af nøgleinteressenter er nedsat.



**Figur 14:** Anbefalede inddragelsesværktøjer og -metoder til udvikling af en SUMP (de vigtige er markeret med fed), baseret på de fire SUMP-faser og grupperet efter engagementsniveau (fra det laveste "udbrede", "rådføre" og "samarbejde" til det højeste "bemyndige")

	Udarbejdelse og analyse	Strategiudvikling	Planlægning af tiltag	Gennemførelse og opfølgning
Udbrede	<p><b>Face-to-face:</b> Oplysningsarrangement, pressekonference, informationsstand på offentlige steder, udstilling på offentlige steder, oplysningskampagne med "lokal kendis", lokale borgere/interessenter som kommunikatorer og informationsformidlere for lokalsamfundet</p> <p><b>Print:</b> Poster, flyer, brochure</p> <p><b>Online:</b> Opslag på sociale medier, webside, oplysnings-app, radio/podcasts, videokanal, nyhedsbrev</p>			
Rådføre	<p><b>Sociale medier (undersøgelser),</b> feedbackformular på hjemmeside, spørge-/feedbackskemaer via app</p>			
	<p><b>Spørgeskemaer og undersøgelser, interviews</b> (telefonisk, nøglepersoner, ...)</p>	<p>Delphi undersøgelse af fremtidige tendenser</p>	<p>Undersøgelse af valgte tiltag, crowdsourcing data</p>	<p><b>Evalueringsskemaer og undersøgelser, Evalueringsinterviews</b> (telefonisk, nøglepersoner, ...), <b>Crowdsourcing data,</b> (rejse) dagbog, Blind walk</p>
Samarbejde	<p><b>Fokusgrupper,</b> Worldcafé, aktualitetsdebatter, rundborde diskussion med interessenter, offentlig debat</p>			
	<p><b>Problem-analyseworkshop,</b> Brainstorming/ Brainwalking, Blind walk</p>	<p>Scenarieworkshop, Visionsarrangement, <b>Future search workshop,</b> Open space event, Participatory Geodesign</p>	<p>Hackathon, <b>Measure workshop, Planning for Real</b></p>	<p>Felttur til gennemførelsessted, samvedligeholdelse (vedtagelsesprogrammer), Living lab</p>
Bemyndige	<p>Borgerjury/<b>Rådgivende borgerudvalg,</b> afstemning</p>			
			<p>Deltagelsesbaseret budgetlægning</p>	<p><b>Samvedligeholdelse/ samgennemførelse</b> (Adoptionsprogrammer, f.eks. adoption af træ)</p>



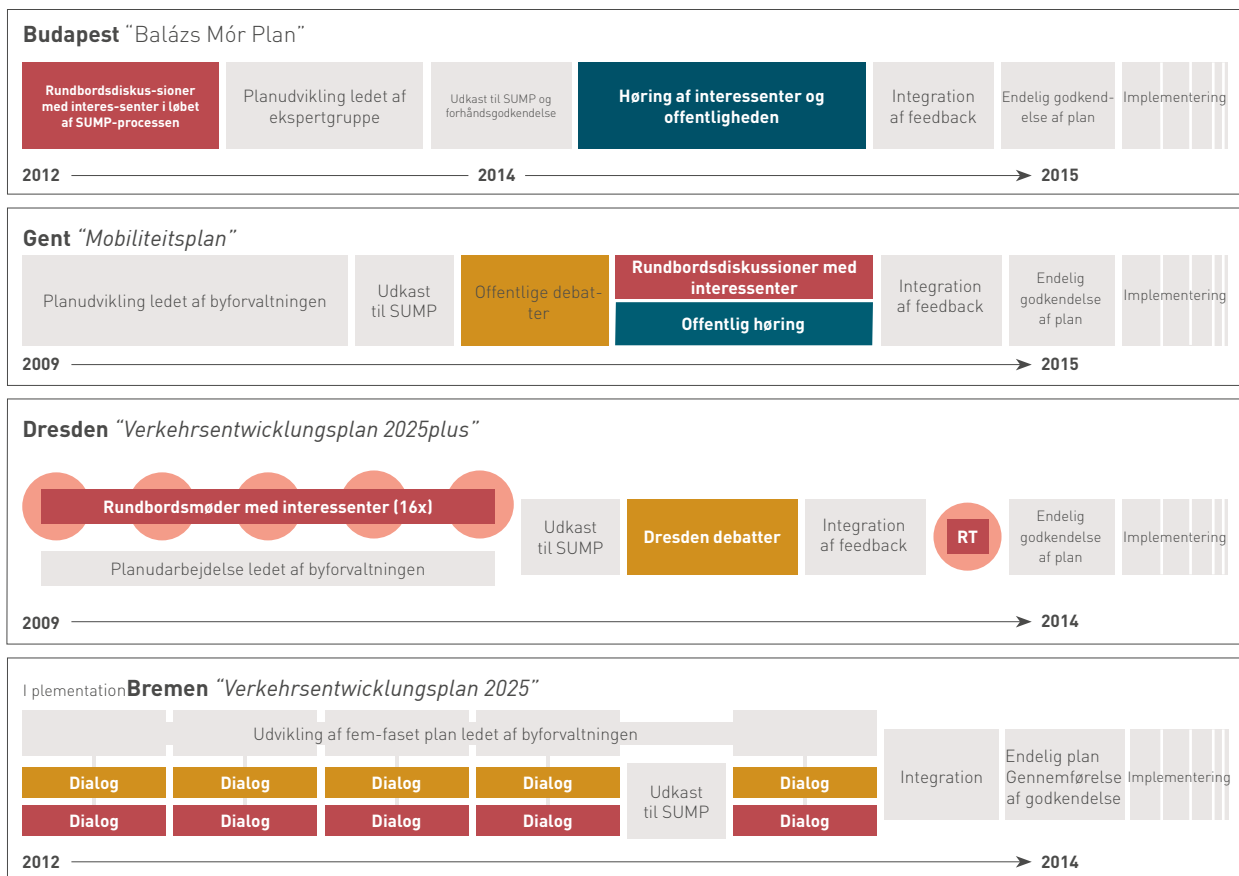
## Praktiske eksempler på inddragelse af borgere og interessenter i SUMP-processen



Byerne Budapest, Gent, Dresden og Bremen har tilrettelagt individuelle tilgange til integration af borgerinddragelse i SUMP-processen – afhængigt af deres lokale forhold, planlægningsekspertise, ressourcer og kapacitet.

Forskellige metoder blev anvendt (f.eks. Budapest og Gent) såvel som særskilt men sideløbende engagering af interessenter og borgere (f.eks. Bremen og Gent) og trinvist engagement (Dresden). Det skal bemærkes, at denne figur viser udvalgte eksempler for at illustrere den brede vifte af mulige tilgange. Der er selvfølgelig også andre måder at inddrage interessenter og borgere på, afhængigt af byens individuelle planlægningsramme.

**Figur 15:** Praktiske eksempler på inddragelse af borger og interessenter i SUMP-processen, Rupprecht Consult, 2016 (baseret på Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 17, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



Bemærk: Dette diagram afspejler ikke varigheden af de enkelte planlægningsfaser.

© Rupprecht Consult 2019

Inddragelse af  borgere  interessenter  Borgere og interessenter

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Brno, Tjekkiet:** Strategi for borgerinddragelse der kombinerer traditionelle formater og onlineformater

I Brno udviklede man en strategi for SUMP-engagement i samarbejde med et konsulentfirma med speciale i formidling og deltagelse, som hjalp byen med at gennemføre en professionel og meningsfuld inddragelsesproces. Strategien omfattede traditionelle metoder, såsom offentlige debatter, rundbordsdiskussioner og formidling gennem et dedikeret websted, men også nye tilgange såsom "Brno Mobility – 2050 Vision – Experts Workshop". I forbindelse med processen, der løb fra 2015 til 2018, blev mere end 2 500 input fra borgerne analyseret, mere end 500 personer deltog i ca. 30 arrangementer og flere workshopper med deltagelse af borgere, eksperter, bydistrikter og kommuner samt politikere blev afholdt

**Forfatter:** Iva Rorečková (Machalová) og Lukáš Bača, City of Brno, indhentet af EUROCITIES | **Billede:** Marie Schmerková (Brno kommune)



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Vilnius, Litauen:** Fælles engagement har skabt bredt medejerskab af SUMP'en

Det første skridt i forbindelse med Vilnius' SUMP-proces var at udarbejde en køreplan for projektarbejdet, hvor strategier for, hvordan man samarbejder med interessenter og borgere, blev identificeret. Der blev defineret fire klare mål: forventningsafstemme løbende, informere om processen, nå specifikke målgrupper og arrangere aktiviteter for at øge bevidstheden. Vilnius samarbejdede med adfærdsforskere og sociologer for at identificere de mest effektive måder at kommunikere med forskellige målgrupper (politikere, interessenter og borgere). En dedikeret person der koordinere aktiviteterne, tilstrækkeligt budget, klare målsætninger og KPI'er resulterede i en vellykket kampagne og i at rejse diskussion om SUMP'en blandt lokalsamfundet, medierne og politikere.

**Forfatter:** Kristina Gaučė, indhentet af UBC  
**Billede:** Saulius Žiūra





Samtidig med oprettelsen af arbejdsstrukturer skal planlægningsrammerne fastlægges så planen for bæredygtig bytrafik er tilpasset til de lokale forhold. Dette omfatter at definere det geografiske område, der ideelt set bør være lig det "funktionelle byområde". Andre vigtige aspekter er at følge lovkravene til planlægning og sammenkæde disse med planlægningsprocesser inden for relaterede områder. Resultaterne af alle tidligere aktiviteter bliver derefter sammenfattet i en aftalt tids- og arbejdsplan, der helst skal godkendes på politisk plan for at give de involverede aktører et pålideligt billede. Hvis manglende kapacitet er identificeret før, skal der træffes hensigtsmæssige foranstaltninger for at få ekstern support til udvikling af SUMP'en.

## AKTIVITET 2.1: VURDERE PLANLÆGNINGSKRAV OG FASTLÆGGE GEOGRAFISK OMFANG (BASERET PÅ "FUNKTIONELT BYOMRÅDE")

### Rationale

En plan for bæredygtig bytrafik er kædet sammen med en bredere regional og national planlægningsramme. Dette omfatter f.eks. regler, finansieringsstrømme eller strategier på højere plan for transport- og fysisk planlægning (f.eks. en national transportplan, hvis en sådan findes). Det er meget vigtigt at evaluere den regionale og nationale planlægningsrammes indvirkning på det funktionelle byområde og således undgå konflikter med højere myndigheder på et senere tidspunkt.

En SUMP skal omfatte det funktionelle byområde (dvs. pendlerzonen), som i de fleste tilfælde strækker sig ud over en kommunes administrative grænser. Hvis der ikke findes nogle regionale eller nationale regler for det geografiske område

i en SUMP, skal den mest hensigtsmæssige geografiske dækning aftales af de berørte interessenter og godkendes af den politiske instans. På den ene side afhænger dette af området, som de respektive lokale eller regionale myndigheder er ansvarlige for. Men på den anden side skal det så vidt muligt følge de aktuelle mobilitetsmønstre. En plan, som dækker hele byområdet, vil være meget mere effektiv end en plan, der kun dækker en del af det.

## Opgaver

- Sikre at relevante regionale, nationale og EU-lovkrav til SUMP'en er identificeret.
- Tilvejebringe et klart perspektiv på, hvordan regionale, nationale og EU-rammer vil påvirke planlægningsprocessen.
- Definere det geografiske område for jeres plan, som normalt dækker det funktionelle byområde af aktuelle mobilitetsmønstre (f.eks. pendlerzone).
- Identificere den/de relevante instans/instanser der skal påtage sig lederskab i planlægningsprocessen.
- Opnå en politisk beslutning for at godkende det geografiske område og den ledende organisation.
- Sikre, at forbindelsen til langdistancetransportkorridorer er overvejet.
- Inddrage nøgleinteressenter og myndigheder inden for det forventede planlægningsområde og sigte mod formelle aftaler om det geografiske område for planlægningsaktiviteterne.
- Vælge en åben og transparent tilgang, der sikrer inddragelse af de pågældende myndigheder. Sikre regelmæssig kommunikation og udveksling mellem relevante myndigheder.
- Forhandle det overordnede ansvar for planen.
- Hvis det ikke er muligt at definere et planlægningsområde, der er i fuld overensstemmelse med det funktionelle område for bytrafik, så sigt i det mindste mod et godt samarbejde med aktører omkring udfordringer, der kun kan håndteres på byområdeniveau. Dette kan bygge på eksisterende samarbejde eller omfatte ny praksis (f.eks. formelle procedurer såsom fælles planer for arealanvendelse eller uformelle procedurer såsom arbejdsgrupper).

## Mål

### Planlægningskrav

- Identificere, dokumentere og evaluere:
  - Lovgivning og vejledning til hvordan man udarbejder en SUMP, herunder eventuelle krav til det geografiske område eller forskellige typer planlægningsmyndigheders ansvarsområder (hvis det er relevant).
  - Relevante regionale og nationale finansieringskriterier.
  - Planer, strategier og målsætninger på højere plan, der kan påvirke SUMP'en. F.eks. kan nationale planer for nye eller udbyggede veje være i modstrid med målsætningerne i en SUMP ved at tilskynde til mere bilkørsel ind til byen.
- Udarbejde en oversigt over de regionale og nationale rammer med forslag til, hvordan det kan håndteres i jeres SUMP.

### Geografisk område

- Analysere transportmønstre og administrative grænser. Definere jeres funktionelle byområde (for mere vejledning, se afsnit om værktøj nedenfor). Medtag også forbindelser til langdistancetransportkorridorer (såsom det transeuropæiske transportnet, TEN-T, og det nationale jernbanenet).
- Sikre repræsentation af interessenter fra hele planlægningsområdet i styregruppen.
- Sikre inddragelse af borgere fra hele planlægningsområdet i deltagelsesaktiviteterne.

### **Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav**

- Ikke dækning af områder, der har sammenhæng til større socioøkonomiske påvirkninger og miljøpåvirkninger af transport.

### **Tidsplan og koordinering**

- Identificere regler og relevante planlægningskrav helt fra starten og tag højde for disse gennem hele processen.
- Tag navnlig hensyn til disse i forbindelse med identificering af interessent- og borgerinddragelse (se aktivitet 1.4), det geografiske område (denne aktivitet), sammenkædninger med andre planlægningsprocesser (se aktivitet 2.2) og tids- og arbejdsplanen (se aktivitet 2.3).
- Definere det geografiske område tidligt i processen, så der er taget højde for det, når arbejds- og deltagelsesstrukturerne fastlægges (se trin 1) – en klar aftale kræves, før planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik sættes i gang (se aktivitet 2.3).

## Tjekliste

- ✓ Relevante nationale og regionale dokumenter er revideret og resultater sammenfattet.
- ✓ Muligheder og virkninger er identificeret, der kan følge af de regionale og nationale rammer.
- ✓ Geografiske områder er defineret (om muligt det funktionelle byområde).
- ✓ Politisk aftale er indgået om geografisk område, grundlæggende roller og ansvarsområder for myndigheder og politikere.
- ✓ Nøglemyndigheder fra planlægningsområdet er inkluderet i det centrale planlægningssteam og/eller styregruppen.
- ✓ Politisk aftale er underskrevet og vedtaget af kommunalbestyrelser.



### Funktionelle byområder i EU-medlemsstater

OECD og Europa-Kommissionen har i fællesskab udviklet en metode til at definere funktionelle byområder på en ensartet måde i alle lande. På baggrund af centrale oplysninger om befolkningstæthed og pendlerzone-strømme henviser et funktionelt byområde til en tætbeholdet by og et omkringliggende område (pendlerzone), hvis arbejdsmarked er tæt integreret med byen.

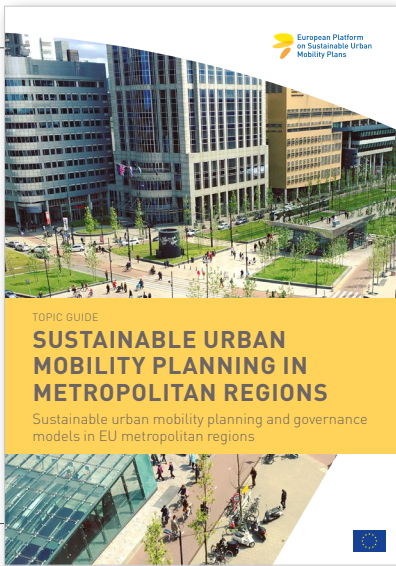
- Bykernen består af en befolkningsklynge med en tæthed på mindst 1 500 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.
- En kommune er en del af bykernen, hvis mindst 50 % af dens indbyggere bor i klyngen.
- "Baglandet" er identificeret som "oplandet" for byens arbejdstagere uden for den tætbeholdede kerne. Alle kommuner, hvor mindst 15 % af deres borgere arbejder i en bestemt bykerne, defineres som værende en del af byens opland.

Det endelige mål med OECD-EU tilgangen til funktionelle byområder er at skabe en fælles definition af byer og deres indflydelsesområder til brug for internationale sammenligninger og politisk analyse af spørgsmål vedrørende byudvikling.

OECD udarbejder profiler af de funktionelle byområder for hvert EU-land. De omfatter kort over landet med alle funktionelle byområder (fås også som gratis shapefile), en liste over de funktionelle byområder efter befolkningsstørrelse og befolkningen, der bor i disse funktionelle byområder. For adgang til profilerne, gå ind på [www.oecd.org](http://www.oecd.org) og søg efter "funktionelt byområde".

Kilde: OECD 2019

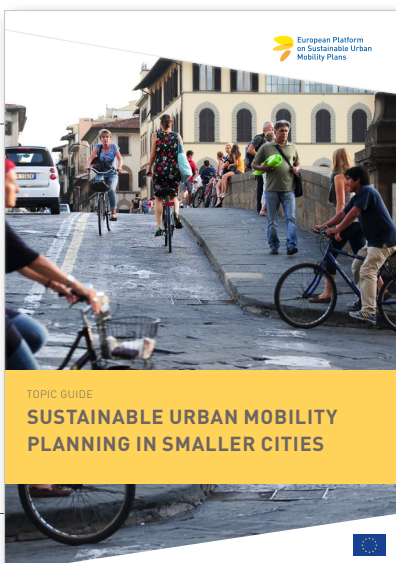
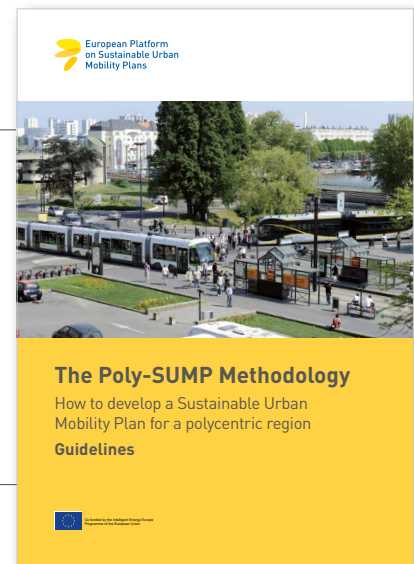




Baseret på den fælles OECD-EU metode defineres storbyregioner som sammenhængende, tætte og bebyggede funktionelle byområder med mindst 250 000 indbyggere. De har generelt en høj økonomisk tiltrækningskraft, mange pendlere og komplekse multimodale transportsystemer, samtidig med at de typisk også er vigtige nationale og europæiske transportknudepunkter. Storbyregioner kan navnlig være en udfordring ved planlægning af bæredygtig bytrafik på grund af de mange berørte kommuner og andre institutioner.

Temavejledningen **Planlægning af bæredygtig bytrafik i storbyregioner** indeholder vejledning om SUMP'er i storbyområder. Den identificerer fire typer storbyforvaltning (uformel/blød koordinering, tværkommunale myndigheder, overkommunale myndigheder, storbyer med særlig status) og viser eksempler på og planlægningsprincipper for de forskellige institutionelle strukturer.

Der findes forskellige typer funktionelle byområder med forskellige behov for udvikling af en plan for bæredygtig bytrafik. Poly-SUMP-metoden kommer med vejledning til polycentriske regioner med flere kommuner eller byer, der er nært knyttet til hinanden. Den kommer med anbefalinger til, hvor regionalt transportsamarbejde indledes eller udvikles i sådanne komplekse områder. Baseret på terminologien i **Poly-SUMP-guiden** defineres polycentriske regioner som en relativt tyndt befolket hovedstad (færre end 200 000 i en større region eller færre end 100 000 indbyggere i en mindre region) og et antal mellemstore byer, der er mindre end hovedstaden, men med flere end 5 000 indbyggere.



Planlægning af bæredygtig bytrafik kan være lige så nyttig for små byer som for storbyregioner, men mindre byer har andre behov end større byer og har normalt meget begrænset kapacitet til strategisk planlægning. Temavejledningen **Planlægning af bæredygtig bytrafik i mindre byer** tilpasser SUMP-processen til planlægningsforholdene i mindre byer. Den kommer med vejledning både til byer, der ønsker at udvikle deres egen plan for bæredygtig bytrafik, og til dem, der gerne vil være en del af en regional plan for bæredygtig bytrafik, som er iværksat af en større by i nærheden. Ud over planlægningsværktøjer og deltagelsesmetoder, der har vist sig at fungere godt i deres kontekst, fokuserer vejledningen navnlig på foranstaltninger, der passer til mindre byer, hvor man er meget afhængig af egen bil, og med sparsom offentlig transport.



## Status på SUMP-initiativer i EU-medlemsstater

Yderligere information om regionale og nationale regler for udvikling af en plan for bæredygtig bytrafik i EU-medlemsstaterne: CIVITAS SUMP's-Up & Prosperity: THE STATUS OF SUMP'S IN EU MEMBER STATES  
[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMP's-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMP's-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Basel, Schweiz: Grænseoverskridende planlægningssamarbejde om et tri-nationalt byområde

Planen for bæredygtig bytrafik i kantonen Basel-Stadt indeholder forskellige grænseoverskridende foranstaltninger (i Schweiz, Frankrig og Tyskland) med henblik på at mindske bilpendlertrafikken og begrænse den trafikale overbelastning i myldretiden. F.eks. er "Pendlertonden" en fond, der opkræver parkeringsafgifter inden for kantonen. Fonden bruges til at finansiere projekter, der har en dokumenteret positiv effekt på pendlertrafikken til og fra Basel. De fleste finansierede projekter er Bike&Ride- og Park&Ride-ordninger på de store stationer i det regionale jernbanenet. Siden fonden blev nedsat i 2012 er i alt 394 cykler og 966 bilparkeringspladser blevet medfinansieret på forskellige togstationer.

**Forfatter:** Martin Dollesche, Canton of Basel-Stadt, indhentet af EUROCIITIES | **Billede:** Eurocities

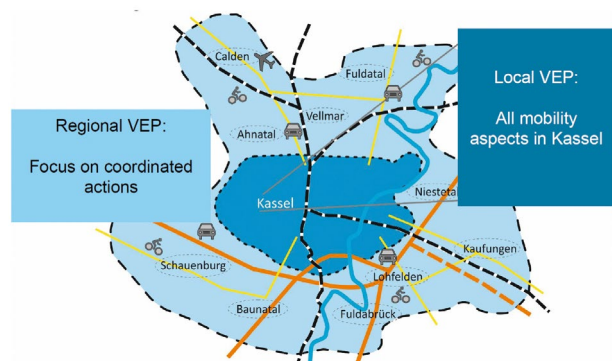


### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Kassel, Tyskland: Synkroniseret udvikling af kommunal og regional plan for bæredygtig bytrafik

Pga. den tætte sammenvævning af Kassels regionale transportnet blev "SUMP Kassel 2030" suppleret med en regional plan for bytrafikken. Mens SUMP'en lægger vægt på central bytransport og trafikstrømme, fokuserer den regionale plan for bytrafikken på regionaltransport og tilgængelighed. Begge planer blev synkroniseret med hensyn til indhold og fysiske dimensioner, og en regional trafikmodel er fastsat som basis for begge planer. De fælles mål, der er sat, er retningsgivende for udviklingen af foranstaltninger og aktioner i begge planer, og sætter standarderne for efterfølgende evaluering. Begge integrerede koncepter for aktion indeholder et koordineret program med foranstaltninger til gennemførelse.

**Forfatter:** Simone Fedderke, Centre of Competence for Sustainable Urban Mobility - State of Hessen and City of Kassel, indhentet af Rupprecht Consult  
**Billede:** Kassel by



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Grand Nancy, Frankrig:** Tværkommunal byplan for boliger og udvikling

Grand Nancy er i gang med at udforme en storbyplan for bæredygtig bytrafik, som skal samle flere sektorplaner i en enkelt plan. Ved at samle ressourcer og kompetencer på byområdeniveau sigter dette unikke dokument mod at harmonisere offentlige politikker for byplanlægning, boliger, mobilitet, økonomisk og kommerciel udvikling og miljøet for at virkeliggøre et fælles, sammenhængende og forenet territorielt projekt. Udformningen af planen varetages af et tværfagligt teknisk team bestående af medarbejdere fra forvaltningerne for byplanlægning, bolig, økonomisk udvikling, bæredygtig udvikling og mobilitet i Grand Nancys bystyre, og støttes af regionalrådet for udvikling og byplanlægning.

**Forfatter:** Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Métropole, indhentet af EUROCITIES

**Billede:** Métropole du Grand Nancy

**AKTIVITET 2.2: SAMORDNING MED ANDRE PLANLÆGNINGSPROCESSER****Rationale**

En af de primære mangler ved planlægning af bytransport i dag er manglende koordinering med andre politikker og organisationer, der rækker ud over integrering af transportformer. At tage hånd om denne mangel er en stor udfordring (f.eks. Koordinering med planlægning af arealanvendelse, miljøbeskyttelse, social inklusion, ligestilling mellem mænd og kvinder, økonomisk udvikling, sikkerhed, sundhed, uddannelse, informationsteknologier, energi og boliger) for planlægning af bæredygtig bytrafik, men også en vigtig kilde til innovation og forbedring.

Samordning med andre planlægningsprocesser og koordinering af mål og målsætninger styrker planen for bæredygtig bytrafik – og de planer, der sammenkædes.

**Mål**

- Integrere bevidstheden om interaktioner mellem ændringer i bystrukturer (tæthed, funktioner, socioøkonomiske mønstre, økosystemer) og mobilitet i relevante kommunalforvaltninger og myndigheder.

- Definere hvordan planlægning af bæredygtig bytrafik og andre politikker på lokalt og regionalt niveau kan integreres.
- Sigte mod harmonisering af tidsplanen for SUMP'en med forskellige tekniske og politiske beslutningsprocesser (f.eks. overordnede strategier, sektorplaner, valg).
- Iværksætte planlægning af mobilitet og transport som et fælles politikområde.

**Opgaver**

- Identificere lokale sektorstrategier for transport og trafik (f.eks. strategier for forskellige transportformer) og lokalplaner fra andre politikområder, der kan få indflydelse på bytrafikken (f.eks. Arealanvendelse, energi, miljø, økonomisk udvikling, social inklusion, sundhed og sikkerhed). Identificere relevante planer for lokale trafikselskaber, tjenesteudbydere og andre kommuner i planlægningsområdet.



- Gennemgå hvorvidt målene i planen understøtter eller er i strid med målsætninger for bæredygtig bytrafik. F.eks. understøtter en politik for arealanvendelse, der gør brug af forladte industrigrunde, SUMP'en, mens en politik der derimod fremmer diffus byspredning, er i strid med principperne. En anden konflikt kan f.eks. være, hvis en plan for sundhedsforbedring kun lægger vægt på fysisk aktivitet gennem organiseret sport, i modsætning til at øge andelen af transportformer som gang og cykling til hverdag, eller hvis en uddannelsespolitik tilskynder til længere transport til skole/studie.
- Identificere koordineringskrav på tværs af relevante politikområder. Et eksempel er forholdet mellem planlægning af arealanvendelse og transport. Påvirkninger af transport skal overvejes i forbindelse med planlægningen af arealanvendelse for at maksimere anvendelse af bæredygtig transport på nye tiltag.
- Samordne med etablerede regionale selskaber (f.eks. en storbyorganisation). Dette omfatter også langdistancetransportkorridorer såsom de transeuropæiske transportnet – TEN-T.
- Overvej specifikke krav til strategisk vurdering af virkningen på miljøet (Environmental Impact Assessment, SEA).
- Udvikle fælles aktioner i samarbejde med aktører fra relevante politikområder. Sigte mod en ændring af sektorpolitikker og praksis og/eller udvikle nye aktivitetsområder på tværs af forvaltninger.
- Sikre regelmæssig kommunikation og udveksling mellem relevante myndigheder (og i myndigheder, f.eks. gennem regelmæssige møder mellem planlæggere af transport og arealanvendelse). Overvej at inkludere en arealanvendelsesplanlægger i det centrale planlægningsteam eller styregruppen

Et eksempel på sammenkædning af forskellige planlægningsprocesser er harmonisering af planlægning af bæredygtig bytrafik med Handlingsplaner for bæredygtig energi og klima (SECAP). Dette imødekommer også behovet for at samle strategisk planlægning af bæredygtig trafik, klimatilpasning og energi og resulterer i to harmoniserede planer med tilpassede gennemførelses- og overvågningsfaser. Detaljeret vejledning findes i retningslinjerne for **Harmonisering af planlægning af energi og bæredygtig bytrafik**.

og tildele vedkommende en klar rolle i planlægningsprocessen for at skabe medansvar.

- Sigte mod fuld integrering af planlægning af bæredygtig bytrafik i udviklings- og gennemførelsesplaner for andre eksisterende politikker og strategier

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

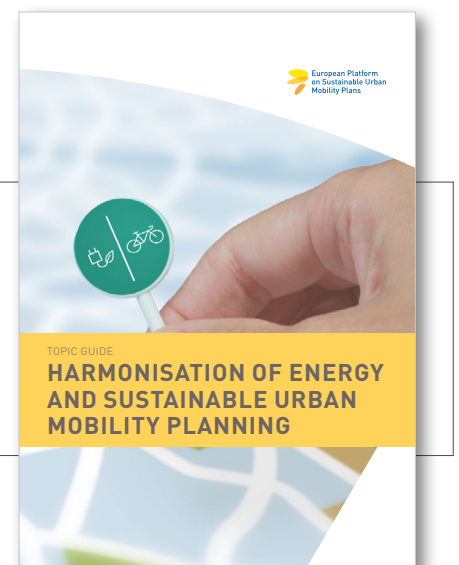
- Sigte mod integrering med bredere langsigtede strategier. Nogle byer og regioner har en langsigtet strategi eller vision for lokal udvikling med en tidshorisont på 20-30 år. Hvis der findes en sådan strategi, kan den udstikke retningslinjen for SUMP'en med hensyn til at definere overordnede mål.

### Tidsplan og koordinering

- Start fra udgangspunktet som en fortløbende aktivitet. Indledende revision af koordineringskrav og potentiale skal foretages, før tidsplanen fastlægges (se aktivitet 2.3).

### Tjekliste

- ✓ Relevant politiksammenkædning er identificeret (synergier og konflikter).
- ✓ Indledende muligheder for integrering af politik er undersøgt.
- ✓ Dialog er indgået med berørte aktører omkring integreringsmuligheder.
- ✓ Indledende prioritering af integreringsmuligheder er fastlagt.



### Strategisk miljøvurdering og planlægning af bæredygtig bytrafik

For nogle tiltag er det obligatorisk at foretage en strategisk miljøvurdering. Eftersom en strategisk miljøvurdering og en plan for bæredygtig bytrafik har visse elementer til fælles, anbefales det at sammenkæde de to processer. Gennemførelse af en strategisk miljøvurdering på SUMP-niveau fastlægger en sammenhængende og holistisk ramme for beslutningstagning. Inddragelse af de relevante miljøoplysninger og overvejelser i planlægningsfasen bidrager til mere bæredygtige og effektive løsninger. Den strategiske miljøvurdering skal ikke betragtes som en særskilt aktivitet men som en integreret del af udviklingen af SUMP'en, der gennemføres på forskellige trin, som fører frem og tilbage til planen:

- indsamling af grundlæggende miljøoplysninger
- screening og strategiske miljøvurderingsmålsætninger
- vurdering af tiltag
- vurdering og evaluering af følger og virkninger
- forslag til afbødningsforanstaltninger og opfølgning.

Ovenstående skal kædes tæt sammen med de forskellige trin i SUMP'en. Grundpillerne for effektiv beslutningstagning med hensyn til strategisk miljøvurdering og SUMP'er er klarhed over ansvarsområderne mellem myndigheder, effektiv oplysning af offentligheden og høring samt hensyntagen til udtrykte holdninger før planen vedtages.

Forfatter: EIB/JASPERS

Figur 16: Tilsvarende aktiviteter i SUMP og SEA (EIB/JASPERS)

SUMP		Strategisk miljøvurdering
Aktivitet 3.1: Identificering af informationskilder og samarbejde med dataejere Aktivitet 3.2: Analyse af problemer og muligheder (alle former)		Metode Identificering af andre relevante planer, programmer, miljøbeskyttelsesmålsætninger Dataindsamling Analyse / Identificering af miljøproblemer
Aktivitet 5.2: Aftale mål der adresserer de centrale problemerstillinger og alle transportformer	Krydshenviser / harmonisere	Målsætninger for strategisk miljøvurdering
Trin 7: Valg af tiltagspakker sammen med interessenter (inklusive vurdering af tiltag, valg af tiltag, tiltagspakke)	koordinere	Vurdering af tiltag/grupper af tiltag (alternativer) i forhold til strategiske miljøvurderingsmålsætninger Offentlig høring (anbefales på det kraftigste)
Aktivitet 9.2: Færdiggøre og kvalitetssikre dokumentet "Plan for bæredygtig bytrafik"		Vurdere og evaluering af planens følger/virkninger Afbødningsforanstaltninger Overvågning af foranstaltninger
Inddragelse af offentligheden (f.eks. aktivitet 4.2, 5.1, 8.4 og 11.2)	Udvikling, eventuelt i fællesskab	Environmental (SEA) Report Public consultation on SEA

### Sammenkædning af SUMP med sociale inklusionspolitikker

I flere belgiske byer suppleres udviklingen af en SUMP med politikker, der øger social inklusion inden for mobilitetsområdet. Med hensyn til adgang til offentlig transport har mere end 140 flamske kommuner og byer indgået en trepartsaftale med det offentlige bustransportselskab. Det betyder, at deres borgere kan benytte offentlig transport til nedsat takst, ofte med yderligere rabat for børn, studerende og/eller ældre. Desuden tilbyder 16 kommuner og byer et socialhjælpsbidrag til taxakørsel for borgere, der ikke kan køre bil, og som har lav indkomst, og mange andre kommuner har behovsstyrede transporttjenester med frivillige. Desuden tilbyder byer og kommuner i stigende grad kurser til sårbare grupper: Antwerpen og Leuven har deres eget cykelkursus for voksne, og Oostende hjælper nyankomne med at tage kørekort.

Forfatter: Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, Mobiel 21



Billede: © RomanBabakin on istock.com

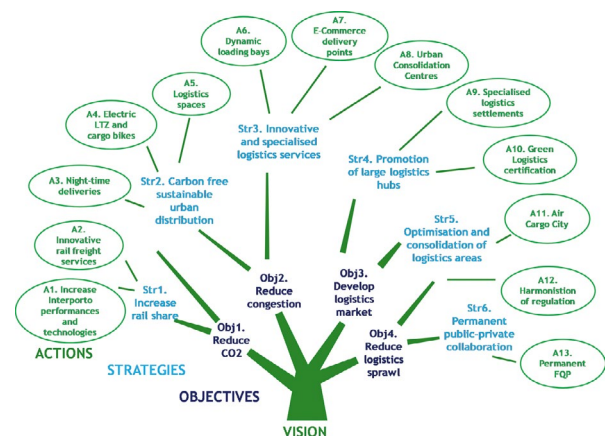
### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bologna, Italien: Storbyplan for bæredygtig bytrafik, der kæder fysisk planlægning af bytrafik og logistik sammen

Bologna indførte en innovativ tilgang ved at udvikle en plan for bytrafikken, der både er integreret på fysisk og tematisk plan: byens plan for bæredygtig bytrafik er udviklet for hele storbyområdet og er tæt koordineret med sektorplaner for bylogistik og cykling. For at skabe en fælles planlægningsproces planlagde teamet fra trafikplanlægningsforvaltningen fra starten at bringe dem sammen. Det centrale resultat af Bolognas initiativ er, at engagement hos interessenter er et væsentligt aspekt af hele beslutningsprocessen i storbyområdet. Den største udfordring var at finde gennemførlige og effektive måder, hvorpå politiske beslutningstagere kan styre bylogistikken, som er et marked domineret af private virksomheder, der ofte har begrænset kommunal planlægningserfaring.

Forfatter: Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, indhentet af Polis

Billede: Metropolitan City of Bologna



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Monzón, Spanien:** Harmoniseret udvikling af SUMP og SECAP

Baseret på SUMP-SECAP harmoniseringsvejledningen udviklede Monzón sin SUMP og Handlingsplan for bæredygtig energi og klima (SECAP) på en integreret måde. De centrale aktiviteter omfattede 1) nedsættelse af et harmoniseringsteam med ansvar for udvikling af begge plan og udnyttelse af synergivirkninger. 2) deling af opgørelsen for transportemissioner mellem begge planer 3) brug af samme referenceår for emissionsopgørelsen 4) gennemførelse af en undersøgelse for at identificere, hvilke foranstaltninger der kan inkluderes i begge planer 5) prioritering af SUMP-foranstaltninger efter kriterierne for deres "virkning på SECAP" 6) inddragelse af alle kommunalforvaltninger, der kan blive påvirket af gennemførelse af SUMP og SECAP ved fælles møder.

**Forfatter:** Andrea Conserva, Circe Foundation, indhentet af EUROCITIES

**Billede:** Guidelines for the harmonization of energy and Sustainable Urban Mobility Planning, 2018



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Lahti, Finland:** Integrering af planlægning af arealanvendelse og bytrafik

Lahti har udviklet en integreret strategisk proces, "Lahti-retning", for den kombinerede planlægning af arealanvendelse og bytrafik. Formålet med den nye tilgang, som først blev gennemført i 2019, er at bygge en bæredygtig by sammen med borgerne, interessenter og beslutningstagere. Processen er i gang og er periodisk. Strategien ajourføres hver fjerde år eller for hver byrådsperiode. Den omfatter byplanen, SUMP'en, miljøprogrammet og transporttjenesteprogrammet. Den integrerede tilgang har indtil nu vist sig at fungere godt. Den styrker samarbejdet mellem planlæggere af arealanvendelse og bytrafik og optimerer inddragelse af borgerne i planlægningen af bytrafikken.

**Forfatter:** Anna Huttunen, City of Lahti, indhentet af UBC

**Billede:** Lassi Häkkinen, Lahti by



## AKTIVITET 2.3: AFTALE TIDSPLAN OG ARBEJDSPLAN

### Rationale

At sikre både den rette timing og en tydelig arbejdsplan er vigtige elementer for at opnå succes. Aktiviteterne der skal til for at udvikle en plan for bæredygtig bytrafik afhænger delvist af hinanden – indbyrdes afhængighedsforhold skal nøje omsættes til en logisk sekvens, der harmonerer med de lokale forhold. Når tidsplanen fastsættes, er det vigtigt at overveje de løbende politik- og planlægningsaktiviteter, som kan påvirke processen, såsom valg, lovgivningsprocesser og andre planlægningsaktiviteter.

Udvikling og gennemførelse af en SUMP er også en kompleks institutionel proces. Det kræver ofte revision af planlægningspraksis og samarbejde på tværs af grænser. Disse arrangementer kræver politisk mandat for at opnå bred accept af dem. En arbejdsplan, der viser alle milepæle og klart definerer, hvilke inddragede aktører der gør hvad og hvornår, skal godkendes.

### Mål

- Udvikle en skræddersyet planlægningsproces, som er tilpasset til de lokale forhold og koordinerer aktiviteterne ordentligt.
- Sigte mod harmonisering af tidsplanen med forskellige tekniske og politiske beslutningsprocesser (f.eks. overordnede strategier, sektorplaner, valg). Identificere tidsvinduer for koordinering.
- Præcisere og formalisere rollerne for alle aktører og deres ressourcetilbud.
- Skabe pålidelighed og transparens med hensyn til planlægningsprocessen.
- Fremme af en effektiv planlægningsproces, der tager hensyn til tidsmæssige indbyrdes afhængigheder mellem aktiviteter minimerer risici i forhold til tidsplan og udnytter ressourcer fuldt ud.

### Opgaver

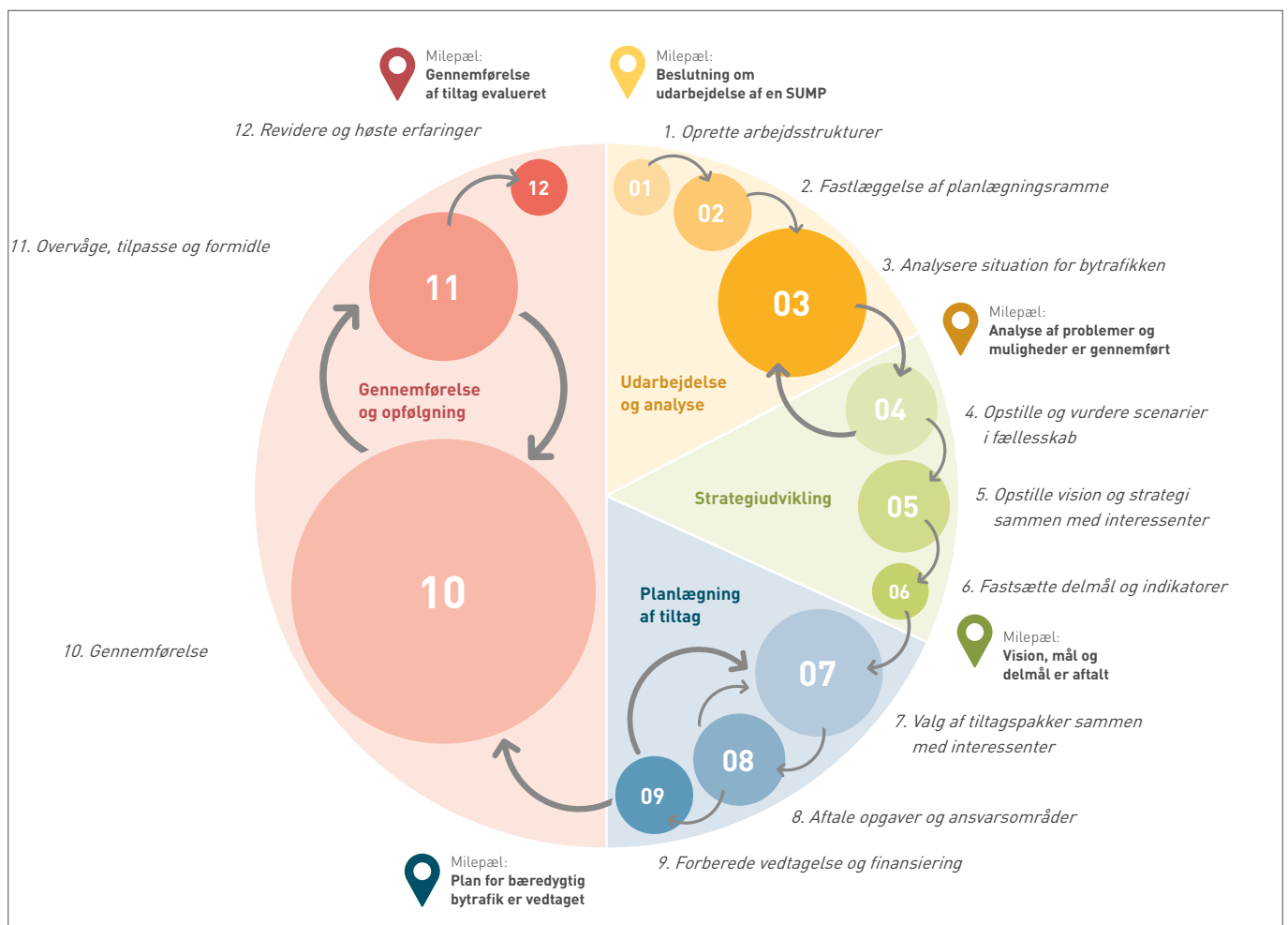
#### Tidslinje:

- Bruge tilstrækkelig tid på at forberede planlægningsprocessen. Den tid, der er brug for, til at opnå en beslutning om at udvikle en SUMP, fastlægge arbejdsstrukturer og definere planlægningsrammen er meget forskellig fra by til by. Det afhænger i høj grad af byens erfaring med strategiske planlægningsprocesser, institutionelle strukturer, den politiske kontekst og den lokale "planlægningskultur".
- Definere en tidsramme for udvikling af SUMP'en, herunder analysefaserne, strategiudvikling og foranstaltningsplanlægning. Samlet set kræver det typisk mindst ét år fra den officielle start på planlægningsprocessen, før den bliver vedtaget, normalt mere.
  - Analysen tager normalt ca. to til seks måneder, men den kan også tage længere tid, hvis det er nødvendigt at indsamle mange flere data.
  - Strategiudvikling (herunder vision, mål og delmål) tager normalt ca. to til fem måneder.
  - Tiltagsplanlægning (fra den indledende identificering af potentielle tiltag indtil der foreligger aftalte tiltagspakker, med definering af finansiering og ansvarsområder, som er inkluderet i et endeligt SUMP-dokument) tager normalt ca. tre til otte måneder. Men dette afhænger i høj grad af detaljeringsgraden, som tiltagene er udarbejdet ud fra i SUMP-processen.
  - Det kræver normalt ekstra tid for SUMP'en at blive vedtaget, når først den er klar. Dette varierer betydeligt afhængigt af de politiske forhold, som kan være alt lige fra et par uger til et halvt år eller mere. Ordentlig inddragelse af beslutningstagere i planlægningsprocessen er med til at mindske risikoen for forsinket vedtagelse.
- Tage hensyn til potentielt udfordrende perioder (f.eks. valg- eller budgetplanlægningsperioder). I månederne op til et valg kan det være vanskeligt at handle hurtigt. Dette kan påvirke planlægningsprocessens tidsplan. panākt straju progresu. Tas var ietekmēt plānošanas procesa grafiku.

- Beregne "stille" arbejdsperioder for at gøre den overordnede planlægning mere fleksibel og undgå store forsinkelser. Husk også at inkludere tid til formidling og inddragelse af interessenter og borgere.
- Angive en foreløbig tidsplan, så de involverede aktører i god tid kan planlægge deres bidrag.
- Fortsætte med at gennemføre tiltag som er meget synlige i løbet af udarbejdelsen af planen og udvikling af SUMP'en. Dette kan bidrage til at undgå at efterlade indtryk af inaktivitet, hvilket er særligt vigtigt for beslutningstagere.
- Vælge en foreløbig tidsramme for gennemførelse af tiltag, som vil blive nærmere defineret i tiltagets planlægningsfase.
- Fokuser på de næste to-tre år i den detaljerede planlægning, men lav også en overordnet plan for de næste 10 år og være opmærksom på langsigtede tiltag, der træder i kraft i løbet af den 10-årige periode og fortsætter derefter (f.eks. større projekter, såsom bygning af en letbane).
- Nogle byer foretrækker at definere deres tidsramme ved hjælp af vigtige milepæle og bruger ikke præcise tidsrammer. Et eksempel kunne være åbning af en ny metrobuslinje, og tiltag der vil blive gennemført før og efter åbningen. Dette kan hjælpe med at forblive realistisk med hensyn til den tidsmæssige ramme og gør den nemmere for byen og offentligheden at følge.

Figur 17: Forholdsvise tidsfrister for trin i SUMP.

Billedet af de 12 trin viser det relative tidsforbrug, der kræves for at gennemføre et bestemt trin i relation til alle andre trin i en typisk SUMP-proces. F.eks. kræver styring af gennemførelsesprocessen normalt det meste af tiden i gennemførelses- og opfølgningsfasen og er kædet sammen med opfølgningstrinnet. Pilene viser de typiske feedbackløjfer, f.eks. hvis det i trin 8 bliver åbenlyst, at nogle tiltag kræver for meget kapacitet, kan det være nødvendigt at tilpasse de valgte tiltagspakker i trin 7. [Denne figur er ikke baseret på præcise tiltag og er kun ment som orientering til planlæggere].



- Afsæt tid til opfølgning på og ajourføring af tiltag efter vedtagelse af SUMP'en (se også aktivitet 11.1). Hyppigheden for revision og ajourføring afhænger af den konkrete situation og valgperioder, men det bør foretages hver andet år som minimum.
- Overvej revision og ajourføring af hele SUMP'en hver femte til 10. år. Efter 10 år er dokumentet normalt forældet, mens tiltagene bør ajourføres langt hyppigere.

### Arbejdsplan

- Styrk det politiske mandat for udvikling af en SUMP ved at sikre at beslutningstagere generelt er enige om, at bæredygtighedsprincipper skal være kernen i SUMP'en, når de træffer den formelle beslutning om at fortsætte planlægningsprocessen. Det betyder fokus på miljømæssige og sociale fordel ved bytrafik, ikke kun på bedre trafikstrømme.
- Lave udkast til en overordnet arbejdsplan for SUMP-processen, hvoraf alle nødvendige milepæle fremgår.

Bevar en vis fleksibilitet til at ændre arbejdsplanen, som arbejdet skrider frem.

- Udvikle tilgange til at overvinde hindringer og udnytte incitamenterne for planlægning af bæredygtig bytrafik (bygger på resultaterne af selvevalueringen i aktivitet 1.1).
- Aftale administrative procedurer og opgaver med interessenter med ansvar for planlægningsopgaver (også internt i egen organisation).
- Vurdere risici og planlægge relevante beredskabsplaner.
- Overvåge fremskridt, fremme gennemførelse af arbejdsplan, og tilpasse til ændringer.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Overvej branding (f.eks. navn, logo) af planlægningsprocessen for at skabe professionel og genkendelig synlighed i al kommunikation med offentligheden og arrangementer gennem hele processen.



### Detaljer om opgaverne

Udviklingsprocessen for en plan for bæredygtig bytrafik fastlægges normalt som et lokalt projekt, som også får en specifik titel. Det er rimeligt at anvende den engelske terminologi. Men det kan skabe uvilje hos interessenter og offentligheden i ikke-engelsktalende lande. For at undgå dette anbefales det at vælge et specifikt (lokalt) udtryk, som er bekræftet af interessenter eller defineret sammen. Det er også vigtigt at bruge et hensigtsmæssigt udtryk for at skabe accept af deltagelse og processen. Det er også muligt at navngive processen direkte som det endelige produkt, hvis en specifik titel allerede er valgt (se aktivitet 9.1 "Brand din Plan").

### Tidsplan og koordinering

- Tidsplan er defineret, efter arbejdsstrukturer er oprettet, og planlægningskrav er analyseret, men før analysen af bytrafikken påbegyndes.
- Løbende finpudsning af tidsplanen for specifikke aktiviteter (f.eks. pressemeddelelser, mødekalender).
- Vedtagelse af arbejdsplan som en milepæl før udvikling af den officielle SUMP påbegyndes.

### Tjekliste

- ✓ Realistisk central tidsplan for planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik er udarbejdet.
- ✓ Politisk mandat til udvikling af SUMP'en er bekræftet.
- ✓ Strategi for risikostyring er udformet.
- ✓ Tids- og arbejdsplan er udviklet og godkendt på politisk plan.

## AKTIVITET 2.4: OVERVEJ AT INDHENTE EKSTERN SUPPORT

### Rationale

For de fleste offentlige myndigheder overgår de specifikke kompetencer, der kræves til at gennemføre SUMP-processen, deres personales kapacitet. Målet er at dække umiddelbare kompetencekrav ved at ansætte eksterne eksperter, hvis der er behov for det, men også for at udvikle og fastholde ekspertisen inden for planlægning af bæredygtig bytrafik internt i egen organisation.

### Mål

- Afbalancere kompetencekrav på kort sigt og opbygge kapacitet inden for egen organisation og blandt fagfolk i bred forstand.
- Fremme en effektiv planlægningsproces, der udnytter ressourcerne bedst muligt.
- Tilføre værdi til SUMP'en ved at samarbejde med eksperter, som bidrager til nye tilgange eller nye perspektiver på centrale punkter.
- Udbyd og indgå aftale om eksterne tjenesteydelser for udvalgte opgaver. Benyt klare udbudsbetingelser, der beskriver opgaverne så præcist som muligt, herunder en tidsplan og konkrete resultater for hver opgave. Benyt hensigtsmæssige kriterier for udvælgelsen af tilbud. Disse kriterier skal specificeres i udbudsbetingelserne. Ud over prisen skal den fornødne vægt på indholdskriterier angives (f.eks. kvalitet af det beskrevne koncept, metoder og ekspertise hos det udbudte personale). Erfaringer har vist, at kvalitet betaler sig, og urealistisk lave bud ofte medfører dårlig kvalitetsresultater eller meromkostninger for byerne.
- Når projektledelsesopgaver uddelegeres til en konsulent, skal det sikres, at det overordnede koordineringsansvar forbliver hos jer. For alle uddelegerede opgaver skal der altid afsættes tid og ressourcer til kvalitetstjek af egen organisation. Så vidt muligt integreres kapacitetsopbygningsaktiviteter i udbudsbetingelserne, så interne medarbejdere kan høste de respektive kompetencer til næste planlægningsproces.

### Opgaver

- Med udgangspunkt i strategien til at dække kompetencemangler (se aktivitet 1.1) skal det fastlægges, for hvilke opgaver der er behov for ekstern support, hvis de ikke kan dækkes tilstrækkeligt gennem intern kapacitetsopbygning (eller ansættelse af nye medarbejdere).
- Overvej at indhente ekstern support til opgaver for hvilke kompetencemangler i organisationen vil forringe kvaliteten eller forlænge processen betydeligt, hvis forsøgt internt.
- Beslutte, om opgaver kan udbydes samlet (normalt opgaver som er tæt forbundet med hinanden, f.eks. borgerinddragelse og kommunikation) eller kræver meget specifikke kompetencer og derfor bør udbydes særskilt (f.eks. dataindsamling eller, endnu mere specifikt, en rundspørge i hjemmene eller en analyse af kvaliteten af cykelinfrastrukturen).

### Tidsplan og koordinering

- Tag hensyn til timing af planlagte udbud ved udarbejdelse af tids- og arbejdsplan.
- Gennemfør kun udbud og kontraktindgåelse efter at have modtaget politisk mandat og godkendelse af arbejdsplanen.

### Tjekliste

- ✓ Beslutning er truffet om, hvilke opgaver der eventuelt skal indhentes ekstern support til.
- ✓ Tjenester er udbudt, og en passende leverandør er valgt, som forstår tilgangen til SUMP'en.





### Eksempler på opgaver, der skal indhentes eksterne support til

Opgaver	Beskrivelse
Forberedelse, organisering og fremme af arrangementer samt dokumentation og analyse af resultater af drøftelser vedrørende inddragelse af interessenter og borgere	<p>Det administrative arbejde, der kræves, for at gennemføre gode deltagelsesprocesser skal ikke undervurdes.</p> <p>Gennemgangen af input foretages normalt manuelt, hvilket kræver meget tid. Navnlig online engagement kræver, at planlægningsmyndighederne skal behandle store mængder svar (mere end 1 000 input er ikke usædvanligt).</p> <p>Det kan også hjælpe at rekruttere en neutral facilitator for at undgå (gamle) konflikter og hjælpe en gruppe med at samarbejde på en mere konstruktiv måde.</p>
Kommunikation med offentligheden	Kommunikationsaktiviteter, såsom at udfærdige opmærksomhedsskabende nyhedsartikler til trykte og elektroniske medier, udformning af offentlige publikationer (f.eks. om mobilitetsstrategi og SUMP'en), brug af forskellige sociale medier (der kan modtage større mængder input) og det at tage professionelle fotos i forbindelse med arrangementer.
Analyse af situationen for bytrafikken, herunder dataindsamling.	Det kan enten omfatte hele analysen eller specifikke tekniske delopgaver eller -områder, der normalt er nemme at holde adskilte (f.eks. kvalitetsanalyse af cykelinfrastruktur, indsamling af trafiktællingsoplysninger, walkability analyse, gennemførelse af en rundspørge i hjemmene, opstilling af en transportmodel).
Kurser i specifikke aktiviteter	Uddannelse og kurser kan hjælpe de lokale myndigheder med at gennemføre store dele af SUMP-processen internt. Det kan f.eks. være i forbindelse med modellering. Hvis der bliver anvendt en transportmodel, er det vigtigt at byen har ekspertisen i, hvorledes modellen anvendes, selv om det er en konsulent, der varetager modellen.
Juridisk rådgivning	I lande, hvor der er vedtaget en bindende retlig ramme for at mindske risikoen for, at en SUMP bliver anfægtet i retten.



Billede: © BKK Centre for Budapest Transport

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Cluj-Napoca, Rumænien:** Udvikling af SUMP, der varetages af eksterne konsulenter

Cluj-Napocas plan for bytrafik blev udviklet af en ekstern konsulentvirksomhed under Jaspers og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udviklings (EBRD) koordinering og vejledning. Konsulenter varetog organiseringen og gennemførelse af hele processen, herunder dataindsamling, analyse af den nuværende situation og udvikling af handlingsplanen for SUMP'en. Interne medarbejdere var også tæt involveret i alle trin, hvilket bidrog med værdifuld viden om de lokale forhold, og hjalp dermed konsulenterne med at udvikle skræddersyede løsninger og en solid SUMP. Samlet set bidrog de eksterne konsulenter med teknisk ekspertise og nye perspektiver og var med til at forbedre planlægningsprocessens effektivitet.

**Forfatter:** Cluj-Napoca by, indhentet af ICLEI

**Billede:** Cluj-Napoca by



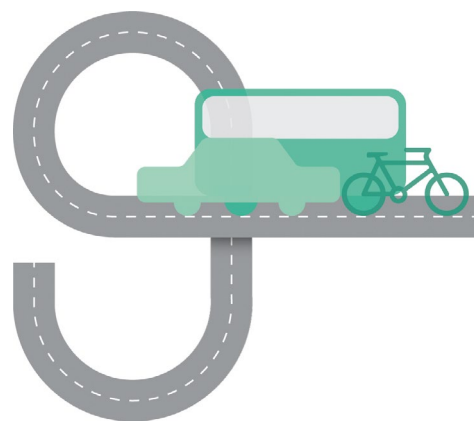
## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Thessaloniki, Grækenland:** Support fra eksperter til etablering af mobilitetsovervågningscenter

Til udviklingen af SUMP'en og overvågning af tiltag analyserede de lokale myndigheder i Thessaloniki en lang række data om bytrafikken. Kommunen indgik en samarbejdsaftale (2016 og videre frem) med et forskningsinstitut, som bidrog med videnskabelige kompetencer i forhold til planlægning af bæredygtig bytrafik, ITS, forvaltning af big data og opstilling af transportmodeller. Samarbejdet var afgørende for at sikre, at gennemførelsen af SUMP'en tog udgangspunkt i en god blanding af teknisk og videnskabeligt arbejde, hvilket gav et løft i forhold til kapacitet og kompetencer hos de lokale myndigheders medarbejdere i forhold til engagement og dataindsamling.

**Forfatter:** Maria Zourna, Municipality of Thessaloniki, og Georgia Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH/Hellenic Institute of Transport, indhentet af Polis

**Billede:** Logo Thessalonikis SUMP





Det sidste trin vedrørende udarbejdelse af planen for bæredygtig bytrafik er at analysere situationen for trafikken i byen. Dette er en væsentlig milepæl, der danner grundlag for rationel og transparent strategiudvikling. Inden der foretages en analyse af problemerne og muligheder i forhold til bytrafik, og borgerne inddrages i den, er det nødvendigt at identificere oplysninger og datakilder og etablere samarbejde med dataejerne. Formålet er at foretage målrettet og fokuseret dataindsamling og analyse, der omfatter alle transportformer og vigtige mobilitetsrelaterede mål og tendenser for hele det funktionelle byområde.

## AKTIVITET 3.1: IDENTIFICERING AF INFORMATIONSKILDER OG SAMARBEJDE MED DATAEJERE

### Begrundelse

Inden der træffes beslutning om fremtidige politikker, er det vigtigt at vide, hvilke problemer man står over for i øjeblikket. Inden for bytrafik og -mobilitet er denne viden ofte meget fragmenteret og mangelfuld. Ligesom brikker i et puslespil skal data og oplysninger stykkes sammen for at beskrive den aktuelle situation. For at foretage en god analyse bliver man først nødt til at identificere, hvilke data der er behov for (for at analysere alle SUMP-aspekter og, navnlig, de politiske prioriteter i processen), hvilke oplysninger der er tilgængelige, og hvad der stadig mangler. Begynderbyer, der ikke har eller kun har nogle få tilgængelige data, skal ikke miste modet men snarere se det som en mulighed for at forbedre dataindsamling som led i SUMP-processen. En udfordring, de fleste byer står over for, er, at deres data ikke er harmoniseret i forhold til tidsplaner eller geografisk dækning, og at data ofte distribueres mellem forskellige dataejere,

-indehavere eller lagringssystemer. Som følge heraf kan det blive et problem at få adgang pga. mangel på oplysninger om eksisterende databaser og modvilje mod at dele oplysningerne – navnlig når kommercielle operatører er involveret, som muligvis også tager sig godt betalt for deres data eller henviser til forretningshemmeligheder. Grundig datarevision, god kommunikation med dataejere og gensidig datadeling med dem kan hjælpe med at løse dette. Erfaringer har vist, at inddragelse af interne og eksterne dataejere på et tidligt tidspunkt og klare aftaler kan bidrage til større samarbejdsvilje.

## Mål

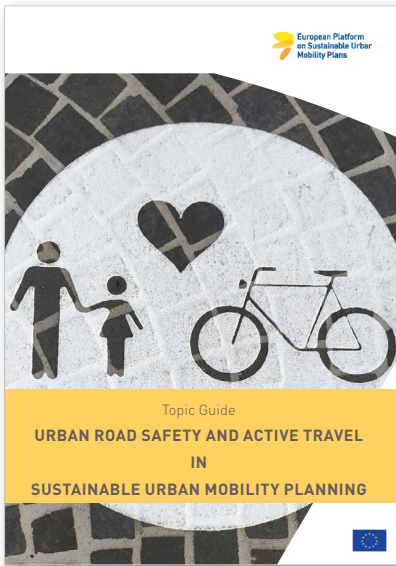
- Identificere databehov med hensyn til politiske prioriteter og sandsynlige målsætninger.
- Få et godt overblik over de tilgængelige data, herunder kvalitet og tilgængelighed.
- Identificere datamangler og yderligere oplysninger, som er nødvendige for analysen af bytrafikken.
- Samarbejde med eksterne og interne organisationer for at fuldende datasæt, ideelt set indgå langsigtede aftaler for at sikre god datalevering også i fremtiden.
- Sikre, at manglende data så vidt muligt fremskaffes.
- Ved at sammenkæde tilgængelige data fra forskellige dele af egen organisation, fra andre organisationer, og (hvis det er relevant) ved at indsamle nye data, indhente en række oplysninger om bytrafikken og beslægtede områder, som giver mulighed for at foretage en statusanalyse.

## Opgaver

- Foretage en datarevision. Få et overblik over databehov og -kilder, identificere alle tilgængelige data af relevans for planen for bæredygtig bytrafik og vurdere dens kvalitet og tilgængelighed.
- Hente tilgængelige data, kombinere deres indhold og identificere datamangler med hensyn til primære mobilitetsudfordringer. Udvælge passende data, der beskriver status på mobilitet og trafik i byområdet med fokus på generelle mål for bæredygtig bytrafik (se første Milepæl) og de politiske prioriteringer, der har ført til beslutningen om at udvikle en SUMP. Hvis f.eks. en politisk prioritering er at forbedre trafiksikkerheden, kræver det oplysninger om dødsulykker. Jeres data skal give oplysninger om status på og udvikling med hensyn til:
  - Alle transportformer, der findes i byen, herunder varetransport og niveau af integrering af transportformer (multimodalt).
  - Alle centrale aspekter med hensyn til bæredygtig trafik af relevans for byen (f.eks. luftforurening, trafikstøj, trafiksikkerhed, livskvalitet i byrummet, lige adgang til tjenester, beskæftigelse og uddannelse).
- Foretage mere end blot en simpel beskrivelse af status og sigte mod at forstå de underliggende

årsager. F.eks. hvorfor de fleste stadig kører ind til centrum og parkerer der trods gode muligheder for Park & Ride? Sigt mod at indsamle data, der forklarer motivationen for mobilitets- og trafikadfærd, som ønskes ændret, f.eks. ved at inddrage kvalitative adfærdsmæssige spørgsmål i mobilitetsundersøgelser. Disse oplysninger vil hjælpe med at vælge effektive tiltag senere.

- Rådføre sig med interessenter og offentligheden omkring problemer og udfordringer, som de føler SUMP'en bør adressere. Dette øger deres bevidsthed om planlægningsprocessen, sikrer at de bliver hørt og får offentligheden til at føle medansvar for SUMP'en. Deres samlede indtryk kan også være en værdifuld kilde til oplysninger, der bidrager til at afhjælpe datamangler.
- Sigte mod at sørge for datadeling med eksterne dataejere, som er nødvendige for jeres analyse. Overholde tavshedspligt (efter europæiske og national lovgivning), anonymisere personoplysninger og behandle oplysninger omhyggeligt for at undgå samarbejdsproblemer (overvej at vedtage en strategi for sikkerhed med hensyn til datastyringen). Redegøre klart for, hvorfor oplysningerne er nødvendige, vise hvilke fordele det kan bibringe at bruge dem, og beskrive hvordan oplysningerne vil blive brugt og opbevaret af organisationen. Sammen aftale processen med hensyn til indsamling og deling af oplysninger, så alle parter har ét, fælles sæt oplysninger (f.eks. en sikker platform for deling af oplysninger) til rådighed.
- For at afhjælpe vigtige tilbageværende mangler med hensyn til data skal tilgængeligheden af standardværdier undersøges, såsom dem der f.eks. foreligger på nationalt plan, eller indsamle yderligere data, hvortil der ikke er adgang fra interne eller eksterne dataejere. Data kan indsamles på forskellige måder. F.eks. kan udviklingen i antallet af fodgængere fastlægges ved at foretage manuelle optællinger hvert år bestemte steder i byen ved bl.a. at opsætte tælleapparater eller gennemføre en rundspørge i hjemmene. Valg af metode afhænger af de tilgængelige ressourcer, byens størrelse og hvor stor pålidelighed, der kræves. Der skelnes mellem følgende generelle typer data:
  - kvantitative data fra automatiske målinger (f.eks. tælleapparater, infrarøde og andre sensorer, kameraer, satellitter) eller GPS data (f.eks. bilsporing, mobiltelefonlokaliseringsdata indsamlet via apps eller mobiludbydere).



Med hensyn til dataindsamling er det vigtigt at generere præcise, specifikke og komplette datasæt men også at foretage prioriteringer og sætte klare mål med henblik på dataene. Temavejledningen **Trafiksikkerhed og aktiv mobilitet ved planlægning af bæredygtig bytrafik** indeholder en liste over prioriteringer for dataindsamling i forbindelse med trafiksikkerhed:

- Identificering af de væsentlige typer af ulykker som basis for at definere de rette målgrupper, det skal henvende sig til, og hvilke tiltag der skal udarbejdes.
- Identificering af farlige områder i det multimodale transportnet.
- Fastlæggelse af realistiske men ambitiøse mål for sikkerhedspolitik.
- Øge bevidstheden: korrekte ulykkestal kan hjælpe med at øge bevidstheden.
- Det definerer også det minimum af oplysninger, der er nødvendige til at analysere trafiksikkerhedssituationen i en by. Vigtigst af alt bør analysen undersøge:
  - Det samlede antal trafikdræbte og tilskadekomne i byen pr. år over en periode på mindst tre år.
  - Det samlede antal ulykker uden tilskadekomst, fordelt efter forskellige transportformer, over en periode på mindst tre år.
- Lokalitet og type af ulykker i byens (multimodale) transportnet

- Kvantitative og kvalitative data fra undersøgelser (hjemme, på gaden, køretøjsmonteret) eller fra observationer på vejene (f.eks. manuelle trafiktællinger, besøg, opgørelse af vejplads).
- Kvalitative data fra interviews eller fokusgrupper
- Kvalitative data fra tidsskrifter, blogge, sociale medier
- Modelleringsdata til at afhjælpe datamangler.

#### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Anvende åbne data så vidt muligt. Dette vil gøre processen mere transparent, give borgere og interessenter adgang til og bruge dataene, hvilket igen kan være til gavn for planlægningsaktiviteterne (f.eks. universitetsstuderende, som analyserer en mobilitetsudfordring i dybden eller, som udvikler en mobilitetsapp til byen). Sørg for at de åbne data, der benyttes, er af høj kvalitet.
- Etablere et centralt kommunalt datacenter, som administrerer alle forvaltningens data. Dette fremmer intern dataudveksling og integreret planlægning, hvilket gør det nemmere at overveje andre forvaltningens data- og politiske aspekter.

#### Tidsplan og koordinering

- Kan påbegyndes, så snart det centrale planlægningssteam er nedsat, og det geografiske område er defineret (se aktivitet 1.2 og 2.1), senest efter at have aftalt tids- og arbejdsplan.
- Bidrager direkte til analysen af bytrafikken i aktivitet 3.2.
- Identificeringen af datakilder og behovene er knyttet til definition af målene (aktivitet 5.2), strategiske indikatorer (aktivitet 6.1) og opfølgingsprocessen (aktivitet 11.1).

#### Tjekliste

- ✓ Databehov er specificeret, med hensyn til politiske prioriteter og sandsynlige målsætninger.
- ✓ Tilgængelige data er identificeret og kvalitetskontrolleret.
- ✓ Datamangler er defineret, og yderligere datakilder er identificeret.
- ✓ Sikker datastyring er etableret.
- ✓ Datadeling med eksterne ejere af relevante data er aftalt.
- ✓ Yderligere data er indsamlet, hvis det er relevant.



## Værktøjer til måling af kvaliteten af byens rum

Der findes en lang række værktøjer til måling af, hvordan byens rum bruges af mennesker og til at forstå, hvordan de kan forbedres for det liv, der foregår i dem. Som en af frontløberne inden for dette område tilbyder Gehl Institute en række af sådanne værktøjer på deres hjemmeside, såsom:

- De 12 kvalitetskriterier, som er et værktøj til undersøgelse af, hvordan byens rum opleves af deres brugere. Nærmere betegnet bruges det til at vurdere, hvorvidt forskellige funktioner i byens rum sikrer og byder på beskyttelse, komfort og herlighedsværdi for mennesker.
- People Moving Count måler, hvor mange mennesker der passerer gennem et rum og med hvilke transportformer. Disse oplysninger giver en idé om, hvor travlt et rum er på forskellige tidspunkter af dagen, og hvor tilgængeligt det er med forskellige transportmidler.
- Ved hjælp af værktøjet Stationary Activity Mapping kan det kortlægges, hvad mennesker foretager sig i et rum på et givent tidspunkt, såsom om de sidder på en bænk, dyrker sport eller spiller livemusik. Resultatet er et "øjebliksbillede" af aktiviteter i det undersøgte område. Ved at evaluere hvad der allerede foregår i et rum, kan man begynde at identificere potentielle forbedringer af byens liv.
- Apps bliver i stigende grad brugt til at analysere byens rum, hvilket fører det nemmere for byerne at indsamle data inden for området og senere organisere og dele dem via en offentlig tilgængelig database.

Yderligere oplysninger findes på adressen: <https://gehl.institute.org/tools/>



Billede: © Mark Englert



### Listen & learn! – Online map-based surveys for data collection<sup>47</sup>

Planlægning for mennesker kræver (tidlig) inddragelse af borgerne i processen – f.eks. gennem dataindsamling med Public Participation GIS (geografisk informationssystem). Online kortbaserede undersøgelser, som knytter en onlineundersøgelse til et interaktivt kort, sammenkæder borgerinddragelse og dataindsamling for smart planlægning, der er baseret på menneskers behov, opfattelser og idéer. PPGIS giver mulighed for at indsamle data fra en stor og varieret gruppe mennesker, samtidig med at det forbedrer borgerinddragelsen, hjælper med at skabe medansvar for processen og ser det ud fra borgernes perspektiv. For planlæggerne kan de indsamlede data være en informationskilde, og PPGIS kan også bruges til at give borgerne beføjelser til at træffe beslutninger i processen. F.eks. ved at definere interventionsområder og kortlægge dem med behov for forbedring (f.eks. opfattelser af offentlige transporttjenester, kortlægning af utrygge områder, utilstrækkelige cykelstier, m.v.). På den måde udviklede Helsinki sin helhedsplan sammen med borgerne, og Stockholm indhentede idéer til udvikling af et nyt nærområde. I stedet for at erstatte traditionelle metoder kan online kortbaserede undersøgelser bruges som supplementertil for at nå en bredere offentlighed og forbedre kvaliteten af de indsamlede data. Navnlig for storbyområder kan Public Participation GIS være en døråbner til at nå ud til et bredere publikum i hele regionen.

#### Hvilke typer data kan man indsamle ved hjælp af online kortbaserede undersøgelser?

Indsamling af data direkte fra og sammen med borgerne kan give helt ny indsigt i menneskers beboelsesområder, som kan bruges gennem planlægningsprocessen. Ved at bede deltagerne om at lokalisere forskellige steder på et kort (f.eks. deres daglige aktivitetssteder eller områder, de foretrækker/undgår), vurdere kvaliteten af infrastrukturen eller kortlægge deres idéer til fremtidig udvikling af byen, kan planlægning af bæredygtig bytrafik være med til at tilvejebringe et nærmere perspektiv fra borgerne og forstå, hvor det er nødvendigt at træffe foranstaltninger. Ved at indsamle geodata kan geografiske mønstre kædes sammen med sociodemografiske aspekter, holdninger og miljøkvalitet. Data fra online kortbaserede undersøgelser kan f.eks. bruges til at få en bedre forståelse af:

- Mobilitets- og trafikadfærd (f.eks. gennem kortlægning af besøgte steder, ruter, formål med transporten, besøgshyppigheder, valg af transportform).
- Steder af interesse og aktivitetssteder.
- (U)tilfredshed og opfattelser af f.eks. nærområde, byrum, adgangsforhold, tryghed hos borgerne, grønne områder, mobilitetstjenester, infrastruktur, m.v.
- Identificering af områder, hvor der er behov for forbedringer (f.eks. utilstrækkelige offentlige transportmidler).
- Påvirkning af sundhed og trivsel som følge af trafik
- Demografiske data.

#### Hvilke onlineværktøjer findes der?

- Maptionnaire: <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab: <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri): <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change: <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen: <https://www.geocitizen.org/>.



billede: © City of Lahti

<sup>47</sup> Kilde og videre læsning : Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuła, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M. (2016), *Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9-35.

## Måling af tilgængelighed – den flamske “Mobiscore”-tilgang



Planlægning af bytrafikken bør ikke kun fokusere på mobilitet i en snæver forstand (dvs. hvor nemt det er at bevæge sig rundt i byen) men også på det endelige mål for mobilitet og trafik, hvilket vil sige tilgængelige rum og aktiviteter. Ved tilgængelighed forstås den reelle mulighed for at deltage i aktiviteter uden for hjemmet. Én af hindringerne, der skal overvindes for skarpere fokus på tilgængelighed i en plan for bæredygtig bytrafik, er, at den er vanskelig at måle.

### Det flamske værktøj og dets brug i Flandern

I maj 2019 lancerede de flamske myndigheder, Environment, Nature and Energy Department (LNE), et webbaseret værktøj kaldet “Mobiscore”, som giver en bestemt bolig eller et jordlod en “tilgængelighedsscore”. Scoren fortæller potentielle købere eller lejere af en bolig, hvor nemt det er at nå forskellige steder – såsom togstationer, busstoppesteder, skole, m.v. – med mere bæredygtige transportformer, såsom til fods eller på cykel. Med udviklingen af dette værktøj ønsker myndighederne at øge bevidstheden blandt borgerne om den indvirkning transport og trafik har som følge af valg af bolig. Beslutningen om at købe eller leje en bolig har stor indflydelse og kan bruges til at tilskynde til at skifte til mere bæredygtig adfærd, f.eks. valg af transportformer. Folk, der ønsker at flytte, kan nemt sammenligne tilgængeligheden til forskellige steder på Mobiscores hjemmeside (www.mobiscore.be – kun på hollandsk). Værktøjet kan desuden bruges som et nyttigt analyseinstrument til planlægning af bytrafik. Eftersom det giver en tilgængelighedsscore for hver hektar (100 x 100 m), vil kortet over de forskellige scorer i et funktionelt byområde vise områder med henholdsvis høj og lav tilgængelighed. Det kan f.eks. hjælpe med til at finde ud af, hvor det er mest presserende at opgradere den offentlige transport eller cykelforbindelser. Desuden kan det bedre sammenkæde byudviklingspolitik med planlægning af bytrafikken ved at vise, hvor der skal bygges huse, skoler m.v. for at fremme bæredygtige transportformer.

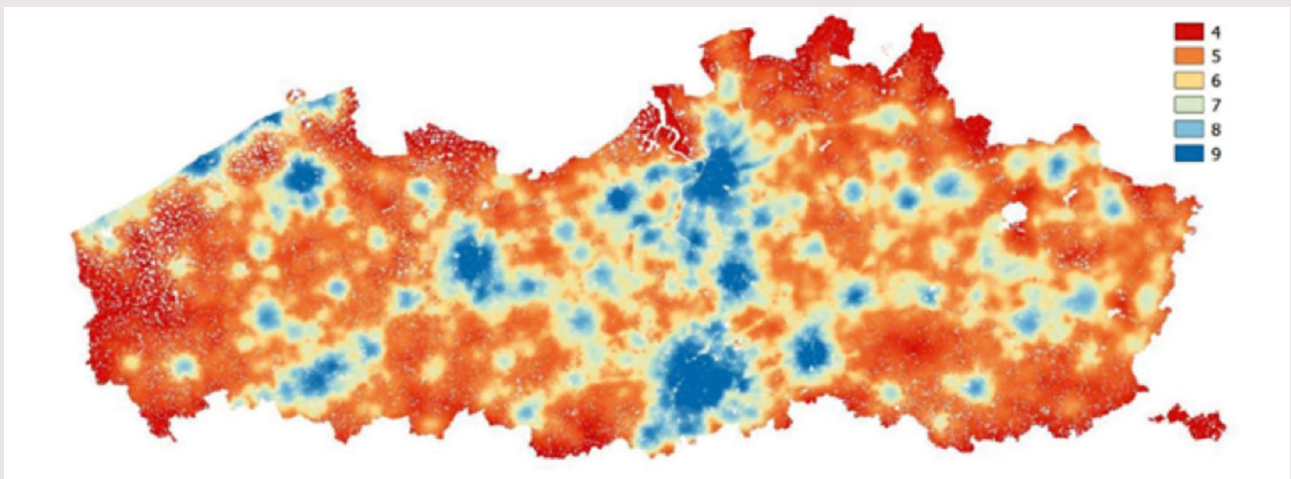
### Sådan kan den flamske model bringe inspiration til din SUMP

Det er usandsynligt, at et færdigt værktøj til måling af tilgængeligheden til almindelige daglige destinationer findes i din by. Men under aktivitet 3.1 (Identificering af informationskilder og samarbejde med dataejere) kan du rette henvendelse til forvaltningen for fysiske planlægning eller byplanlægning eller forskningsinstitutter i dit område for at spørge, om der findes GIS-baserede data om placering af butikker, skoler m.v. På basis af disse tætheder kan der fastlægges en tilgængelighedsscore for forskellige områder i byen. Derudover kan tætheden af offentlige transportstoppesteder eller identificering af områder inden for gåafstand fra disse stop (f.eks. 400 meter fra busstoppesteder og 800 meter fra togstationer) analyseres. I SUMP’ens fase 2 vedrørende strategiudvikling kan kortlægning af tilgængelighedsindikator danne grundlag for drøftelser med offentlige transportselskaber, borgerne og andre interessenter. Dette er navnlig relevant, når der samarbejdes med byudviklingsforvaltninger omkring udformning af en såkaldt TOD-strategi (transitorienteret udvikling), dvs. byudvikling rettet mod offentlige transportknudepunkter, samtidig med at det også modvirker udvikling i bilafhængige områder med færre offentlige transportmuligheder. På nærområdeplan kan kortlægning af tilgængelighed tilskynde til øget aktiv mobilitet og bidrage til planlægning af områder med blandet anvendelse, herunder skoler, butikker og tjenesteydelser.

Yderligere oplysninger om metoden bag “mobilitetsscoren” som er udviklet i Flandern findes på: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (kun på nederlandsk Dutch).

Forfatter: Dirk Lauwers, Center for Mobility and Spatial Planning, Ghent University

**Figur 18:** Geografisk fordeling af Mobiscore i hele Flandern (scoring for celler på 1 hektar, hvor rød (4) er det mindst tilgængelige og blå (9) er det mest tilgængelige, Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, *Mobiscore*: [www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore](http://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore).)







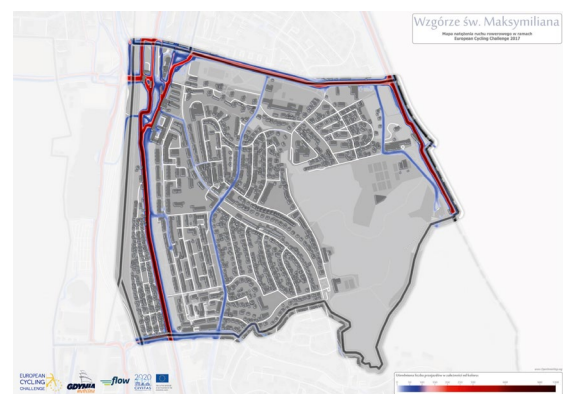
## Flere analyseværktøjer

- Værktøjet Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling (WHO/Europe) foretager en økonomisk vurdering af de sundhedsmæssige virkninger af at gå og cykle i en by, [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- AirQ+ (WHO) udfører beregninger, der kvantificerer de sundhedsmæssige virkninger af eksponering for luftforurening, herunder skøn over den forventede lavere levetid, [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- Det Forenede Kongeriges transportministerium tilbyder vejledning i udarbejdelse af cykel- og gangnetværk, herunder et værktøj til kontrol af gåruter, [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- Som by kan I opfordre borgere til at indberette problemer vedrørende trafiksikkerhed, og infrastruktur på en bestemt platform. Nogle byer eller lande har deres egen platform, f.eks. Radkummerkasten i Wien, Østrig ([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at)) eller FixMyStreet i Det Forenede Kongerige ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- BYPAD (Bicycle Policy Audit) hjælper med at evaluere en bys cykelpolitikker, <https://www.bypad.org/>.
- Flere dataindsamlingsværktøjer findes også på CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory: [https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923)

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Gdynia, Polen: Partnerskab for dataindsamling mellem kommune og offentlig transportmyndighed

I de seneste år har Gdynia etableret et værdifuldt partnerskab med forskellige aktører med henblik på at indsamle data til planlægning af bytrafikken. Detaljerede interviews med borgerne omkring præferencer og adfærd i forhold til transportmidler (gennemført af de offentlige transportmyndigheder), GPS data indsamlet i forbindelse med forskellige kampagner og projekter, trafikovervågninger samt interviews på gaden med fodgængere, bilister og butiksejere har tilvejebragt data. De bruges bl.a. til heat maps, animationer af cykelstrømme og vareleveringsstatistikker for transport- og byplanlæggere. Etablering af en tillidsfuld relation til sine partnere og gøre dem til en del af hele processen bidrager både til at indhente data og bevare partnerskabet for fremtiden.



Forfatter: Michael Glotz-Richter, City of Bremen,

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bremen, Tyskland: Online borgerdeltagelse for at vurdere situationen for bytrafikken

Som supplement til traditionelle dataindsamlingsmetoder benyttede Bremen en række crowdsourcing-baserede metoder til at analysere problemerne og mulighederne for udvikling af bytrafikken. Den proaktive deltagelsesstrategi og innovative onlinemoduler gjorde det muligt at bruge borgerne som en vigtig datakilde. Borgerne drøftede spørgsmål – "hvor går det dårligt?" og "hvor forløber det gnidningsfrit?" – gennem en onlineplatform, der gav brugerne mulighed for at markere specifikke steder på et kort og angive transportform ved hjælp af en farvekode. Portalen fik mere end 100 000 sidevisninger, 4 000 input, 9 000 kommentarer og 100 000 "likes" eller "dislikes".

Forfatter: Michael Glotz-Richter, City of Bremen, indhentet af ICLEI

Billede: Bremen by



## AKTIVITET 3.2: ANALYSE AF PROBLEMER OG MULIGHEDER (ALLE TRANSPORTFORMER)

### Rationale

En god analyse af bytrafikken er af afgørende betydning for at kunne definere hensigtsmæssige politikker og fastlægge det nødvendige udgangspunkt, som kommende fremskridt kan måles imod. Analysen skal være så omfattende som muligt, men den skal også være nem at håndtere under hensyntagen til de afsatte ressourcer. En god og grundig analyse af alle transportnet, transportformer og centrale aspekter af den bæredygtige bytrafik skal sikres, men man skal også undgå at bruge for meget tid og energi på at analysere omfattende data, som er af begrænset betydning for de centrale forhold i byen. Når det er hensigtsmæssigt bør planlægningsprocessen tage udgangspunkt i resultaterne af allerede fastlagte planer og strategier.

### Mål

- Give et overblik over den aktuelle status på vigtige tiltag med hensyn til trafik og transport i hele det funktionelle byområde, baseret på data og relevante planlægningsdokumenter for både passager- og varetransport.

- Udarbejde en liste over problemer og muligheder, der er relateret til bytrafik (f.eks. adgang til tjenester, forurening, social ulighed, trafiksikkerhed, klimabeskyttelse, arealanvendelsesmønstre og transportnettets styrke).
- Identificere og prioritere centrale problemer, som SUMP'en skal adressere.

### Opgaver

- Undersøge centrale planlægningsdokumenter af betydning for bytransporten for at foretage en brugbar analyse af den aktuelle status, problemer og strategier. Sådanne dokumenter kan f.eks. omfatte sektorstrategier og planer for bytrafikken (f.eks. gang, cykling, offentlig transport, vejtransport, parkering, godstransport) og planer og dokumenter fra andre relevante politikområder (f.eks. arealanvendelse, energi, miljø, økonomisk udvikling, social inklusion, sundhed og sikkerhed) fra lokale transportselskaber og andre kommuner. (Baseret på aktivitet 2.2 i analyse af planlægningsdokumenter).

- Se også på det kommunale budget. Hvor meget er der investeret i de forskellige transportformer og i tiltag, som omhandler de forskellige bæredygtighedsaspekter? Hænger dette sammen med byens prioriteter, eller er der uoverensstemmelser?
- Analyse af data (indhentet i aktivitet 3.1). Sørg for også at bruge fysiske analysemetoder, f.eks. ved at kortlægge trafikulykker, luftforurening og støjniveauer, områder langt væk fra parker, områder hvortil der ikke er adgang med offentlig transport eller begrænset antal cykelstier og gangstier. Baseret på de eksisterende oplysninger og ekspertvurderinger skal de centrale problemer og strategier foreløbigt identificeres.
- Sammen med nøgleinteressenter og borgere skal der foretages en baseline-analyse for at identificere og prioritere de centrale problemer, som SUMP'en skal adressere. Så vidt muligt forsøge at kvantificere den aktuelle status på mobilitet og trafik og visualisere det på kort. Baseline skal omfatte status, tendenser og problemråder for:
  - Alle transportformer, der findes i byen, herunder varetransport og niveau af integrering af transportformer (multimodalt).
  - Alle centrale aspekter med hensyn til bæredygtig trafik af relevans for byen (f.eks. luftforurening, trafikstøj, trafiksikkerhed, livskvalitet i byrummet, lige adgang til tjenester, beskæftigelse og uddannelse).
- Inddrage borgere i analysen af problemer og muligheder (f.eks. ved at tilbyde onlinekort, hvor de kan lokalisere negative og positive områder for specifikke transportformer).
- Vurdere sociale eksklusionsaspekter i forhold til transportpolitik. Overvej hele samfundets behov, herunder sårbare grupper såsom børn, bevægelseshæmmede, ældre, lavindkomsthusholdninger, minoritetsgrupper m.v. Kønsaspekter - dvs. give mænd og kvinder lige muligheder - er også noget, der skal ses på. Vigtige spørgsmål, der bør overvejes:
  - Fremmer transportrelaterede tiltag beskæftigelsen og støtter de udviklingen af et inkluderende arbejdsmarked?
- Garanterer transportsystemet lige adgang, overkommelig pris og tilgængelighed?

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Trække på viden fra nøgleaktører for at opnå indsigt i sektorpolitiske dokumenter (f.eks. gennem interviews, møder).
- Overvej, baseret på den indledende analyse af centrale problemer og muligheder, at foretage fokuserede analyser for således at få et mere fuldstændigt billede af disse. F.eks. en hypotesebaseret analyse for at verificere et specifikt spørgsmål, der er rejst, en diagnosebaseret analyse for at forsøge at identificere spørgsmål, der ikke er rejst, eller en visionsbaseret analyse for at undersøge fremtidige, prioriterede forhold til bunds.

### Tidsplan og koordinering

- Er direkte baseret på dataindsamlingen (se aktivitet 3.1) og, i mindre omfang, selvevalueringen (se aktivitet 1.1) og evaluering af beslægtede planer (se aktivitet 2.2).
- Konklusionerne fra denne aktivitet er vigtige input til opstilling af scenarier (se aktivitet 4.1) og hele planlægningsprocessen.

### Tjekliste

- ✓ Problemer og muligheder i forhold til nøgleinteressenter og borgere er drøftet og analyseret.
- ✓ Revision og problemanalyse er afsluttet. Status på alle transportformer og centrale aspekter af bæredygtig bytrafik er beskrevet.
- ✓ Baseline, som kommende fremskridt kan måles imod, er fastlagt.
- ✓ Vigtige muligheder og problemer, der skal adresseres af SUMP'en, er prioritet.



**Figur 19:** Eksempel på hvordan analyseresultater kan bruges til at definere status på transportsystemet (basianalyse) (tilpasset fra Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages Start, s. 10.)

FUNKTIONER/ TRANSPORT- FORMER	TRANSPOR- TANDEL	INFRASTRUKT URENS KVALITET	SIKKERHED OG LIVSKVALITET	MILJØ OG SUNDHED	LIGE ADGANG TIL TJENESTER	STATUS OVER GENNEMFØRELSE AF FORANSTALTNING	VIGTIGSTE ANBEFALINGER
Gang	12%	Ringe	Mange trafikulykker ved vejovergange i nærheden af skoler	Færre og færre elever, der går til skole	Nogle områder har ikke gangstier til parker og sportsfaciliteter	Aktivitetsniveau lavt. Ny "gå til skole"-kampagne..	Brug for trafiksikkerheds foranstaltninger
Cykling	7%	Middel	Cyklister føler sig ofte utrygge, attraktive cykelstier i parker	Lavt cykelniveau giver små fordele	Få cykelstier langs hovedveje	Indsats for at kortlægge cykelnettet er i gang. Lavt budget til nye foranstaltninger.	Hæve de lokale myndigheders budget for cykeltiltag
Offentlig transport (bus, letbane, metro, tog m.v.)	16%	God	Nogle busstoppesteder trænger til at blive renoveret, føler sig utrygge om aftenen	Nye busflåde er sat ind, nedsat påvirkning af luftkvaliteten	Fald i billetpriser for arbejdsløse, men få busser til fattige udkantsområder	Højt aktivitetsniveau, strategi for offentlig transport er planlagt.	Fremskridt i den rigtige retning, fortsætte
Delekøretøjer (bil, cykel, elektriske løbehjul m.v.)	0.5%	Middel	Elektriske løbehjul blokerer gangstier	Lavt niveau giver små fordele	Deleordninger kun tilgængelige i centrum	Ingen aktivitet, rent privat drevet område	Brug for lovgivning og viden
Privat motoriseret transport (bil, motorcykel m.v.)	64.5%	God	Mange ulykker med folk, der går eller cykler	Udbredt brug af biler har i høj grad indvirkning på luftkvalitet og støjniveauer	Vejnettet dækker alle dele af byen godt	Høj aktivitet, ny omfartsvej ved at blive bygget.	Indføre foranstaltninger for at reducere biltrafik i byens centrum når omfartsvejen er bygget
Multimodalitet (togstation, grænsestationer)	n/a	God	Ny togstation er attraktiv. Upålidelige ændringer i tilskyndelse til brug af bil uden for myldretid.	Centrale busstation er uden for gåafstand fra centrale togstation.	Ingen Park&Ride tilbud i udkantsområder. Manglende sikker parkering af elcykler ved centrale grænsestationer.	Aktivitetsniveau lavt	Inddrage placering af grænsestationer og P+R og B+R i strategi for offentlig transport
Godstransport	n/a	God	Tung lastvognstrafik i centrum forårsager sikkerhedsrisiko	Lastvogne i centrum forårsager luft- og støjforurening	All industriområder hænger godt sammen	Aktivitetsniveau lavt	Udarbejde strategi til at omdirigere tung godstrafik fra centrum
ANALYSE	Bil er den mest udbredte transportform	Gang og cykelinfrastruktur skal forbedres	Trafiksikkerhed skal prioriteres	Luftforurening fra biler og lastbiler er det største problem	Forbedre busforbindelser til udkantsområder	Kapacitet skal styrkes inden for flere områder	



**“Fortæl mig ikke, hvor dine prioriteter er. Vis mig, hvor du bruger dine penge, så fortæller jeg dig, hvad de er.” (James W. Frick)**

Niveauet af bæredygtige investeringer i cykelinfrastruktur er en lakmusprøve i, hvor meget værdi der ligger i udvikling af cykling. Ifølge De Forenede Nationers Miljøprogram anbefales det, at mindst 20 % af hele transportbudgettet afsættes til ikke-motoriseret transport. I Holland, som er det mest cykelvenlige land i Europa, bliver der årligt investeret ca. 35 EUR pr. person i udvikling af cykling, hvoraf den største andel kommer fra de lokale myndigheder. Med hensyn til analysen af bytrafikken er investeringen, der er foretaget i de forskellige transportformer, en god indikator til at konstatere de prioriterede aktionsområder i en by og afdække eventuelle mangler i investeringen, såsom i cykling.

Mere vejledning om, hvordan cykling fremmes i planlægningen af bæredygtig bytrafik kan findes i Orientering til aktører **Støtte og tilskyndelse til cykling i forbindelse med planlægning af bæredygtig bytrafik.**



**Figur 20:** Eksempel på illustration af overensstemmelse mellem byens prioriteter (med hensyn til transportformer og mål i dette eksempel) og hvad byen reelt investerer i (tilpasset fra Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, p. 11.)

Transportformer	Prioritet	Investeringer det sidste år	Investeringer de sidste fem år
Gang		100	800
Cykling		200	1300
Offentlig transport		5000	19000
Taxa/transport (f.eks. særlige transporttjenester)		200	1000
Delebilsordning		100	200
Bil		2000	15700
I alt		7600	38000

Mål	Prioritet	Investeringer det sidste år	Investeringer de sidste fem år
Forbedre trafikssikkerhed		1000	4000
Øge gang og cykling		200	1300
Øge kvalitet og benyttelse af offentlig transport		5000	19000
Effektivt godstransportsystem		1000	3000
Tilgængelighed privatbiler		2000	15700
I alt		9200	43000

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Malmö, Sverige: Varieret metodebrug - herunder manuel, mekanisk, undersøgelses- og app-baseret dataindsamling

I Malmö brugte man en kombination af metoder til indsamling af data om bytrafikken og støj- og luftforurening. Således blev der brugt både manuel og elektronisk trafiktælling to gange om året og transportundersøgelser for at måle ændringer og faktorer, der påvirker transportvaner hver femte år. Ud over den traditionelle metode var den seneste undersøgelse udformet som en mobiltelefon-app. Den vigtigste succesfaktor er at sammenkæde de indsamlede data med trafikmodellen og følge op på infrastrukturinvesteringer i byen. Dette støtter beslutningstagerne i deres aktioner for udviklingen af byen.

Forfatter: Andreas Nordin, City of Malmö, indhentet af UBC  
Billede: Malmö by



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Deinze, Belgien: Screeninger af tilgængeligheden for børn og ældre

Planen for bæredygtig bytrafik i Deinze omfatter screeninger af tilgængeligheden i byrummet og udformning af veje, der forbinder forskellige steder med aktivitet i byen. Screeningerne er et eksempel på, hvordan byen anvender principperne og målsætningerne med hensyn til "prioritering af transportformer (STOP[1])", "fokus på sårbare målgrupper" og "nærhed", som defineret i det flamske SUMP-program, med udgangspunkt i analyse

Forfatter: Deinze by, indhentet af Mobil 21

Billede: Deinze by

[1] Hollandsk forkortelse for prioriteringsområder – gang, cykling, PT, (deleordninger) og kun sidste privatbiler som led i planlægningen af bæredygtig bytrafik i alle flamske

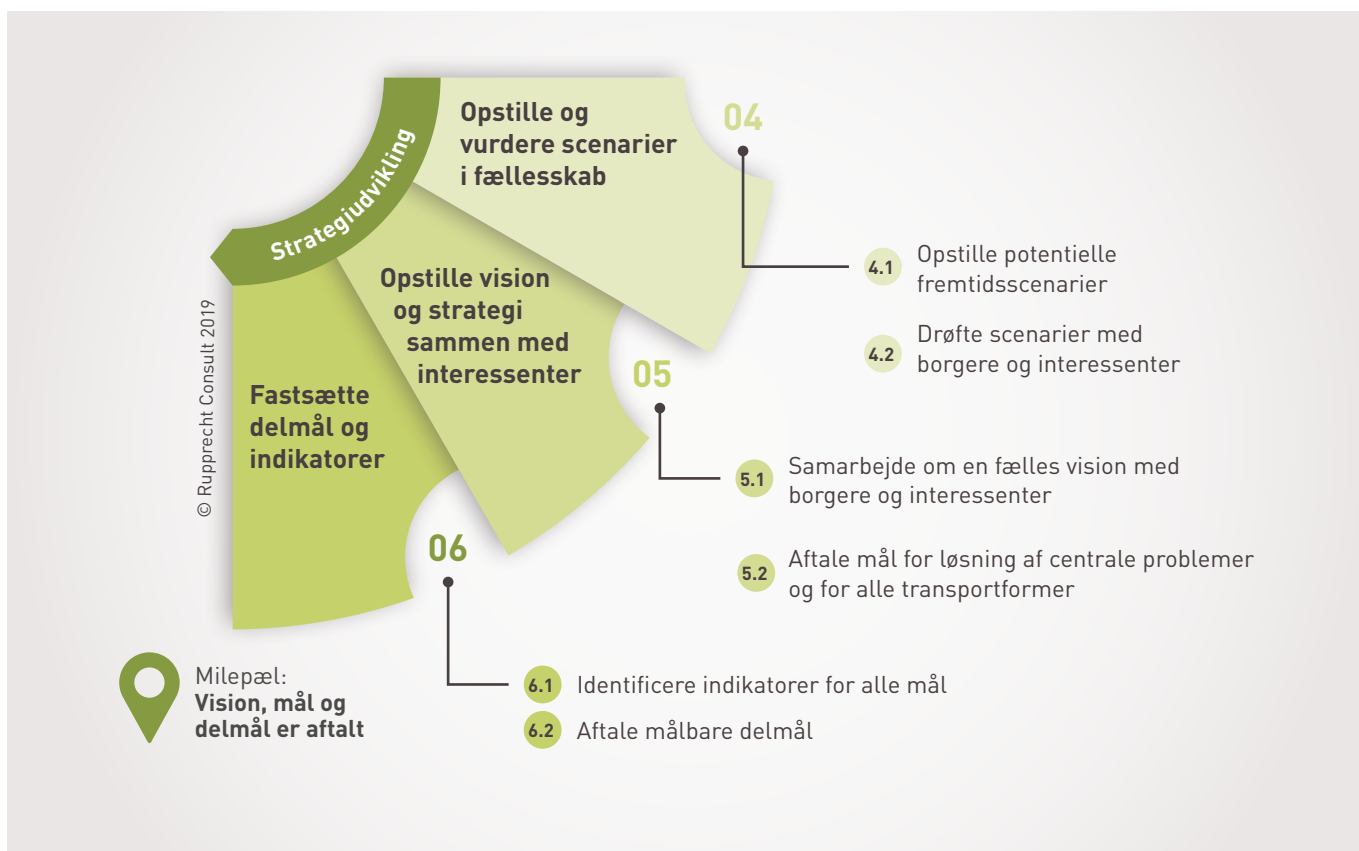


## Milepæl: Analyse af problemer og muligheder afsluttet

På dette tidspunkt i cyklussen skal alle de forberedende trin og statusanalysen være afsluttet. Dette giver et godt overblik over situationen for bytrafikken og planlægningsrammen, ligesom der er fastlagt effektive arbejdsstrukturer, og det vides, hvad der er vigtigt at overveje for opstilling af SUMP'ens vision, mål, delmål og tiltag i byen. Som en grundlæggende milepæl i planlægningen af bæredygtig bytrafik skal der være opnået en fælles forståelse, sammen med vigtige interessenter, for centrale problemer og muligheder. Det er muligt at inddrage nøgleinteressenter og lokalpolitikere igen for at fremme accepten af SUMP'en, gøre processen pålidelig og danne et solidt grundlag for den kommende strategiudvikling. De sammenfattede resultater af jeres analyse, herunder alle problemer og muligheder, skal deles og opbakning til yderligere engagement i planlægningen af bæredygtig bytrafik skal sikres. For at gøre det nemmere at udveksle resultaterne og opdele de centrale problemer og muligheder er det en god idé at sammenfatte de vigtigste resultater af analysen i en "baseline-rapport".



# FASE 2: STRATEGIUDVIKLING



Målet i fase 2 er at definere den strategiske retning for planen for bæredygtig bytrafik i samarbejde med borgere og interessenter. De vigtigste spørgsmål er:

## Hvad er vores fremtidige muligheder?

Analysér forventede ændringer af eksterne faktorer, der der er vigtige for bytrafik (f.eks. demografi, informationsteknologi og klima), og udarbejd scenarier for alternative strategiske veje. Med disse scenarier forsøges der at tage højde for den usikkerhed, der er forbundet med at "se ind i fremtiden", for at opnå et bedre faktisk grundlag for at træffe strategiske beslutninger.

## Hvilken slags by ønsker vi?

Benyt visioneringsøvelser med interessenter og borgere for at udvikle en fælles forståelse for ønskværdige fremtidsscenarier på baggrund af resultaterne af mobilitetsanalysen og konsekvenserne af de forskellige

scenarier. En fælles vision og et fælles mål er hjørnestenene i enhver plan for bæredygtig bytrafik.

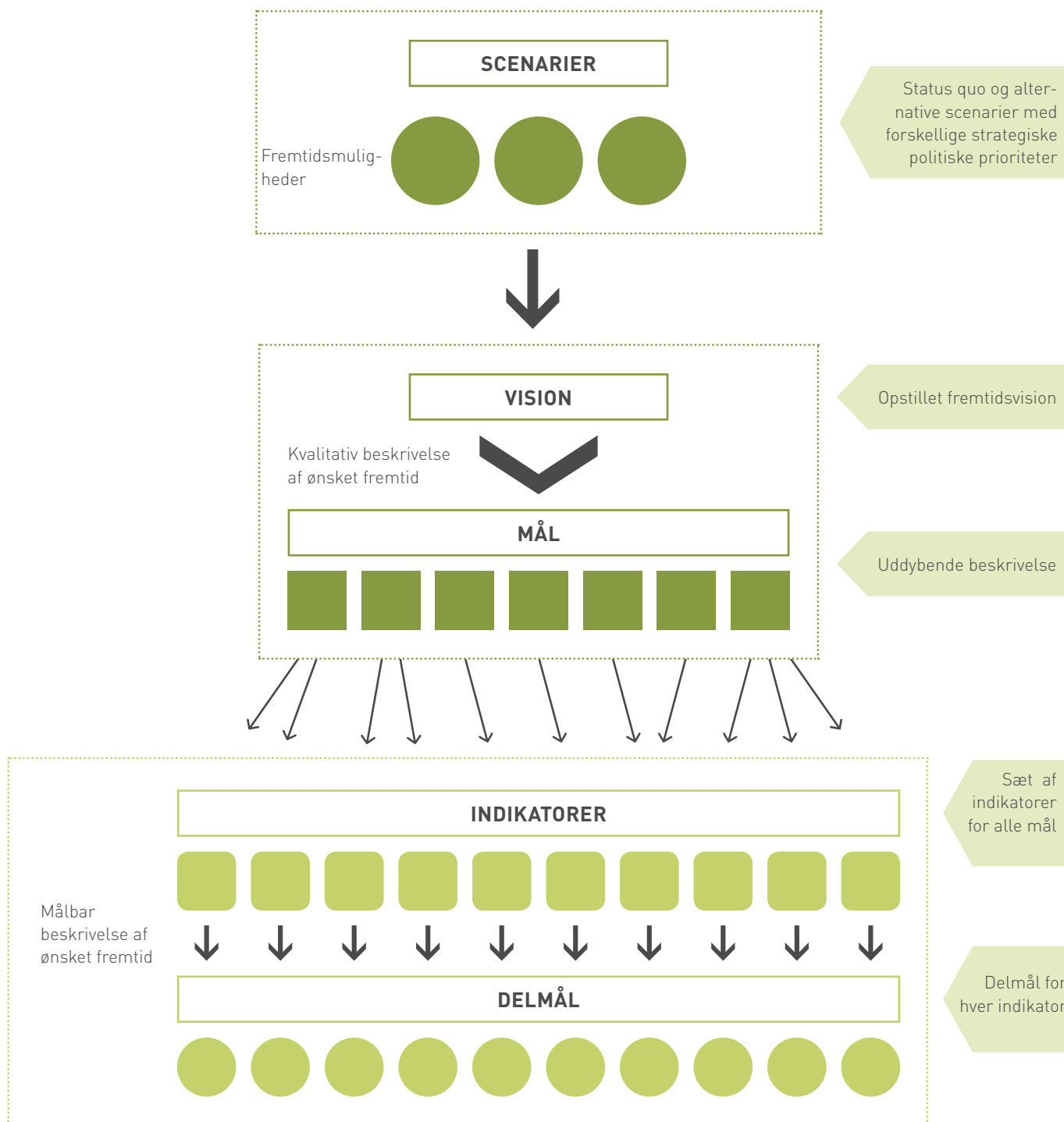
Sørg for, at jeres mål tager hånd om de vigtige problemer, og at de dækker alle transportformer i det funktionelle byområde.

## Hvordan afgør vi, om det er en succes?

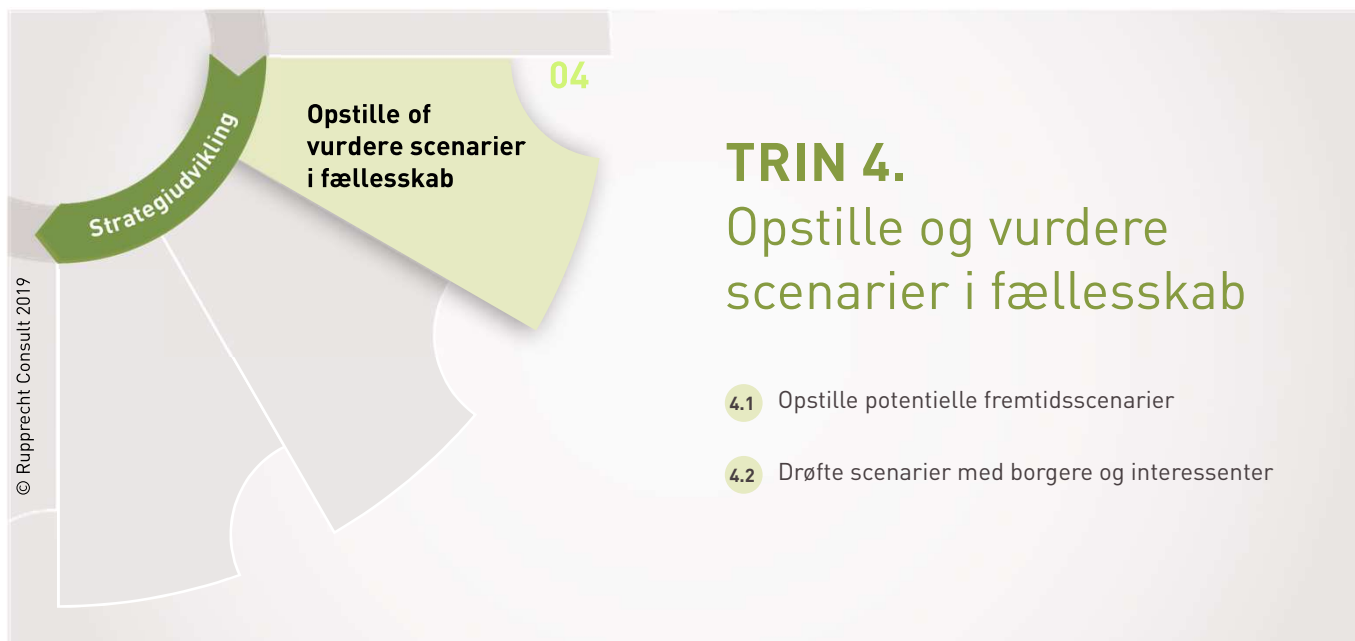
Definer et sæt strategiske indikatorer og mål, der giver jer mulighed for at overvåge de fremskridt, der er gjort for at nå alle mål, uden at det kræver indsamling af urealistiske mængder nye data. Vælg ambitiøse, men gennemførlige mål, som er indrettet efter andre politikområder.

I slutningen af anden fase har I nået endnu en milepæl, nemlig en vision med bred opbakning, mål og delmål.

Figur 21: Oversigt over de vigtigste trin (scenarier, vision, målsætninger, mål) i Fase 2







Baseret på analysen af problemer og muligheder skal der opstilles og drøftes forskellige scenarier med borgerne og interessenter. Disse scenarier hjælper med at forbedre forståelsen af, hvordan den fremtidige trafik i byen kunne se ud. På den måde kan de formidle og inspirere den efterfølgende udvikling af visionen.

## AKTIVITET 4.1: UDARBEJDE POTENTIELLE FREMTIDSSCENARIER

### Rationale

Scenarier bidrager til en bedre forståelse af de sandsynlige indvirkninger af udefrakommende faktorer, der påvirker bytrafikken (såsom klimaændringer, informationsteknologi, økonomi og sikkerhed) kombineret med alternative tilgange som reaktion på dem. Ved at illustrere forskellige mulige fremtidssituationer giver de planlæggerne mulighed for at vurdere konsekvenser af nuværende tendenser, potentielle sociale og lokale ændringer samt alternative strategiske politiske prioriteter uafhængigt af hinanden. Undersøgelse af virkningerne af disse forskellige scenarier styrker det faktuelle grundlag for strategiske beslutninger. Det kan være medvirkende til at oplyse og yderligere inspirere til opstilling af vision og mål (se trin 5), og hjælpe med at sætte realistiske mål for strategiske indikatorer (se trin 6).

### Mål

- Forstå de risici og muligheder, der er forbundet med de nuværende tendenser og mulige ændringer af forholdene.

- Opstille alternative scenarier, der skaber klarhed om de sandsynlige konsekvenser af forskellige politisk strategiske retninger.
- Skabe et faktisk grundlag for den efterfølgende opstilling af vision, mål og delmål.

### Opgaver

- Undersøge mulig fremtidig udvikling af de mest relevante eksterne faktorer for bytrafikken (dvs. faktorer som er uden for byens kontrol, såsom demografi, oliepriser, økonomisk situation, klimakrise, teknologiske forandringer eller niveau af politisk opbakning til bæredygtig bytrafik). Overvej nuværende tendenser og sandsynlige ændringer som forventes i henhold til eksperternes seneste rapporter. Analysere tendenser i typiske foregangsbyer, som San Francisco, og overvej, hvad der ville ske, hvis de digitale mobilitetsinnovationer, der er tilgængelige der, også blev tilgængelige i jeres by. Herudover overvej mindre sandsynlige disruptive ændringer, der i høj grad ville påvirke bytrafikken.

- Analysere virkningerne af fremtidige udefrakommende faktorer på jeres lokale transportsystem. Dette omfatter konsekvenserne af globale eller nationale ændringer (f.eks. nye teknologier inden for Mobility-as-a-Service, førerløse biler eller frit-flydende deleordninger) og lokale tendenser (f.eks. stærkt stigende eller faldende befolkning som påvirker byens budget og byudviklingsmuligheder). Vurder, hvilke muligheder og hindringer de vil medføre for byen. Åbner de for nye muligheder? Eller gør de visse bæredygtighedspolitikker sværere?
- Opstille forskellige scenarier, der beskriver alternative politiske prioriteringer og konsekvenser heraf på strategisk plan. Der skal opstilles mindst tre scenarier:
  - Et status quo-scenarie, der beskriver den forventede udvikling, hvis den aktuelle politiske retning fortsættes, og kun tiltag, der allerede er planlagt, bliver gennemført.
  - Alternative scenarier, der beskriver forventede udviklinger som følge af forskellige strategiske politiske prioriteringer (f.eks. fokus på offentlig transport i forhold til fokus på aktiv mobilitet sammenlignet med fokus på eldrevne mobilitetsløsninger). Sådanne scenarier viser, hvordan forskellige politiske retninger bidrager til, og hjælper med at definere, hvad der skal lægges mest vægt på. Det anbefales kun at inkludere bæredygtige politiske retninger, eftersom status quo-scenariet allerede giver mulighed for sammenligning med mindre bæredygtige scenarier.
- Bruge hensigtsmæssige scenarieopstillingsteknikker, såsom modellering, ren kvalitativ analyse (baseret på ekspertvurdering eller tidligere resultater af politiske strategier i byen eller lignende bysammenhænge) eller en kombination af begge. Med hensyn til modellering anbefales strategiske modeller og skitseplanlægningsmodeller i denne fase, eftersom de er billige, hurtige at gennemføre og kan bruges interaktivt. Detaljerede transportmodeller bliver normalt kun brugt på dette tidspunkt, hvis de er lettilgængelige og ikke medfører store meromkostninger.
- Vurdere indbyrdes afhængigheder mellem udvikling i forskellige sektorer: transport, arealanvendelse, miljø, økonomi m.v. Identificere synergivirkninger på

strategisk niveau, muligheder for integrering og negative konsekvenser af sektortendenser.

- Vurdere scenariernes følsomhed over for vigtige udefrakommende faktorer under hensyntagen til tidligere analyse af disse faktorer. (Det kan være nyttigt specifikt at se efter forhold, hvor tingene kan gå galt, worst-case-scenarier – for at identificere risici og begrænsninger). En sådan vurdering hjælper jer med at være forberedt på potentielle ændringer og deres konsekvenser, og forstå hvilke scenarier, der er mere fremtidssikre. Den kan også hjælpe med at vise begrænsninger og risici for den aktuelle status (status quo-scenariet), forklare hvorfor ændringer er nødvendige for at være forberedt på fremtiden, selv i de tilfælde hvor de fleste er tilfredse i øjeblikket.
- Inddrage interessenter i opstillingen af scenarier, f.eks. i drøftelsen af hvor mange og hvilke scenarier der skal opstilles). Dette øger deres medejerskab og accept af visionsudviklingsprocessen, (se også aktivitet 4.2).



### Hvad er et “scenarie”?

Et scenarie er en beskrivelse af et specifikt sæt tiltag i fremtiden, som er relevante for bytrafikken, herunder de sandsynlige konsekvenser af udefrakommende faktorer (såsom demografi og økonomiske forhold) og af strategiske politiske prioriteter (såsom øget aktiv mobilitet og fokus på elektromobilitet)<sup>48</sup>.

Mere information herom findes også i US FHWA Scenario Planning Guide-book: [https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning/](https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning/).

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Inddrag allerede interessenter i opstillingen af scenarierne, f.eks. i drøftelsen af hvor mange og hvilke scenarier der skal opstilles. Dette øger deres medejerskab og accept af strategiuudviklingsprocessen.

<sup>48</sup>For at undgå forvirring skal det bemærkes, at nogle planlæggere anvender scenarier senere i planlægningsprocessen, i form af scenarier vedrørende tiltag og politik. Dette aspekt, hvor forskellige kombinationer af tiltag evalueres for at identificere den bedste måde at nå mål og delmål kaldes i dette dokument tiltagspakkebedømmelse (se aktivitet 7.2).

## Tidsplan og koordinering

- Følger efter statusanalysen.
- Scenarieopstillingen ledsager opstillingen af en fælles vision (se aktivitet 5.1), mål (se aktivitet 5.2) og delmål (se aktivitet 5.2).

## Tjekliste

- ✓ Konsekvenser af potentielle ændringer i udefrakommende faktorer er undersøgt.
- ✓ Forskellige alternative scenarier er beskrevet, herunder et status quo scenarie.
- ✓ Hensigtsmæssige teknikker er anvendt til at understøtte opstilling og bedømmelse af scenarie.
- ✓ Scenariers følsomhed over for ændrede forhold er vurderet.



Når fremtidsscenarier opstilles, skal mulige tendenser og politisk retning overvejes. Som én af de større tendenser bliver forskellige deleordningskoncepter gennemført i mange foregangsbyer, og det kan forventes at blive mere udbredt i de kommende år. Transportformer som delecycloordninger, elektriske løbehjul, elektriske motorcykler, dele(el-)biler, samkørsel og deleordninger og delegodstransportordninger kan være en del af et scenarier politiske retning. Yderligere information om de forskellige deleordninger, og hvordan de kan gennemføres inden for rammerne af en plan for bæredygtig bytrafik kan findes i Temavejledningen **Integrering af deleordningstilgange i planlægningen af bæredygtig bytrafik**.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Maia, Portugal: Scenarier for forskelligt ambitionsniveau for at nå den aftalte vision

Maia udviklede sin første SUMP i 2013. For at rykke tættere på at realisere bytrafik, der fremmer bæredygtige transportformer, definerede man i Maia tre forskellige scenarier: status quo, moderat og proaktivt. Det moderate scenarie omfattede både ønskede og gennemførlige tiltag, mens dem i det proaktive scenarie var mere ambitiøse. Mens sidstnævnte gav et bedre evalueringresultat pga., at der ikke blev taget hensyn til mulige hindringer, bragte et arrangement med deltagelse af nøgleinteressenter Maia videre til det moderate scenarie, som var realistisk at gennemføre. I løbet af processen blev vigtigheden af inddragelse af interessenter fremhævet i forbindelse med opstilling af og aftale om fremtidige scenarier.

**Forfatter:** Energy and Mobility Division, City of Maia, indhentet af ICLEI

**Billede:** Maia by



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

**Leipzig, Tyskland:** Opstilling af scenarie understøttet af transportmodeller

I Leipzig opstillede man seks scenarier for forskellige fremtidsmuligheder i en videnskabelig og åben proces.

De seks scenarier var:

1. Fortsættelse af den nuværende strategi for mobilitet
2. Fortsættelse af den nuværende strategi for mobilitet med fastlåste billetpriser
3. Bæredygtighedsscenario
4. Cykelbyscenarie
5. Offentlig transportprioriteringsscenarie og
6. Fællesskabsscenario

Scenarierne blev evalueret ved hjælp af forskellige kriterier (tiltrækning for brugere, miljømæssig appel, økonomisk appel, systemisk appel) og en kvalitativ evaluering. Evalueringen resulterede i prioritering af et 1. cykelscenarie, 2. Bæredygtighedsscenario og 3. Offentlig transportprioriteringsscenarie.

**Forfatter:** City of Leipzig, indhentet af Marlene Damerau, Rupperecht Consult  
**Billede:** Leipzig by



## AKTIVITET 4.2: DRØFTE SCENARIER MED BORGERE OG INTERESSETER

### Rationale

Drøftelse af de forskellige scenarier og deres konsekvenser med borgerne og interessenter er det første skridt hen imod en alment accepteret vision for bytrafikken. At præsentere forskellige mulige fremtidsscenerier og reflektere over dem sammen skaber en fælles forståelse for fremtidsmulighederne. Det hjælper også at skabe bevidsthed om de indbyrdes afhængigheder og afvejninger mellem forskellige politikker og sektorer, kompleksiteten af de strategiske beslutninger, der skal træffes, og de risici man står overfor.

Formålet er at drøfte og arbejde hen imod en fælles forståelse af, hvilke scenarier eller elementer af scenarier der ønskes. Inddragelse af borgerne og interessenter allerede på dette tidspunkt vil hjælpe med at skabe et bredt medejerskab og accept af de mål og tiltag, der senere vil blive udvalgt.

### Mål

- Bruge alternative scenarier som grundlag for drøftelse af generelle politiske prioriteringer og strategier for fremtidig udvikling.
- Skabe bredt medejerskab og accept af processen for at vælge fælles vision og mål.

### Opgaver

- Præsentere scenarier og deres resultater for nøgleinteressenter. Tilskynde til en drøftelse af strategiske politiske alternativer og deres konsekvenser. Gruppearbejde og andre interaktive former, der kan bidrage til at skabe en konstruktiv og engagerende atmosfære på mødet eller møderne. Sikre at alle får mulighed for at give udtryk for deres holdning i spørgsmål som:
  - Hvilke behov for forandring afslører status quo scenariet?

- Hvilke af de alternative politiske prioriteringer ønskes?
- Hvilket ambitionsniveau kræves der for at opnå bæredygtig bytrafik i fremtiden?
- Drøfte indbyrdes afhængigheder mellem ændringer i transportsektoren og andre sektorer. Hvordan kan der skabes synergivirkninger, og hvordan kan negative bivirkninger undgås? Overvej både det nuværende transportsystems og forskellige scenariers modstandsdygtighed over for ændringer i udefrakommende faktorer.
- Drøfte scenarierne med en bred vifte af personer fra alle dele af samfundet. Sigte mod at bruge forskellige inddragelsesmetoder, som også når ud til typisk underrepræsenterede grupper, såsom unge og ældre, etniske minoriteter, lavindkomstgrupper, enlige forældre og handicappede. Sådanne metoder kan f.eks. være opstilling af oplysnings- og feedbackbokse eller skranke forskellige steder i byen (f.eks. på markedspladser og i indkøbscentre, også i lavindkomstområder), indhente feedback online og via social medier, samarbejde med organisationer der repræsenterer disse grupper (f.eks. børnehaver, skoler, universiteter,

kulturforeninger, jobcentre), kommunikere på forskellige sprog og gennemføre repræsentative undersøgelser (se også aktivitet 1.4). Ved at sammenligne den demografiske sammensætning af møde- og onlinedeltagere med den brede befolkning i byen, kan underrepræsenterede grupper, som man aktivt bør nå ud til, identificeres.

- Når interessenter og borgere inviteres skal processen og agendaen altid kommunikeres klart og tydeligt ud, så de ved, hvad der forventes af dem, og hvor meget arbejde og tid der kræves. Et godt argument for at overtale dem til at deltage er, at deres behov ikke kan komme i spil i planlægningsprocessen uden deres input.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Sørge for officielle personlige invitationer på vegne af borgmesteren (eller formand for organisationen) til højtstående interessenter (f.eks. borgmestre i nabokommuner, kommunalrådsmedlemmer eller direktører for store organisationer). Deres deltagelse kan hjælpe med at opnå opbakning til SUMP-processen fra højtstående politikere.

### Tidsplan og koordinering

- Følger eller ledsager opstilling af scenarier.
- Drøftelsen af scenarierne går hånd i hånd med opstillingen af en fælles vision og mål (se aktivitet 5.1 og 5.2). Scenarier og visioner hænger tæt sammen og rækkefølgen af opstillingen af disse kan variere fra by til by eller foregå sideløbende.

### Tjekliste

- ✓ Behovene for forandring som blev afdækket i status quo scenariet er drøftet med interessenter og borgere.
- ✓ Hvilke scenarier eller elementer af scenarier, der ønskes, er drøftet med interessenter og borgere.



Billede: © City of Bremen

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Prag, Tjekkiet: Opstilling af scenarie med bred deltagelse af interessenter og borgere

I 2015 opstillede Prag tre mulige scenarier og arrangerede en workshop for eksperter og en sociologisk undersøgelse for at vælge det mest hensigtsmæssige scenarie. 57 udvalgte eksperter samledes i grupper og drøftede scenarierne på en halvdags workshop. En sociologisk undersøgelse indsamlede yderligere input fra 2.224 borgere. Baseret på holdninger fra henholdsvis interessenter og borgere opstillede Prag sin endelige transportstrategi. At designe en workshop for eksperter og en sociologisk undersøgelse med grundlæggende, nemme spørgsmål er en let, billig og illustrativ løsning for valg af scenarie. Det skaber også et godt grundlag for en politisk godkendelse, da scenariet således bygger på et bredt og afbalanceret fundament af eksperters holdninger.

**Forfatter:** Václav Novotný, Prague Institute of Planning and Development, indhentet af EUROCITIES | **Billede:** Prag by



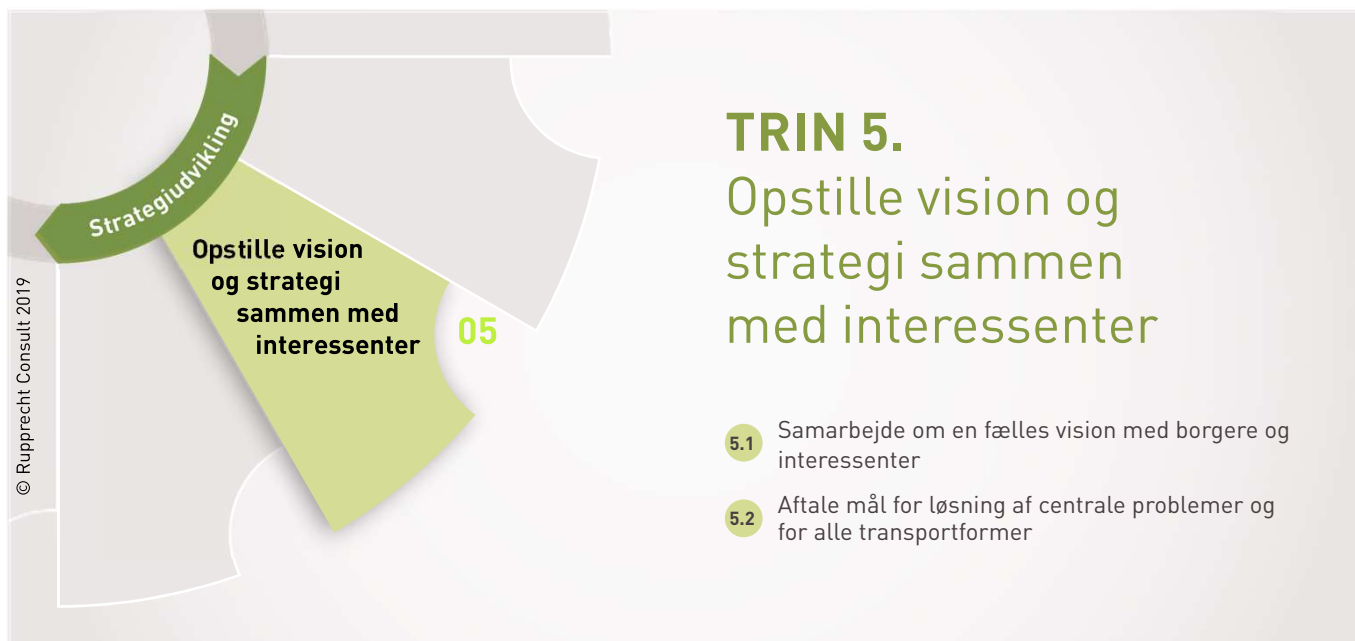
EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Antwerpen, Belgien: Bred inddragelse af borgere, beslutningstagere og eksperter i drøftelser af scenarier

Antwerpen har indført innovative forvaltningsmetoder til at vinde bred offentlig opbakning til deres vision for byen. Efter at have undersøgt de mulige scenarier valgte en styregruppe den, der bedst opfyldte Antwerpens ambition, og som også omfattede tilstrækkelige og relevante projekter for regionen. Denne tilgang førte til aftale om en ambition om at udvikle innovative idéer sammen med borgerne og interessenter. Der blev i alt arrangeret 100 arbejds møder med deltagelse af ca. 3.500 eksperter og beslutningstagere og ca. 3.000 borgere og organisationer. Der blev dannet en alliance, som opstillede en forvaltningsstruktur til at styre processen. De tværfaglige teams brugte en række deltagelses- og samarbejdsværktøjer til at forme det input, man havde fået fra borgerne.

**Forfatter:** Annelies Heijns, indhentet af ICLEI  
**Billede:** Antwerpen by





Nu er I klar til at gå i gang med de vigtigste trin i forbindelse med udvikling af en plan for bæredygtig bytrafik. Opstilling af fælles vision og mål er hjørnestenene i enhver SUMP. En vision er en vigtig kvalitativ beskrivelse af det ønskede fremtidsscenarie for byen og dens trafik, som derefter udformes som konkrete mål, der viser typen af forandring, man sigter efter. Disse to ting danner basis for alle de efterfølgende trin med hensyn til at definere strategiske indikatorer og delmål og vælge tiltag. Scenarier og visioner hænger tæt sammen og rækkefølgen af opstillingen af disse kan variere i forskellige kontekster eller foregå sideløbende. Vision og mål kan kun være styrende elementer, hvis de er alment accepteret af interessenter og borgere. Derfor er det vigtigt at opstille dem sammen og etablere fælles medansvar.

## AKTIVITET 5.1: SAMARBEJDE OM EN FÆLLES VISION MED BORGERE OG INTERESSENER

### Begrundelse

Hvilken slags by vil vi gerne bo i? Hvordan vil den skille sig ud fra andre byer? Det er centrale spørgsmål, der skal besvares ved hjælp af en visionsaktivitet, der involverer alle interessenter og borgere. En vision indeholder en kvalitativ beskrivelse af en ønsket fremtid for bytrafikken og er retningsgivende for udformningen af hensigtsmæssige planlægningsforanstaltninger. Den skal integrere transport i den bredere kontekst for by- og samfundsmæssig udvikling. Med andre ord hvordan kan transport bidrage til en positiv fremtid?

Visionen skal opstilles under hensyntagen til alle politiske perspektiver, som den søger at adressere, navnlig dem der vedrører generelle visioner eller strategiske planer for byen, by- og fysisk planlægning,

økonomisk udvikling, miljø, social inklusion, ligestilling mellem mænd og kvinder, sundhed og sikkerhed.

For at skabe øget bevidsthed og bred accept skal offentligheden være aktivt engageret i opstillingen af visionen og dens resultater. Borgerne bør inddrages i opstilling af visionen, f.eks. via en særlig workshop. Der kan kun opnås gode resultater med planlægning af bæredygtig bytrafik, hvis borgerne forstår visionen, og hvis de bakker op omkring dens bredere mål.

### Mål

- Aftale en fælles vision med bred opbakning, der bygger på resultaterne af de drøftede scenarier – et langsigtet mål for udvikling af bytrafikken er retningsgivende for planlægningsprocessen.

- Udvide horisonten ved at se ud over transport og mobilitet, f.eks. livskvalitet, sundhed og arealanvendelse.
- Styrke lokalsamfundets identitet og borgernes fælles medejerskab af visionen.
- Lægge vægt på den politiske værdi af en plan for bæredygtig bytrafik og sikre engagement hos nøgleaktører og beslutningstagere.

### Opgaver

- Nedsætte en repræsentativ gruppe af nøgleinteressenter, der vil have ansvar for udformning af visionen. Det kunne være SUMP'ens "styregruppe" som blev nedsat i forbindelse med aktivitet 1.4.
- Forberede, afholde og følge op på møder med interessenter. Der kan anvendes forskellige metoder for at opnå en åben, respektfuld og udbytterig dialog (se visionsmetoderne nedenfor, og aktivitet 1.4 for at få et overblik over metoder). Forelægge grundlæggende informationer for interessenter på det første møde for at sikre fælles videnniveau. Dette bør omfatte information om eksisterende visioner samt resultaterne af analysen af bytrafikken (trin 3) og scenarierne (trin 4). Bruge (by)kort, visuelle virkemidler og konkrete eksempler fra andre byer så vidt muligt, som inspiration til drøftelserne.
- Undgå hemmeligholdelse og korporatisme: bruge offentlige høringer og tage notater fra offentligt tilgængelige møder med interessenter for at garantere transparens.
- Overveje at inddrage borgerne direkte i opstillingen af visionen, f.eks. via møder eller workshops lig møderne med interessenter. Som minimum bør borgerne aktivt informeres om opstillingen af visionen (f.eks. i forbindelse med en PR-kampagne), og de bør have lejlighed til at komme med feedback på udkastet til visionen. Tage alle bidrag seriøst, men forinden være klar over og åben over for, at ikke alle forslag kan følges, og at det er nødvendigt at træffe beslutninger på baggrund af interesser, som ofte er i strid med hinanden.
- Udforme et udkast til visionen, der dækker hele byområdet og alle relevante bæredygtighedsaspekter, såsom trafikikkerhed, tilgængelighed, livskvalitet, støj og luftkvalitet. Det bør også inddrage alle

transportformer og knudepunkter, navnlig offentlig transport og privatkørsel, passager og gods, motoriseret og ikke-motoriseret. Overveje resultaterne og drøftelse af scenarierne, når visionen udformes, f.eks. ved at medtage scenarier eller elementer af scenarier, som viser de bedste resultater, og som nyder bredest opbakning.

- Sørg for, at beslutningstagere er involveret. Overvej at drøfte udkastet til visionen med ledende politikere fra alle partier, hvilket også kan ske på uformelle møder, for at opnå bredt medejerskab af visionen. Det kan være nyttigt at gennemføre enkle opinionsundersøgelser af borgerne, og de tendenser, der afdækkes heraf, kan fungere som argumenter til at overbevise politiske beslutningstagere.
- Drøft udkast til vision og den modtagne feedback fra borgerne og beslutningstagere med interessenter og aftale en endelig udgave.
- Offentliggøre visionen i et format, der er nemt at forstå, og bruge visuelle virkemidler til at formidle den. Udbrede visionsdokumentet bredt, herunder ved hjælp af medierne (den lokale presse, radio, tv og sociale medier).

### Tidsplan og koordinering

- Bygger på mobilitetsanalysen (trin 3) og scenarier (trin 4).
- Scenarier og visioner hænger tæt sammen og rækkefølgen af opstillingen af disse kan variere fra kontekst til kontekst eller foregå sideløbende.



#### Hvad er en "vision"?

En vision er en kvalitativ beskrivelse af en ønsket fremtid for byen og er retningsgivende for opstillingen af målsætninger, strategiske indikatorer og mål og valg af hensigtsmæssige foranstaltninger gennem hele SUMP-processen. Den har normalt en langsigtet horisont – der endda kan overskride tidsplanen for SUMP'en og tage højde for situationer om 20-30 år.



## Tjekliste

- ✓ Interessentgruppe til opstilling af vision er nedsat.
- ✓ Borgere er aktivt inddraget i visionsopstillingsprocessen.
- ✓ Første udkast til visionen er opstillet og drøftet med borgerne og beslutningstagere.
- ✓ Endeligt udkast til visionen er aftalt med interessenter.
- ✓ Resultater af visionen er dokumenteret.



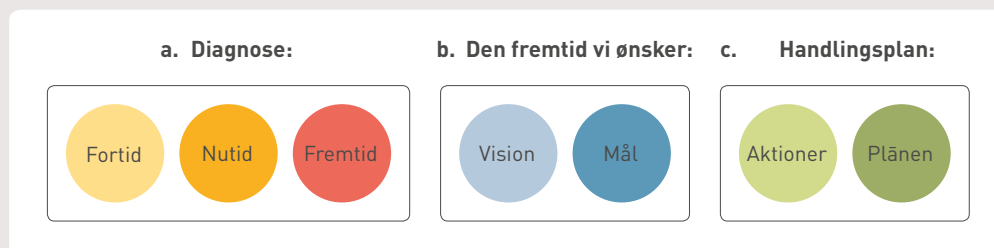
### ”Future search workshop”

Der er mange måder, hvorpå interessenter og borgere kan inddrages i visionsprocessen. En af disse er en ”Future Search Workshop”. Det er en 3-dages workshop, der er designet til at bringe alle vigtige interessenter sammen om at skabe et fælles grundlag. I løbet af de i alt 17 timer arbejder deltagerne primært sammen i mindre grupper for at skabe en fælles vision. Ideelt set skal der helst samles en forskelligartet gruppe bestående af 50-60 interessenter, herunder beslutningstagere, planlæggere, forskere og repræsentanter fra alle vigtige grupper.

En Future Search Workshop er typisk bygget op omkring tre temaer:

- a. Diagnose:** Et tilbageblik for at undersøge, hvordan situationen for bytrafikken har udviklet sig. Derefter ses på fremtiden ved at undersøge strukturelle tendenser, der vil kunne påvirke mobilitetsmønstrene i fremtiden.
- b. Den fremtid vi ønsker:** Definere det ideelle fremtidsscenario og dele det med de øvrige deltagere. Fælles grundlag søges og principper for aktioner for at nå det ønskede fremtidsscenario opstilles. Alle uoverensstemmelser eller uenigheder bliver også indsamlet.
- c. Handlingsplan:** I den afsluttende fase af processen fokuseres der på formuleringen af konkrete projekter og aktioner baseret på de opstillede visioner i den foregående fase

**Figur 22:** De tre temaer på en Future Search-workshop (Kilde: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, The Poly-SUMP Methodology, s. 21)



Yderligere oplysninger findes i Poly-SUMP Guidelines and the Practical guide on running a Future Search Workshop:  
[www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)

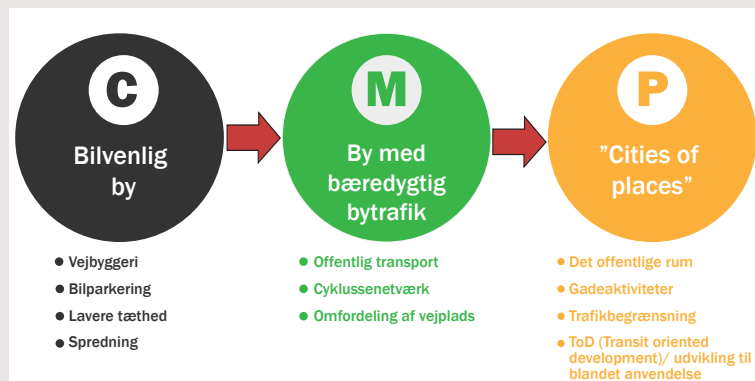


### Hen imod ”Cities of places”

I forbindelse med CREATE-projektet har man undersøgt myndighedernes politiske perspektiver for byen i løbet af de sidste 50 til 60 år. Historisk identificerede de tre særlige visioner. I det fleste vesteuropæiske byer har disse perspektiver bredt fulgt en tretrinsproces: hvad der starter som en bilvenlig by bliver en by med bæredygtig bytrafik og senere en ”City of places”. I praksis er skiftet langt mindre entydigt og består af overlappinger og til tider kortsigtede tilbageførsler af politikker efter et valg. De tre trin fungerer normalt også side om side i en by på samme tidspunkt men i forskellige dele af byområdet. Stedsorienterede politikker starter ofte inden for de centrale områder og spredes derefter ud til forstæderne, hvor bilvenlige perspektiver dominerer i længere tid. Selvom den præcise tidslinie kan være kompleks og varierer fra by til by, er det tydeligt, at der er en generel tendens til stedsbaserede visioner.



Figur 23: Forskellige visioner for bytrafikken og tilhørende typiske politiske tiltag



De typiske målsætninger for visioner for "Cities of places", der kan inspirere til opstilling af en vision for jeres by, er at udvikle:

- mobilitetstjenester der gør det muligt for alle at bevæge sig frit og sikkert rundt i området uden unødigt forsinkelse, primært med bæredygtige transportformer.
- arealanvendelsesmønstre, der bidrager til højfrekvente offentlige transporttjenester af høj kvalitet på de vigtigste ruter og tilbyder tilstrækkelig lokal diversitet, så borgerne kan gå eller cykle for at få adgang til de tjenester, der opfylder deres daglige behov.
- byer, der giver livskvalitet og skaber sikre og attraktive steder (gader, grænsestationer m.v.), hvor borgerne kan tage del i økonomiske, sociale og lokale aktiviteter.
- vellykket opfyldelse af bredere bypolitiske målsætninger, såsom byfornyelse, god folkesundhed og trivsel og social samhørighed.
- forvaltningsprincipper, der understøtter forandring, såsom viden og ekspertise, håndhævelsesmekanismer, integreret transportplanlægning, forretningsmodeller m.v.

Kilde: Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities: <http://nws.euocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Leuven, Belgien: Alment accepteret klimavision for Leuven

Som udtryk for vigtigheden af at arbejde hen imod en klimaneutral by mundede underskrivelsen af Borgmesterpagten af Leuven borgmester og indledningen af en høringsproces ud i, at Leuven dannede sammenslutningen Leuven Climate Neutral 2030 (eller Leuven 2030). Sammenslutningen danner rammerne for opstilling af en generel langsigtet vision for byen. Medlemmerne af sammenslutningen kommer fra alle sektorer i samfundet, og kommunen er også tæt involveret i processen. Målet om nedbringelse af drivhusgasemissioner er også afspejlet i den lokale plan for bæredygtig bytrafik. Den opstiller mål for en fordobling af transportandelen af cykling og offentlig transport og reduktion af brugen af biler i Leuven med 20 % inden 2030



Forfatter: Tim Asperges, City of Leuven, indhentet af Polis  
Billede: KarlBruninx

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Göteborg, Sverige: “Nul-vision” tilgang til trafikssikkerhed

Göteborg er en by med 570 000 indbyggere og den har sammen med resten af Sverige vedtaget en langsigtet “nul-vision” tilgang til trafikdræbte og alvorlige kvæstelser. Byens umiddelbare mål er at nedbringe det årlige antal trafikdræbte fra 9 til 3 og antallet af alvorlige til moderate kvæstelser fra 227 til 75 i perioden 2010-2020. I 1978 havde Göteborg én vejchikane. I 2019 var der ca. 2.500 trafikdæmpende foranstaltninger, og borgerne efterspørger flere. Trafikdæmpning og adskillelse af aktive transportformer fra motoriseret trafik har bidraget til, at 80 % af de ulykker, der sker på byens veje, ikke kan tilskrives biler.

**Forfatter:** Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, indhentet af Rupprecht Consult  
**Billede:** Göteborg by, 2007

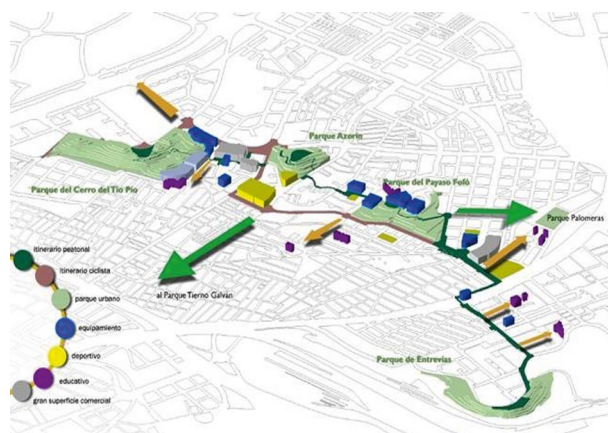


## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Madrid, Spanien: Opstilling af målsætninger for de perifere områder

Den nye plan for bæredygtig bytrafik i Madrid havde stort fokus på fornyelse af byens mest udsatte forstæder. Målsætningerne for planen var defineret på basis af en række deltagelsesbaserede aktiviteter med naboområderne for at indsamle viden om behov eller problemer i de forskellige perifere områder. Desuden havde man arrangeret en hel dag for struktureret dialog med teknikere, eksperter, foreninger og grupper af borgere for at præsentere det strategiske arbejde bag planen for bæredygtig bytrafik, analysere specifikke problemer og komme med forslag til mulige tilgange eller løsninger. Den nye SUMP er med til at udvikle pilotaktioner for at gøre planens aktionslinjer synlige i byen, evaluere dem og nemt gentage dem i andre dele af byen.

**Forfatter:** Cristina Moliner Hormigos, Madrid City Council, indhentet af EUROCIITIES  
**Billede:** Madrid byråd



## AKTIVITET 5.2: AFTALE MÅL FOR LØSNING AF CENTRALE PROBLEMER OG ALLE TRANSPORTFORMER

### Rationale

For at udstikke strategiske retningslinjer er det nødvendigt at opstille en vision med konkrete mål, der viser hvilken type forandring, der ønskes. At definere mål betyder at beskrive, hvilke sociale, miljømæssige eller økonomiske forbedringer, der sigtes mod, og præcist angive, hvad der skal "reduceres", "øges" eller "bevares". Målene er de højere mål i planen for bæredygtig bytrafik (f.eks. begrænsning af den trafikale overbelastning), mens tiltag (f.eks. bygning af en letbane) er midlerne til at nå dem. Denne målorienterede tilgang står i kontrast til en planlægningstilgang, der fokuserer på gennemførelse af ordninger og infrastruktur uden henvisning til højere mål. Løbende inddragelse af interessenter er nødvendigt for at sikre accept af de identificerede prioriteter for mobilitet.

### Mål

- Specificere, hvad SUMP'en skal opnå, under hensyntagen til alle aspekter af den fælles vision.
- Formulere klare mål og strategiske prioriteter, der angiver retning for forbedring.

### Opgaver

- Tage udgangspunkt i visionen ved at analysere, hvilke forbedringer den beskriver. Herudover skal der tages hensyn til resultaterne fra opstillingen af relevante scenarier, navnlig når de strategiske prioriteter og fokusområderne for forbedring af situationen defineres.
- Hensyntagen til relevante mål på regional, nationalt og EU-plan.
- Vurdere og definere de ønskede forbedringer sammen med interessenter. Forberede og følge op ved at afholde workshopper og møder for interessenter. Aftale strategiske mål for overordnede temaer, som afspejler interessenternes og borgernes behov i byområdet. Ikke alle mål er nemme at nå, og det kan derfor være nødvendigt at definere de vigtigste mål.

- Definere klare mål, der hjælper med at målrette valg og design af tiltag. Specificere, hvad der skal nås og hvornår. Målene omfatter normalt også strategiske prioriteter og fokusområder for at forbedre situationen. Det kan f.eks. være, at en by ikke kun har opstillet et mål om at forbedre luftkvalitet og livskvalitet men allerede har besluttet at reducere brug af biler eller at blive en "by med korte afstande" for at nå dette. Disse prioriteter fastlægger kun den strategiske retning (målorienteret planlægning), og de skal ikke være for detaljerede, da de præcise midler først defineres under planlægning af tiltag (aktivitet 7.1 og følgende). Målene skal indeholde en integreret tilgang til alle transportformer, men også et skift hen imod mere bæredygtige transportformer.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Drøfte udkast til mål med borgerne og overveje deres feedback ved opstillingen af de endelige mål.
- Overveje at tilpasse målene til eksterne finansieringsorganer for at gøre de inkluderede mål i planen for bæredygtig bytrafik attraktive med hensyn til finansiering. F.eks. har nationale miljøagenter måske lyst til at støtte tiltag, hvis der er meget fokus på energibesparelse eller reduktion af drivhusgasemissioner.
- I forbindelse med opstilling af visionen og målene og gennem hele planlægningsprocessen er det vigtigt at undgå konflikter, når der skal opnås enighed. Det kan om nødvendigt overvejes, at lave forebyggende indsatser for mindske konflikter og dæmpe spændingerne mellem forskellige interessenter.



#### Hvad er et "mål"?

En generel udtalelse, der beskriver en forbedring, som en by sigter mod. Mål angiver retninger for forbedring og prioritetsområder, men ikke midlerne til at opnå dette.

### Tidsplan og koordinering

- Bygger videre på visionen (aktivitet 5.1) og fører til indikatorer og delmål (trin 6).

### Tjekliste

- ✓ Visionen er gennemgået som retningsgivende for opstilling af målene.
- ✓ Udkast til mål er udarbejdet.
- ✓ Udkast til mål er drøftet med nøgleinteressenter.
- ✓ Endelige mål er valgt.



Regulering af køretøjers adgang til byerne (Urban Vehicle Access Regulations - UVAR) kan have stort indvirkning, når den integreres i en plan for bæredygtig bytrafik. UVAR kombinerer ofte forskellige tiltag (f.eks. lavemissionszoner, trængselsafgifter, superblokke) for at sammenkæde vigtige mål. Nogle af de mål, der kan realiseres ved at gennemføre UVAR, er:

- forbedring af luftkvaliteten
- mindske trafikal overbelastning
- omfordeling af vejplads
- forbedre livskvalitet og byrummets tiltrækningskraft
- bevarelse af historiske bykerner
- støjrreduktion

Yderligere mål, der kan realiseres og beslægtede UVAR tiltag kan findes i Temavejledningen  **Lovgivning om køretøjers adgang til byerne og Planlægning af bæredygtig bytrafik.**

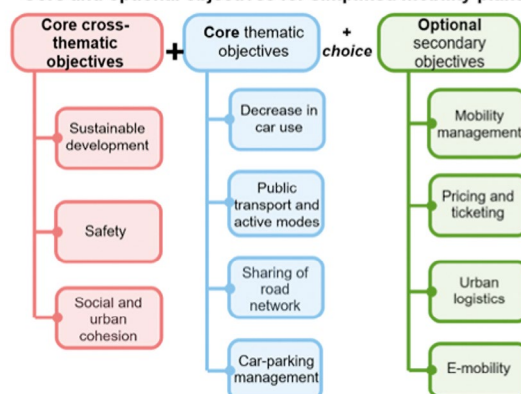
### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Frankrig: Obligatoriske mål tilpasset byer af forskellig størrelse

I Frankrig er det obligatorisk at udvikle SUMP'er (PDU – Plan de déplacements urbains) for byområder med mere end 100 000 indbyggere. Disse SUMP'er indeholder 11 obligatoriske mål. Mange mindre byer udvikler på frivillig basis enten en komplet SUMP eller en forenklet plan. Derfor blev der udviklet specifikke retningslinjer for at gøre sondringen mellem kernemålsætninger, som skal integreres i alle (obligatoriske eller frivillige) SUMP'er, og valgfri mål, som en mindre by kan vælge at integrere, afhængig af dens eget ambitionsniveau, når en forenklet plan udvikles. Der foregår løbende drøftelser i Frankrig, som sandsynligvis vil føre til en retlig men fleksibel definition af den forenklede plan for bytrafikken efter 2020.

Forfatter: Thomas Durlin, Cerema, indhentet af Rupperecht Consult  
 Billede: Cerema

Core and optional objectives for simplified mobility plans



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## London, Det Forenede Kongerige: Mål for sunde gader

Med sunde gader ("Healthy Streets Approach") har mennesker, og deres sundhed, en central plads i forbindelse med beslutningstagning. "Healthy Streets Approach" anvender 10 evidensbaserede indikatorer for, hvad der gør gader til attraktive steder. En tilnærmelse til disse vil hjælpe med at skabe en sundere by, hvor alle borgere er inddraget og kan bo godt, og hvor uligheder er mindsket. For at sikre at tilgangen lykkes, er det vigtigt at indarbejde den i overordnede strategier og gøre den evidensbaseret. Det er også nødvendigt at inddrage lokalsamfund og interessenter for at få opbakning fra politikere, samfund og organisationer.

**Forfatter:** Chris Billington, Transport for London, indhentet af Walk 21  
**Billede:** Transport for London



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## München, Tyskland: Workshops for interessenter med henblik på at udforme målene

For at evaluere og drøfte Münchens transportudviklingsplan og dens mål fik interessenter mulighed for at blive inddraget i flere offentlige arrangementer. Det omfattede bl.a. en mobilitetsworkshop, der tiltrak ca. 100 deltagere, der havde til formål at udveksle idéer om fremtidens mobilitet. Idéerne blev indarbejdet i planen og udstikker således retningen for transportplanlægning. Der blev også rundsendt et dokument, som gav interessenterne mulighed for at komme med forslag og pege på problemer. Inddragelse af interessenter i processen gav både München mulighed for at finde mobilitetsløsninger for alle og senere at realisere disse løsninger. Byen sigter mod at øge antallet af gang- og cykelstier og offentlige transportruter samt at dæmpe trafikken i beboelsesområder i bykernen

**Forfatter:** : City of Munich, indhentet af ICLEI  
**Billede:** Evisco / LHM



© Rupprecht Consult 2019

## TRIN 6. Fastsætte delmål og indikatorer

- 6.1 Identificere indikatorer for alle mål
- 6.2 Aftale målbare delmål

Visionen og målene giver en vigtig kvalitativ beskrivelse af den ønskede fremtid og tiltænkte type forandring. Men det alene er ikke nok. For at gøre disse forandringer målbare er det nødvendigt at vælge en række strategiske indikatorer og delmål. Hovedformålet er at definere et sæt indikatorer, som er gennemførlige, ambitiøse og hænger indbyrdes sammen, hvilket giver dem som er involveret mulighed for at overvåge fremskridt hen imod realisering af alle mål, uden at det kræver, at urealistiske mængder data bliver indsamlet.

## AKTIVITET 6.1: IDENTIFICERE INDIKATORER FOR ALLE MÅL

### Rationale

Udvælgelse og definition af strategiske indikatorer for alle mål er et vigtigt skridt for den videre proces med hensyn til at opstille delmål og overvåge fremskridt. Det er vigtigt først at identificere indikatorerne for at sikre, at der bliver valgt delmål, som er mulige at overvåge med en rimelig indsats. En systematisk tilgang hjælper til at identificere et sæt kerneindikatorer, der er til at håndtere, og som afspejler målene ordentligt. Det kan være mere virkningsfuldt kun at arbejde med enkelte indikatorer på det strategiske plan, navnlig for "nye byer" med begrænsende ressourcer, data eller erfaring, når en plan for bæredygtig bytrafik udvikles. Selv om indikatorer for overvågning af tiltag vil blive udviklet senere (se aktivitet 7.3), bliver de strategiske indikatorer for måling af SUMP'ens overordnede resultater valgt her sammen med de respektive målemetoder og tilsvarende datakilder, som blev identificeret under forberedelsesfasen (se aktivitet 3.1).

### Mål

- Definere et sæt strategiske indikatorer, der giver mulighed for overvågning af fremskridt hen imod realiseringen af hver af målene.
- Vælge let forståelige og målbare indikatorer under hensyntagen til eksisterende datakilder (se aktivitet 3.1) og standardindikatorer.

### Opgaver

- Specificere målene og definere hvilke centrale aspekter, der skal overvåges.
- Opstille et mindre antal kvantitative og kvalitative "centrale" indikatorer, som er nemme at måle og forstå, og som er klart forbundet med hver af målene.



Billede: © anyaberkut on istock.com

- Anvende standardindikatorer, der allerede er veldefinerede, således at der foreligger viden om, hvorledes de skal måles og analyseres. Dette giver mulighed for at måle i forhold til andre byer eller sammenligne med nationale/internationale statistikker.
- Fokuserer på effektindikatorer (også kaldet resultatindikatorer), der direkte måler realiseringen af bæredygtighedsmålsætningerne. Tillige overveje indikatorer fra beslægtede områder, såsom økonomi, miljø, sundhed og socialt, og ikke kun transportindikatorer.
- Inkludere enkelte indikatorer, der er særlig nyttige for kommunikationen med beslutningstagere og offentligheden. Disse indikatorer skal være nemme at forstå og interessante for den brede offentlighed (f.eks. antal personer med alvorlige kvæstelser eller antallet af trafikdræbte, antal steder, der overskrider grænserne for luftforurening eller antal nye job).



### Hvad er en "indikator"?

En indikator er et klart defineret datasæt, som bruges til at overvåge fremskridt hen imod et bestemt mål eller et delmål.

Strategiske indikatorer giver mulighed for at måle den overordnede præstation af en SUMP og danner dermed baggrund for dens evaluering. På et mere uddybende niveau giver tiltags-indikatorer mulighed for at overvåge resultatet af individuelle tiltag.

- Evaluere de allerede tilgængelige data og identificerede datakilder (se aktiviteter 3.1 og 3.2), identificere mangler i forhold til at kunne måle de tiltænkte resultater, og, om nødvendigt, udvikle eller identificere nye datakilder (f.eks. undersøgelsesdata, kvantitative data fra automatiske målinger).
- Forud for opstillingen af egne strategiske indikatorer skal der være en drøftelse med nøgleinteressenter og andre organisationer i området, da det kan være, at de allerede har vedtaget nogle. Fremskridt er meget nemmere at overvåge, hvis indikatorer, der allerede er gennemført og godkendt, bliver anvendt.
- Fastlægge en klar definition af hver indikator, rapporteringsformat og en oversigt over hvordan data bliver målt, og indikatoren beregnet ud fra dataene.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Koordinere med relevante lokale og regionale interessenter omkring regionale indikatorer.
- Gøre data tilgængelige online, så udefrakommende kan forstå, hvor alvorlige problemerne er.

### Tidsplan og koordinering

- Er direkte baseret på målene, der er defineret i aktivitet 5.2, og fører til fastsættelse af delmål i aktivitet 6.2.
- Går hånd i hånd med trin 3, hvor data og datakilder identificeres og analyseres og udgangspunktet for tilgængeligheden af data for identificering af indikatorer fastlægges.
- Strategiske indikatorer og overvågningsarrangementer, der skal tages hensyn til ved planlægning af overvågningen af de individuelle tiltag, er opstillet (se aktivitet 7.3).

### Tjekliste

- ✓ Kvantitative og kvalitative resultatindikatorer er identificeret for alle målene, herunder de indikatorer som er benyttet af andre organisationer i området.
- ✓ Eksisterende og nye datakilder er evalueret.
- ✓ Strategiske kerneindikatorer er defineret, herunder rapporteringsformat og målemetode.





**Figur 24:** Oversigt over vigtige kvantificerbare strategiske effektindikatorer, baseret på den europæiske indikator for bæredygtig bytrafik (SUMI) og den internationale standard (MobiliseYourCity)

Formål	Indikator	Definition
Trafiksikkerhed	Tilskadekomne ved alle trafikulykker i byområdet på årlig basis.	Årligt antal dødsfald som følge af hændelse inden for 30 dage efter trafikulykke forårsaget af bytransport pr. 100 000 indbyggere i byområdet.
Adgang til mobilitetstjenester	Andel af befolkning med tilstrækkelig adgang til mobilitetstjenester (offentlig transport).	Procentdel af befolkning med tilstrækkelig adgang til offentlig transport (bus, letbane, metro, tog).
Drivhusgasemissioner	Well-to-wheel drivhusgasemissioner fra alle passager- og godstransportformer i byområdet.	Drivhusgasemissioner [ton CO <sub>2</sub> (-ækvivalenter)/indb. pr. år].
Luftkvalitet	Luftforurenende emissioner fra alle passager- og godstransportformer (udledning og ikke-udledning af PM 2,5) i byområdet.	Indeks for udledning (kg PM 2,5 ækvivalenter pr. indbygger om året).

#### Yderligere indikatorer for bytrafikken:

- Prisen på offentlig transport for den laveste indkomstgruppe
- Tilgængelighed for bevægelseshæmmede grupper
- Støjhindring
- Trafikal overbelastning og forsinkelser
- Energieffektivitet
- Mulighed for aktiv mobilitet
- Multimodal integrering
- Tilfredshed med offentlig transport
- Trafiksikkerhed for aktive transportformer

Kilde: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI) [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

Du kan finde flere værktøjer til at hjælpe dig med at vælge indikatorer i CIVITAS Tool Inventory: <https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Mere generelle oplysninger om overvågning kan findes i CH4LLENGE Monitoring and evaluation manual: <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Milton Keynes, Det Forenede Kongerige: Lettilgængelige og målbare sæt strategiske indikatorer

For at vurdere planen for bæredygtig bytrafik overordnede præstation havde byrådet valgt en række indikatorer, herunder bl.a. vejnettets tilstand, gennemsnitlig transporttid, luftkvalitet og trafikikkerhed. Beslutningen om at vælge disse indikatorer blev truffet for at gøre det muligt at foretage en korrekt vurdering af virkningen af SUMP'en, og at de er nemme at måle og til rådighed eller lettilgængelige. Milton Keynes Council anbefaler at definere et klart sæt SMART (specific, measurable, achievable, relevant, time-bound) mål for SUMP'en, der hjælper med senere at vælge indikatorer, der er tilpasset SUMP'ens mål. På grundlag af erfaringer anbefaler SUMP-teamet også at bruge nye teknologier og indikatormetoder, som har været anvendt i andre byer.

**Forfatter:** James Povey, Milton Keynes Council, indhentet af Polis  
**Billede:** Milton Keynes Council

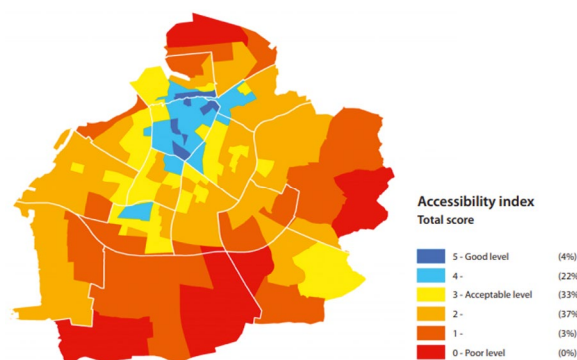


EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Malmø, Sverige: Indekset for tilgængelighed som eksempel på en indikator

Malmø udarbejdede, på baggrund af relevante tiltag, et normativt indeks for tilgængelighed, der kan vurdere effekten af de tiltag, som er truffet, og benytter kort til at illustrere bæredygtig tilgængelighed. Indekset kan bruges som støtte til at træffe planlægningsmæssige beslutninger og foretage afvejninger af forskellige investeringer og aktioner. Det giver også mulighed for at foretage sammenligninger af forskellige områder og befolkningsgrupper. Indekset kan bruges som hjælp til at følge op på, hvordan tilgængelighed i transportsystemet udvikler sig over tid og kan dermed fungere som en af flere indikatorer for, hvorvidt SUMP'ens mål er nået.

**Forfatter:** Andreas Nordin, City of Malmö, indhentet af Rupprecht Consult  
**Billede:** Plan for bæredygtig bytrafik i Malmø



## AKTIVITET 6.2: AFTALE MÅLBARE DELMÅL

### Rationale

Delmålene repræsenterer en konkret form for forpligtelse i forhold til planen for bæredygtig bytrafik, hvoraf det fremgår, hvad du ønsker at opnå og hvornår du ønsker at opnå det. Fastsættelse af klare delmål har to formål. For det første skaber det transparens og er retningsgivende for, hvordan man ønsker at ændre transport og mobilitet i byen. For det andet giver det byerne mulighed for at forstå i hvilken udstrækningen målene skal realiseres. Hvis strategiske kerneindikatorer og delmål er veldefinerede, bliver det nemmere for beslutningstagerne og offentligheden at forstå dem, og de kan være et incitament til at opnå bedre resultater.

### Mål

- Beslutte et sæt målbare delmål for hver af de aftalte strategiske indikatorer (se aktivitet 6.1), der dækker alle målene.
- Sørge for, at de aftalte delmål kan vurdere realiseringen af de ønskede resultater.
- Fremlægge gennemførlige, men ambitiøse delmål.
- Sikre, at delmålene er gensidigt kompatible.



### SMART-del mål

- **Specifikke** udførligt beskrevet ved hjælp af kvantitative og/eller kvalitative termer, som alle interessenter kan forstå.
- **Målbare** den nuværende situation er blevet målt og er kendt. Der er også afsat ressourcer til at måle de ændringer (kvalitative og kvantitative), der kan opstå.
- **Opnåelige** baseret på de tekniske, operationelle og finansielle kompetencer, der er til rådighed, og aftaler/engagementer med interessenter, der er indgået.
- **Relevante** understreger betydningen af at vælge delmål, der gør en forskel, incitamenter til at forbedre bytrafikken og opbakning eller som er i overensstemmelse med andre delmål.
- **Tidsbestemte** tidsfrister for realisering af delmålet er klart defineret.

### Opgaver

- Fastsætte delmål for hver af de strategiske kerneindikatorer (valgt i aktivitet 6.1) for at give mulighed for at overvåge fremskridt hen imod realiseringen af målene. Delmålene skal være SMART: specifikke, målbare, opnåelige, relevante og tidsbestemte. Vær ambitiøs, men realistisk, når det vurderes, hvad der kan opnås.
- Start med at definere delmål for de strategiske indikatorer, som direkte måler det ønskede omfang af realisering af hvert af bæredygtighedsmålsætningerne (f.eks. drivhusgasemissioner fra transport reduceret med 30 % inden for 10 år). Medtag derudover umiddelbare delmål, som repræsenterer milepæle hen imod de langsigtede mål (f.eks. drivhusgasemissioner fra transport reduceret med 15 % inden for 5 år).
- Herefter fastsættes delmål for vigtigste transportaktivitetsindikatorer, som måler i hvilken udstrækning transportsystemet er forbedret (f.eks. andel af bæredygtige transportformer over 70 % inden for 10 år) eller antal kilometer busbaner gennemført inden for de næste 10 år).
- Sigte mod at undgå uoverensstemmelser mellem indikatorer
- Inddrage nøgleinteressenter i fastsættelse af delmål, da det sikrer, at delmålene nyder bred opbakning og er realistiske. Være forsigtig med at lade lobbygrupper blokere for ambitiøs forandring, der er til gavn for de fleste mennesker. Forberede, afholde og følge op på arbejdsgruppemøder.
- Indarbejde delmålene i SUMP-dokumentet for formel vedtagelse af disse (se aktivitet 9.1).



### Detaljer om opgaverne

#### Vær ambitiøs men realistisk!

I mange byer afspejler delmålene for bymobilitet og -trafik ønsketænkning, snarere end hvad der er realistisk at realisere. Dette er uhensigtsmæssigt. Selv om det er godt at være ambitiøs, bliver man også nødt til ærligt at vurdere, hvad der kan opnås i betragtning af de givne ressourcer og ekspertise.



### Modalsplit

*Definition: Modalsplittet kan defineres som trafikkenes fordeling på forskellige transportformer i byområdet. Modalsplittet for hver af de forskellige transportformer opgøres normalt i procent. Det kan beregnes for passager- og godstransport, baseret på forskellige enheder (f.eks. antal rejser, volumen, vægt, passager-km eller ton-km), men det kan også beregnes for forskellige geografiske områder (f.eks. det funktionelle byområde, bykerne, distrikt)<sup>49</sup>.*

“Vis mig dit modalsplit – og jeg kender din by” kan godt lyde overdrevet, men på nogle måder kan det godt være rigtigt. Byerne vil vide, hvordan borgerne kommer rundt i byen, ikke kun for at få et billede af transportsystemet. Derfor er første skridt at indsamle data og derefter beregne og se nærmere på modalsplittet. Det er det, som mange byer i hele verden gør, hvilket gør det utrolig nyttigt at have fastsat et globalt mål for modalsplittet for at foretage et skift hen imod mere bæredygtige transportformer. Modalsplittet er måske ikke klart defineret eller konsekvent målt i alle byer, men det er stadig en globalt forståelig værdi, der har stor betydning. På den ene side spiller det en vigtig rolle for definitionen af udgangspunktet for en bys transportsystem. På den anden side understøtter modalsplittet fastsættelse af ambitiøse mål for et skift i den aktuelle værdi, og til også at sammenligne det med andre byer. I London har man f.eks. sat det ambitiøse mål at 80 % af alle rejser skal ske med bæredygtige transportformer (gang, cykling og offentlig transport) inden 2041.

I forbindelse med planlægning af bæredygtig bytrafik kan modalsplittet være en del af analysen af den aktuelle situation for bytrafikken, men det kan også repræsentere et af de større mål, der anvendes til at vurdere fremskridt hen imod mere bæredygtig bytrafik. Hvis der f.eks. ses en stigning i cykling, er man både kommet tættere på at realisere den overordnede vision om en cykelvenlig by og man kan måle fremskridt hen imod at nå målet med hensyn til en 10 % højere cykelandel. Modalsplittet kan betragtes som et overordnet mål, der anbefales integreret i SUMP'en. Modalsplittet giver både mulighed for at sammenligne ændringer i transportsystemet over tid og for at måle formålene med specifik transport eller fokusere på forskellige grupper af borgere, hvorved mobilitetsadfærden kan undersøges ud fra køn, alder, m.v.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Bruge geografiske delmål inden for byområdet (såsom for bykernen, industri- eller butiksområder, individuelle nærområder m.v.) til at tage hensyn til lokale forskellige transportadfærdsmønstre og transportmuligheder.

### Tidsplan og koordinering

- Direkte baseret på strategiske indikatorer identificeret i aktivitet 6.1.
- Delmålene hjælper til at definere og realisere SUMP'ens ønskede resultater (se aktivitet 11.1 og 12.1).

### Tjekliste

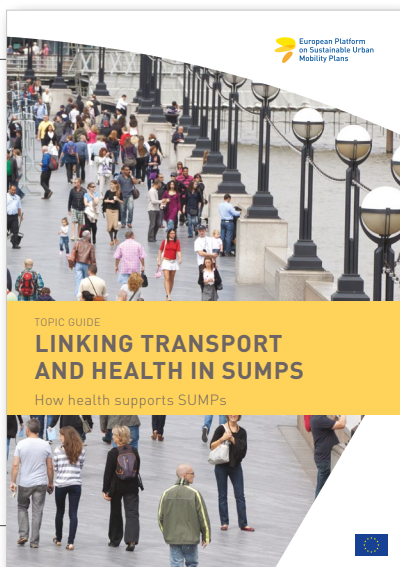
- ✓ Nøgleinteressenter er inddraget i at fastsætte delmål.
- ✓ Hensigtsmæssigt sæt lokalt opnåelige delmål er opstillet.



### Hvad er et “delmål”?

Delål er udtryk for en målrettet værdi af en strategisk indikator. Nærmere betegnet definerer de, hvad der skal opnås, i forhold til den nuværende situation, inden for et specifikt år. Delmålene skal være “SMART” (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound).

<sup>49</sup> Eltis SUMP glossary, 2015, [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



En god plan for bæredygtig bytrafik indeholder ofte delmål i forhold til folkesundhed, som kan være tæt kædet sammen med delmål for trafiksikkerhed, luftforurening og støj, eller øget brug af aktive transportformer. Et eksempel på sundhedsrelaterede delmål kommer fra SUMP'en i Wien (STEP2025):

*“Andelen af Wiens befolkning, der benytter 30 minutters fysisk aktivitet som en del af deres daglige transport vil stige fra 23 % i 2013 til 30 % i 2025.”*

Mere information om, hvordan folkesundhed passer ind i planlægning af bæredygtig bytrafik kan findes i Temavejledningen om **Sammenkædning af transport og sundhed i planlægning af bæredygtig bytrafik**.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Dresden, Tyskland: Opstilling af strategiske delmål i forbindelse med intens rundbordsproces

2025 målene for trafik- og transportudvikling i Dresden blev udformet af interessenter i en intens rundbordsproces. Rundbordsdiskussionen om SUMP'en mundede ud i et konsensusdokument vedrørende transportudviklingsmål, der blev aftalt mellem alle interessenterne og vedtaget med få ændringer af byrådet i marts 2011. De valgte mål dannede basis for udarbejdelse af en plan for bæredygtig bytrafik. Både med hensyn til udarbejdelse og gennemførelse af SUMP'en var det vigtigt at have politisk vedtagne mål for at kunne planlægge sikkert og sikre, at det blev vel modtaget. Den første SUMP-evaluering i 2018 viste, at SUMP'en for yderligere forbedring i fremtiden skulle indeholde flere mål.

**Forfatter:** Kerstin Burggraf, City of Dresden, indhentet af EURO CITIES

**Billede:** Joe Breuer, pixabay.com



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Örebro, Sverige: Tre centrale delmål for trafikudvikling

I løbet af SUMP-processen havde man i Örebro sat tre mål for trafikudviklingen inden 2020: 1) øge andelen af cykling, gang og offentlig transport til 60 % af alle rejser (fra 44 % i 2011), 2) reducere det absolutte antal biler drevet af fossile brændstoffer, og 3) forbedre rejsetidsfordelingen mellem bil, bus og cykling. I forbindelse med fastsættelse af målene var en af tingene at reflektere over, hvordan de skulle overvåges. I Örebro overvejede man, hvilke indikatorer byen allerede måler og indberetter hvert år, og hvilke indikatorer der kunne indsamles fra Sveriges statistik. En af de indhøstede erfaringer var som succesfaktor at vælge mål, der relativt nemt kan evalueres og/eller evalueres med et vist interval i henhold til de generelle indikatorer for trafikovervågning.

**Forfatter:** Lovisa Blomér, City of Örebro, indhentet af UBC  
**Billede:** Örebro kommune



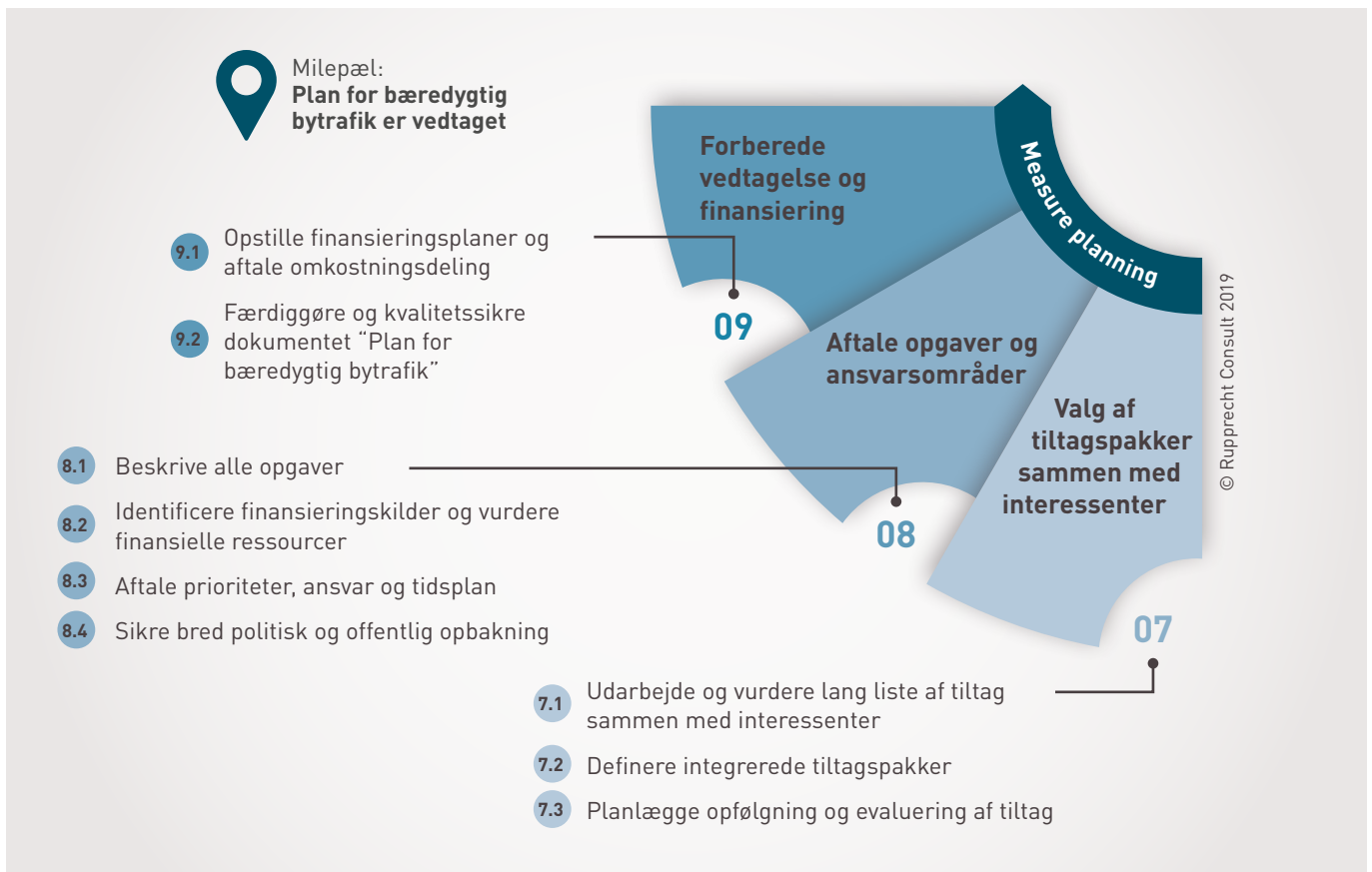
## Milepæl

### Visioner, mål og delmål er aftalt

Når den tredje milepæl er nået – halvejs gennem planlægningscyklussen – er den strategiske fase af planen for bæredygtig bytrafik gennemført. Der er truffet mange vigtige beslutninger vedrørende den fremtidige vision, byens mål og de strategiske indikatorer og delmål, som tilsammen udgør SUMP'en strategiske prioriteter. Disse resultater kan nu indarbejdes i et sammenfattende dokument, som opstiller en stabil vejledende ramme for tiltagenes planlægningsfase. Inden du går videre til næste fase, skal du overveje at indhente feedback fra borgerne omkring de strategiske prioriteter endnu engang, som allerede er kommet med vigtig input i forbindelse med drøftelse af scenarier, opstilling af vision og, til tider, definition af mål. Dette sikrer dine strategiske prioriteter og offentlig opbakning og accept. Du skal om muligt også sørge for at de strategiske prioriteter bliver vedtaget af beslutningstagere (f.eks. i kommunalbestyrelser) for at skabe et endnu mere solidt grundlag for målefasen.



# FASE 3: PLANLÆGNING AF TILTAG



I fase 3 går planlægningsprocessen fra strategisk til operationelt niveau. I denne fase fokuseres der på tiltag til at nå de aftalte mål og delmål. Her færdiggøres planen for bæredygtig bytrafik, og dens gennemførelse forberedes ved at besvare følgende spørgsmål

## Hvad vil vi konkret gøre?

Opstil en lang liste over tiltag, og vurder deres effektivitet og gennemførlighed for at udvælge dem, der bedst bidrager til at opfylde målene og delmålene. Saml tiltagene i integrerede pakker, drøft dem med borgere og interessenter, og lav en detaljeret vurdering af dem for at validere valget. Planlæg opfølgning og evaluering af hvert tiltag.

## Hvad kræves der, og hvem gør hvad?

Opdel tiltagspakkerne i opgaver, der kræver handling, og beskriv dem i detaljer, herunder deres anslåede omkostninger, indbyrdes afhængighedsforhold og risici. Udpeg interne og eksterne finansieringsinstrumenter og finansieringskilder for alle opgaver. Aftal på dette grundlag klare ansvarsområder, gennemførelsesprioriteter og tidsfrister for hver opgave.

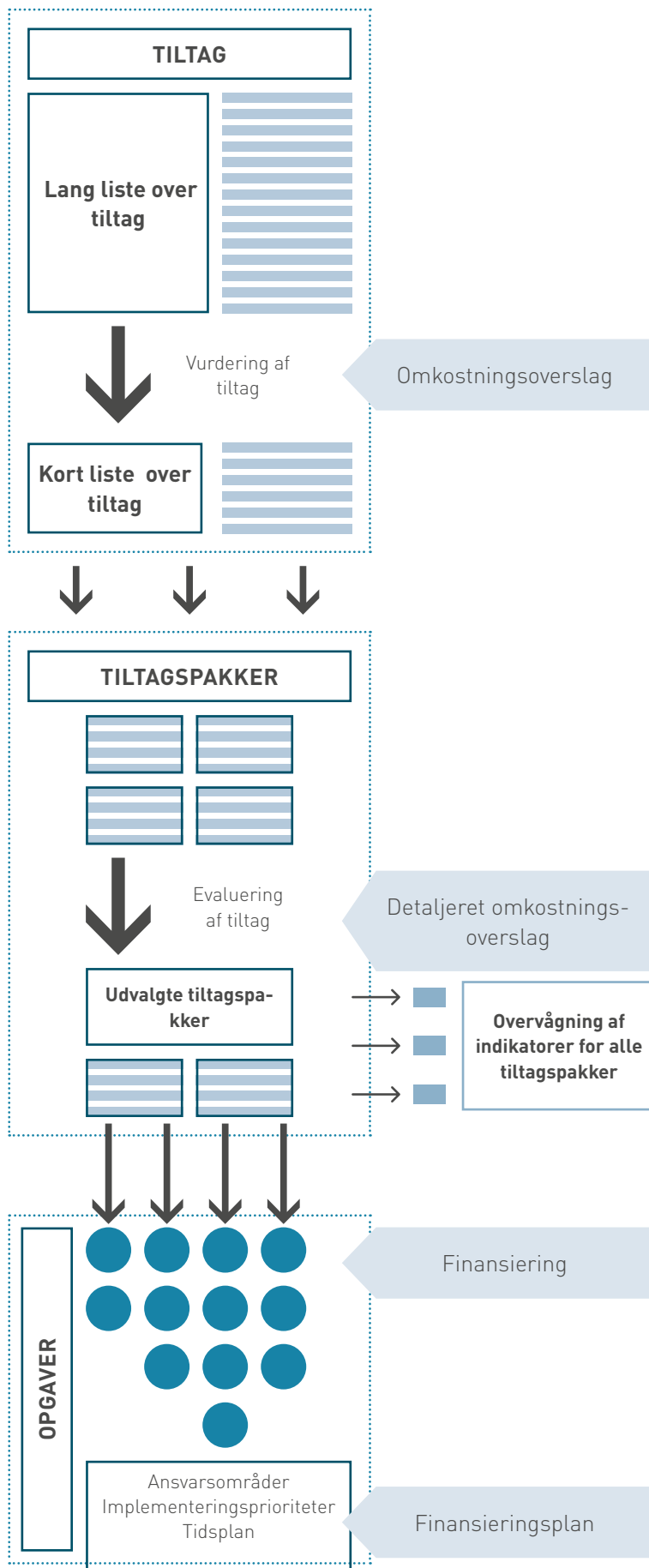
Her er det vigtigt at tiltrække politisk og offentlig opbakning til opgaverne, f.eks. kan byggeprojekter være kontroversielle, selv om deres relaterede mål og tiltag nyder opbakning fra et flertal.

## Er vi klar til at gå i gang?

Mange kan have bidraget til de forskellige dele af planen for bæredygtig bytrafik. Nu er det tid til at færdiggøre dokumentet og sikre kvaliteten. På basis af organisationens normer kan en detaljeret finansierungsordning indgå i selve planen eller være en del af en særskilt proces. Under alle omstændigheder bør der aftales et budget for hver prioriteret opgave og langsigtede initiativer for fordeling af omkostninger og indtægter mellem alle involverede organisationer, før SUMP'en vedtages.

Den vigtigste milepæl i planlægningsprocessen afslutter planlægningsfasen for tiltaget: Planen for bæredygtig bytrafik vedtages af beslutningstagerne i det kompetente politiske organ.

**Figur 25:** Oversigt over de vigtigste trin (evaluering af tiltag, valg af tiltagspakke, planlægning af opgave) i Fase 3





© Rupprecht Consult 2019

## TRIN 7. Valg af tiltagspakker sammen med interessenter

- 7.1 Udarbejde og vurdere lang liste af tiltag sammen med interessenter
- 7.2 Definere integrerede tiltagspakker
- 7.3 Planlægge opfølgning og evaluering af tiltag

Planlægning af tiltag

Valg af Tiltagspakker sammen med interessenter

07

Det centrale for planlægning af bæredygtig bytrafik er udarbejdelse af effektive tiltagspakker. Alene veludvalgte tiltag sikrer, at de definerede mål og delmål nås. Valget skal træffes på baggrund af drøftelser med nøgleinteressenter, transparent vurdering af tiltag i forhold til gennemførlighed og bidrag til målene og inddragelse af erfaringer fra andre byer med lignende politikker. For at få mest muligt ud af synergierne og hjælpe med at overvinde hindringer er det nødvendigt at definere integrerede tiltagspakker. Planlægning af evaluering og opfølgning af det enkelte tiltag (eller tiltagspakke) på et tidligt tidspunkt sikrer, at det bliver overvejet, når ansvarsområder og budgetter senere drøftes.

## AKTIVITET 7.1: UDFORME OG VURDERE LANG LISTE AF TILTAG SAMMEN MED INTERESSENER

### Rationale

Evalueringen og valg af tiltag sigter mod at identificere de mest fornuftige og omkostningseffektive tiltag til at realisere visionen og målene. For ikke at glemme relevante muligheder skal der udarbejdes en omfattende liste baseret på egen ekspertviden, interessenternes og borgernes idéer, erfaringer fra fagfolk i andre byer og databaser over tiltag og tiltagstyper.

For at udforme effektive tiltag, der i realiteten passer til de disponible ressourcer og de lokale forhold er det nødvendigt at foretage en transparent evaluering af alle mulighederne på den lange liste. Evalueringen bygger på både effektivitet med hensyn til bidrag til realisering af målene og accept og valuta for pengene. Navnlig når budgetterne for bytransport og -trafik er stramme, er det vigtigt at få så meget som muligt ud af ressourcerne

### Mål

- Identificere en bred vifte af tiltagspakkerne, som kan bidrage til visionen, målene og delmålene. Lære af erfarne byer og fagfolk for at overveje alle relevante muligheder.
- Vælge de mest lovende tiltag i forhold til lokal kontekst.
- Sikre effektiv udnyttelse af ressourcerne og undgå at vælge økonomisk urealistiske tiltag.
- Gennemføre en transparent proces, der giver overbevisende evidens for, hvor effektive og gennemførlige de valgte tiltag er.



### Hvad er et "tiltag"?

Et tiltag er en overordnet form for aktion, som gennemføres for at bidrage til realisering af et flere politikmål i en SUMP, eller for at løse et eller flere identificerede problemer. Eksempler herpå er bl.a. arealanvendelse, infrastruktur, lovgivning, styring og service, adfærd, information og priser.

## Opgaver

### Identifikation af tiltag (skabe mulighed)

- Give et systematisk overblik over tiltag, der allerede er planlagt eller gennemført, baseret på sektorbaserede trafikplaner (f.eks. for gang, cykling, offentlig transport, vejtransport, parkering, godstransport) og planer inden for andre relevante politikområder (f.eks. arealanvendelse, energi, miljø, økonomisk udvikling, social inklusion, sundhed og sikkerhed).
- Udforme en lang liste over nye potentielle tiltag der sammenkæder målene og visionen. Overvej nye og innovative idéer. Tillige inkludere tiltag, der ville blive gennemført af den private sektor. Benyt databaser med tiltag og lister over tiltagstyper for at identificere manglende tiltag og hente inspiration (se afsnit om værktøj nedenfor).
- Inddrage interessenter med hensyn til udformning af den lange liste over tiltag.
- Sikre at en blanding af investerings-, operationelle og organisatoriske tiltag er medtaget for alle relevante transportformer i den lange liste. Tillige sigte mod en blanding af tiltag med effekt på kort, mellemlang og lang sigt.
- Lære af andres erfaringer. Identificer tiltag, der allerede er gennemført med succes andre steder og tage kontakt til planlæggerne af disse. Det betyder, at man slipper for at skulle "genopfinde den dybe tallerken" og ikke begår dyrebare fejl, som andre allerede har lært af.

### Databaser over tiltag inden for bytrafik

Der findes en lang række mulige tiltag. Det betyder, at identificering af de mest fornuftige tiltag i forhold til de lokale forhold kræver en del skrivebordsarbejde, og at man får talt med medlemmerne af projektteamet og interessenterne.

Man kan altid besøge onlinedatabaser og dokumenter, der giver et overblik over mulige tiltag, der ligger tæt på ens mål:

- SUMP-UP vejledninger til integration af tiltag og tiltagspakker i en plan for bæredygtig bytrafik (tre udgaver til begynder, mellem og avancerede byer) inklusiv en lang liste med mere end 100 tiltag for 25 forskellige kategorier: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CH4LLENGE Measure selection manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- EPOMM's platform for mobilitetsstyring, f.eks. MaxExplorer der hjælper med at identificere de mest velegnede "bløde tiltag": [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- Vital Nodes Toolbox with Appraisal framework, Mapping and spatial design, Good Practices and Fingerprint: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Supplerende vejledning til SUMP, Bilag D: De forskellige vejledninger indeholder en række anbefalede tiltag inden for specifikke emner og forskellige kontekster.

På EU-plan er de to mest omfattende ressourcer med hensyn til gennemførelse af tiltag inden for bytrafik (og tiltagspakker) i byer i hele Europa afsnittene med casestudier på Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)), dvs. Europa-Kommissionens portal for bæredygtig bytrafik og Kommissionens hjemmeside vedrørende CiViTAS-netværket som er engagerede i renere og bedre transport i byerne ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).



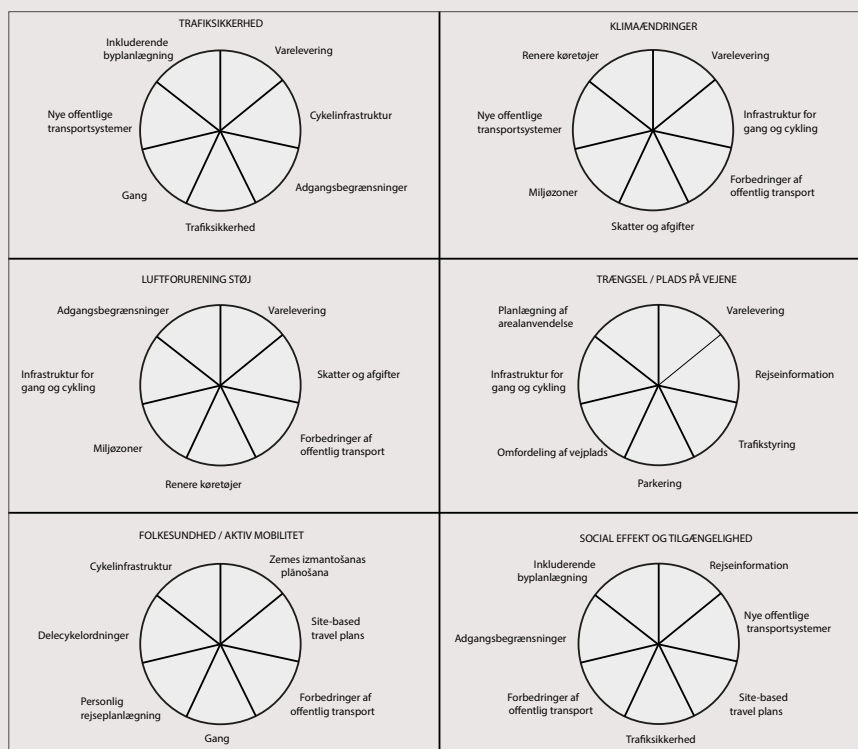


Billedet: © Ralf Brand

### Værktøjer til identificering af tiltag



**Figur 26:** Eksempler på tiltagsområder for at håndtere forskellige overordnede fælles udfordringer i forbindelse med planlægning af bytrafikken. En udfordring kan håndteres ved hjælp af mange forskellige tiltag. De forskellige tiltagsområder, der er vist i diagrammerne, kan bruges som kontrolforanstaltning til at se, om en by benytter alle relevante områder til at håndtere en bestemt udfordring (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, s. 9).





**Figur 27:** Eksempel på en struktur for at få et overblik over dækningen af forskellige typer SUMP-tiltag og balancen mellem interne og eksterne tiltag (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, s. 13.)

Delmål: <i>Ingen dødsfald ved trafikulykker</i>		
Delmål: <i>Forbedret kvalitet af offentlig transport</i>		
Delmål: <i>Flere delecyclordninger</i>		
Typer af tiltag	Interne foranstaltninger (aktivt i organisationen)	Eksterne tiltag (udad mod borgerne)
Strategiske politikrelaterede tiltag	Hvad har byens forvaltning opnået? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Cykelplan (tiltag, vejledning, mål)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>	Hvad har byen gennemført? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Cykelplan (information)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>
Kommunikationstiltag og mobilitetsstyring	Hvad har byens forvaltning opnået? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rejsepolitik for byen</i></li> <li>• ...</li> </ul>	Hvad har byen gennemført? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Oplysningskampagne</i></li> <li>• ...</li> </ul>
Fysiske/infrastrukturelle tiltag, herunder vedligeholdelse	Hvad har byens forvaltning opnået? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Budgetbevilling og ansvar for vedligeholdelse</i></li> <li>• ..</li> </ul>	Hvad har byen gennemført? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Ny infrastruktur for cyklister</i></li> <li>• ..</li> </ul>
Regulering, tjenesteydelse og lovgivning, herunder planlægning af arealanvendelse	Hvad har byens forvaltning opnået? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Omfordeling af opkrævede parkeringsafgifter</i></li> <li>• ...</li> </ul>	Hvad har byen gennemført? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Lavemissionszone i bykerne</i></li> <li>• ...</li> </ul>



### Onlineværktøjer til støtte for identificering og vurdering af tiltag

#### Køreplaner for bytransport

Værktøjet Urban Transport Roadmaps giver brugerne mulighed for at undersøge og identificere fornuftige tiltag vedrørende bæredygtig transportpolitik og for at kvantificere de transportmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af disse tiltag: [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### KonSULT Measure Option Generator

*Dette onlineværktøj gør det muligt for brugerne hurtigt at identificere de politiske tiltag, der passer til deres situation. Brugerne beskriver deres mål eller problemer, hvorefter værktøjet viser en rangliste med 64 tiltag med link til detaljerede beskrivelser af tiltagene: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)*

## Evaluering af tiltag

- Foretage en vurdering af alle tiltagene på den lange liste for at identificere de mest fornuftige og effektive i forhold til SUMP'en
  - Overveje tiltagernes sandsynlige indvirkning på transportsystemernes præstation (ved at ændre transportbehovet, ved at ændre i udbuddet af transportmuligheder, eller ved at ændre omkostninger til levering og drift af transportsystemet).
  - Vurdere den sandsynlige præstation for hvert tiltag i forhold til byens mål (effektivitet), sandsynligheden for at blive vedtaget (accept) og konsekvenser for byens budget (valuta for pengene). Overveje forskellige evalueringsmetoder, og beslutte hvilken metode der skal benyttes. Valget afhænger af erfaring og disponible ressourcer og kan inkludere både kvalitative og kvantitative tilgange.
    - En relativ hurtig tilgang, der benyttes af mange byer, er ekspertvurderinger af flere kriterier (forenklet analyse af kombinerede kriterier), f.eks. i en serie af workshopper. For at følge denne tilgang skal en gruppe kvalificerede eksperter samles (f.eks. SUMP'ens "styregruppe" eller "kerneteam"). Efter at have fremlagt et tiltag, som hver ekspert individuelt bedømmer, bliver scorerne drøftet i plenum. Ekspertene kan ændre deres bedømmelser, men det er ikke nødvendigt at opnå konsensus om en fælles score. Til sidste beregnes et gennemsnit for at sammenligne og prioritere tiltagene (se afsnittet Værktøjer nedenfor med eksempel på, hvordan bedømmelsesmetoden kan tilrettelægges). For at få et mere kvalificeret gennemsnit kan det være en god idé at vægte eksperternes bedømmelser efter deres ekspertiseområde (f.eks. Vægtes miljøeksperter højere i forhold til bedømmelse af luftkvalitet, og økonomiske eksperter vægtes højere i forhold til omkostningsberegning m.v.).
    - Onlineværktøjer, der kan understøtte dette, omfatter f.eks. KonSULT Measure Option Generator og værktøjet Urban Transport Roadmaps, som begge kan bruges til at foretage konsekvensvurdering med upartiske skøn over forventet effektivitet (se afsnittet Værktøjer nedenfor).
  - Evaluere forslag til tiltag med tanke på realistisk og rettidig gennemførelse af disse med de disponible ressourcer (forundersøgelse). Sikre at alle omkostninger og fordele – ikke kun dem der er nemme at måle eller vurdere – er taget i betragtning.
- Baseret på resultaterne af evalueringen skal den lange liste over tiltag reduceres til en kort liste over de mest lovende tiltag.
  - Sikre at både passager- og godstransportstrømme er taget i betragtning.
  - Sikre at alle transportformer er overvejet og sammenlignet ligeligt ved beregning af omkostninger og fordele.
- Redegøre i nærmere detaljer for tiltagene på den korte liste. Overvej hvor og hvornår tiltaget skal gennemføres, og hvem der vil benytte det eller blive berørt af det.
- Udarbejde et detaljeret omkostningsoverslag over tiltagene på den korte liste, som indeholder overslag for alle relevante kategorier: bygge og anlægsarbejde; analyser, afdækning, design og kortlægning; institutionel udvikling/kapacitetsudvikling; interessentengagement og kommunikation, udstyr, køretøjer og materialer; konsulenttjenester; drift og vedligeholdelse; opkøb af jord; meromkostninger til administration; oprindelig driftskapital, og: skatter og afgifter. Utilstrækkelige omkostningsoverslag skaber ofte en betydelig risiko i forhold til vurdering af infrastrukturinvesteringer.
- Inddrage andre forvaltninger (herunder økonomiforvaltningen) fra start og tilbyde fordele ved at deltage. Det hjælper med at definere ansvarsområder og omkostningsdeling senere (se aktivitet 8.3 og 9.2).
- Identificere hvilke tiltag der kræver ekstra eller ekstern teknisk bistand til gennemførelse og tekniske undersøgelser eller markedsundersøgelser.



### Værktøjer til bedømmelse af tiltag

Eksemplet i tabellen viser, hvordan bedømmelsen af de anførte tiltag kan struktureres. Bedømmelsen kan f.eks. foretages af eksperter fra byen til en workshop:

**Figur 28:** Eksempel på en konsekvensanalyse af tiltag. Effektivitetsvurderingsskala fra -2 til 2 -2 = tiltaget udgør en stor risiko for realisering af målet, 0 = tiltaget har en neutral effekt, 2 = tiltaget bidrager klart positivt. Evalueringsskala for accept og valuta for pengene fra 0 til 3 (baseret på Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, s. 9).

TILTAG/ TILTAGSPAKKE	SUMP VISION OG MÅL			PRIORITETS NIVEAU (OVERSIGT OVER SUMP VISION)	FORVENTET UDFALD	
	Øget trafikikkerhed	Stigning i gang, cykling og offentlig transport	Fald i privatbilisme		... hvis tiltaget gennemføres	... hvis tiltaget ikke gennem- føres
Adskille cykelfaciliteter	2	2	1	5 (2+2+1)	Bedre infrastruktur for cyklister. Flere kører på cykel til hverdag.	Ingen forbedringer for cyklister. I de bedste scenarier betyder det, at der ikke er et fald i cykelniveauerne.
Udarbejdelse af plan for mobilitetsstyring	0	2	2	4 (0+2+2)	Et skift hen imod mere bæredygtig transportformer til hverdag. Øget brug af eksisterende infrastruktur for bæredygtige transportformer.	Status quo med hensyn til transportandel. Ingen stigning i bæredygtige transportformer.
Forbedre fodgængerovergange på prioriterede ruter	2	2	0	4 (2+2+0)	Øget sikkerhed og tryghed for fodgængere. Flere går til hverdag.	Status quo med hensyn til antallet af tilskadekomne fodgængere. Lav opfattet sikkerhed kan føre til at færre går til fods.
...						

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav


- Identificere tiltag sammen med nøgleinteressenter, hvilket inddrager dem tæt i forhold til at skabe muligheder og foretage bedømmelser.
- Bede borgerne om at komme med idéer til tiltag, f.eks. online, som inspiration til den lange liste.
- Se efter gode eksempler uden for egen by og eget land.
- Invitere fagfolk fra andre områder på besøg i byen for at få rådgivning.
- Tage lokale beslutningstagere med på besøg i en by, der har gennemført en af jeres egne centrale tiltag for at øge dens accept.

### Tjekliste

- ✓ Gennemførte og planlagte tiltag er analyseret.
- ✓ Lang liste over potentielle tiltag er udarbejdet.
- ✓ Udveksling af erfaringer er arrangeret med planlæggere, som har gennemført interessante tiltag i andre byer eller regioner.
- ✓ Fornuftige tiltag er evalueret med tanke på effektivitet (i form af bidrag til målene), accept og valuta for pengene.
- ✓ Mest lovende tiltag er valgt til den korte liste.
- ✓ Detaljerede specifikationer og omkostningsoverslag over tiltag på den korte liste er tilgængelig.

### Tidsplan og koordinering

- Efter vision, mål og delmål er defineret.
- Først identificere, derefter evaluerer tiltag.



**Intelligente transportsystemer** omfatter en række tiltag med hensyn til SUMP'en. Gennemførelse af sådanne teknologier skal dog ikke ses som målet i sig selv men snarere som et middel til klart at bidrage til at nå et eller flere af målene i SUMP'en. I mange tilfælde bidrager intelligente transportsystemer til andre tiltag, hvilket gør dem mulige eller mere effektive (f.eks. elektronisk overvågning af adgangs begrænsninger for visse køretøjer som del af gennemførelsen af zoner med lav trafik). Andre eksempler på brug af intelligente transportsystemer omfatter: systemer, der leverer information om multimodal transport i realtid for at lette brugen af multimodale transportmidler: miljøvenlig trafik- og grænsekontrol eller forvaltning af korridorer (f.eks. offentlig transportprioritering ved grænseovergange), integreret betalings- og bestillingssystem for multimodale transportmidler og e-billetter, automatisk vejafgift, intelligent parkeringsafgiftsopkrævning og information, reaktiv og forudsigelig trafikstyring og kontrol, herunder brug af dynamiske trafikdata, flådeforvaltningssystemer.

Mere om sammenkædningen af ITS og SUMP kan findes i Orientering til aktører **Intelligente transportsystemers rolle i forhold til planlægning af bæredygtig bytrafik.**

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Porto, Portugal: Klassificering af tiltag med hensyn til valg af tiltag i forskellige kommuner

Sustainable Urban Mobility Action Plan (PAMUS) for Porto omfatter 17 kommuner. For at beslutte hvilke tiltag der skulle gennemføres i de enkelte kommuner og regionen som helhed blev de opdelt i ni klassifikationer. Til at evaluere den lange liste af tiltag efter disse klasser blev der foretaget en krydsanalyse af klassifikationerne og målene. Eftersom handlingsplanen blev udarbejdet i løbet af seks måneder, var der ikke tid til at inddrage borgerne i valget af tiltag. Men i PAMUS'en blev input fra en arbejdsgruppe bestående af politikere og fagfolk fra kommunerne indarbejdet. Denne arbejdsgruppe hjalp med at indsnævre den første lange liste over tiltag.

**Forfatter:** City of Porto, indhentet af Ana Dragutescu, ICLEI  
**Billede:** PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓		✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Granollers, Spanien: Deltagelsesbaseret tiltagsvurdering baseret på evaluering af den foregående SUMP

I forbindelse med udvikling af Granollers anden SUMP (PUMS) var der fokus på at inddrage interessenterne i reevaluering og prioritering af tiltagene vedrørende bytrafikken. Dette blev opnået gennem særlige aktiviteter og debatter. Der blev afholdt arrangementer for byens trafik- og sundhedsforvaltning, økonomiske og sociale aktører og fagfolk fra byrådet. Der blev også afholdt en række andre arrangementer for borgerne og brugerne af offentlig transport. I forbindelse med disse arrangementer kom deltagerne med feedback til de tekniske forslag og kom selv med forslag til hvordan specifikke elementer og tiltag i SUMP'en kunne forbedres.

**Forfatter:** Laura Llavina Jurado, City of Granollers, indhentet af ICLEI  
**Billede:** Granollers by



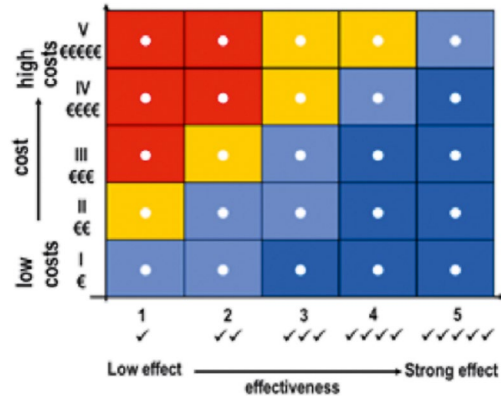


## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bremen, Tyskland: Multi-kriterie analyse med strukturerede ekstert-workshops

I Bremen benyttede man forskellige værktøjer til udvælgelse af tiltag i forbindelse med byens plan for bæredygtig bytrafik. En cost-benefit-analyse hjalp med at fastsætte målene, der skulle nås for hver enkelt tiltag. Metoden omfattede en ekspertvurdering af tiltagenes effektivitet i forhold til målene ved hjælp af en kvalitativ skala for hver indikator i forhold til at nå målene. For det andet blev der foretaget en evaluering af den geografiske effekt og til sidst blev virkningerne rangeret. Omkostningerne ved tiltagene var opdelt i fem grupper. Efter grupperingen og rangeringen blev omkostnings- og konsekvensanalysen, som viste i hvilken udstrækning målene var nået i forhold til hvert af tiltagene, afsluttet.

Forfatter: City of Bremen, indhentet af EUROCITIES  
Billede: Bremen by



## AKTIVITET 7.2: DEFINERE INTEGREREDE TILTAGSPAKKER

### Rationale

Erfaringerne viser, at tiltag kun har begrænset indvirkning, mens tiltagspakker kan have en positiv effekt på hinanden og være med til at overvinde hindringer i forbindelse med gennemførelsen. En tiltagspakke kombinerer forskellige tiltag for at bidrage mere effektivt til målsætningerne og øge deres accept. For at identificere de mest nyttige tiltagspakker skal forskellige metoder til gruppering af dem undersøges og afprøves.

En detaljeret konsekvensvurdering af de centrale tiltag og tiltagspakker er nødvendigt på dette tidspunkt for at undgå urealistiske projekter, bekræfte innovative idéer og sikre omkostningseffektivitet, ofte ved hjælp af standardmetoder såsom multi-kriterieanalyse eller cost-benefit-analyse.

De pakker, der til sidst bliver valgt med hjælp fra borgerne og interessenter, skal både maksimere bidraget til målene og sigte mod sammenkædning af transportformer (intermodalitet) og planlægning af arealanvendelse og andre sektorbaserede planlægningsaktiviteter (f.eks. miljø, sundhed eller økonomiske tiltag, se aktivitet 2.2).

### Mål

- Benytte tiltagspakker og på den måde overvinde hindringer for gennemførelse af specifikke tiltag og således udnytte synergivirkninger.
- Sikre integrering af transportformer (intermodalitet).
- Sigte mod integration med byplanlægning og andre sektorbaserede planlægningsaktiviteter.
- Sikre medejerskab og høj accept af tiltagspakkerne blandt beslutningstagere, borgere og andre interessenter.



### Hvad er en "tiltagspakke"?

En tiltagspakke er en kombination af supplerende tiltag, ofte fra forskellige kategorier, som er velegnede

til at håndtere særlige dimensioner af et problem mere effektivt end enkelte tiltag, samt velegnede til at overvinde hindringer for deres gennemførelse. Et eksempel kunne være at kombinere tiltag, der besværliggør brug af privatbiler, såsom parkeringskontrol, med tiltag, der fremmer alternativer, såsom bedre bustjenester og cykelstier.

Tiltagspakkerne skal understøtte og tilskynde til forskellige aktioner, herunder gang. En tiltagspakke vedrørende gang kan f.eks. være udformet som et signaturprojekt eller centralt tiltag, såsom en fodgængerzone eller en "superblok" (se også eksempler på god praksis fra Vitoria Gasteiz nedenfor). En sådan pakke til at omdanne et byområde til en fodgængerzone skal indbefatte forskellige typer tiltag, som understøtter hinanden. Ud over det centrale tiltag vedr. begrænsning af adgang for biler og omdannelse af gader med fokus på tiltrækning og tilgængelighed (f.eks. flere grønne områder og træer, bænke og toiletter, rene og oplyste gader), kunne det f.eks. være:

- midlertidig omdannelse af en gade til gågade på udvalgte dage om sommeren eller søndage i månederne før, optimalt i forbindelse med offentlige arrangementer.
- etablering af cykelparkering i udkanten og forbedring af cykelstier i omkringliggende gader.
- etablering af lukkede parkeringsanlæg i nærheden (f.eks. parkeringskælder med nedsat takst for beboerne).
- forbedring af busforbindelser i nærheden.
- løsninger vedrørende varelevering til butikker (f.eks. slots for varebiler om morgenen/aftenen eller etablering af mikro-knudepunkter i nærheden med budcykler, der kan køre resten af vejen).
- proaktiv kommunikation med butiksejere og borgerne (f.eks. kundetilfredshedsundersøgelser og statistik over omsætningen før og efter omdannelse af gaden til gågade).
- hastighedsbegrænsning og etablering af sikre overgangssteder for fodgængere i de omkringliggende gader.

Mere vejledning om, hvordan man kan skabe sunde, effektive og bæredygtige faciliteter for fodgængere som led i planlægningen af bæredygtig bytrafik, kan findes i Orientering til aktører **Støtte og tilskyndelse til gang i forbindelse med planlægning af bæredygtig bytrafik**



## Opgaver

- Identificere mulighederne for tiltagspakker. Der findes forskellige måder at gruppere tiltag på, som f.eks.
  - efter type tiltag (sigte mod en blanding af arealanvendelse, infrastruktur, lovgivning, styring og service, adfærd, information og priser i pakken),
  - efter accept (gruppere populære og mindre populære men effektive tiltag i pakker, f.eks. incitament og begrænsninger),
  - efter mål eller udfordring (tilføje tiltag, der bidrager til den samme mål eller løser det samme problem, til en pakke),
  - efter geografi (kombinere tiltag i det samme område til én pakke),
  - efter omkostninger (kombinere et effektiv men omkostningstung tiltag med tiltag, der skaffer indtægter, for at opnå lavere nettoomkostninger),
  - efter sammenkobling til ekstern finansiering (gruppering af tiltag, hvor der er behov for ekstern finansiering, som:
    - i) støtter ét klart defineret mål, ii) er gennemført i samme effektområde, iii) har samme projektansvarlige, iv) har lignende gennemførelsesperioder), eller
    - omkring større projekter (såsom et nyt cykelnet, ved at finde tiltag der supplerer og styrker projektet).
- Opdele tiltag i pakker for at udnytte synergivirkninger og øge deres virkning. Nøglen til at beslutte, hvilke tiltag der skal indgå i en pakke, består i at identificere hvilke der fungerer godt sammen, eller som kan være nødvendige for at gøre andre tiltag levedygtige. Tiltagene i en pakke skal interagere, da de realiserer mere samlet end de ville gøre alene (synergi), eller fremme andre tiltag i pakken ved at overvinde hindringer for deres gennemførelse.
  - Sikre, at intermodalitet er taget i betragtning. Det kan f.eks. være at sammenkæde langdistancetransportnet såsom TEN-T-nettet.

- Undersøge foreslåede transport- og trafiktiltag med hensyn til integrering med planlægning af arealanvendelse.
  - Integrere tiltagene, hvor det er muligt, med andre sektorbaserede planlægningsaktiviteter (f.eks. miljø, sundhed eller økonomiske tiltag).
  - Sikre, at alle målene adresseres, herunder udefrakommende faktorer, såsom drivhusgasemissioner, støj og lokal luftforurening.
  - Sikre balance mellem kortsigtede og langsigtede tiltag.
  - Sørge for at have en blanding af investerings-, operationelle og organisatoriske tiltag.
  - Kontrollere at alle relevante transportformer er adresseret, herunder godstransport.
- Afprøve og bedømme alternative pakker og deres centrale tiltag i detaljer. Ændre dem på basis af resultaterne for at undgå urealistiske projekter og sikre omkostningseffektivitet. Hvis det f.eks. viser sig i den detaljerede konsekvensvurdering, at visse centrale tiltag risikerer ikke at kunne gennemføres, er man nødt til at gå tilbage til aktivitet 7.1 og tilpasse den korte liste over tiltag for at sikre, at målene stadig bliver nået. Overvej forskellige evalueringsmetoder og beslutte, hvilken metoder der skal benyttes på baggrund af erfaringerne, disponible ressourcer og typerne af tiltag, der skal evalueres.
    - Fordi konsekvenserne af tiltagene er så komplekse og vanskelige at forudsige, bliver der ofte anvendt modeller til dette. Velafvejede modeller giver mulighed for at afprøve tiltag, alene eller i pakker, for at forudsige og sammenligne deres konsekvenser med den aktuelle situation og med sættet af allerede planlagte tiltag ("status quo"). En model af høj kvalitet er et effektivt planlægningsværktøj, men det kræver en betydelig mængde data og kapacitet at holde den ajour. En anden begrænsning af særlig relevans for planlægning af bæredygtig bytrafik er, at mange modeller ikke kan repræsentere bestemte typer tiltag (navnlig godstransport, gang og cykling, intermodalitet og visse adfærdsmæssige tiltag) og forudse uafbrudte ændringer (se også oversigten over modelværktøjerne nedenfor).
    - Cost-benefit-analyser anvendes i vid udstrækning til at vurdere værdien af større individuelle tiltag, normalt af infrastrukturprojekter, og kan også
      - vurdere mange af de sociale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser af projekter. Men cost-benefit-analyser kræver normalt omfattende data, og de fleste byer mangler en standardiseret cost-benefit-tilgang til ikke-infrastrukturelle tiltag.
      - For at dække kriterier, der ikke er kan sættes tal på, bliver cost-benefit-analyser ofte suppleret med multikriterieanalyser, navnlig hvis monetariseringen af visse kriterier anses for at være for kompliceret. Multikriterieanalyser giver brugerne mulighed for at kombinere kvantitative og kvalitative vurderinger afhængig af datatilgængeligheden for forskellige kriterier. Standardiserede cost-benefit-analyser og multikriterieanalyser er et krav i mange lande for at opnå finansiering til større infrastrukturforanstaltninger.
      - Mange steder kan en fuld cost-benefit-analyse eller transportmodel til simulering af politikker være for dyr, navnlig for mindre tiltag og byer. I sådanne tilfælde kan der i stedet fokuseres på de vigtigste tiltag, estimerer og/eller "modeller fra den virkelige verden" i form af forsøg.
  - Foretage en risikovurdering af udvalgte tiltagspakker. I sin mest enkle form kan det være et tankeeksperiment over hvilke forudsætninger som tiltaget er afhængigt af, hvad der vil ske, hvis disse ændrer sig, og hvordan sådanne risici kan afbødes. Der skal, hvis det er muligt, også anvendes kvantitative metoder, f.eks. til at foretage følsomhedsanalyser. Det vil sige, at vurderingen (eller modellen) gentages med en række antagelser. Hvis den foretrukne pakke præsterer godt under en række antagelser, er den blevet valideret. Hvis dens resultater varierer, er den mindre solid og mindre værd at forfølge. Dette kan tyde på, at det er værd at forsøge at omforme den for at forbedre dens præstation.
  - Drøfte de valgte tiltagspakker med interessenterne og inddrage dem i udvælgelsesprocessen, f.eks. på et møde i "styregruppen" for SUMP'en. Kommunikere tiltagspakkerne på en transparent og professionel måde.
  - Aktivt involvere og indhente feedback fra borgerne vedrørende tiltag og tiltagspakker. De skal inddrages i validering og endeligt valg af pakker.
  - Træffe et endeligt valg af tiltag og tiltagspakker.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Samarbejde med andre lokale organisationer omkring en fælles transportmodel. Dette reducerer omkostningerne og gør det nemmere at holde modellen ajour. Organisationer, der er interesseret i en fælles model, kan f.eks. være lokale universiteter, nabokommuner eller (regionale) offentlige transportselskaber eller myndigheder.

### Tidsplan og koordinering

- Når en liste over tiltag er udarbejdet.

### Tjekliste

- ✓ Potentielle tiltagspakker, der forventes at realisere synergivirkninger og overvinde hindringer for gennemførelse.
- ✓ Tiltagspakker analyseres i forhold til deres eventuelle sammenhæng med byplanlægning, anden arealanvendelse og andre sektorbaserede planlægningsaktiviteter.
- ✓ Alle udvalgte tiltagspakker er evalueret i forhold til samtlige mål for at identificere de mest omkostningseffektive kombinationer.
- ✓ Valgte tiltagspakker er drøftet og valideret med interessenter og borgerne.
- ✓ Endelige tiltagspakker er valgt.

#### Placemaking

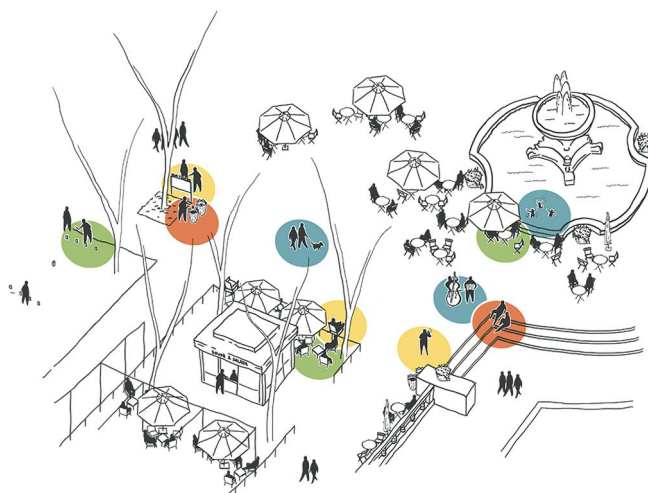
En type tiltag, der har været genstand for øget opmærksomhed i de seneste år er placemaking. Det kan starte med "lette og billige" læsninger og tæt samarbejde med beboerne om at omdanne gader og byrum for at skabe øget livskvalitet og tilknytning til stedet. Når byerne får mulighed for at fortage hurtige forbedringer, kan det være en nyttig komponent i en tiltagspakke at illustrere de ønskede forandringer og derigennem opnå yderligere opbakning til andre SUMP-tiltag.

Project for Public Spaces indeholder en lang række ressourcer om placemaking: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Onlineplatformen URB-I: URBAN IDEAS omfatter en database til inspiration for projekter vedrørende skabelse af plads, herunder billeder, der sammenligner "før og efter"-situationer:

[www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Kilde: Project for Public Spaces



Figur 29: Placemaking



### Værktøjer til valg af tiltag

En dokumenteret tilgang til systematisk og effektivt valg af tiltagspakke er "fire-trins-princippet". Denne tilgang har de svenske myndigheder fremhævet både i forhold til planlægning af bæredygtig bytrafik og til transportplanlægning på nationalt og regionalt plan. Fire-trins-princippet kan beskrives som følger:

- **Trin 1: Gentænk!** Løsninger, der påvirker transportbehovet og valg af transportform (planlægning af arealanvendelse, behovsstyring/mobilitetsstyring).
- **Trin 2: Optimér!** Løsninger for mere effektiv udnyttelse af det eksisterende transportsystem (infrastruktur, køretøjer m.v.).
- **Trin 3: Genopbyg!** Genopbygning af eksisterende infrastruktur.
- **Trin 4: Byg nyt!** Investeringer i infrastruktur og større genopbygninger.

Selv om navnet antyder en sekventiel tilgang, så skal det snarere ses som "en tankegang" i forbindelse med planlægning af bæredygtig trafik. Forskning bag fire-trins-princippet fokuserer på vigtigheden af løbende at mindske afhængigheden af motoriseret transport, prioritere mere bæredygtige transportformer og udnytte det eksisterende transportsystem effektivt for at reducere behovet for store ombygninger eller bygning af nye vejinfrastruktur. Fire-trins-princippet sikre, at fornuftige tiltag kombineres i tiltagspakker for at øge omkostningseffektiviteten ved planlægning af bæredygtig bytrafik.

Kilde: Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up*, s. 15-16

**Figur 30:** Typer tiltag på forskellige trin i forbindelse med fire-trins-princippet (Kilde: Swedish Transport Administration et al, 2014)



#### KonsULT measure package generator

KonsULT onlineværktøjet kan også bidrage til processen med valg af tiltagspakke. Med udgangspunkt i listen over tiltag fra den tidligere fase indeholder værktøjet forslag til, hvilke tiltag der kan supplere hinanden baseret på en metode med typisk effektive kombinationer: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### Yderligere oplysninger om CBA og MCA

- GD Regio, 2015. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- The Evidence project, 2014. Discusses the challenge in determining a project's viability; the role of project appraisal (most commonly CBAs) in decision-making at urban level; and the role SUMP's play in project prioritisation, [https://www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- TIDE project, 2012. Project guide on cost-benefit and impact analyses in urban transport innovation providing an easy-to-apply tool for urban transport project appraisal, which includes CBA and MCA elements, [https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### Modelværktøjer i SUMP-processen

En transportmodel er en forenklet gengivelse af den virkelige verden, som giver mulighed for teoretisk afprøvning og evaluering af ("hvad-nu-hvis?") scenarier. Transportmodellernes rolle er at bistå offentlige myndigheder i designprocessen for den fremtidige transportinfrastruktur (herunder nye fodgænger- og cykelfaciliteter) og nye eller ændrede operationelle koncepter (f.eks. intelligente signalkontrolsystemer). De bliver løbende udviklet og tilpasset til nuværende mobilitets, demografiske forandringer og bæredygtige miljømålsætninger. Typiske resultater omfatter transporttid for de forskellige transportformer og brugergrupper, volumener i de private og offentlige transportnet, emissioner af luftforenende stoffer m.v. Output fra transportmodeller indgår dermed ofte i andre økonomiske beregninger eller danner basis for politisk drøftelse, herunder borgerinddragelse.

En transportmodel kan bruges til at generere pålidelig og sammenhængende input til SUMP-processen, navnlig i bestemte planlægningsfaser såsom opstilling af scenarie, bedømmelse og valg af tiltag og opfølgning herpå. Modelleringsresultater bidrager til at forudsige virkningen af forskellige kombinationer af politikker og tiltag under hensyntagen til de komplekse interaktioner og potentielle forstærkende virkninger, som dermed kan hjælpe med at definere de mest effektive integrerede pakker. Ud over at de kan bruges til at definere referencescenariet, giver de også mulighed for regelmæssig overvågning af ændringer i transportsystemet i gennemførelsesfasen for at vurdere, hvorvidt man er på sporet, eller om det er nødvendigt at reagere på og tilpasse sine aktioner.

Beslutningen om hvorvidt transportmodeller skal bruges til SUMP'en skal træffes på et tidligt tidspunkt i SUMP-processen. Det afhænger af SUMP'ens tidshorisont og karakteren af tiltagene, der drøftes: Jo mere det forventes, at disse tiltag vil påvirke transportbehovet (såsom byggeri af en ny offentlig transportforbindelse, indførelse af en ny bæredygtig transportform eller tjeneste, mv.), jo mere anbefales det at benytte transportmodellering til at forudsige disse virkninger. Det disponible budget, tid, data og omfanget af spørgsmål afgør, hvilken model der benyttes.

De tre kategorier af transportmodeller er makroskopisk, mikroskopisk og mesoskopisk, og de første to er de mest almindeligt anvendte. Makroskopisk modellering anvendes typisk til strategisk planlægning, hvorimod mikroskopisk typiske anvendes til operationel planlægning. Makroskopiske modeller fokuserer på valg af store områder, såsom valg af destination, form og rute, mens mikroskopiske simuleringer for det meste har fokus på trafikstrømme. Et fornuftigt modelleringsniveau skal derfor vælges for at analysere de forskellige virkninger af byernes tiltag, da de kan variere alt efter deres omfang.

Indtil de seneste år har de tilgængelige modelleringsværktøjer ikke taget cykling og gang helt så meget i betragtning. Det EU-finansierede CIVITAS FLOW-projekt (<http://h2020-flow.eu>) havde sigte mod at forbedre modelleringssoftwaren til mikro- og makroskopisk transport, så de mere præcist kan modellere den eksisterende gang- og cykelinfrastruktur samt cykel- og gangadfærden. Tiltagene omfatter udvidelse af den makroskopiske transportbehovsmodel (herunder indførelse af delecyclordninger og forbedret stokastisk tilvejebringelse af cykelstier) og forbedring af funktionerne i simuleringssoftware til mikroskopisk transport (herunder forbedret modellering af interaktionen mellem cykler og fodgængere).

En anden type model er integrerede transport- og arealanvendelsesmodeller (Land Use Transport Interaction – LUTI), som giver mulighed for at simulere en lang række interventioner lige fra infrastrukturelle projekter, prissætning, lovgivning, samordnet modalitet til planlægning af byrummet. De kan også omfatte virkningerne af "rebound" effekter som følge af flytninger eller nyligt opståede efterspørgsel. Men det er vigtigt at understrege, at integrerede transport- og arealanvendelsesmodeller er komplekse og kræver mange data: det kræver meget tid og arbejde at opstille dem ud over teknisk ekspertise.

## Modelværktøjer i SUMP-processen

Det er vigtigt at være bevidst om modellernes begrænsninger gennem hele planlægningsprocessen. Planlægger og udviklere af modeller skal foretage deres egne bedømmelser, da transportmodellering ikke er en eksakt videnskab, og alle modeller er behæftet med systematiske afvigelser. Hver model er baseret på mange antagelser og beregninger, og hver af dem øger usikkerheden. Usikkerhed er svært at forstå, navnlig når præcise tal præsenteres på et pænt designet kort. Fristelsen til at tro på prognoser er også stor, selv om de er uden for modellens kapacitet. Usikkerheden stiger også, jo mere der snævres ind. I den forbindelse er det vigtigt at justere modellen efter de lokale forhold og ikke bare benytte standardindstillingerne.

Derfor er det planlæggernes ansvar gennem hele processen:

- at iværksætte en følsomhedsanalyse.
- at præsentere både begrænsninger og resultater.
- at benytte intervaller, ikke punkttestimater.
- at undgå at indsnævre ud over et troværdigt niveau.

Aggregerede modeller kaldet skitseplanlægningsmodeller er ikke transportmodeller i den ovenfor beskrevne forstand, men de kan være en interessant mulighed med hensyn til den indledende politikscreening i SUMP-processen. De kan opstilles med væsentligt færre ressourcer og giver brugerne mulighed for at undersøge og identificere fornuftige politiske tiltag vedrørende bæredygtig transport, kvantificere deres virkninger inden for en sammenhængende ramme og fastlægge gennemførelsesprocessen for fremtidige scenarier. Et typiske eksempel på denne kategori er Urban Roadmap 2030-modellen ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu) der er udviklet på vegne af GD MOVE). Men aggregerede modeller kan ikke erstatte mere opdelte modeller til detaljeret vurdering.

*Forfatter: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult*

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Krakow, Polen: Kombination af parkeringsledelse med trafikbegrænsning og offentlig transport tiltag

I Krakow overvejes en politik vedrørende parkeringsafgiftsopkrævning som et middel til at bidrage til nogle bredere mål – såsom forbedring af luftkvalitet og reducere trafikale overbelastninger og ikke kun fokusere på bilparkeringsproblemer. I Krakow kommune kombinerer man gennemførelse af parkeringsforanstaltninger (f.eks. fjernelse af parkeringspladser) med trafikbegrænsningsforanstaltninger (f.eks. begrænset trafikzone) og offentlig transport foranstaltninger (f.eks. integrering af offentlige transporttjenester) for at reducere antallet af køretøjer og forbedre luftkvaliteten og trafikstrømmen på én og samme tid. At tilbyde alternativer til bilen og have en trinvis tilgang bidrager til at opnå offentlig accept af parkeringsreglerne.

**Forfatter:** Tomasz Zwoliński, City of Krakow, indhentet af Polis  
**Billede:** Eltis, Harry Schiffer



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Tampere, Finland: Mobilitetsstyring gør det muligt at mobilisere et letbaneprojekt

I 2016 besluttede man i Tampere at bygge sin første letbane. Efter mange år med betydelige forstyrrelser af biltrafikken i centrum af byen er det et godt tidspunkt at tilskynde borgerne til at ændre deres mobilitetsvaner. Borgerne er åbne overfor at bryde deres rutiner, eftersom de bliver nødt til at finde nye transportmidler og ruter under byggeriet. I Tampere har man indført flere mobilitetsstyringsaktioner navnlig målrettet bilister, herunder nye Park & Ride-faciliteter, fremmet offentlig transport og cykling og skabt mere plads for cykling og gang. Store investeringer i trafikinfrastruktur skal ikke foretages uden smart mobilitetsstyring og udbredt kommunikation med borgerne og interessenter.

**Forfatter:** Sanna Ovaska, City of Tampere, indhentet af UBC  
**Billede:** Veli-Matti Lahdenniemi



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Vitoria Gasteiz, Spanien: Integrering af mobilitetstiltag i superblok-modellen.

“Sustainable Mobility and Public Space”-planen for Vitoria Gasteiz blev udarbejdet for at give det offentlige rum tilbage til borgerne ved at gennemføre en ny ordning, der kaldes superblok-modellen. En superblok er et geografisk sted, der dækker flere byblokke, som kun kan benyttes af fodgængere, cyklister, tjenesteydelser og naboombuders biler, mens andre privatbiler og offentlig transport er koncentreret til gaderne i de omkringliggende blokke. Udover omdannelse af det offentlige rum kræves integrering af mobilitetstiltag for at forbedre den overordnede kvalitet af rummet, såsom nyt offentligt transportnet, trafiklysregulering, fodgænger-/cykelstier, byens varelogistik eller udvidelse af reguleret parkeringsområde.

**Forfatter:** Juan Carlos Escudero, City of Vitoria-Gasteiz, indhentet af Rupprecht Consult  
**Billede:** Agencia de Ecología Urbana





## AKTIVITET 7.3: PLANLÆGGE OPFØLGNING OG EVALUERING AF TILTAG

### Rationale

Opfølgning og evaluering af planlægningsprocessen og gennemførelse af tiltagene er utrolig vigtig for virkningen af en plan for bæredygtig bytrafik.

Robuste opfølgings- og evalueringsprocesser hjælper med systematisk at lære af erfaringerne, justere og forbedre planlægningsaktiviteterne. Regelmæssig opfølgning hjælper med at sikre, at de nødvendige fremskridt bliver gjort. Evaluering efter gennemførelse hjælper med at tilvejebringe evidens for SUMP'en effektivitet og dens tiltag, hvilket er nødvendigt for langsigtet succes, da det giver beslutningstagerne mulighed for at redegøre for, hvad pengene er brugt på og for at undgå fejltagelser i fremtiden. Transparent rapportering skal sikre, at evalueringresultaterne indgår i den offentlige debat.

Selv om strategiske indikatorer og delmål allerede er defineret tidligere (se aktivitet 6.1 og 6.2), bliver indikatorerne på foranstaltningsniveau udviklet og opfølgings- og evalueringsaktiviteterne aftales nærmere. Formålet med at definere opfølgingsforanstaltninger tidligt i processen er, at de bliver en integreret del af tiltagsgennemførelsen.

### Mål

- Definere et sæt indikatorer, der giver mulighed for at overvåge og evaluere alle centrale tiltag med en rimelig indsats.
- Aftale fornuftige opfølgingsforanstaltninger (herunder ansvarsområder og budget) for at vurdere status på gennemførelsen af tiltaget og realisering af målene for at sikre rettidig og effektiv reaktion.
- Gøre opfølgning og evaluering til en integreret del af den videre proces.

### Opgaver

- Identificere hvilke informationer er nødvendige til at kunne følge op på og evaluere tiltagene.

- Resultat: Hvilke virkninger forventes af et tiltag? Definere et fornuftigt resultat eller en transportaktivetsindikator for hvert centralt tiltag eller tiltagspakke for at gøre det muligt at vurdere dens succes. Strategiske resultatindikatorer for generelle fremskridt hen imod at gøre bytrafikken mere bæredygtig er allerede valgt i aktivitet 6.1. Her defineres mere specifikke indikatorer for individuelle tiltagspakker, f.eks. emissioner fra busser, lastbiler og biler, antal ulykker eller antal cykelture i et bestemt område af byen.

- Output: Hvilken politik, infrastruktur eller service bliver direkte implementeret i et tiltag? Definere en fornuftig output-indikator for hvert tiltag for at kunne overvåge i hvilken udstrækning, det er blevet gennemført, f.eks. km nye busbaner eller antal nye busser, der er sat ind.

- Input: Hvilke ressourcer bliver brugt? Overvåge investerings- og vedligeholdelsesomkostninger (inklusive lønomkostninger) for hvert tiltag for at reagere i tide, hvis omkostningerne kommer ud af kontrol og for at kunne vurdere valuta for pengene.

- Evaluere eksisterende datakilder under hensyntagen til resultaterne af tidligere datarevisioner (se aktivitet 3.1 og 6.1). Identificere mangler og, om nødvendigt, udvikle eller identificere nye datakilder (f.eks. undersøgelsesdata, kvantitative data fra automatiske målinger).
- Forud for opstillingen af egne tiltagsindikatorer skal det drøftes med nøgleinteressenter og andre organisationer i området, da det kan være, at de allerede har vedtaget nogle. Det er meget lettere at overvåge fremskridt, hvis allerede integrerede og accepterede indikatorer anvendes.
- Definere et sæt kvantitative og kvalitative måleindikatorer, der giver tilstrækkelige informationer med en rimelig indsats. Tage hensyn til tilgængelige data og begrænsede ressourcer til indsamling af data ved valg af indikatorer. Så vidt muligt anvende standardindikatorer, der allerede er veldefinerede, og som man allerede ved, hvordan skal måles og analyseres.

- Udvikle opfølgings- og evalueringsordninger for alle valgte indikatorer, både strategiske og måleindikatorer. For hver af disse:
  - Skal fastlægges en klar definition, rapporteringsformat, hvordan data måles, hvordan indikatorværdien beregnes ud fra dataene, og hvordan den vil blive målt.
  - Skal fastlægges en referenceværdi, dvs. en startværdi og forvente udvikling uden SUMP-tiltag, samt en målværdi for ønsket forandring.
- Skal aftales en klar ansvarsfordeling og et budget for opfølgning og evaluering. Veluddannet personale, eller en ekstern partner, skal have ansvaret – ideelt en uafhængig instans. Budgettet for opfølgning og evaluering skal typisk være mindst 5 % af det samlede budget til udvikling af SUMP'en.

**Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav**

- Overveje at tilpasse indikatorerne til eksterne finansieringsorganer for at gøre tiltagene attraktive med hensyn til finansiering. F.eks. kan måling af reduktioner i CO2-emissioner være nødvendigt for at opnå finansiering fra nationale miljøagenturer.
- Integrere en cost-benefit-vurdering af SUMP-udviklingsprocessen.
- Plan for interessentinddragelse i forbindelse med opfølgning og evaluering.
- Koordinere med relevante lokale og regionale interessenter omkring regionale indikatorer.



**Detaljer om opgaverne**

**Figur 31:** Kategorier af indikatorer med eksempler (May, T., 2016. CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, s. 28.)

SUMP-element		Målt af	
	Eksempel →		Type indikator
Mål	Reducere lokal luftforurening fra transport	Antallet af dage, hvor kritiske luftforureningsniveauer overskrides	Resultat-indikator
Transportmål	Øget brug af ikke-motoriserede transportformer	Andel af gang og cykling	Transportaktivitets-indikator
Tiltag	Anlægge adskilte cykelstier	Km anlagte adskilte cykelstier	Output-indikatorer
	Omlægge forretningsgade i centrum af byen til gågade	% gennemført omlægning af centrum af byen til gågade	
Ressourcer	Investerings- og vedligeholdelsesomkostninger	Transportinvesterings- og vedligeholdelsesomkostninger til ny/forbedret infrastruktur	Input-indikatorer

**Tidsplan og koordinering**

- Når tiltag og tiltagspakker er blevet defineret.
- Skal om nødvendigt udføres når de endelige opgaver er aftalt (aktivitet 8.3).
- Gøre opfølgning og evaluering, herunder ansvarsområder og budget, til en del af SUMP-dokumentet (aktivitet 9.1), se også figur 32 nedenfor.

**Tjekliste**

- ✓ Fornuftige tiltag er valgt.
- ✓ Opfølgning og evaluering af alle indikatorer er på plads.
- ✓ Ansvar og budget for opfølgning og evaluering er aftalt.

**Figur 32:** Opfølgning og evaluering i SUMP-processen





Figur 33: Oversigtstabel til planlægning af opfølgings- og evalueringsaktiviteter med eksempler

SUMP-indikatorer	Definition	Reference	Mål	Måleområde	Dataindsamlingsmetode	Målefrekvens	Ansvar
Tilskadekomst ved trafikulykker (trafiksikkerhed)	Årligt antal dødsfald som følge af hændelse inden for 30 dage efter trafikulykke forårsaget af bytransport pr. 100 000 indbyggere.	4	fald	Areal af kommune #1, #2 og #3 (dækker det meste af det funktionelle byområde)	Anmeldelse af ulykke til politi	Løbende (indikatorværdi beregnet årligt ud fra politiets database)	Politi
...							
Tiltagsindikatorer	Definition	Reference	Mål	Måleområde	Dataindsamlingsmetode	Målefrekvens	Ansvar
Tilskadekomne i trafikken tæt på skoler (foranstaltning: etablere trafikdæmpende zoner foran skoler)	Antal tilskadekomne i trafikken i en radius af 300 m fra skoler om året pr. 100 000 indbyggere	25	fald	Radius af 300 m fra alle skoler i kommunen #1, #2 og #3	Anmeldelse af ulykke til politi	Løbende (indikatorværdi beregnet årligt ud fra politiets database)	Politi
...							

### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Toulouse, Frankrig: Ambitiøs opfølgingsproces førte til nedsættelse af udvalg på tværs af institutioner

I Toulouse indeholder deres SUMP en ambitiøs plan for opfølgning og evaluering. Forskellige udvalg følger regelmæssigt op på SUMP'en og dens tiltag og mødes mindst en gang om året. Udvalgene består af forskellige institutioner, fagfolk, borgere og forskningsinstitutter. Udvalgene er udstyret med forskellige værktøjer:

- Et SUMP observatorium (for hvert tiltag: oprindelige mål, tildelte ressourcer, forventede resultater og indikatorer, som ajourføres ved hjælp af regelmæssige undersøgelser).
- Et omkostningsværktøj for transport (pr. Transportform for både brugere og samfundet)
- Et mobilitetsdashboard (sporing af individuelle tiltag) Inddragelse af partnere i opfølgingsaktiviteterne er identificeret som et succeskriterium.

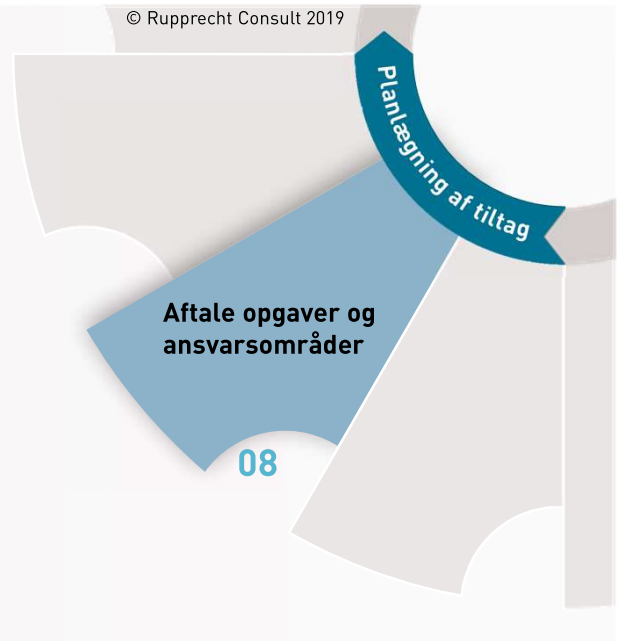


*Forfatter: Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, indhentet af Polis | Billede: Tisséo Collectivités*

© Rupperecht Consult 2019

## TRIN 8. Aftale opgaver og ansvarsområder

- 8.1 Beskrive alle opgaver
- 8.2 Identificere finansieringskilder og vurdere finansielle ressourcer
- 8.3 Aftale prioriteter, ansvar og tidsplan
- 8.4 Sikre bred politisk og offentlig opbakning



Efter at have opnået enighed om "tiltagspakker" skal den operationelle planlægning opdele pakkerne i opgaver, der kræver handling fra de forvaltninger og institutioner, der har ansvaret for deres gennemførelse. På baggrund af detaljerede opgavebeskrivelser og omkostningsoverslag er det nødvendigt at aftale klar ansvarsfordeling, gennemførelsesprioriteter og tidsplaner. På dette tidspunkt er det også vigtigt at kommunikere det konkrete ("handlingskrævende") indhold til de mest berørte interessenter (som ofte er offentligheden) og til politiske beslutningstagere. Hovedformålet med denne fase er at aftale et sæt klart definerede opgaver med bred opbakning, der bidrager til at realisere visionen og målene.

### AKTIVITET 8.1: BESKRIVE ALLE OPGAVER

#### Rationale

Oplysninger er allerede indsamlet i det foregående trin hvor tiltag og tiltagspakker blev defineret, valgt og beskrevet i generelle vendinger og drøfte og valideret sammen med borgerne og interessenter (se aktivitet 7.1 og 7.2). Nu er det tid til gå mere i dybden og opdele tiltagene i opgaver. Man definerer, hvad der vil blive gennemført hvordan og hvornår i gennemførelsesfasen.

Ved at specificere opgaverne bliver det defineret præcist, hvordan de fastsatte mål ønskes nået. De detaljerede opgavebeskrivelser forbedrer gennemførelsesfasen og hjælper med at identificere sammenhænge mellem opgaver og således bestemme rækkefølgen af deres gennemførelse.

#### Mål

- Definere tiltagene vedrørende SUMP'en i detaljer ved at opdele dem i opgaver.
- Identificere sammenhænge mellem opgaver og finde den mest optimale gennemførelsesrækkefølge.
- Overveje og begrænse væsentlige gennemførelsesrisici.

#### Opgaver

- Opdele tiltagene i forskellige opgaver, f.eks. ved forud for etablering af et cykelvejnet at fortage en undersøgelse for at identificere, hvor pendlere normalt cykler, og hvor der er behov for cykelstier.

- Beskrive alle opgaver så detaljeret som muligt. Disse fire spørgsmål kan guide specifikationen:
  - Hvor skal opgaven udføres?
  - Hvornår skal opgaven udføres?
  - Hvem er brugere?
  - Hvor intensivt skal brugen være?  
f.eks. km nye busbaner eller antal nye busser, der er sat ind
- Identificere sammenhænge mellem forskellige opgaver for at vælge den mest effektive gennemførelsesrækkefølge. Med identificering af forhold mellem opgaver kan man også finde ud af, hvordan de er kædet sammen med og kan drage nytte af hinanden i forbindelse med den faktiske gennemførelse.
- Vise opgaver i en oversigtstabel (se skabelontabel i aktivitet 8.3), herunder detaljerede opgavebeskrivelser, lovgivningsmæssige krav, forventet bidrag til mål og forslag til prioriteter, ansvarsområder og tidsplan. Tabellen kan desuden ajourføres med omkostningsoverslag og finansieringskilder i aktivitet 8.2.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Udarbejde faktaark vedrørende opgaven med alle væsentlige informationer om en opgave vist på en struktureret måde (se faktaark i værktøjsafsnittet nedenfor). Faktaark kan fremme overdragelsen til og kommunikationen med gennemførelsesenheder i gennemførelsesfasen (se aktivitet 10.1).

### Tidsplan og koordinering

- Opgaver bygger på definerede tiltag og tiltagspakker i aktivitet 7.2.
- Den detaljerede beskrivelse af opgaver danner et vigtigt grundlag for enighed om prioriteter, ansvarsområder og tidsplaner i aktivitet 8.3.
- Beskrivelsen af opgaver forbereder gennemførelsesfasen.

### Tjekliste

- ✓ Alle opgaver er identificeret, defineret og beskrevet.
- ✓ Afhængigheder mellem opgaver er identificeret.



### Hvad er en "aktion"?

Aktioner er de konkrete opgaver, der skal løses i forbindelse med gennemførelsen af tiltag. De indeholder oplysninger om prioriteter, tidsplaner, ansvarsområder, budgetter og finansieringskilder, risici og beredskabsplaner og indbyrdes afhængigheder.

### For yderligere oplysninger

SUMPs-UP - Standards for developing a SUMP Action Plan, [https://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

CH4LLENGE Measure selection manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit>



Billede: © Katja Engel-Zepernick



Figur 34: Eksempel på faktaark for forskellige opgaver under tiltaget "Markering og udvidelse af cykelstier"

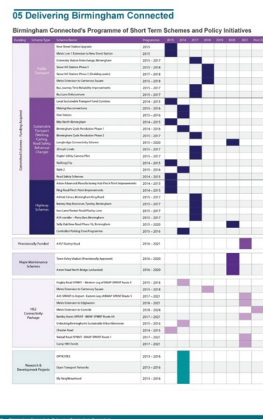
Tiltag: R 2		Markering og udvidelse af cykelstier		
<b>Opgaver:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>R 2.1 Åbning af fodgængerzoner og ensrettede gader for cyklister</li> <li>R 2.2 Gennemførelse af skiltning i Gade #1 – Gade #10</li> <li>R 2.3 Trafikdæmpning i Gade #1 – Gade #10</li> <li>R 2.4 Yderligere ruter i henhold til cykelordning (2018-2022)</li> </ul>				
<b>Involverede trafiktyper:</b> Cykeltrafik				
<b>Trafiktyper der vil få fordel heraf:</b> Cykeltrafik	<b>Planlægningsstatus:</b> Planlægning/gennemførelse	<b>Prioritet:</b> meget høj	<b>Gennemførelsesperiode:</b> kort til mellemlang	
<b>Opgaver:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etablering af et samlet cykelstinetværk i by nr. 1</li> <li>Gennemførelse af ruterne, der er planlagt i cykelordning for at sammenkæde vigtige destinationer i byen (beboelsesområder, centrum af byen, indkøbscentre, universiteter, skoler, forretninger).</li> <li>Fremme cykling ved at forbedre trafiksikkerheden for cyklister</li> <li>Skærpe bevidstheden om cyklister som lige trafikanter</li> <li>Øge cykelandelen i by nr. 1</li> </ul>				
Tiltagets seffektivitet				
Bidrag til realisering af mål:		Meget høj		
Bidrag til forbedring af miljømæssig forenelighed:		Meget høj		
Bidrag til forbedring af miljømæssig forenelighed		Lav		
Omkostninger og finansiering				
Investeringsomkostninger:		Middel		
Årlige opfølgingsomkostninger:		Lav		
Finansiering:		Budget for by nr. 1		
Berettigelse til finansiering::		skal fastlægges		
Implementering af tiltag				
Afhængighed af andre tiltag:		R 1: cykeltrafikprogram og tillagt ansvar		
Krav til andre tiltag:				
Ejer / ansvarshavende / kontrol		Forvaltning for boliger og kommunal økonomi, ansvarlig for cykeltrafik		
Planlægning::		Bygge- og anlægsvirksomhed		
Realisering:				
Tredjeparter der skal inddrages:		<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommission for trafiksikkerhed og bæredygtig bytrafik</li> <li>Cykel-ngo</li> </ul>		

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

# Birmingham, Det Forenede Kongerige: Program med klare prioriteter

Birmingham Mobility Action Plan indeholder en vision med en tidshorisont på 20 år for byens transportnet. Sideløbende hermed fungerer Birmingham Connected – byens plan for bæredygtig bytrafik – som paraply for alle transportplanlægningsaktiviteter. Den beskriver den ønskede retning, vigtige initiativer for at realisere visionen, og en femårig strategi. For at omsætte visionen til konkrete ordninger og initiativer følger man i Birmingham fire centrale principper: etablere forskellige transportformer, skabe et retfærdigt transportsystem, benytte en korridor tilgang, der afbalancerer konkurrerende behov.; koordinere projektaflevering for at minimere forstyrrelser. Prognoser viser, at der er brug for op til 4 milliarder pund over de næste 20 år til de planlagte ændringer.

**Forfatter:** Helen Jenkins, City of Birmingham, indhentet af Ana Dragutescu, ICLEI  
**Billede:** Birmingham Connecteds hvidbog



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

# Torino, Italien: Faktaark vedrørende fælles tiltag

Torinos plan for bæredygtig bytrafik består af syv vejledende principper, som er opdelt i mål og tiltag. Hvert tiltag er beskrevet i nøje detaljer, herunder relaterede opgaver, tilknytning til de vejledende principper, tilknytning til målet, type bæredygtighedsaspekt, generel beskrivelse af og formål med tiltaget, ansvarlig enhed, gennemførelsesform, formål med tiltaget og tilsvarende indikator, gennemførelsesperiode og nødvendige økonomiske ressourcer. Hver enkelt tiltag evalueres i forhold til økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed. Tiltagene er defineret i tæt samarbejde med 10 administrative distrikter, faglige sammenslutninger og forskellige interessenter.

**Forfatter:** City of Turin, indhentet af EURO CITIES  
**Billede:** Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA	
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile	
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA	
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4	
<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata /bicicletta e TPL /bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 500 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché della risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamiento del servizio negli anni successivi/ni sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico - economico
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro. 252.500,00 Regione Piemonte).



## AKTIVITET 8.2: IDENTIFICERE FINANSIERINGSMULIGHEDER OG VURDERE FINANSIELLE RESOURCER

### Rationale

Der er brug for en omfattende finansieringsplan for at sikre, at de tidligere identificerede tiltag og opgaver er økonomisk fornuftige og finansielt forsvarlige. Dette starter med at identificere alle tilskuds- og finansieringsordninger, der er tilgængelige, og vurdere om de organisationer, der er involveret i SUMP'en, er i stand til at få adgang til eller samle dem. Det er vigtigt at supplere undersøgelsen af tilskuds- og finansieringskilder med en organisatorisk evaluering, fordi de finansielle forpligtelser og kapaciteter hos de forskellige organisationer varierer, og de har forskellige juridiske rettigheder og ansvar i forhold til økonomi.

Der findes en lang række muligheder for at identificere potentielle finansierings- og tilskudskilder til mobilitetstiltag, som kan overvejes. Ud over disponible kilder – såsom lokale budgetter, nationale og EU-tilskud og eksisterende indtægter fra billetsalg, parkeringsafgifter og andre områder – skal også potentielle nye finansieringskilder undersøges, såsom obligationer, grundværditilvækst, afgifter og den private sektor. Det er vigtigt på dette trin også at overveje tilskudsordninger til yderligere detaljerede gennemførligheds- og markedsundersøgelser for større investeringer.



### Tilskud og finansiering af gennemførelse af SUMP – hvad er forskellen?

**Ved finansiering** forstås normalt de penge, der er brug for fra eksterne kilder til at foretage den indledende investering i starten af projektet, som i sidste ende skal betales tilbage eller returneres. Ved finansieringsinstrumenter forstås normalt gæld eller egenkapital eller en blanding af disse. Skatteyderne kan også bidrage indirekte til startomkostninger gennem investeringsstøtte og tilskud.

**Ved tilskud** til et projekt forstås normalt, hvem der betaler for aktivet på lang sigt. Det kan f.eks. være direkte brugere af tjenester (billetter, parkeringsafgifter road pricing i centrum af byen), brugere af mobilitetsrelaterede tjenester (annoncer), eller skatteyderne over statens almindelige budget eller særlige transportrelaterede afgifter.

Det bør erindres, at gennemførelse af en finansiell holdbar SUMP både kræver finansiering og tilskud. Brug af lån til at finansiere offentlig transportinfrastruktur kan f.eks. begrænses af finansieringskildernes kapacitet til at tilbagebetale sådanne lån.

### Mål

- Identificere potentielle finansieringsinstrumenter og finansieringskilder for alle opgaver.
- Vurdere den individuelle opgaves finansielle levedygtighed i forbindelse med tiltag for at udskille ikke-levedygtige opgaver og realisere omkostningseffektive tiltag, samtidig med at det overvejes, hvordan finansieringsstrømme med rimelighed kan udvikle sig i fremtiden.
- Vurdere muligheden for forskellige organisationer, der er involveret i SUMP'en, til at få adgang til finansieringskilder.

### Opgaver

- Vurdere de opgaver, der er beskrevet i den forrige aktivitet 8.1 i forhold til deres finansieringsbehov og indtægter på kort, mellemlang og lang sigt, herunder drift, håndhævelse og vedligeholdelse, og identificere eventuel mangel på finansiering (samlet omkostning).
- Anslå direkte finansielle indtægter fra opgaverne, f.eks. fra billetindtægter fra offentlig transport og abonnemeter, koncessioner, leje af reklameplads, parkeringsafgifter eller kommunale tjeneste, og definere den forventede grad af omkostningsdækning.
- Vurdere ekstra pengemæssig værdi, som opgaverne genererer (f.eks. Grund- og ejendomsværdistigninger i nærheden af nye offentlige transportstationer) og potentielle mekanismer for værditilvækst<sup>50</sup>.
- Identificere finansieringsinstrumenter og adgang til finansiering for de valgte opgaver. Vurdere følgende muligheder for at identificere de mest passende. Navnlig undersøge muligheder uden for det lokale budget.
  - Lokale afgifter: en særlig lokal transportafgift for offentlig transport, som betales af offentlige eller private virksomheder, entreprenører.
  - Indtægtsfinansiering : billetter, parkeringsafgifter, road pricing i centrum af byen, trængselsafgifter, annoncer.

Yderligere oplysninger findes f.eks. i Transport for London, 2017. Land value capture, final report. [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- Inddragelse af den private sektor, f.eks. gennem offentlig-privat partnerskabsordninger,
  - fundraising aktiviteter, der involverer relevante sponsorer (men tager hensyn til overensstemmelse med markedsføringsstrategi),
  - Lokale budgetter: fra forskellige kommuner og forskellige politikområder,
  - nationale/regionale tilskud og EU-tilskud,
  - eksterne lån, kommunale og grønne obligationer.
- For tiltag, der kræver ekstern finansiering, skal den juridisk hensigtsmæssige låntagende enhed identificeres og kreditværdigheden vurderes.
  - Identificere finansieringskilder til yderligere detaljerede gennemførligheds- og markedsundersøgelser for større investeringer.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Vurdere den finansielle levedygtighed og indtægter fra opgaver under forskellige forhold (befolkningsudvikling, transportmængde og fordeling af forskellige transportformer) som defineret i aktivitet 4.1.

### Tidsplan og koordinering

- Bygger på opgaverne i alle tiltagspakkerne som defineret i aktivitet 8.1.
- Resultaterne vil danne grundlag for den endelige drøftelse af opgaver i aktivitet 8.3 og indgår i udviklingen af finansieringsplaner i aktivitet 9.1.

### Tjekliste

- ✓ Meningsfulde prognoser er udarbejdet for udgifter, indtægter, pengestrømme og andre finansielle poster.
- ✓ Finansiell analyse og evaluering af mulige tilskudskilder er foretaget.
- ✓ Foreløbig vurdering er tilgængelig med hensyn til, hvilke organisationer der er nødt til at opnå ekstern finansiering.
- ✓ Resultater er sammenfattet til drøftelse af endeligt valg af opgaver



### Prisinstrumentet

Prissætningsinstrumentet såsom billetpriser, parkeringsafgifter og vejafgifter, er indbefattet i mange tiltagspakker. Ændringer i omkostningsstrukturer for transportformer kan både bruges til behovsstyring og til at generere lokale indtægter. Nogle afgiftsordninger, såsom parkeringsafgiftsopkrævning, kan gennemføres relativt nemt, mens andre kræver mere avanceret teknologi og investeringer og kan give anledning til bekymring i forhold til accept eller databeskyttelse (f.eks. et trængselsafgiftssystem baseret på køretøjsregistrering).

Inden tiltag til regulering af efterspørgsel indføres, skal det nøje overvejes, om de genererede indtægter skal forsvinde ind i det genelle budget, eller om det er bedre at øremærke dem til forbedring af byens bæredygtige transportløsninger. De specifikke lokale og nationale lovgivninger skal nøje analyseres for at vurdere løsningerne.

At forklare at indtægterne vil blive brugt til at øge serviceniveauet for offentlig transport og som støtte til alternativer til brug af privatbiler øger generelt accepten af sådanne tiltag. Øremærkning af ekstra indtægter gør også finansiering af offentlig transport mere modstandsdygtig over for konkurrerende budgetbehov fra andre offentlige politikområder.



attéis; © Ttkurikawa (istock.com)



Europa-Kommissionen tilbyder en lang række initiativer og programmer, der kan anvendes til (sam)finansiering af tiltag til bæredygtig mobilitet. Europæiske tilskudsordninger vil for det meste bidrage til investeringer, men sjældent til driftsomkostninger til infrastruktur og tjenesteydelser. Blandt disse er der:

- De europæiske struktur- og investeringsfonde (ESI-fondene), herunder Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) med "Interreg"
- Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI)
- Connecting Europe-faciliteten (CEF)
- LIFE-programmet
- Horisont 2020/Horisont Europa
- ELENA (del af Horisont 2020)
- Urban Innovative Actions
- URBACT
- Knowledge and Innovation Communities (KICs) on Climate and on Urban Mobility

Der kan findes en oversigt over aktuelle europæiske finansieringskilder på: [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en).

Yderligere vejledning om europæiske tilskudsmuligheder findes på:

- Den Europæiske portal for investeringsprojekter
- Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning (EIAH)
- JASPERS
- Fi-compass

Et udvalg af både europæiske og andre tilskudsordninger og finansieringsinstrumenter er beskrevet i Temavejledningen **Tilskud og finansiering af tiltag til bæredygtig bytrafik**.

### Store infrastrukturprojekter i forbindelse med planlægning af bæredygtig bytrafik

Ideelt set skal enhver investering i forbedring af bytrafikken være baseret på de præferencer, der er fastlagt i SUMP'en eller i en foregående (robust) strategi/plan for bytrafikken. Det er vigtigt, at projektet ikke er defineret som et resultat af strategier for enkelte transportformer (f.eks. vej- eller offentlig transport isoleret set), og at det bliver evalueret i forhold til et bredere sæt af interventioner (både i forhold til trafik-/transportssystem og arealanvendelsen). I mange tilfælde har store infrastrukturprojekter en meget lang forberedelsesfase og er allerede gældende, når en ny samlet plan for bytrafikken lanceret – herunder at etableringen af disse allerede er afsat i budgettet. Dette er en situation, som mange transportplanlæggere ofte er konfronteret med i virkeligheden. Afhængig af status på gennemførelse af sådanne prædefinerede projekter kan SUMP'en enten tage højde for en ny virkelighed, verificere den foregående analyse af løsninger – både på strategisk og teknologisk plan – og konkludere ud fra de risici, der er forbundet hermed eller undersøge projektet som et af de tiltag, der er evalueret i SUMP-procesen. Sådanne centrale foruddefinerede projekter kan allerede være grundigt analyseret og/eller udgør "ingen risiko" af andre årsager (f.eks. der var kalkuleret med deres udvikling i forbindelse med en omhyggeligt udformet arealanvendelsesplan). SUMP'en kan derefter udvikles sideløbende og kan bidrage til finjustering af projektets omfang og design (se Eksempler på god praksis vedrørende Bratislava nedenfor). Identificeringen af supplerende tiltag, herunder "bløde" tiltag for at begrænse brug af privatbiler såsom parkeringsafgiftspolitik m.v. kan desuden forbedre dens levedygtighed. Når risikoen anses for at være høj – f.eks. når de første analyser, der er foretaget i forbindelse med SUMP'en, tyder på, at projektet ikke er levedygtigt – og hvis der endnu ikke er indkøbt udstyr eller det ikke er fysisk startet, er det nødvendigt at stoppe yderligere forberedelse af projektet, indtil SUMP'en godkender projektet eller angiver eventuelle nødvendige justeringer. En SUMP-proces, der begunstiger det på forhånd valgte risikable projekt, vil dybest set være uegnet. Det vil være i strid med SUMP'ens centrale mål og i strid med bestemmelser i denne vejledning.

Kilde: EIB/JASPERS

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bratislava, Slovakiet: Sideløbende udvikling af et letbaneprojekt og en plan for bæredygtig bytrafik

I Bratislava udarbejdede og godkendte man planen for bæredygtig bytrafik fra 2014-2016. Den bygger på en klar sammenkædning af analyse, mål og tiltag, som bl.a. inkluderede omfattende udarbejdelse af en valideret fire-trins trafikmodel. Der var meget fokus på bæredygtige transportformer, organisatoriske og operationelle områder ud over infrastrukturelle problemer. Sideløbende med udviklingen af SUMP'en blev det nye transportprojekt for byen også gennemført – den nye letbane til Petržalka, som blev bekræftet at foregående strategiske dokumenter og undersøgelser. Projektet er gennemført i forskellige faser, og er primært baseret på ESIF (de europæiske struktur- og investeringsfonde). Den nye SUMP fremhævede den strategiske betydning af den nye letbane og fastslog, at moderniseringen og opgraderingen af letbanen – inklusiv dens flåde – er en af de centrale tiltag for byens fremtid.

**Forfatter:** Neri di Volo, EIB/JASPERS, indhentet af Rupprecht Consult  
**Billede:** Dopravný podnik Bratislava



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Wien, Østrig: Arbejdsgiverafgift til finansiering af metro

Alle virksomheder med mindst én ansat i Wien skal betale en "metroafgift" (Dienstgeberabgabe). Afgiften fungerer som et finansielt støttetiltag med hensyn til driften og udvidelsen af byens metrosystem. Det beløber sig til 2 EUR pr. medarbejder om ugen, med undtagelse af visse grupper, såsom ældre, handicappede eller deltidsansatte. I 2016 opkrævede Wien næsten 67 millioner euro. Afgiften var indført i 1970 som forberedelse til planlægning, etablering og gennemførelse af metrosystemet. I dag går indtægterne også til samfinansiering af de årlige billetpriser til offentlig transport (=1 EUR om dagen).

**Forfatter:** Wuppertal Institute  
**Billede:** Wiener Linien



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Birmingham, Det Forenede Kongerige: Grundværditilvækst gennem forhandlinger eller afgifter

Indrømmelse af byggetilladelser får typisk grundværdien af den berørte jord til at stige og lægger samtidig pres på transportinfrastrukturen. Forudsat de har de lovgivningsmæssige beføjelser til at gøre det, kan byerne indføre grundværditilvækstinstrumenter, hvor indtægterne fra disse øremærkes til forbedring af transportnettet og bytrafiksystemet. I Birmingham indførte man en kombination af planlægningsforpligter, der sigter imod at afbøde eller kompensere for de lokale virkninger i nærheden af nybyggerier og en Community Infrastructure Levy, der for det meste bruges til at finansiere strategiske infrastrukturprojekter, som er anført i byens udviklingsplan.

**Forfatter:** Helen Jenkins, City of Birmingham, indhentet af Wuppertal Institute  
**Billede:** Birmingham byråd



## AKTIVITET 8.3: AFTALE PRIORITETER, ANSVAR OG TIDSPLAN

### Rationale

Når et endeligt sæt opgaver er valgt og beskrevet, er det tid til at overdrage ansvar, prioriteter og en plan for gennemførelsen. Et klart billede af prioriterede opgaver og planer, og hvem der har ansvaret for disse, er en af hjørnestenene i enhver plan for bæredygtig bytrafik. Dette kræver tæt koordination og dialog mellem alle aktører, som spiller en rolle i udviklingen og gennemførelsen af opgaverne.

### Mål

- Identificere fornuftige prioriteter og ansvarsområder for gennemførelse af de valgte opgaver.
- Sikre, at alle opgaver er klart prioriteret og realistisk kan leveres.
- Sikre brugbar og effektiv tildeling af ressourcer (medarbejdere, viden, tid).
- Formalisere alle aktørers ansvar og ressourcebidrag sammen med de respektive partnere.

- Opstille en klar tidshorizont for gennemførelse af opgaver.
- Indgå en formel aftale om ansvarsområder og tidsplan mellem beslutningstagere og nøgleinteressenter.

### Opgaver

- Drøfte de foreslåede opgaver og deres prioriteter med de interessenter, der kunne spille en rolle for finansiering, design og gennemførelse af disse. Sørg for at inddrage andre kommunale forvaltninger i drøftelserne.
- Identificere løsninger for hvem der kan tage ansvaret for gennemførelse af en opgave. Overvej muligheder, styrke og kompetencer hos interessenterne. Til tider kan det være den bedste løsning at få én part til at tage ansvaret. I andre tilfælde kan det være en smartere løsning at samarbejde tværfagligt med forskellige interessenter.

- Aftale klare ansvarsområder for hver opgave i tiltagspakkerne. En opgave uden en ansvarlig part vil højst sandsynligt ikke blive gennemført.
- Aftale en generel tidsplan for opgaverne, hvor et omtrentligt start- og sluttidspunkt for gennemførelse af opgaven er defineret. Fokuser på de næste 2-3 år i den detaljerede planlægning, men også udarbejde en planskitse for de næste 10 år og tage hensyn til opgaver, der kræver endnu længere tid at gennemføre. (Den detaljerede planlægning af opgaverne for de næste år skal revideres og ajourføres regelmæssigt, som minimum hver femte år).
- Overvej beslægtede opgaver, der kan påvirke hinanden (se aktivitet 8.1). F.eks. skal en ny metrobuslinje først gennemføres efter udformningen af den nødvendige infrastruktur er afsluttet (f.eks. busstoppesteder, busbane), og kontroversielle opgaver (f.eks. trængselsafgifter) skal integreres i en pakke med eller forud for populære opgaver (f.eks. lavere billetpriser for offentlig transport) for at øge accepten.
- Overvej store projekter, der højst sandsynligt vil påvirke trafiksystemet i byen, f.eks. bygge- og anlægsarbejde som åbning af en nye letbane, eller indførelse af en trængselsafgift. Sådanne projekters gennemførelsestid er ofte længere end SUMP'ens, de binder planlægningskapacitet ved at kræve en kompleks gennemførelsesproces, herunder strategisk vurdering af virkningerne for miljøet, og påvirker derfor i høj grad alle andre aktiviteter. Selv "enkle" cykelprojekter kan tage mange år pga. juridiske udfordringer og processer.
- Ajourføre opgaveliste og faktaark (udarbejdet i aktivitet 8.1) med ny vedtaget information.
- Gøre tidsplaner, ansvarsområder og tildeling af ressourcer tilgængelige for offentligheden for at sikre transparens og oplysning af borgerne.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Udpege en programansvarlig for koordinering af opgavegennemførelse, opfølgning og evaluering af tiltagene og den overordnede pakke (kan være samme person som SUMP-koordinatoren eller en anden for at øge kapaciteten). Udpegning af en koordinator for opgaver hjælper med til at tilpasse eller revidere opgaverne og udvikle nye gennemførelsesfasen. Koordinatoren har en samlet tilgang til de gennemførte opgaver og deres

omkostningseffektivitet og resultater, hvilket giver værdifulde oplysninger for den videre udvikling af trafiksystemet i byen.

### Tidsplan og koordinering

- Bygger på opgaverne som defineret i aktivitet 8.1 og 8.2. Danner grundlag for alle følgende aktiviteter og udgør en central del af den endelige SUMP.

### Tjekliste

- ✓ Ansvarshavende for gennemførelse af alle opgaver er identificeret..
- ✓ Tidsplan og prioriteter er aftalt med interessenter.
- ✓ Aftalte opgaver er offentliggjort for at informere den brede offentlighed.





**Figur 35:** Eksempel på hvordan tiltag og tiltagspakker kan beskrives i en opgavetabel/opgaveliste (baseret på Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standards for

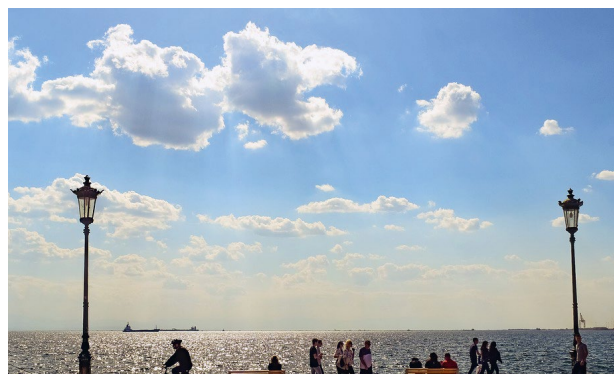
Tiltag	Beskrivelse af tiltag	Tilknytning til SUMP-mål	Ansvar	Opgaver under et tiltag	Gennemførelsesperiode	Ressourcebehov	Omkostninger	Finansieringskilde	Involverede interessenter
Adskilte cykelfaciliteter	Markerede stier og baner langs større gader i byen	Meget høj (forbedret tilgængelighed, øget trafikikkerhed, fremme af aktiv mobilitet, reduceret luft- og støjforurening)	Forvalter af vejen	Brug for analyse af cykelstier	År 1: Jan-maj	2 trafik- og byplanlæggere	30 000 EUR + 20 % fuldtidsarbejde fra trafikplanlægger	Kommunebudget	Cyklistforbund
				Udvikling af en plan for cykelnettet	År 1: Maj-dec	4 trafik- og byplanlæggere	40.000 €	Kommunebudget	Cyklistforbund, nabokommuner
				Planlægning og etablering af cykelstier	År 2-5	Planlæggere, entreprenører	500€/m	Kommunebudget + national finansiering	Büvniecības uzņēmumi
Udarbejdelse af plan for mobilitetsstyring	Plan for hvad, hvornår og hvordan arbejdet med mobilitetsstyring skal foregå	Høj (forbedre tilgængelighed, fremme af aktiv mobilitet, fremme offentlig transport)	Byforvaltning	Udarbejdelse af plan for mobilitetsstyring	År 1: Apr-okt	Ekspert inden for adfærdssændring, trafikplanlægger	30.000 €	Kommunebudget + forskningsprojekt	Skoler, universiteter, store virksomheder, offentligt transport-selskab
Forbedre fodgængerovergange på prioriterede ruter	...								

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Thessaloniki, Grækenland: Mobilitetsforum for at aftale ansvar for opgaver

Efter vedtagelse af SUMP'en i 2014 mødtes de involverede interessenter i gennemførelsen på Mobility Forum, der fungerede som SUMP-enhed. Mobility Forum blev afholdt for første gang i 2016 og havde til formål at præsentere fremskridt med hensyn til de forskellige tiltag og drøfte og identificere vejen frem med alle deltagere. Ansvar blev uddelegeret, først efter jurisdiktion og lovbestemmelse og derefter efter organisationernes kompetencer og ressourcer. Om dette uformelle Mobility Forum blev en succes, afhæng af deltagerens indstilling. Derfor anbefalede myndighederne i Thessaloniki at anvende en mere bindende ramme for at opretholde beslutningerne vedrørende opgaveplanlægning.

**Forfatter:** Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, indhentet af Polis  
**Billede:** Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



## AKTIVITET 8.4: SIKRE BRED POLITISK OG OFFENTLIG OPBAKNING

### Rationale

Opgaverne er den meste konkrete del af en plan for bæredygtig bytrafik. De påvirker de lokale borgere direkte og er derfor normalt de mest kontroversielle aspekter af processen. Selv om man f.eks. hurtigt kan blive enige om, at en aktiv cykelpolitik er godt for byen (dvs. på det strategiske plan), og en cykelinfrastruktur i en bestemt korridor nyder opbakning fra et flertal (dvs. på tiltagsmæssigt plan), kan de specifikke opgaver der planlægges af forvaltningen med ansvar for byggeri (f.eks. omlægning af vejsideparkering i en bestemt gade for at anlægge en cykelsti) godt skabe polemik. For at fremme effektiv gennemførelse af opgaver senere er det derfor vigtigt at sikre bred politisk og offentlig opbakning gennem planlægning af tiltag og opgaver – og i god tid før vedtagelse af SUMP'en. Efter inddragelse af borgerne i udviklingen af tiltag og tiltagspakker (se aktivitet 7.1 og 7.2) skal de planlagte opgaver som minimum kommunikeres til offentligheden for at give borgerne og interessenter mulighed for at komme med feedback før de endelige beslutninger træffes. Ideelt set bliver de aktivt involveret i aftalen om opgaver og føler, at det er "deres" SUMP med "deres" tiltag og opgaver og forstå, dens rolle i forhold til at forbedre mobilitet og livskvalitet for alle.

### Mål

- Sikre medejerskab og høj accept af planlagte opgaver blandt beslutningstagere, borgere og andre interessenter.
- Skabe transparens omkring planlagte opgaver.
- Fremme vedtagelse af SUMP'en og effektiv gennemførelse af opgaver senere.

### Opgaver

- Kommunikere på en transparent og professionel måde omkring de centrale elementer i SUMP'en, navnlig de planlagte opgaver.
- Aktivt informere og få feedback fra beslutningstagere. Overveje at afholde et dedikeret informationsmøde i kommunalbestyrelsen i god tid før den officielle

vedtagelsesproces for SUMP'en. Direkte samtaler med vigtige beslutningstagere, såsom borgmestre og ledere af større politiske partier, kan også give vigtige information om, hvordan politisk opbakning kan udbredes og lette vedtagelse.

- Aktivt inddrage og få feedback fra vigtige interessenter, f.eks. på et møde med SUMP'ens "styregruppe".
- Aktivt inddrage og få feedback fra borgerne på opgaver, f.eks. i form af en offentlig debataften (se figur 14 om værktøjer og metoder til borgerinddragelse).
- Gøre de centrale elementer i SUMP'en, herunder den vigtigste opgaver, til et emne for de lokale medier. Lægge vægt på den positive forandring opgaverne bidrager med og deres rolle i SUMP'en, når de kommunikeres ud. Om muligt anvende kvantificerbar evidens for forventede fordele og attraktive visuelle elementer, såsom før og efter billeder fra andre byer. En risiko herved er, at det kun er dem som er negativt påvirket, der engagerer sig. Det anbefales derfor at kommunikere specifikt for også at inddrage dem, der får nytte af det blandt den almene offentlighed.
- Altid være klar omkring, hvad de lokale myndigheder realistiske set kan gøre, og hvad de ikke kan (forventningsafstemning).

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Når der opleves stærk politisk modstand, f.eks. i tilfælde af regeringsskift i løbet af udvikling af SUMP'en skal der lægges vægt på fordelene og den tid og de ressourcer, der allerede er investeret i SUMP'en. Sammenligning med en bro kan hjælpe med at kommunikere dette: ligesom bygning af en bro, der er påbegyndt af en regering, normalt fortsættes af den næste, skal en SUMP også, fordi den er et bekosteligt langsigtet projekt, tjenes byen som helhed.





Billede: © Susanne Böhler

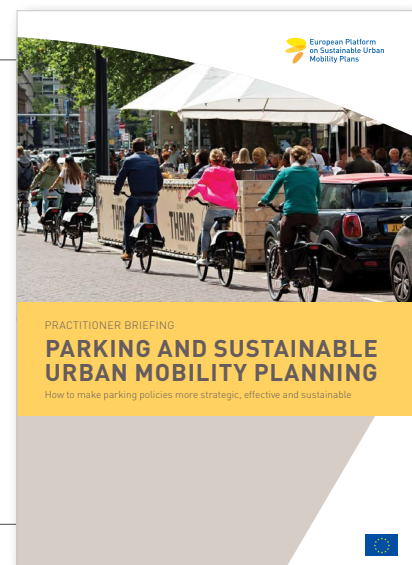
### Tidsplan og koordinering

- Som minimum før færdiggørelse og vedtagelse af SUMP'en, men helst sideløbende med alle aktiviteter i trin 8.

### Tjekliste

- ✓ PR og inddragelsesaktiviteter er planlagt og gennemført.
- ✓ Information og mulighed for feedback er givet til beslutningstagere, borgere og andre interessenter og den feedback, der er modtaget, er taget i betragtning ved aftale om opgaver.

For nogle typer opgaver kan det være særligt udfordrende at vinde bred offentlig accept. Parkering er noget, som forskellige trafikanter ofte har en stærk holdning til (f.eks. beboere, besøgende, logistikvirksomheder). Udfordringen for de lokale myndigheder er blevet større, da disse brugergrupper ikke har de samme forventninger og behov i forhold til parkeringssystemet med hensyn til omkostninger, tilgængelighed og kapacitet. Derfor er offentlig accept en stor udfordring og den eneste måde, hvorpå man kan få borgerne til at acceptere nye parkeringsopkrævningsforanstaltninger er at vise dem, at "det vil blive bedre". Man skal være meget klar omkring, hvordan foranstaltningerne virker, og hvor meget – om noget – folk skal betale og forklare, hvad de nye parkeringsindtægter vil blive brugt til. Nyttige værktøjer og yderligere vejledning kan findes i Orientering til aktører **Parkering og planlægning af bæredygtig bytrafik**



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

# Gent, Belgien: Offentlige debataftner, møder med interessenter og offentlig høring

I Gent anvendte man tre forskellige måder at inddrage parterne i SUMP'en på: 1) offentlige debataftner, hvor borgerne drøftede udkastet til SUMP, guidet af en facilitator. 2) en omfattende høringsrunde med interessenter. 3) en månedlig offentlig høring, der gav alle borgere og organisationer mulighed for at sende deres input til SUMP'en. Dette var den mest omfattende deltagelsesproces, som man i Gent havde gennemført i forbindelse med mobilitetsplanlægning. Ved hjælp af de mange forskellige inddragelsesmetoder kunne SUMP-teamet nå ud til folk med forskellige baggrunde og aldre og styrke den offentlige opbakning til planen og dens tiltag. Til at informere borgerne og samle dem havde man også skabt en dedikeret avis "de wijze gazet".

Forfatter: Merijn Gouweloose, City of Ghent, indhentet af EUROCITIES  
 Billede: Gent by



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

# Lille, Frankrig: Politisk udvalg mødes to gange om året for at drøfte håndtering af parkeringspolitikker på byplan

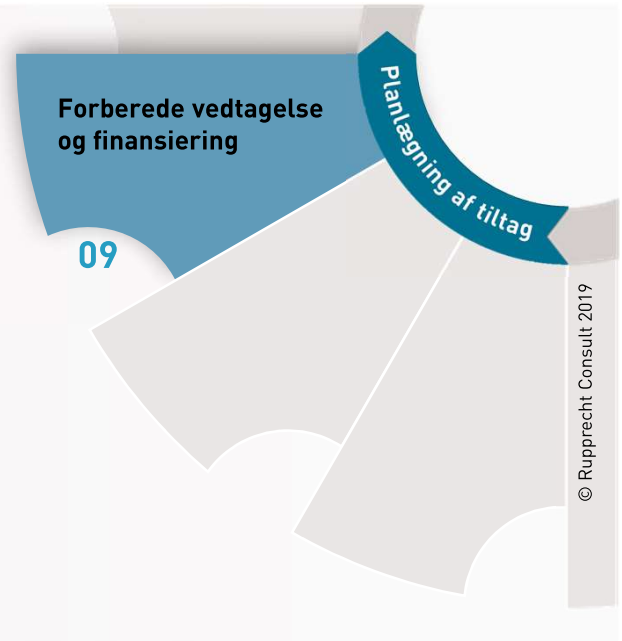
I Métropole Européenne de Lille har man nedsat et parkeringsudvalg, så politiske repræsentanter og fagfolk på byniveau (dvs. MEL) og på kommunalt plan (dvs. 95 kommuner) kan nå til enighed om parkeringspolitikker. Udvalgets primære mål er "at vedtage en fælles vision for parkeringspolitikken, i storbymålestok [...] for at kontrollere brug af privatbiler og give det offentlige rum tilbage til borgerne." Deltagelse af alle offentlige myndigheder i en institutionel ramme giver mulighed for at opnå politisk konsensus. Rammens transparens og neutralitet er en vigtig faktor for at det lykkes. Udvalget planlægger at udarbejde en hvidbog vedrørende parkering, der vil definere principperne bag parkeringspolitikken, der skal integreres i SUMP'en.

Forfatter: Ellie Deloffre and Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, indhentet af Polis | Billede: Alexandre Traisnel, MEL



## TRIN 9. Forberede vedtagelse og finansiering

- 9.1 Opstille finansierungsplaner og aftale omkostningsdeling
- 9.2 Færdiggøre og kvalitetssikre dokumentet "Plan for bæredygtig bytrafik"



© Rupprecht Consult 2019

Efter et tidligere første omkostningsoverslag er det nu også tid til at udarbejde de endelige konkrete finansierungsplaner for alle opgaverne. På basis af organisationens normer kan en detaljeret finansierungsordning indgå i selve planen eller være en del af en særskilt proces. Planen for bæredygtig bytrafik sammenfatter resultaterne af alle tidligere aktiviteter. Efter at have indarbejdet justeringer på baggrund af feedback fra interessenter og borgere og et endeligt kvalitetstjek skal dokumentet formelt vedtages af de politiske repræsentanter.

## AKTIVITET 9.1: OPSTILLE FINANSIERINGSPLANER OG AFTALE OMKOSTNINGSDELING

### Rationale

Gennemførelse af opgaver for bæredygtig bytrafik kræver en fornuftig finansierungsplan, der definerer, hvordan opgaverne i SUMP'en skal finansieres, herunder de detaljerede omkostningsoverslag, der blev foretaget i aktivitet 7.2 og de finansierungs- og tilskudskilder, der blev identificeret i aktivitet 8.2. Med hensyn til byens funktionelle byområde skal finansierungs og tilskud komme fra forskellige kommunale, regionale, nationale, private og multilaterale kilder. At sikre SUMP'en langsigtede bæredygtighed kræver strategisk samordning mellem tiltagenes finansierungsbehov og offentlige budgetter og forskellige finansierungsinstrumenter, kommunale lån, lån til forsyningsselskaber og til tider kapital fra den private sektor. På grund af SUMP'ens lange tidshorisont er det ofte en god idé at planlægge finansierungs i faser, hvor tiltagene i første fase indeholder tilstrækkelige detaljer for at tiltrække tilskud og finansierungs fra offentlige og private kilder.

Det er nødvendigt at opdele projekter i fornuftige faser for effektiv overgang til gennemførelse og sikre langsigtet finansierungs. Når man tænker på potentialet for at tilvejebringe privat kapitale til indledende investeringer er det vigtigt at huske på, at renteniveau, eller renten, der typisk betales af den private sektor, er højere end den, der betales af den offentlige sektor. Det betyder, at den private sektor vil kræve højere gennemgangsstrømme (f.eks. fra højere billetpriser) til modregning af disse omkostninger. For at inddrage den private sektor kræver det også, at den offentlige sektor på overbevisende vis og kontraktligt påtager sig tilstrækkelige risici, navnlig politiske risici. Den private sektor har generelt også en kortere investeringstidshorisont end den offentlige sektor og kræver normalt et hurtigere afkast på investeringer.

## Mål

- Udarbejde en finansieringsplan for alle tiltag vedrørende SUMP'en med angivelse af tilskuds- og finansieringskilder.
- Udvikle en detaljeret finansieringsplan for prioriterede opgaver, som indeholder alle forventede udgifter, inklusive afgifter og ekstraordinære udgifter, samt årlige indtægter gennem hele finansieringsplanen.
- Sikre opgavernes økonomiske levedygtighed, også ud over den indledende tilskudsperiode.
- Planlægge ekstraordinære udgifter for at bidrage til modstandsdygtighed over for potentielle ændringer i indtægtsstrømme.
- Identificere muligheder for inddragelse af den private sektor.
- Aftale omkostnings- og indtægtsfordeling med alle involverede organisationer.
- Aftale omkostningsdækning (fordelinger, betingelser) for deleordninger og -tjenester, såsom bidrag til offentlige transporttjenesters driftsomkostninger
- Aftale omkostnings- og indtægtsfordeling mellem kommuner, regionale myndigheder, på nationalt plan og offentlige og private aktører.
- Udarbejde en detaljeret finansieringsplan for investering i første fase.
- Initiere adgang til teknisk bistand, såsom JASPERS/ELENA, for komplekse foranstaltninger, der kræver opfølgende undersøgelser for at sikre økonomisk bæredygtighed og adgang til finansiering.

## Opgaver

- Koordinere med andre kommuner, regionale institutioner (omkostningsdelingsordninger for grænseoverskridende offentlige transporttjenester) og på nationalt plan. Undersøge mulighederne for fælles tilskudsforanstaltninger.
- Vurdere den private sektors mulighed for investorinddragelse i enten kapital- eller investeringsordninger eller en kombination af begge.
- Udarbejde finansielle prognoser for opgaver i første fase, der omfatter kapitaludgifter (startinvestering) samt drifts- og vedligeholdelsesomkostninger og relaterede indtægtsstrømme pr. år.
- Drøfte tiltag med potentielle finansieringspartnere og tilskudskilder for at sikre, at de valgte tiltag er korrekt udarbejdet.
- Tildel finansiering og tilskud til alle opgaver, herunder potentielle ændringer i indtægtsstrømme pr. år, overvej politisk inddragelse for dækning af opståede finansieringsbehov.

## Tidsplan og koordinering

- Efter aktivitet 8.3, baseret på de aftalte opgaver med deres ansvarsområder og tidsplan.
- Bygger på og udbygger opgavernes estimerede direkte finansielle omkostninger og de identificerede finansieringskilder (aktivitet 8.2).

## Tjekliste

- ✓ Detaljerede finansieringsplaner er udarbejdet og aftalt for opgaver, der kræver finansiering i første fase af SUMP'ens gennemførelse
- ✓ Tilsagn indhentet hos relevante offentlige enheder om at øremærke tilstrækkelige midler fra det offentlige budget til at dække de finansieringsbehov, der er
- ✓ Om nødvendigt første ansøgning om tilskud og finansiering for undersøgelse af gennemførlighed, markedet eller andre undersøgelser til udarbejdelse af projekt er gennemført.
- ✓ Projektets finansielle bæredygtighed er sikret.
- ✓ Fordeling af omkostninger og fordele mellem relevante aktører er aftalt.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Barcelona, Spanien: EU-tilskud og finansiering til renovering af Barcelonas offentlige transport

Det kommunale og offentlige transportselskab i Barcelona kan støtte sig til en fornuftig tilskuds- og finansieringsplan for fornyelse af byens busflåde. Det lokale transportselskab modtager finansiel støtte fra ELENA (den tekniske bistandsfacilitet), som ydede bistand på næsten 1,5 millioner EUR til dækning af forberedende undersøgelser (2011-2015) af et eftermonteringsystem til diesel- og naturgasbusser til hybride busser i større skala. I 2019 ydede Den Europæiske Investeringsbank (EIB) et lån på 73,5 millioner EUR til TMB til køb af 254 rene busser (fuldt elektriske, hybride og naturgas). Fornyelse af den offentlige transportflåde bidrager til forbedring af luftkvaliteten i Barcelona.

Forfatter: Josep Maria Armengol Villa, TMB, indhentet af POLIS

Billede: TMB



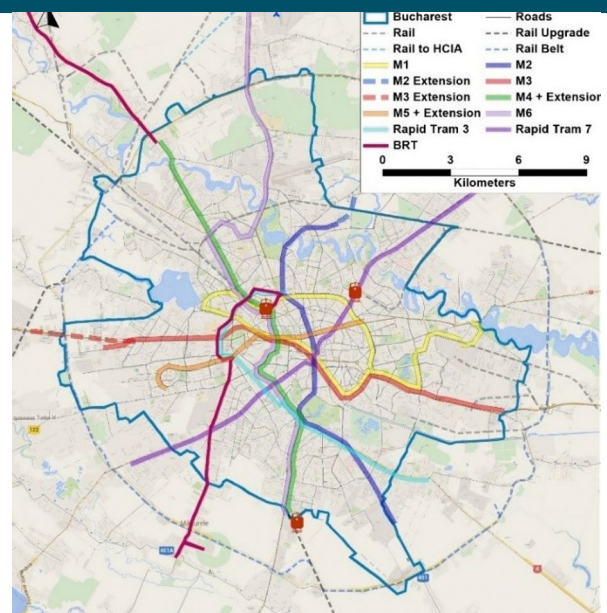
## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Bukarest/Ilfov, Rumænien: Gennemførelse af SUMP baseret på fælles årlig budgetplanlægning

På baggrund af en grundig data- og problemanalyse blev en liste over prioritetsområder for SUMP'en defineret. Det førte til, at en række organisatoriske, operationelle og infrastrukturelle tiltag blev indarbejdet i den endelige SUMP. Der blev udarbejdet et omkostningsoverslag for hvert tiltag, som identificerede omfanget af det samlede investeringsbehov for at gennemføre planen, i relation til de disponible finansieringskilder. SUMP'en blev brugt som det primære værktøj til at identificere prioriteter for programmeringen af EU-midler til 2030. Disse skulle overvejes sideløbende med statsfinansiering, kapitaludgifter for myndighederne i Bukarest og Ilfov, lån fra IFI'er (EIB/EBRD) og yderligere indtægter fra den foreslåede parkeringsstrategi. I mellemtiden var det muligt at definere det nødvendige budget for tilskud til den offentlige transport og vedligeholdelse af nettet over den samme periode.

Forfatter: Alan O'Brien, EIB/JASPERS, indhentet af Rupprecht Consult

Billede: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## AKTIVITET 9.2: FÆRDIGGØRE OG KVALITETSSIKRE DOKUMENTET “PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK”

### Rationale

Projektteamet har til opgave at udarbejde den endelige udgave af dokumentet Plan for bæredygtig bytrafik (SUMP). For at sikre at de tidligere aftaler er korrekt afspejlet, skal udkast til dokumentet revideres internt og af vigtige interessenter. Inden vedtagelse og offentliggørelse af planen for bæredygtig bytrafik er fokus rettet mod at sikre høj kvalitet og færdiggøre dokumentet så det kan gennemføres og udbredes. På dette trin skal de sidste finjusteringer og forbedringer foretages inden det endelige dokument kan offentliggøres.

### Mål

- Sikre høj kvalitet af SUMP-dokumentet.
- Sikre, at der er taget tilstrækkeligt hensyn til nøgleinteressenters og den brede offentligheds synspunkter i dokumentet.
- Færdiggøre SUMP-dokumentet, så det er klar til vedtagelse af politiske instanser og offentliggørelse.

### Opgaver

- Udarbejde et komplet udkast til SUMP'en. De aspekter, som foreslås indarbejdet i dokumentet, er:
  - Baggrund, lokal kontekst og kort overblik over udviklingsprocessen (herunder inddragelse af interessenter og borgere)
  - Resultater af mobilitetsanalyse og scenarievalg
  - Vision, målsætninger og centrale mål
  - Tiltagspakker med tilhørende opgaver (herunder tidsplan, ansvarsområder og til tider finansiering)
  - Opfølgings- og evalueringsplan
- Se på hele dokumentet og sikre kvalitet og potentielle effektive konsekvenser. Overvej at benytte online SUMP Self-Assessment (se Værktøjer nedenfor) eller et internt peer review af kolleger for at sikre høj kvalitet.

- Undersøge om synspunkter og resultater fra inddragelsesprocessen med interessenter og borgere er integreret i hele dokumentet.
- SUMP'en skal også evalueres med tanke på proceduremæssige krav (f.eks. hvis det findes på nationalt plan) og på overholdelse af EU-direktivet om vurdering af virkningerne for miljøet. I visse lande er en offentlig høring også nødvendig på dette tidspunkt.
- Foretage endelige ændringer i samarbejde med nøgleinteressenter. Sigte mod et dokument, som vinder bred politisk og offentlig opbakning, f.eks. ved at justere følsomme aspekter, der kan føre til at vigtige beslutningstagere ikke vil støtte op om det. Men vær forsigtig med ikke at udvande det for meget, det er vigtigt at det er tilstrækkeligt ambitiøst til at nå dets bæredygtighedsmålsætninger.
- Færdiggøre SUMP-dokumentet.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Inkludere eksterne bedømmere med erfaring inden for planlægning af bæredygtig bytrafik for at kvalitetssikre dokumentet.
- Brande SUMP'en for at formidle dens centrale idéer, skabe synlighed og hjælpe borgerne og interessenter med at genkende og huske den. Branding kan bl.a. være at give den en fængende titel, udarbejde en visuel identitet, tema og farvevalg og designe et særligt logo (se eksempler nedenfor).
- Udarbejde en forkortet udgave af dokumentet.
- Føje byen til Eltis' database over byer med planer for bæredygtig bytrafik: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

## Tidsplan og koordinering

- Kvalitetssikre, når fremskredent udkast til SUMP-dokumentet foreligger.

## Tjekliste

- ✓ Endeligt udkast til plan for bæredygtig bytrafik er udarbejdet.
- ✓ Internt og interessant review er gennemført
- ✓ Kvalitetssikring er gennemført.
- ✓ Endelige rettelser er foretaget.



## SUMP Self-Assessment værktøj

For at sikre kvaliteten af planlægningsprocessen for udvikling af den endelige plan for bæredygtig bytrafik anbefales det at benytte onlineværktøjet SUMP Self-Assessment. Værktøjet kan benyttes på alle trin i planlægningscyklussen – både til at evaluere og forbedre mobilitetsplanlægningen i starten og gennem processen og til at vurdere kvaliteten af SUMP'en, før den afsluttes. Self-Assessment-værktøjet indeholder spørgsmål skræddersyet til den konkrete planlægningskontekst og interesser. Efter at have udfyldt spørgeskemaet viser resultatsiden, hvor godt dokumentet efterlever principperne for en SUMP, hvilket giver mulighed for at identificere styrkerne og svaghederne ved tilgangen. Den kommer med skræddersyede anbefalinger til yderligere forbedringer, eksempler på god praksis og link til vejledning omkring den enkelte situation. For at sikre forskellige feedback til det endelige dokument bør SUMP Self-Assessment gennemføres af flere medlemmer af SUMP'ens centrale planlægningssteam.

Link til SUMP Self-Assessment:  
<https://www.eltis.org/mobility-plans>

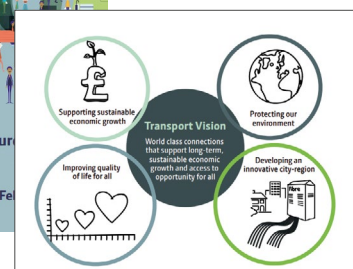
## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

# Greater Manchester, Malmø, Budapest, Wien: Prisvindende SUMP'er med enestående design

En af de prisvindende SUMP'er med et design af enestående karakter er Greater Manchester. Transport for Greater Manchester (TfGM) benyttede en kombination af interne eksperter og ekstern bistand til at skabe et iøjnefaldende billedunivers, samtidig med at man bevarede fleksibiliteten til hurtigt at kunne foretage nødvendige ajourføringer. Enkeltstående materiale, inklusiv SUMP'en forside, er udarbejdet af en designkonsulent. Til billeder relateret til udviklingen i SUMP-indhold, inklusiv kort, infografik og fotos er TfGM's eget designteam brugt. Dette gav TfGM mulighed for hurtigt at finjustere indholdet og bevare den samme formatering i alle opdateringer, bevare sammenhængen i alle TfGM's dokumenter, når der henvistes til SUMP'en.

Information om designtilgangen for Malmø, Budapest og Wien kan findes i **bilaget**.

**Forfatter:** Ben Brisbane, Transport for Greater Manchester, indhentet af Polis  
**Billede:** Transport for Greater Manchester



## Milepæl: Vedtagelse af plan for bæredygtig bytrafik

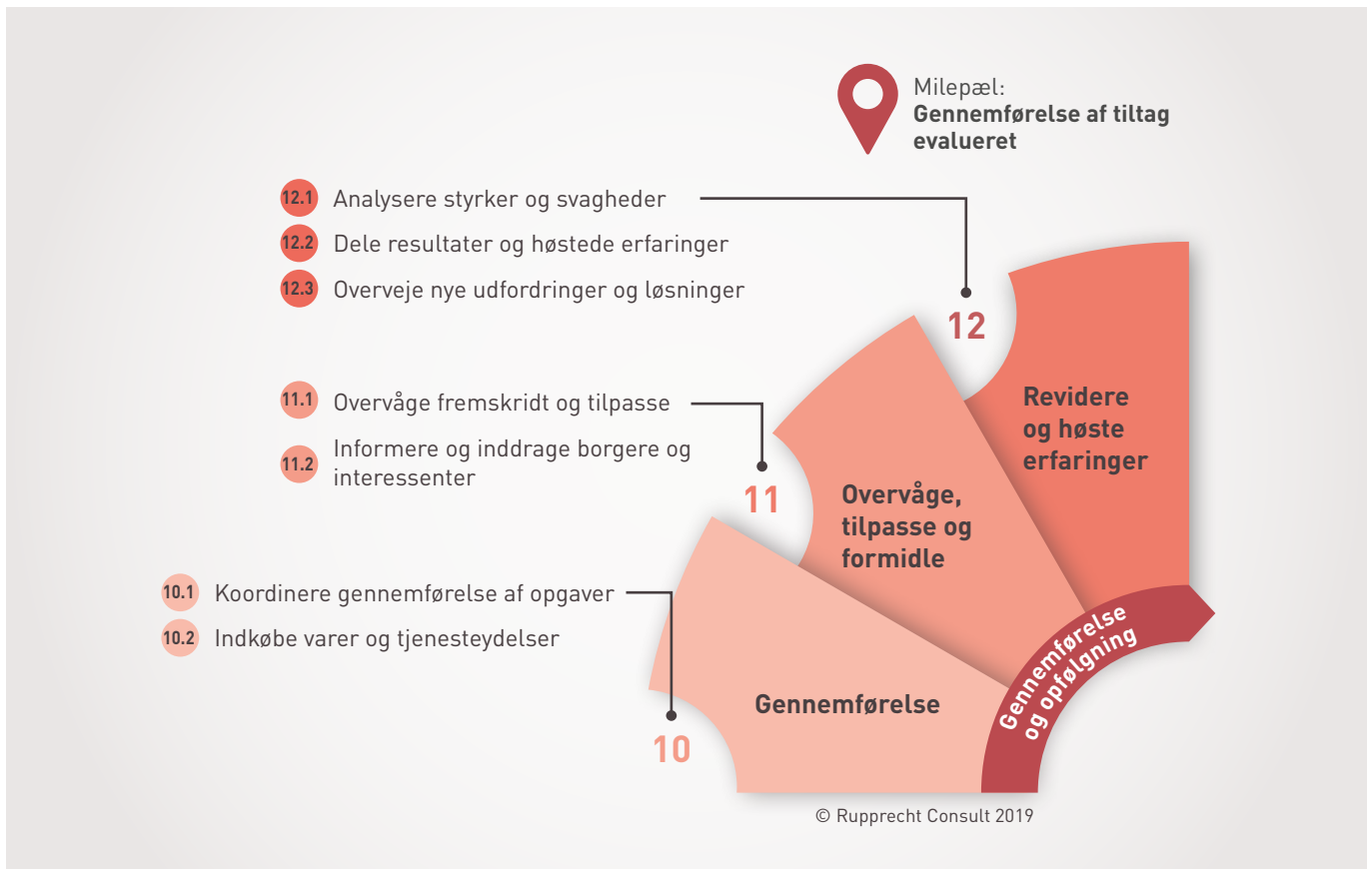
De vigtigste milepæle i planlægningsprocessen er vedtagelsen af planen for bæredygtig bytrafik af så bred en politisk koalition som muligt. SUMP'en skal vedtages af alle de valgte politiske repræsentanter i det eller de organ eller organer, som har ansvaret for udviklingen (f.eks. byrådet, naboforvaltninger, regionalråd). Dette er et centralt skridt hen imod fremme af accept, gøre processen ansvarlig og opstille en aftalt ramme for gennemførelse af tiltag. Vedtagelsesprocessen kan tage nogle måneder og afhænger af det nationale retsgrundlag og den administrative struktur. Når den endelige SUMP er vedtaget, skal det fejres sammen med lokalsamfundet. Man kan f.eks. afholde et arrangement, hvor interessenter, borgerne og (lokale) medier er inviteret, og det endelige dokument præsenteres for offentligheden.



Billede: © LucVl on istock.com



# FASE 4: GENNEMFØRELSE OG OPFØLGNING



I fase 4 er der fokus på gennemførelse af de tiltag og dertilhørende aktiviteter, som er defineret i SUMP'en, efterfulgt af systematisk opfølgning, evaluering og formidling. Her bliver opgaverne omsat i praksis ved at besvare følgende spørgsmål:

## Hvordan forvalter vi den ordentligt?

De ansvarlige forvaltninger og organisationer planlægger de tekniske detaljer for deres opgaver, foretager gennemførelsen og indkøber varer og tjenesteydelser, hvis det er relevant. Da dette ofte involverer mange parter, kræver den overordnede koordinering af gennemførelsesprocessen særlig opmærksomhed.

## Hvordan går det for os?

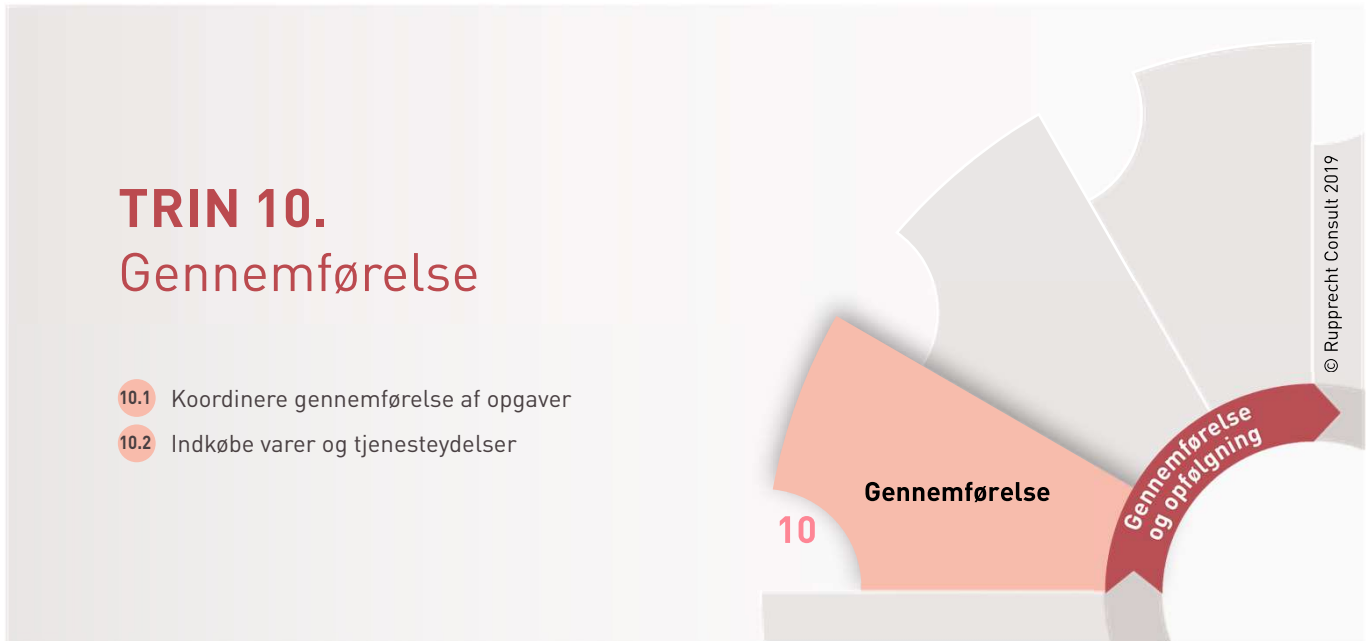
Systematisk opfølgning vil gøre det klart, om tingene går som planlagt, og giver mulighed for om nødvendigt at træffe korrigerende foranstaltninger. Innovative mobilitetsordninger kan være en stor ulempe (og samtidig en stor fordel) for daglige rejsende. Forståelse

for den offentlige mening, baseret på en aktiv tovejskommunikation, er afgørende for en vellykket gennemførelsesproces.

## Hvad har vi lært?

Det sidste trin i SUMP-cyklussen handler om at se på styrker og svagheder, formidle disse resultater videre til interessenter og offentligheden og overveje nye udfordringer og løsninger.

Milepælen "Gennemførelse af tiltag evalueret" afslutter SUMP-cyklussen – og stiller samtidig erfaringer til rådighed for den næste SUMP-proces.



Efter vedtagelse af SUMP'en starter gennemførelsesfasen. Eftersom planen for bæredygtig bytrafik er et strategisk dokument, danner den en solid ramme for disse aktiviteter, men den redegør ikke i detaljer for, hvordan hver opgave vil blive gennemført, og hvad der skal indkøbes. Disse ofte komplekse gennemførelsesopgaver bliver normalt ikke løst af det centrale "SUMP-team", men af de ansvarlige tekniske forvaltninger. Derfor er ordentlig overdragelse til de teknisk gennemførelsesansvarlige og effektiv koordinering af alle kerneteamets gennemførelsesaktiviteter vigtigt for at sikre en sammenhængende tilgang. Selv om indkøb af varer og tjenesteydelser f.eks. er en standardproces i alle offentlige forvaltninger, kræver udbud med hensyn til innovative produkter eller "grønne indkøb" ofte at det centrale planlægningsteam ser på det for at sikre vellykket indførelse af disse nye produkter og tilgange til indkøb.

## AKTIVITET 10.1: KOORDINERE GENNEMFØRELSE AF OPGAVER

### Rationale

En fornuftig plan for bæredygtig bytrafik fører ikke automatisk til gode resultater, det er kun vellykket gennemførelse af de identificerede tiltagspakker og opgaver, som gør det. For at realisere målene effektivt er det nødvendigt at sikre hensigtsmæssig forvaltning til at føre tilsyn med gennemførelsen og håndtere risici. Dette kræver enighed hos alle aktører, der er involveret i gennemførelse af opgaven samt overdragelse fra SUMP-teamet til de tekniske medarbejdere og regelmæssig kommunikation med dem gennem hele gennemførelsesprocessen for opgaverne.

### Mål

- Formalisere aktørernes roller i forbindelse med gennemførelse af tiltaget.

- Sikre solid koordinering mellem de involverede parter.
- Fremme en effektiv og brugbar gennemførelsesproces og -rækkefølge.
- Imødegå potentielle risici.
- Sikre gennemførelsestransparens.

### Opgaver

- Forblive aktive som SUMP-team for at sikre kontinuitet mellem procesudvikling og -gennemførelse. Fortsætte med at mødes regelmæssigt (f.eks. hver måned) gennem hele gennemførelsesfase for

at bevare overblikket over fremskridt og planlægge beredskabsaktiviteter i tilfælde af, at opgaver er kørt af sporet.

- Udlevere faktaark, der beskriver de centrale aspekter ved hver opgave til forvaltninger og institutioner med ansvar for deres gennemførelse. Hvis de ikke allerede er udviklet, skal sådanne faktaark udarbejdes. (Information om hvad sådanne faktaark skal indeholde findes i aktivitet 8.1 og 8.3, hvor de normalt bliver udarbejdet).
- Aftale forvaltningsprocedurer og ansvarsområder. For hver opgave skal der være en hovedansvarlig for dens gennemførelse. Sikre, at den enkelte ansvarlige for opgaven sammenfatter det, som er aftalt, i en arbejdsplan, der danner en fælles ramme for alle involverede interessenter i gennemførelsen af opgaven.
- Vurdere risici og planlægge beredskabsplaner (fortsættelse af analysen i aktivitet 8.3). Hvilke opgaver har stor indvirkning på andre opgaver, så forsinkelser kan udgøre en risiko for hele SUMP'ens succes? Hvordan kan man reagere, hvis de bliver forsinket?
- Holde regelmæssig kontakt med de ansvarlige for opgaven. Aftale i hvilket format og hvor ofte de skal levere statusopdatering (f.eks. korte uformelle telefonopkald alene mellem SUMP-kordinator og ansvarlig for aktionen for at undgå bureaukratisk overbelastning). I tilfælde af vanskeligheder skal kommunikationen intensiveres, nødvendig bistand skal ydes og backup til beslutningstager skal give for at styrke gennemførelsen af opgaverne.
- Arrangere regelmæssige møder for at kontrollere den generelle status på opgavegennemførelse. Årlige møder med hele gruppen af ansvarlige for opgaverne skal arrangeres.

#### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Sammenkæde forvaltning af gennemførelsesopgaven med bredere præstationsstyringssystemer inden for forvaltningen.

#### Tidsplan og koordinering

- Gennem hele gennemførelsesfasen.



Billedet: © BKK Centre for Budapest Transport

#### Tjekliste

- ✓ Udlevering af faktaark vedrørende aktionen til de gennemførelsesansvarlige.
- ✓ Koordinator og gennemførelsestrin er aftalt for hver aktion.
- ✓ Risici er vurderet, og beredskabsaktiviteter er planlagt.
- ✓ Procedurer for regelmæssige statusopdateringer fra aktionsansvarlige er udformet.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## West Yorkshire, Det Forenede Kongerige: Projektledelse for at sikre konstant dialog

I West Yorkshire (WYCA) er strukturen for udarbejdelse og gennemførelse af SUMP defineret i et organisationsdiagram: Forvaltningen udarbejder SUMP'en og gennemfører programmer. Beslutninger træffes af politikere. Et transportudvalg fungerer som projektbestyrelse, der fører tilsyn med udarbejdelse og gennemførelse af SUMP'en. Et særskilt investeringsudvalg træffer beslutninger vedrørende finansiering af gennemførelsen af SUMP-projekter. Projektledelsen (WYCA) er ansvarlig for gennemførelsen sammen med ledere af temaarbejdet med ansvar for udvikling af forskellige elementer af SUMP'en. Koordinering foregår gennem månedlige medarbejdersamtaler og gennem møder hver 14. dag med det politiske udvalg og høringer med offentligheden og interessenter.

**Forfatter:** Steve Heckley, WYCA, indhentet af Polis  
**Billede:** West Yorkshire Transport Strategy 2040



EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Groningen, Holland: Regionalt offentligt-privat partnerskab for koordinering af og samarbejde om opgaver

SUMP'en i Groningen bygger på en lang tradition for bæredygtig planlægning i byen og byområdet. For at koordinere gennemførelsen af opgaver har man i Groningen formelt nedsat et organ, der kaldes Groningen Bereikbaar: et offentlig-privat partnerskab for et bæredygtigt og tilgængeligt Groningen. Organet sørger for, at alle parter samarbejder effektivt og koordinerer deres arbejde med hensyn til forskellige transportrelaterede projekter. Det er lykkedes organet at vinde politisk opbakning, øge engagementet og samle den bedste knowhow fra den offentlige og den private sektor, universiteterne, borgerne og forskellige grupper af interessenter.

**Forfatter:** UBC, based on GroningenBereikbaar.nl.  
**Billede:** Jeroen van Kooten



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Brno, Tjekkiet: SUMP-værktøj til opfølgning på gennemførelse af opgaver

SUMP-værktøjet er en geografisk database (GIS) for både eksperter og borgere. Den indeholder oplysninger om alle investeringer fra handlingsplanen (budget, gennemførelsesår, m.v.) og giver mulighed for en detaljeret analyse af disse data. Eksperter (primært interessenter) bruger værktøjet til at styre SUMP-gennemførelsen. Værktøjet giver alle interessenter mulighed for at samarbejde på én og samme platform samtidigt, hvilket giver en betydelige tidsbesparelse og bedre koordinering af gennemførelsen. Borgerne kan bruge applikationen som en informationskilde om SUMP-gennemførelsen. Anvendelse af værktøjet af offentligheden er p.t. under udvikling.

**Forfatter:** Lukáš Báča, City of Brno, indhentet af Rupprecht Consult

**Billede:** Kateřina Nedvědová, City of Brno



## AKTIVITET 10.2: INDKØB AF VARER OG TJENESTEYDELSER

### Rationale

En vigtig del af gennemførelsen er at indkøbe varer og tjenesteydelser, som kræves i forbindelse med SUMP'ens tiltag og opgaver. Indkøb er en standardproces i alle offentlige forvaltninger, der normalt varetages af specialister inden for området, men udbud med hensyn til innovative produkter eller "grønne indkøb" kræver, at SUMP'ens centrale planlægninsteam ser på det. På grund af de store beløb byerne i Europa bruger på dette, er det et effektivt redskab i sig selv til at støtte omstillingen af bytrafikken. Byernes og regionernes købekraft kan skabe et stort behov for innovative og grønne varer, tjenesteydelser og forretningsmodeller, såsom lavemissionskøretøjer eller løsninger med fokus på fælles mobilitet. Hvis indkøb gennemføres korrekt, kan det tilføre merværdi både ved at minimere negative sociale og miljømæssige virkninger og ved at gøre det muligt for innovative produkter og tjenesteydelser at komme ind på markedet.

### Mål

- Sikre effektiv og rettidig indkøb af alle varer og tjenesteydelser, der er brug for til gennemførelse af opgaver.
- Minimere negative sociale og miljømæssige virkninger af købsbeslutninger.

- Gøre det lettere at udbrede og fremme nye bæredygtige teknologier og tjenester.

### Opgaver

- Vurdere og definere byens reelle behov, hvilket skal være udgangspunktet for alle offentlige indkøb. Indkøbere skal samarbejde tæt med de tekniske forvaltninger med hensyn til at definere funktioner, der kan omsættes rigtigt til en effektiv indkøbsproces.
- Sikre indgående kendskab til den nationale og europæiske retlige ramme for bæredygtige offentlige udbud for at undgå lovovertredelser, som kan komplicere og forsinke gennemførelsesprocessen.
- Opstille indkøbsmetode og tidsramme for hver vare eller tjenesteydelse, definere hvordan det skal udføres, og hvilken type kontrakt der kræves. Overvej fællesindkøb med andre myndigheder, der kan føre til lavere priser pga. stordriftsfordele.

- Fastsætte de tekniske specifikationer ved hjælp af præstationsbaserede kriterier, der beskriver den nødvendige funktion i stedet for specifikke produkter. Overvej at tilføje bæredygtighedsaspekter, enten som minimumskrav eller som tildelingskriterier, der hjælper tilbud med at score højere. Anvend beregning af livscyklusomkostninger, i stedet for kun købspris, som omkostningskriterie. Dette beskriver bedre de egentlige omkostninger for dig som køber og favoriserer samtidig ofte bæredygtige valg, f.eks. køretøjer med lavt brændstofforbrug (og dermed lave emissioner).
- Offentliggøre udbuddet og gå igennem udvælgelses- og udelukkelsesprocessen af tilbudsgivere.
- Sikre transparens i udbudsproceduren for at øge offentlig og politisk opbakning.

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Overvej brug af innovative indkøbsmetoder for meget innovative produkter og tjenesteydelser, der ikke er umiddelbart tilgængelige på markedet. Velegnede metoder er:
  - Anmodning om oplysninger – en metode til indsamling af oplysninger om mulige løsninger inden en formel udbudsprocedure startes op.

- Prækommercielle indkøb – som udfordrer industrien til at udvikle nye løsninger, som endnu ikke findes til at dække den offentlige sektors behov.
- Offentlige indkøb af innovationsløsninger – hvor byen fungerer som en by, der hurtigt tager innovative løsninger, som endnu ikke er tilgængelige i større skala, til sig for at lette deres udbredelse til massemarkedet.

### Tidsplan og koordinering

- Indkøb er normalt et af de tidlige skridt i forbindelse med gennemførelse af opgaven, men det er relevant gennem hele gennemførelsesfasen, afhængigt af tidsplanen for de forskellige opgaver.

### Tjekliste

- ✓ Byens indkøbsbehov er klart defineret og aftalt.
- ✓ Liste over personale og deres ekspertise til at gennemføre indkøbsprocessen er defineret.
- ✓ Udbudsbetingelser er defineret.
- ✓ Udbud er iværksat, tilbud er vurderet og tilbudsgivere valgt



### Kriterieskabeloner til grønne offentlige indkøb

EU's kriterier for grønne offentlige indkøb er udviklet for at gøre det nemmere at inddrage krav til grønne indkøb i offentlige udbudsdokumenter. Selv om EU's vedtagne kriterier for grønne offentlige indkøb sigter mod at opnå en god balance mellem miljøpræstation, omkostningshensyn, markedstilgængelighed og kontroltekniske hensyn, kan de ordregivende myndigheder vælge, alt efter deres behov og ambitionsniveau, at inddrage alle eller kun visse krav i deres udbuds-dokumenter.

Der findes kriterieskabeloner for bytrafikken inden for følgende områder. Hver af disse består af flere underkategorier, f.eks. indkøb af busser, biler, andre køretøjer m.v. i dokumentet om vejtransport. De findes på alle EU's officielle sprog.

- Udformning, byggeri og vedligeholdelse af veje
- Vejbelysning og trafiksignaler
- Vejtransport

Yderligere oplysninger: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

### Tilgange til bæredygtige offentlige indkøb

**Figur 36:** Oversigt over tilgange til bæredygtige offentlige indkøb (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Offentlige indkøb af foranstaltninger til bæredygtig bytrafik).

Tilgang	Mål	Eksempler	Input
<b>Omlægning af investeringer hen imod bæredygtige transportformer</b>	Konvertering af transportsystemet hen imod bæredygtige transportformer	Fokuserer investeringer på offentlig transport og aktive transportformer i stedet for på motoriseret individuel trafik	Det kan være en politisk beslutning med begrænset eller ingen indflydelse fra indkøbscentraler
<b>Indkøb af tjenester i stedet for produkter (resultatbaserede, funktionelle indkøb)</b>	Reducere direkte omkostninger, spare knappe byrum	Benytte bildeordninger i stedet for den offentlige forvaltnings egne biler	Bruge funktionelle og præstationsrelaterede krav til at beskrive betingelser
<b>Indkøbe mere bæredygtige produkter og tjenesteydelser</b>	Øge produkternes effektivitet og foretrække miljøvenlige produkter	Benytte CO <sub>2</sub> -, støj-, PM- og NO <sub>x</sub> -emissioner fra køretøjer som tildelingskriterier Opgradere eksisterende letbaner og busser for at øge energieffektiviteten Anvende genanvendte materialer til at bygge veje og cykelstier	EU-lovgivningen giver mulighed for anvendelse af andre tildelingskriterier ud over laveste pris
<b>Øge kvaliteten af produkter og tjenesteydelser</b>	Gør offentlig transport mere attraktiv	Kvalitetskriterier for offentlig transport (stille køretøjer, underretning af passager om bord, Wi-Fi, m.v.)	
<b>Indkøbe innovative produkter og tjenesteydelser</b>	<b>Markedsføre innovative løsninger</b>	Indkøb af e-busser Indgå aftaler med leverandører af delecycler som led i det offentlige transportsystem	Kommunerne har en magtfuld markedsposition inden for mange områder, herunder offentlig transport Indkøb kan kræve risikostyring



Yderligere vejledning og trinvis tilgang til bæredygtige offentlige indkøb kan findes i Temavejledningen **Offentlige indkøb af foranstaltninger til bæredygtig bytrafik**

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Piemonte-regionen, Italien: Fælles indkøb af 19 el-bybusser

I Piemonte-regionen benyttede man en fælles indkøbstilgang til at indføre elbusser i de regionale transportselskabers flåder. Der blev taget fem skridt:

- Anmodning om projektforslag fra offentlige transportselskaber
- Markedsundersøgelse for at identificere leverandører
- Anmeldelsesforberedende fase med indhentelse af tilbud fra leverandører
- Leverandører valgt
- Anmodning om forslag fra valgte leverandører.

BYD EUROPE B.V., som indgik uafhængige kontrakter med hver af de involverede transportselskaber, fik kontrakten. Regionen finansierede 90 % og operatørerne 10 % af omkostningerne til køb af busserne. De forventede besparelser for regionen er ca. 50 000 EUR over en periode på 10 år og 769 ton CO<sub>2</sub> om året.

**Forfatter:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, indhentet af ICLEI

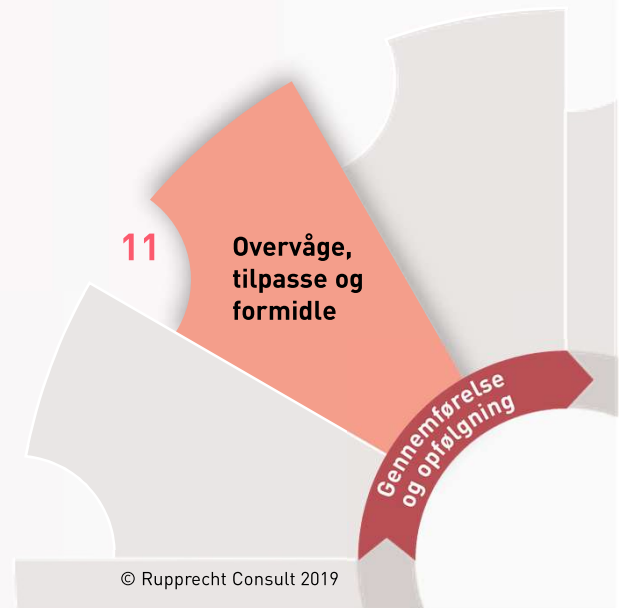
**Billede:** Piemonte-regionen





## TRIN 11. Overvåge, tilpasse og formidle

- 11.1 Overvåge fremskridt og tilpasse
- 11.2 Informere og inddrage borgere og interessenter



Løbende opfølgning er en af de primære kendetegn ved planlægning af bæredygtig bytrafik, som øger effektiviteten af processen og bidrager til højere gennemførelseskvalitet. For at sikre en vellykket gennemførelsesfase skal der først fastsættes en referenceværdi, og opfølgningen skal påbegyndes tidligt for at kunne reagere hensigtsmæssige på eventuelle ændringer. Der skal tages hensyn til opfølgningens resultater i processen for yderligere at optimere gennemførelsen, og de skal kommunikeres til borgerne og interessenter. I denne fase bliver den brede offentlighed normalt direkte påvirket af gennemførelsen af opgaven for første gang og giver derfor udtryk for stor interesse for den. Derfor har lokalsamfundet brug for løbende engagement og information.

### AKTIVITET 11.1: OVERVÅGE FREMSKRIDT OG TILPASSE DEREFTER

#### Rationale

De brede opfølgings- og evalueringskriterier er blevet defineret, og dataindsamlingen er foretaget før planen for bæredygtig bytrafik er vedtaget (se aktivitet 3.1, 6.1 og 7.3). Når opgaverne er gennemført er det tid til at anvende de valgte opfølgingsværktøjer regelmæssigt og undersøge, hvor store fremskridt der er sket hen imod realisering af målene. Gennem regelmæssig opfølgning og refleksion kan problemerne identificeres tidligt, og tilpasninger kan foretages. Hvilken form for tilpasning, der skal anvendes, afhænger af den specifikke situation og de lokale forhold i hver by og dens SUMP. Der er brug for fleksibilitet under SUMP-processen for at garantere, at der bliver taget hensyn til nye tiltag og indsigter. Nye og bedre tiltag eller opgaver kan være tilgængelige, som kan bruges til at håndtere en særlig udfordring for byen, eller ny viden kan betyde, at et tiltag er forældet. Nogle af grundene til at tilpasse gennemførelsen af tiltaget kan bl.a. være interne faktorer med hensyn til planlægningen (f.eks. tid eller budget)

eller forskellige former for udefrakommende faktorer (f.eks. offentlig modstand mod en opgave, politikere, reguleringsprocesser eller planlægningsaktiviteter, som kan påvirke processen, nye teknologier m.v.).

#### Mål

- Identificere problemer, flaskehalse og andre udfordringer med hensyn til planmæssig gennemførelse.
- Holde styr på fremskridt hen imod realisering af målene.
- Tilpasse til nye teknologiske, retlige, finansieringsmæssige eller politiske tiltag.
- Tilpasse og optimere gennemførelsesprocessen.

## Opgaver

- Holde styr på gennemførelsesaktiviteter gennem regelmæssig personlig kontakt med de ansvarlige for opgaven (se aktivitet 12.1).
- Regelmæssigt måle indikatorer ved hjælp af de dataindsamlingsmetoder og med den hyppighed, der er defineret i aktivitet 7.3. Benytte indikatorerne for tiltagsniveau til at overvåge de enkelte tiltag og tiltagspakkers fremskridt hen imod deres mål (hvert til hvert femte år, afhængig af typen af tiltag). Benytte de strategiske indikatorer til at overvåge fremskridt hen imod generelle SUMP-mål (normalt hvert til hvert andet år). I begge tilfælde sammenligne målinger i forhold til referenceværdier – samtidig med at andre medvirkende årsager også overvejes – for at anslå effekten af tiltagene.
- Være ajour med nye tiltag, såsom ændringer i national lovgivning, teknologier, finansiering eller lokale politikker. Regelmæssigt overveje, hvad nuværende tendenser betyder for aktiviteterne.
- Være fleksibel i forhold til at ajourføre tiltag og foretage ændringer af gennemførelsesaktiviteter. Det kan være nødvendigt at tilpasse dem pga.:
  - Vanskeligheder med at gennemføre aktiviteter. Hvis f.eks. et tiltag møder stor modstand, skal det overvejes at omsætte den til en midlertidig forsøgsordning, der vil blive grundigt evalueret efter et vist stykke tid (f.eks. et år) og derefter bevare eller stoppe den, afhængigt af resultaterne. Ofte bliver modstanden mindre, når folk har vænnet sig til ændringen og ser fordelene (f.eks. som det er tilfældet i Stockholm med road pricing).
  - Tiltag eller hele SUMP'en ikke opfylder vigtige mål. Hvis individuelle tiltag for hele SUMP'en viser sig at være mindre effektive end forventet, skal årsagerne undersøges og tilpasses i tide. Hvis f.eks. nye adskilte cykelstier ikke bliver benyttet så meget, som sigtet mod, skal det undersøges, om der er noget galt med dem, eller om vigtige forbindelser til dem mangler, og reagere hensigtsmæssigt. Hvis luftforureningen i byen er stagnerende, trods bestræbelserne, f.eks. fordi den økonomiske vækst giver flere og flere borgere mulighed for at købe deres egen bil, skal det overvejes at styrke eller indføre nye luftkvalitetsforanstaltninger, såsom

højere parkeringsafgifter eller road pricing kombineret med at tilbyde moderne el-busser.

- Teknologiske, retlige eller politiske tiltag, der gør titlagene forældede eller gør andre, mere effektive tiltag mulige. Nye typer elkøretøjer kan f.eks. nødvendiggøre redesign af planlagt infrastruktur, eller kommunevalg kan muliggøre tiltag for at omfordele vejplads, hvilket der ikke ville have været flertal for før.
- Tilpasse, hvor det er nødvendigt, i samarbejde med ansvarlige for opgaven. Have modet til at stoppe et tiltag, hvis det ikke fungerer! Gennemførelsesprogrammet skal tilpasses gennem hele gennemførelsesperioden, baseret på overvågningsresultaterne.
- Gøre tydeligt rede for ændringerne i SUMP-tiltagene som følge af opfølgingsprocessen og opnå formelt godkendelse af de vigtigste ændringer på politisk plan.

## Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Inkludere en "kontrol" af gennemførelsesovervågningen, hvilket vil sige, at interessenter, offentligheden og eventuelle kolleger fra andre byer kommer med feedback på, hvordan det går med gennemførelsen i forhold til SUMP'ens mål og delmål.
- Sørge for at opfølgning og evaluering bliver gennemført på en transparent måde, helst af et uafhængigt organ, for at garantere neutralitet, og benytte det samme sæt indikatorer som blev nyttigt gennem alle de tidligere faser. Hvis det virker urealistisk (f.eks. på grund af budgetbegrænsninger), er en egenkontrol og evaluering af myndighederne et godt alternativ.
- Udbrede evalueringresultaterne, navnlig dem af nye tiltag, så andre kan drage nytte af erfaringerne (se aktivitet 12.2).

## Tidsplan og koordinering

- Sideløbende proces gennem gennemførelsesfasen

## Tjekliste

- ✓ Status på gennemførelsesaktiviteter bliver hele tiden overvåget.
- ✓ Nødvendige justeringer i gennemførelse af tiltag er identificeret.
- ✓ Fremskridt hen imod delmål og strategiske SUMP-mål bliver evalueret med regelmæssige mellemrum.
- ✓ Justeringer er drøftet og aftalt med relevante aktører.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### Lund, Sverige: Årlige opfølgingsrapporter der sammenfatter status på realisering af mål

I Lund overvåger man nøje opgaverne i forbindelse med SUMP'en og evaluerer dem i forhold til de mål, politikerne har opstillet i planlægningsprocessen. Antallet af fodgængere, brug af cykler, motorkøretøjer og offentlig transport bliver derfor målt hvert år. En undersøgelse blandt borgerne indsamler data om holdninger og mobilitetsadfærd hvert fjerde år. Når målene ikke realiseres, bliver opgaverne strammet, eller der kommer ændringsforslag for det efterfølgende år.

I Lund benytter man et "trafiklys"-system til at visualisere og kommunikere resultaterne af overvågningsprocessen: om opgaverne skrider godt frem og når målene (grøn), om det er nødvendigt at foretage justering (gul), eller om der er brug for omlægning/ændring/udskiftning af dem (rød).

**Forfatter:** Anders Söderberg, City of Lund, indhentet af UBC

**Billede:** Lund by



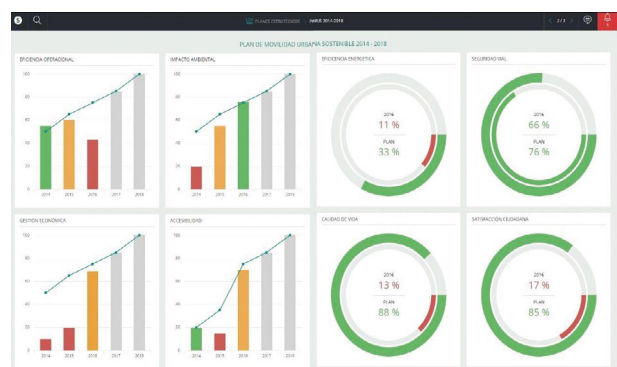
## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

### San Sebastian, Spanien: Interaktiv overvågningsplatform for SUMP

I San Sebastian benytter man en platform til overvågning af mobilitet til at spore fremskridt i forhold til SUMP-tiltag. Det digitale værktøj er baseret på data fra eksisterende dataindsamlingsystemer, som indhenter meget præcise og pålidelige estimater. Administratorer og beslutningstagere får nemt overblikket over den generelle status, og systemet giver dem også mulighed for at gå mere i dybden, hvis de er interesseret i det. Fremskridt bliver visualiseret på en nem måde ved hjælp af trafiklysfarver for at vise, hvorvidt byen er på rette spor med hensyn til at nå målene i SUMP'en, eller andre kommunale strategier, inden for det respektive område.

**Forfatter:** Municipality of Donostia/San Sebastian, indhentet af UBC

**Billede:** Municipality of Donostia/San Sebastian, indhentet



## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Funchal, Portugal: Systematisk opfølgning på tiltag for at øge accepten

Opfølgingsprocessen for fodgængerrelaterede tiltag omfattede en geografisk vurdering med fokus på tilgængelighed for at identificere områder, der kunne have fordel af at forbedre forholdene for fodgængere. Derudover blev trafiktællinger analyseret for at identificere trafikstrømme og estimere luftforurenende emissioner. Der blev desuden uddelt et spørgeskema for at foretage en nærmere vurdering af accepten af tiltagene og deres potentielle virkning. Evaluering og måling af de gennemførte tiltag var nødvendig for at indføre korrigerende tiltag. Strategien viste sig at være en succes i forhold til at vise fordelene ved tiltagene og øge accepten. Den anbefales derfor brugt andre steder, som kan drage fordel af fodgængerrelaterede tiltag.

**Forfatter:** Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, indhentet af Polis

**Billede:** Funchal kommune, forvaltningen for mobilitet og trafik



## AKTIVITET 11.2: INFORMERE OG INDDRAGE BORGERE OG INTERESSETER

### Rationale

Kommunikation med og inddragelse af lokalbefolkningen skal ikke stoppe i planlægningsfasen. Det er et vigtigt element gennem alle trin i SUMP-processen. Når gennemførelse er sket, er det nødvendigt at kommunikere fremskridt i forhold til de gennemførte opgaver til offentligheden, som fortæller om deres bidrag til den aftalte vision og mål. Gennem processen skal der navnlig tages hånd om borgere og interessenter, der er direkte påvirket af bestemte opgaver. På den måde kan borgerne forstå forbindelsen mellem deres tidligere input på et strategisk og uddybende niveau og de reelle ændringer i deres by eller nærområde. Dette kræver ærlig, løbende og respektfuld kommunikation fra forvaltningens side ud til borgerne – men også den anden vej rundt: borgerne, som er de ultimative eksperter med hensyn til de faktiske resultater af tiltagene i virkeligheden, bør tilskyndes til og have praktisk mulighed for at udveksle konstruktive idéer til måder, hvorpå tiltagene kan forbedres og finjusteres. Hvis sådanne synspunkter tages oprigtigt til efterretning, og der reageres på dem, fremmer det tilliden og giver mulighed for at forbedre gennemførelsesprocessen og de endelige resultater af tiltagsgennemførelsen.

### Mål

- Effektiv udnyttelse af ressourcerne – drage fordel af fagfolks ekspertise og borgernes praktiske viden – for at opnå de bedst mulige resultater.
- Øge medejerskab af tiltag ved at inddrage borgerne så meget som muligt i opfølgings- og gennemførelsesprocessen.
- Sikre, at borgerne er bevidste om konsekvenserne af ændringerne, der kommer til deres by, ved at beskrive fordelene og tilbyde muligheder, hvor der er mulighed for eller kræves ændringer i daglige transportvaner.

### Opgaver

- Tale med borgere eller interessenter, som er direkte påvirket (positivt eller negativt) af et planlagt tiltag, inden gennemførelsen påbegyndes, og tage deres bekymringer alvorligt. Husk på, at dem, som er bange for at blive påvirket negativt, naturligvis vil "råbe" mere op end dem, som nyder godt af et tiltag – selv om de er i mindretal.

- Afbøde negative virkninger, som følger af gennemførelsen (f.eks. tilbyde støtte til virksomheder, der er påvirket af langsigtet byggeri af en ny letbanelinje).
- Se efter kreative måder at inddrage interessenter så vidt muligt på (f.eks. få børn til at male fodaftryk på jorden for at markere sikre veje til skole).
- Holde den brede befolkning velinformeret om fremskridt med hensyn til gennemførelse af tiltag. Offentliggøre evalueringsresultater målrettet borgere og politikere. Præsenter et udvalgt sæt indikatorer (emotionelle centrale indikatorer – se aktivitet 6.1) i form af vigtige tal, der er nemme at forstå for ikke-eksperter. Komme med en generel orientering om gennemførelsesstatus til kommunalbestyrelsen hvert eller hvert andet år for at sikre, at SUMP'en står højt på dagsorden (f.eks. i form af en statusrapport eller præsentation på et kommunalbestyrelsesmøde).
- Fremhæve milepæle for gennemførelse af et tiltag og fejre resultaterne sammen med borgerne (f.eks. en gadefest efter omdannelse af en gade til gågade).

#### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Overveje muligheder for at "gennemføre tiltag i fællesskab" med samfundsaktører (f.eks. beboere, forretninger, kunstnere, sportsforeninger, skoler, ældre, tekniske skoler, religiøse grupper, museer m.v.). Afhængig af sammenhængen kan de overtage

vedligeholdelsesopgaver, tilbyde let arbejde, give adgang til deres egne kommunikationskanaler, engagere sig i undervisnings- og mentoraktiviteter, rapportere problemer, afholde arrangementer, videregive data, knowhow og idéer eller endda give økonomiske bidrag (crowd-funding/crowd-investeringer). Se SUNRISE Co-Implementation Guidelines for yderligere inspiration og for at se en række konkrete eksempler (f.eks. cykelstier anlagt af borgerne, iværksættelse af initiativer sammen med beboerne, borgerbusser, fælles oprydningsdage og meget mere).

#### Tidsplan og koordinering

- Forskellige former for engagement af borgere og interessenter er nødvendige gennem hele SUMP'en og gennemførelses- og opfølgingsfasen.

#### Tjekliste

- ✓ Borgere og interessenter, som er direkte påvirket af gennemførelse af tiltagene, er inddraget i gennemførelsesprocessen
- ✓ Løsninger til afbødning af negative virkninger under gennemførelsen er identificeret og søgt.
- ✓ Den almene offentlighed er informeret om fremskridt med hensyn til gennemførelse af tiltaget.

At gennemførelsen af tiltaget bliver en succes hænger i høj grad sammen med god kommunikation med de påvirkede interessenter og borgere. Når det handler om elektrificeringstiltag, såsom opladningsinfrastruktur eller nulemissionszoner, er det nødvendigt at inddrage beboerne og tilskynde dem til at være en del af ændringerne. Overbevise folk til at udskifte deres private biler med andre transportformer er ikke så nemt, da det ikke kan kontrolleres direkte af transportplanlægningsmyndighederne men skal ske via en række kommunikationstiltag og incitamenter. Det anbefales i kommunikationskampagner at benytte et genkendeligt brand og forskellige kanaler til at målrette efter forskellige grupper. Budskaberne skal have fokus på de direkte fordele for brugerne (f.eks. livscyklusomkostninger, adgang til opladningsinfrastruktur m.v.) snarere end de samfundsmæssige fordele. Alle de eksisterende fordele og incitamenter skal udbredes, såsom økonomiske tilskud og praktiske fordele til ejere af elkøretøjer (f.eks. Adgang til nulemissionszoner, gratis parkering, gratis opladning m.v.).

Mere vejledning om hvordan det kan lykkes at elektrificere transportformerne i forbindelse med en plan for bæredygtig bytrafik kan findes i Temavejledningen om **Elektrificering i planlægning af bæredygtig bytrafik**.





**For yderligere oplysninger**

**SUNRISE project, 2019**, Co-Implementation Guidelines: [http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**CHALLENGE project, 2016.**, Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans: [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CiViTAS DYNAMO, 2016. g.**, Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CIVITAS DYNAMO Project: [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

**EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS**

**Ljubljana, Slovenien: Midlertidig gadelukning fører til permanent ændring af byrummet**

I byen Ljubljana benyttede man den europæiske miljøtrafikuge 2013 til at påbegynde en fire måneder lang midlertidig lukning af den slovenske hovedgade for alle motorkøretøjer. Dette var et skridt i retning af at omdanne byrummet til en ny gågade, hvortil der kun er adgang for offentlig transport, cyklister og fodgængere. Det omfatter ny planlægning og grønne områder i byen. Fire måneder senere, med udgangen af januar 2014, var CO2-emissioner faldet med 70 %, hvilket forbedrede livskvaliteten, luftkvaliteten og støjniveauet. På baggrund af de positive resultater og feedback fra borgerne, gjorde man i Ljubljana lukningen permanent i september 2015.

**Forfatter:** Matic Sopotnik, City of Ljubljana, indhentet af EUROCIITIES  
**Billede:** Ljubljana by



**EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS**

**Bologna, Italien: Nye, interaktive engagementformer for at inddrage borgerne**

Baseret på en tilgang på flere niveauer var borgernes engagement det centrale aktiv i forbindelse med udvikling af en SUMP for Bologna. I forbindelse med et "forum for bæredygtig bytrafik" blev forskellige interessenter opfordret til at deltage i arbejdet med opstilling af mål, strategier, politikker og opgaver. I alt 55 forskellige kommuner og deres borgere deltog i møder, hvor planer for bæredygtig bytrafik blev præsenteret. Seks af nærområderne til Bologna deltog i workshopper og på specifikke infosteder. Sammen med udviklingen af SUMP'en sigtede "PUMS Bologna Metropolitana Project" mod at inddrage alle aktører og borgere gennem deltagerbaserede, oplysnings- og kommunikationsaktiviteter (samgennemførelse).

**Forfatter:** Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, indhentet af Polis  
**Billede:** Metropolitan City of Bologna





SUMP-processen er en cyklus, fordi den udgør en løbende udvikling. Processens slutning er også begyndelsen. Verden – og byen – bliver ved med at ændre og udvikle sig. Selv når cyklussen er afsluttet, er det vigtigt at se på, hvad der gik godt, og hvad der gik galt, for at dele og udveksle erfaringer med borgerne og overveje de nye problemer og udfordringer, der skal tackles samt eventuelle nye løsninger på disse. På dette trin kan man lære af det, der gik godt og det, der ikke gik godt, og inddrage de erfaringer, som er høstet, i planlægningen af bæredygtig bytrafik.

## AKTIVITET 12.1: ANALYSERE STYRKER OG SVAGHEDER

### Rationale

Det er ikke alt, der går præcist efter planen – nogle gange går det i negativ retning, andre gange går det i positiv retning. Det er vigtigt at se nøje efter, hvad der gik godt, og hvad der ikke gik så godt, fordi man altid kan lære noget af erfaringen. Denne evaluering omfatter både konsekvensen af indsatsen vedrørende bytrafik og efterfølgende (opnåede resultater af visionen, mål og delmål) og selve planlægningsprocessens effektivitet. Den ene er måske gået godt, og den anden er gået galt.

For at identificere og forstå disse succeser og fiaskoer bliver man nødt til at inddrage engagerede og berørte borgere og aktivt lytte til, hvad de siger om processen og dens resultater. Disse aspekter er vigtige for at lære af og forbedre kompetencer og viden, som igen hjælper med at skabe en solid basis for den næste planlægningscyklus.

### Mål

- Evaluere planlægningsprocessen, SUMP'en og dens gennemførelse med tanke på at forstå, hvad der førte til succes og fiaskoer.
- Øge forståelsen af planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik og overordnede konsekvens af tiltaget med hjælp fra borgerne og interessenter.
- Høste erfaringer til udarbejdelse af den næste udgave af SUMP'en.

### Opgaver

- Evaluerer SUMP'ens succeser og fiaskoer gennem analyse af styrker og svagheder i alle faser og på alle trin og deres endelige resultater.

- Analysere processen ved at se tilbage på hele cyklussen. Dette kan f.eks. være observation af deltagelse, fokusgrupper og interview. Benytte disse til en kritisk gennemgang af effektiviteten af interessent- og borgerinddragelse for at øge deltagelsesaktiviteterne i senere faser og fremtidige planer.
- Aktivt involvere nøgleinteressenter og borgere for at identificere resultater og trin i processen, der efter deres mening kan forbedres. Efter flere års planlægning af bæredygtig bytrafik kan personer, der ikke er en del af processen, være af en helt anden opfattelse og kan have bemærket vigtige aspekter, som andre ikke ser.
- Med hensyn til konsekvensevurdering kan man begynde at vurdere de bredere virkninger af de gennemførte tiltag, når der foreligger tilstrækkelige resultater. Analysere hvad der gik godt, og hvad der gik galt. Opstille mål og strategiske mål, der ikke kunne realiseres, men som stadig står på dagsorden.
- Kommunikere de "høstede erfaringer" til kerne teamet og nøgleinteressenter (f.eks. "styregruppen").

- Styrke succes historier, og sikre at man har lært af fejltagelser i næste planlægningsrunde.

#### Tidsplan og koordinering

- Gennemgang af planlægningseffektivitet og borgerinddragelse under gennemførelsesfasen.
- Gennemgang af den generelle indvirkning (dvs. kom man tættere på visionen?) når et tilstrækkeligt antal tiltag er gennemført.

#### Tjekliste

- ✓ Succeser og fiaskoer ved planlægningsprocessen for bæredygtig bytrafik er evalueret.
- ✓ Evaluering af gennemførelse af tiltag er afsluttet.
- ✓ Nøgleinteressenter og borgere er inddraget og forskellige perspektiver er indhentet.
- ✓ Høstede erfaringer er delt og formidlet

### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Nantes Métropole, Frankrig: Grundig evaluering af forrige SUMP før udvikling af plan påbegyndtes

I Métropole de Nantes har man evalueret succeserne og fiaskoerne ved den forrige plan (2010-2015) for at forbedre den nye SUMP. I forbindelse med denne evaluering gennemførte storbyregionen kvalitative og kvantitative undersøgelser (af henholdsvis 20 000 og 1 000 borgere) for at forstå, hvordan mobilitetsadfærden har ændret sig, og hvordan borgerne oplever og ser de forskellige tiltag med hensyn til bytrafikken, som er gennemført siden 2010. Derudover gennemførte en ekspertgruppe en kvalitativ analyse og drog konklusioner og indhentede anbefalinger til udviklingen af den næste SUMP. I processen var høring af borgerne og ekspert- og interessentdeltagelse meget vigtigt for fornuftig udarbejdelse af den nye SUMP.

**Forfatter:** Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, indhentet af Polis  
**Billede:** Christine Blanchard





## AKTIVITET 12.2: DELE RESULTATER OG HØSTEDE ERFARINGER

### Rationale

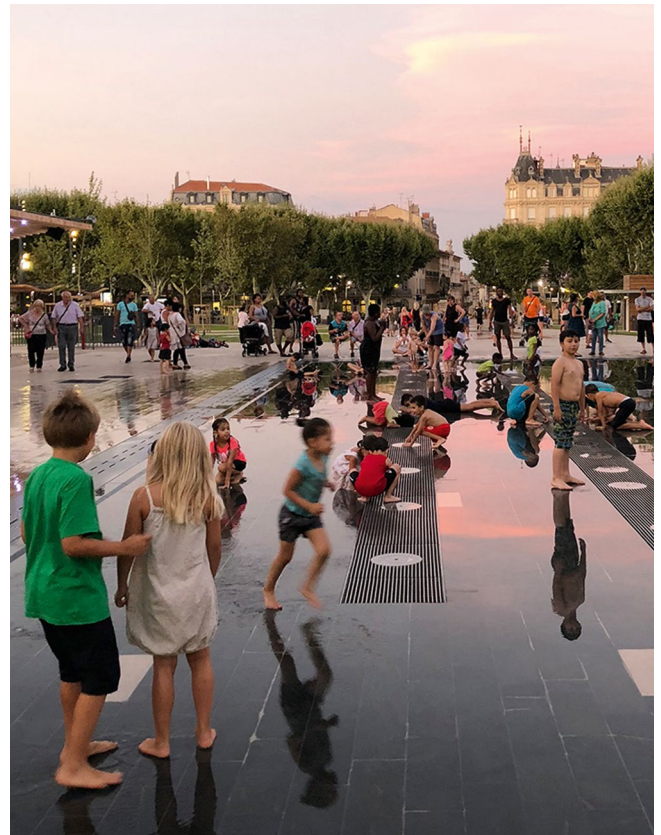
Alle byer har styrker og svagheder og kan lære af andre og formidle til andre inden for forskellige områder og aspekter af SUMP-processen. Deling af viden og erfaring hjælper først og fremmest byer i hele Europa med at gøre fremskridt og forbedre sig i fællesskab. For det andet giver det mulighed for at reflektere over egne erfaringer og lære af andre. Hvad, man vælger at dele, er også vigtigt. Mennesker er generelt positive over for at dele deres succeser, men de fleste vil helst ikke tale offentligt om deres fiaskoer. Selv om dette er helt forståeligt, kan nogle af de bedste erfaringer høstes fra det, der ikke gik efter planen (enten i positiv eller negativ retning).

### Mål

- Finde muligheder for at dele høstede erfaringer med andre byer i landet, regionen eller sprogområdet (og andre, hvis det er muligt).
- Finde muligheder for at lære af andres erfaringer i landet, regionen eller sprogområdet (og andre, hvis det er muligt). Det kan f.eks. være med indhold, proces eller tiltag i forhold til SUMP'en.
- Være positiv over for åbent at dele mindre positive erfaringer og – nok så vigtigt – hvad man har lært af dem, og hvad man ville gøre anderledes næst gang.

### Opgaver

- Reflektere over og dokumentere "høstede erfaringer".
- Dele resultaterne af analysen af succeser og fiaskoer, så andre byer kan lære af disse erfaringer.
- Nå ud til andre byer i landet eller regionen, som man allerede har tilknytning til og opfordre dem til at dele og udveksle erfaringer. Dette kunne være i form af en halvdags workshop med aktører fra en eller to byer, som er inviteret for at dele, udveksle og reflektere i fællesskab.



Billede: © Gehl

### Aktiviteter der rækker ud over de væsentlige krav

- Udarbejde et casestudie om et udvalgt aspekt i relation til byens erfaring på SUMP-området til Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Tilmelding på CiViTAS-portalen for at dele og udveksle erfaringer med andre, som også arbejder inden for området bæredygtig bytrafik: <https://civitas.eu>

### Tidsplan og koordinering

- Påbegynde udveksling af "høstede erfaringer" når der har været tid til at reflektere over – og forstå – succeser og fiaskoer.

### Tjekliste

- ✓ Høstede erfaringer er dokumenteret og gjort tilgængelige for andre.

## EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Videnudveksling under et europæisk læringsprogram rettet mod byer

CIVITAS SUMP's-Up SUMP Learning Programme 3 gav mindre og mellemstore byer mulighed for at udveksle viden og erfaring gennem forskellige aktiviteter. Resultatet var, at Rivas-Vaciamadrid lærte at vælge, prioritere og beskrive tiltag og fulgte disse for at omorganisere byens offentlige transportsystem. SUMP'ens arbejdsgruppe i Kilkis benyttede indblik i interessentengagement, valg af tiltag, opfølgning og evaluering til at udvikle en effektiv gennemførelsesmetode. Ginosa planlægger at nedsætte en arbejdsgruppe for SUMP'en, som skal indarbejde erfaringerne fra programmet i byens langsigtede strategier og dermed hjælpe med at fremme en mere bæredygtig by.

**Forfatter:** Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality, indhentet af ICLEI

**Billede:** Ana Dragutescu



## AKTIVITET 12.3: OVERVEJ NYE UDFORDRINGER OG LØSNINGER

### Rationale

Inden arbejdet med næste generation af planen for bæredygtig bytrafik påbegyndes, skal der tages hensyn til nye udfordringer og løsninger for bytransport og -trafik i byen. Processen er allerede tilpasset og revideret under dens gennemførelse, nu er der mulighed for at træde et skridt tilbage og vælge en mere strategisk tilgang til, hvordan forholdene og forventningerne har ændret sig – for at optimere planlægningsprocessen og valg af tiltag i fremtiden.

Efter at have identificeret hvor man står (aktivitet 12.1), skal det nu besluttes, hvilken retning man ønsker at gå, og hvilke erfaringer, løsninger og viden man ønsker at indarbejde i den næste cyklus. Erfaringerne viser, at hver planlægningscyklus bidrager til at forbedre ekspertisen og øge effektiviteten af den næste planlægningsrunde. En første analyse af udfordringerne kan påvirke designet af den nye planlægningsproces og slutte cirklen mellem den nuværende og den nye SUMP.

### Mål

- Være forberedt til den næste planlægningsrunde.
- Reflektere over erfaringerne fra den nuværende planlægningscyklus med henblik på nye udfordringer, der venter forude.

### Opgaver

- Overvej nye udfordringer i fremtiden (i forhold til samfundet, teknologien, transportsystemet), som kan få konsekvenser for planlægningscyklussen og gennemførelse af SUMP'en. Navnlig udvikling af nye teknologier og brug af data kan føre til større ændringer i den nærmeste fremtid (f.eks. Mobility as a Service, førerløse biler, big data, transportdeleordninger).
- Identificere, hvordan politikker inden for andre områder kan skabe synergier med mobilitetspolitik (arealanvendelse, energi, miljø, økonomisk udvikling, social inklusion, sundhed og sikkerhed).
- Være forberedt til at udvikle næste generation af planen for bæredygtig bytrafik.

- Overvej, hvilke aktiviteter i trin 1 og 2 af cyklussen der ikke er nødvendige at gentage

**Aktiviteter ud over de væsentlige krav**

- Identificere nye udfordringer, der er opstået gennem gennemførelsesfasen (f.eks. gennem drøftelser med nøgleinteressenter, dataanalyse, egne svagheder og styrker fra 12.1).

**Tidsplan og koordinering**

- Inden udviklingen af en ny SUMP påbegyndes (stadig inden for gennemførelsesperioden for den aktuelle SUMP).
- Overvej revision og ajourføring af hele SUMP'en hvert femte til 10. år. Efter 10 år kan hele dokumentet være forældet, og tiltagene skal overvåges og ajourføres hyppigere for at øge sandsynligheden for, at de mest hensigtsmæssige tiltag bliver gennemført.

**Tjekliste**

- ✓ Nye udfordringer, der venter forude, for bytransporten og -trafikken er identificeret.
- ✓ Høstede erfaringer i forbindelse med den nuværende planlægningscyklus er klar til brug i næste integrerede planlægningsproces.
- ✓ Ajourføring af SUMP er afsluttet.



**For yderligere oplysninger**

SUMPs-UP Measure vejledningen til byer, der er nået langt, med anbefalinger til hvordan nye teknologier evalueres, nye innovative tiltag fremmes og en strategi for innovation udarbejdes: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



Billeder: © Gehl

En af de største fremtidige udfordringer, som de fleste kommer til at tænke på, er automatisering. Producenterne er allerede begyndt at introducere mere opkoblede og automatiserede funktioner i deres køretøjer. Men selv om der sker hurtige fremskridt hen imod udbredelse af opkoblede og automatiserede køretøjer, vil den vellykkede overgang med henblik på et skift hen imod sådanne køretøjer i høj grad afhænge af fornuftig integration af denne nye teknologi i det eksisterende bytrafiksystem som led i SUMP-processerne. Der er helt klart et behov for at overveje opkoblet og automatiseret kørsel i forhold til planen for bæredygtig bytrafik, men formålet dermed må ikke misforstås som ukritisk tilslutning til de disruptive teknologier, der omgiver opkoblede og automatiserede køretøjer og deres indvirkning, men snarere give de lokale myndigheder beføjelser til at foretage en kritisk gennemgang af de forventede teknologiske forandringer og forme fremtiden efter deres forventninger. Det er utrolig vigtigt, at byerne spiller en proaktiv rolle gennem en klar og populær vision for byen – som sikrer, at de er ”teknologi-udstyret” og ikke ”teknologi-styret”.

Yderligere oplysninger om, hvordan fremtidige udfordringer i forbindelse med opkoblede og automatiserede køretøjer kan tackles, kan findes i **Orientering til aktører Automatisering af køretøjer i forhold til planlægning af bæredygtig bytrafik.**





Udover automatisering er der bred enighed om, at Mobility as a Service (MaaS) er fremtiden. MaaS kan bringe de mange nye transportformer sammen (deleordninger, mikromobilitet, automatisering) og bidrage til et multimodalt bytransportsystem.

Orienteringen **Mobility as a Service (MaaS) og planlægning af bæredygtig** bytrafik indeholder en beskrivelse af forskellige elementer for at forstå, hvad MaaS er, til at vurdere hvor klar byen er, og til at undersøge mulige operationelle og forvaltningsmæssige modeller for MaaS i forbindelse med planlægning af bæredygtig bytrafik.

### EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

## Greater Manchester, Det Forenede Kongerige: Løbende ajourføring af online evidensbase

Strategien for transport i Greater Manchester 2040 og den nye Greater Manchester Delivery Plan (2020-2025) understøttes af en omfattende evidensbase, der opbygget omkring seks samfundsmæssige trends og problemer, som har betydning for transportbehovet i Greater Manchester.

Evidensbasen bliver hele tiden ajourført for at indfange fremtidige udfordringer og trends men også for at sikre, at intentionerne og forventningerne fra SUMP'en er baseret på trends og data, som er lokalt og tidsmæssigt relevante. Det er vigtigt for en by at have tilstrækkelige ressourcer til at sikre regelmæssig og systematisk ajourføring af data/oplysninger og dermed varig betydning af den indsamlede evidens.

**Forfatter:** Ben Brisbane, Traffic for Greater Manchester Authority, indhentet af EUROCITIES | **Billede:** Greater Manchester



## Milepæl: Implementering af tiltag evalueret

### Tillykke – Du er nu nået til den sidste milepæl i cyklussen.

Dette punkt i cyklussen markerer afslutningen på gennemførelsen af tiltaget og dets evaluering, slutningen af hele cyklusforløbet, og samtidig starten på en ny SUMP-proces. Denne milepæl giver et tilbageblik, hvor der kan ses tilbage på de planlagte og gennemførte tiltag, indhentet viden og kompetencer og udfordringer man har stået overfor. På dette grundlag kan man se ind i fremtiden. Hvad kan man forvente af næste planlægningscyklus, og hvilke forbedringer og idéer ønsker man at tage fat på i fremtiden? Dele resultaterne af evalueringen, og, hvis allerede besluttet, kommunikere beslutningen om at fortsætte processen og udarbejde den næste plan for bæredygtig bytrafik. Dette kan f.eks. være i form af et offentligt arrangement, hvor borgerne, interessenter og (lokale) medier er inviteret.

Den afsluttede cyklus og dens resultater fortjener at blive fejret sammen med lokalsamfundet. Her kan man være kreativ og fremlægge erfaringerne fra planlægningsprocessen i interaktive og forskellige andre formater (f.eks. en byvandring, præsentation af før og efter, en "efter film" m.v.). Vis borgerne, hvad man har opnået sammen, hvad man kan være stolte af, og hvad fremtiden måske stadig kan bringe, når SUMP-tilgangen fortsætter.



Billedet: © Gehl

[www.eltis.org](http://www.eltis.org)