



# RESUMÉ TIL BESLUTNINGSTAGERE OM UDARBEJDELSE OG GENNEMFØRELSE AF EN PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK (SUMP)



## Indhold

1. Hvad er en plan for bæredygtig bytrafik?.....	02
2. Hvilke fordele er der ved bæredygtig bytrafikplanlægning?.....	05
3. Hvad er de vigtigste elementer i bæredygtig bytrafikplanlægning?.....	06
4. Hvordan kommer jeg i gang med at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik?.....	09

## Impressum

**Om:** Dette dokument er udarbejdet inden for rammerne af SUMP's-Up-projektet, der samfinansieres af EU's Horizon 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovation (tilskudsaf-tale nr. 690669). SUMP's-Up-projektet blev koordineret af Ana Drăguțescu (ICLEI's europæiske sekretariat).

**Henvisning:** *Rupprecht Consult* (redaktør), 2020. Resumé til beslutningstagere om udarbejdelse og gennemførelse af en plan for bæredygtig bytrafik (SUMP).

**Layout:** : *Rupprecht Consult på grundlag af Rebekka Dolds (Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Tyskland, www.rebekkadold.de) oprindelige layout www.rebekkadold.de*

**Forfattere:** *Rupprecht consult*, izmantojot oriģinālo maketu, ko izstrādāja *Rebekka Dold (Grafik Design & Visuelle Kommunikation)*, Freiburga, Vācija | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

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

**Ansvarsfraskrivelse:** De synspunkter, der kommer til udtryk i denne udgivelse, er udelukkende forfatterens eget ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Kommissionens holdninger.

**Ophavsret:** Ophavsretten til denne udgivelse tilhører *Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH*. Alle billeder og tekstelementer i denne udgivelse, som der angives kilde for, tilhører de organisationer eller enkeltpersoner, der er angivet. Forfatterne ønsker at fremme den udbredte anvendelse af disse retningslinjer. Dette dokument kan gratis anvendes, kopieres og videredistribueres via alle medier under forudsætning af, at a) kilden angives med ovenstående citat, og b) anvendelsen af det videredistribuerede materiale er gratis. Kommerciel brug af dette dokument samt ændringer af dets indhold er kun tilladt med rettighedshavernes udtrykkelige tilladelse.

I juridisk henseende er anvendelsen af dette dokument underlagt Creative Commons-licens CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCom-meri-NDerivater 4.0 International). Licensens juridiske tekst er tilgængelig på: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



### Kontakt:

*Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH*  
Clever Str. 13-15, 50668 Köln/Tyskland  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu) [info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu) Cologne/  
Germany [www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

## SUMP-ressourcer

**SUMP-retningslinjer:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

**SUMP-emnevejledninger:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

**SUMP-briefings til fagfolk:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

**SUMP-selvevaluering:** [www.sump-assessment.eu](http://www.sump-assessment.eu)

**Mobilitetsakademi:** <https://www.mobility-academy.eu>

# 1. HVAD ER EN PLAN FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK (SUMP)?

Bæredygtig bytrafikplanlægning er en strategisk og integreret tilgang til bytransport. Den bidrager til bedre tilgængelighed og livskvalitet gennem et skift i retning mod bæredygtig trafik. Planer for bæredygtig bytrafik (forkortet SUMP efter engelsk "Sustainable Urban Mobility Plan") understøtter faktabaseret beslutningstagning med en langsigtet vision. Dette kræver en grundig vurdering af status quo og fremtidige tendenser, en fælles vision med strategiske mål og en integreret række foranstaltninger fra forskellige politikområder, herunder regulering, promovere, finansiering, teknologi og infrastruktur. SUMP-konceptet lægger særlig vægt på inddragelse af borgere og interessenter og på samarbejdet mellem aktører i offentlige forvaltninger og den private sektor.

Planlægning af bæredygtig bytrafik er baseret på otte principper:

- 1 **Plan for 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**



billede: © Rupprecht Consult

Planlægning af bæredygtig bytrafik sætter en ny standard for innovativ trafikplanlægning. Den hjælper byer, kommuner og regioner med at integrere transportformer og fremme bæredygtig mobilitet. Planer for bæredygtig bytrafik bidrager til at nå centrale mobilitetsmål som f.eks. bedre luftkvalitet, bedre tilgængelighed og mobilitet, øget trafiksikkerhed, mindre trafikstøj, højere energieffektivitet og forbedret livskvalitet. Planer for bæredygtig bytrafik hjælper byer, kommuner og regioner med at mindske deres klimapåvirkning fra transport.

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.



billede: © LucVi istock.com

## Otte principper

Konceptet for planlægning af bæredygtig bytrafik (SUMP) er, som defineret i bytrafikpakken (Urban Mobility Package), baseret på otte bredt anerkendte vejledende principper.<sup>1</sup>

1

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



Byer er forbundet med deres omgivelser gennem daglige strømme af mennesker og varer, hvilket betyder, at en plan for bæredygtig bytrafik skal være baseret på dette "funktionelle byområde". Det er baseret på befolkningstæthed og pendlerstrømme og sigter mod at omfatte hele pendlerområdet. Afhængigt af den lokale kontekst kan dette være en by og dens omkringliggende bynære område, en polycentrisk region eller en anden konstellation af kommuner. Planlægning på basis af de faktiske strømme af mennesker og varer er et vigtigt kriterium for at udarbejde en relevant plan, selv om kommunegrænserne kan følge en anden logik og dermed gøre det vanskeligt at opnå dette.

En plan for bæredygtig bytrafik skal have som mål at forbedre tilgængeligheden og sikre bæredygtig mobilitet af høj kvalitet for hele det funktionelle byområde. Et bæredygtigt transportsystem forbedrer tilgængeligheden for alle, uanset indkomst og social status, det forbedrer livskvaliteten og gør bymiljøet mere attraktivt, det forbedrer færdselssikkerheden og folkesundheden, det reducerer luft- og støjforurening, drivhusgasemissioner og energiforbrug, og det forbedrer den økonomiske bæredygtighed, den sociale lighed og miljøet.

2

### Samarbejde på tværs af institutioner



Udviklingen og gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik kræver et højt niveau af samarbejde, koordinering og dialog på tværs af forvaltningsniveauer og institutioner (og deres afdelinger) i planlægningsområdet.

De grundlæggende elementer er:

- Samarbejde om at sikre, at planen for bæredygtig bytrafik hænger sammen og komplementerer politikker og planer i transportrelaterede sektorer (f.eks. i forbindelse med arealanvendelse og fysisk planlægning, sociale tjenesteydelser, sundhed, energi, uddannelse, retshåndhævelse og politi)
- Tæt udveksling med relevante myndigheder på andre forvaltningsniveauer (f.eks., kommune, region og stat).
- Koordinering med offentlige og private udbydere af transportrelaterede tjenester.

3

### Inddragelse af borgere og interessenter



En plan for bæredygtig bytrafik fokuserer på at imødekomme indbyggernes behov for mobilitet i det funktionelle byområde, og det gælder både beboere og besøgende, samt institutioner og virksomheder, der er baseret i området. 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 rolle i det funktionelle byområde. Den omfatter en grundig gennemgang af den nuværende situation som resultaterne kan sammenlignes med. Med henblik herpå identificerer planlægningsproceduren for bæredygtig bytrafik mål og ambitiøse - men realistiske - delmål, som er i overensstemmelse med den fastlagte vision for mobilitet og fastsætter præstationsindikatorer.

<sup>1</sup> Dette afsnit bygger i høj grad på bilag 1 til bytrafikpakken (Urban Mobility Package) (COM (2013) 913).

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

for hvert delmål. Præstationsindikatorerne anvendes derefter til at vurdere nuværende og fremtidige forhold. Denne statusanalyse omfatter også en gennemgang af de nuværende kompetencer og ressourcer og af de institutionelle rammer for planlægning og gennemførelse

5

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



En plan for bæredygtig bytrafik er baseret på en langsigtet vision for transport og mobilitet for hele det funktionelle byområde. Den dækker alle transportformer: offentlige og private, passagerer og gods, motoriserede og ikke-motoriserede. Den omfatter også infrastruktur og serviceydelser. En plan for bæredygtig bytrafik indeholder en plan for gennemførelse af mål og delmål på kort sigt 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 med prioritering af bæredygtige mobilitetsløsninger. Med planen for bæredygtig bytrafik indføres en række integrerede tiltag til forbedring af det samlede mobilitetssystemets kvalitet, sikkerhed, tilgængelighed og omkostningseffektivitet. En plan for bæredygtig bytrafik omfatter infrastruktur-mæssige, tekniske, lovgivningsmæssige, kommunikative og økonomiske tiltag. Den beskæftiger sig med alle former for kollektiv mobilitet (traditionel offentlig transport samt nye tjenester baseret på deling, herunder nye forretningsmodeller), aktiv mobilitet (gang og cykling), intermodalitet og mobilitet fra dør til dør, trafiksikkerhed, køretøjer i bevægelse og stillestående køretøjer, fragt og levering af tjenesteydelser, logistik, mobilitetsstyring og intelligente transportsystemer (ITS).

### 7 Opfølgning og evaluering



Der skal løbende følges op på gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik. Fremskridt i forhold til planens mål og opfyldelsen af delmål vurderes regelmæssigt på grundlag af de valgte præstationsindikatorer. Der skal altid sikres rettidig adgang til de relevante data og statistikker. Løbende opfølgning og evaluering af gennemførelsen af tiltag kan skabe behov for revisioner af delmål og om nødvendigt korrigerende foranstaltninger i gennemførelsen. En opfølgingsrapport, der deles og kommunikeres med borgere og interessenter, informerer om fremskridtene i udviklingen og gennemførelsen af planen for bæredygtig bytrafik.

### 8 Kvalitetssikring



En plan for bæredygtig bytrafik er et vigtigt dokument i forbindelse med udviklingen af et byområde. Det kan godt betale sig at gøre en indsats for at etablere mekanismer, der dels kan sikre den generelle faglige kvalitet af en plan for bæredygtig bytrafik, dels kan validere dens overensstemmelse med kravene i SUMP-konceptet. Det er vigtigt at have fokus på at sikre datakvalitet og risikostyring i forbindelse med gennemførelsen. Disse opgaver kan uddelegeres til eksterne kvalitetskontrollanter eller andre offentlige institutioner (f.eks. på regionalt eller nationalt niveau), og de kan lettes ved hjælp af værktøjer som f.eks. SUMP-selvevalueringsværktøjet.



billede: © Gehl

## 2. Hvilke fordele er der ved bæredygtig bytrafikplanlægning?

### Skabelse af en bæredygtig by

#### Forbedring af livskvaliteten

Der er klar evidens for, at bæredygtig planlægning af bytrafikken øger livskvaliteten i et byområde. Velkoordinerede politikker resulterer i en bred vifte af fordele, f.eks. mere attraktive byrum, forbedret trafiksikkerhed og mindre luft- og støjforurening. Et attraktivt miljø tilskynder også borgerne til at gå og cykle oftere, hvilket øger deres sundhed – og det bidrager endda til lavere udgifter.

#### Økonomiske fordele

Mobilitet er en vigtig katalysator for den lokale økonomi. Et sundere miljø og mindre trængsel er med til at reducere lokalsamfundets omkostninger væsentligt og tiltrække nye virksomheder og investorer. I den globale konkurrence om innovative virksomheder (og vellønnede job) er en bys livskvalitet blevet en vigtig faktor. Her har bæredygtige byer et klart forspring.

#### Bidrag til klima- og miljømål

Et mere bæredygtigt mobilitetssystem er lig med reducerede emissioner, mindre støj, mindre luftforurening og forbedret arealforbrug. Byerne kan være med til at reducere drivhusgasemissioner og tackle klimakrisen. Bæredygtig bytrafikplanlægning er et centralt element i de lokale og nationale klimapolitikker.

#### Forbedring af adgangen til transport

Bæredygtig bytrafikplanlægning er et fremragende redskab til at skabe multimodale dør-til-dør-transportløsninger. Ved at samle forskellige aktører sikres det, at borgernes og virksomhedernes adgangsbehov tilgodeses effektivt. Det er med til at sikre god tilgængelighed i forhold til tjenesteydelser, beskæftigelse og uddannelse for alle borgere, uanset indkomst og social status. Planen for bæredygtig bytrafik er en ideel ramme for at fremme innovative idéer til et nyt mobilitetssystem, realisere nye projekter og gennemføre supplerende foranstaltninger med henblik på en generel forbedring af transportsystemet.

### Gennemførelse af forandringer

#### Mere effektiv udnyttelse af begrænsede ressourcer

Da de økonomiske midler er begrænsede, er det afgørende, at byerne vælger de mest omkostningseffektive løsninger. Planen for bæredygtig bytrafik flytter fokus fra ny vejinfrastruktur til en mere afbalanceret kombination af tiltag. Ved at kombinere infrastruktur og tekniske foranstaltninger med lovgivningsmæssige, salgsmæssige og finansielle foranstaltninger kan målsætningerne for mobilitet opfyldes langt mere effektivt.

#### Synergier på tværs af sektorer og grænser

Mobilitetsproblemerne i byerne går ofte på tværs af kommunegrænser, omfatter flere politikområder eller vedrører en lang række forvaltninger og institutioner. SUMP-konceptet inspirerer til en mere samarbejdsorienteret planlægningskultur på tværs af sektorer og forvaltningsniveauer. Velkoordinerede løsninger reagerer mere hensigtsmæssigt på problemstillinger der bliver tiltagende mere og mere komplekse.

#### Offentlig opbakning

Inddragelse af interessenter og borgere er et grundlæggende element i en plan for bæredygtig bytrafik. Et rådhus, der viser, at det bekymrer sig om sine borgeres behov og ønsker og involverer dem på passende vis, kan opnå et højt niveau af offentlig opbakning. Borgerdeltagelse bliver en kilde til inspiration for planlæggere, øger legitimiteten og mindsker risikoen for politisk modstand mod ambitiøse nye tiltag.

#### Lettere adgang til finansiering og støtte

Samarbejdet mellem offentlige institutioner fra forskellige sektorer og private aktører gør det muligt at bruge de fælles ressourcer til fælles tiltag. En plan for bæredygtig bytrafik hjælper de lokale myndigheder med at tiltrække finansiering og støtte fra nye kilder. Planlæggere kan ved brug af de udvalgte præstationsindikatorer illustrere effekterne af de enkelte tiltag, hvilket gør det mere attraktivt at finansiere projekter.

#### Planlægning i en tid præget af usikkerhed

Jaunu tehnoloģiju, uzņēmējdarbības modeļu un Nye teknologier, forretningsmodeller og forbrugerkrav er usikkerhedselementer, som er med til at gøre planlægningen usikker, men langsigtede mål med bred opbakning, kan skabe en ramme, inden for hvilken man mere systematisk kan prioritere politikker og udvælge tiltag, i takt med at omstændighederne ændrer sig.

### 3. Hvad er de vigtigste elementer i planlægning af bæredygtig bytrafik?

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 resten af verden). SUMP-cyklussen visualiserer dette ved hjælp af en urskive (se figur 1).

SUMP-cyklussen repræsenterer de fire faser i en bæredygtig bytrafikplanlægning, der hver især begynder og slutter med en milepæl, og som hver især er opdelt i tre trin. Der er dermed i alt 12 trin i planlægningscyklussen. Milepælene er knyttet til en beslutning eller et resultat, der er nødvendig for den næste fase, og markerer afslutningen på den foregående fase.

Alle trin og aktiviteter bør indgå i planlægningscyklussen og bør medvirke til kontinuert at forbedre planlægningen

Dette er naturligvis en idealiseret og forenklet fremstilling af en kompleks planlægningsproces. I nogle tilfælde kan trinnene udføres næsten parallelt (eller endog tages op til fornyet overvejelse), opgavernes rækkefølge kan tilpasses specifikke behov, eller en aktivitet kan delvist udelades, fordi resultaterne er tilgængelige fra en anden planlægningsøvelse. Ikke desto mindre er SUMP-cyklussen blevet etableret som en nyttig vejledning, der hjælper med at strukturere og holde styr på planlægningsprocessen.

Figur 1: De 12 trin i bæredygtig bytrafikplanlægning (2. udgave) – oversigt for beslutningstagere



## Fase 1: Forberedelse og analyse

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

### Hvilke ressourcer har vi til vores rådighed?

Analysér alle tilgængelige (menneskelige, institutionelle og finansielle) planlægningsressourcer og etabler passende arbejds- og deltagelsesstrukturer, der er nødvendige for at kunne 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 planlægningsteam.

### 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. Aktiviteterne på dette og det foregående trin hænger tæt sammen og kører ofte parallelt. En af hovedopgaverne for beslutningstagerne er under dette punkt er at sikre, at det "funktionelle byområde" også fungerer som planlægningsområde. Ud fra et institutionelt og politisk perspektiv er dette ofte en kompleks beslutning,

### Hvad er vores største problemer og muligheder?

Analysér mobilitetssituationen for alle transportformer med de relevante bæredygtighedsaspekter in 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.

## Fase 2: Strategiudvikling

Målet for anden fase er at fastlægge den strategiske retning for planen for bæredygtig bytrafik i samarbejde med borgere og interessenter. De centrale 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 fremtidsscenarier 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 prioriteringer for at sikre en stabil ramme for tiltagsfasen.



## Fase 3: Planlægning af tiltag

Med tredje fase bevæger planlægningsprocessen sig fra det strategiske til det operationelle niveau. Denne fase fokuserer på tiltag, der har til formål at nå de aftalte mål og delmål. Her færdiggøres planen for bæredygtig bytrafik, og dens gennemførelse forberedes med besvarelse af følgende nøglespørgsmål:

### Hvad vil vi konkret gøre?

Udarbejd en lang liste med tiltag, og vurder deres effektivitet og gennemførlighed med henblik på at vælge de tiltag, der bedst bidrager til at opfylde jeres mål og delmål. Saml tiltag i integrerede pakker, drøft dem med borgere og interessenter, og vurder detaljerne i dem for at validere jeres valg. Planlæg opfølgning og evaluering for hvert tiltag.

### Hvad kræver det, og hvem gør hvad?

Del tiltagspakkerne op i opgaver, der kan udføres og beskriv dem detaljeret, herunder deres anslåede omkostninger, indbyrdes afhængigheder og risici. Identificer både interne og eksterne finansieringsinstrumenter og finansieringskilder for alle opgaver. 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. Beslutningstagere skal i denne forbindelse samle politisk og offentlig støtte til tiltag og opgaverne i planen for bæredygtig bytrafik og ideelt set opnå en formel aftale om ansvar og tidsplan blandt beslutningstagere og centrale interessenter.

### Er vi klar til at gå i gang?

Mange forfattere kan have bidraget til de forskellige dele af planen for bæredygtig bytrafik. Nu er det tid til at færdiggøre dokumentet og sikre dets kvalitet. Alt efter ønsker fra jeres organisation kan en detaljeret økonomiplan indgå i selve planen eller være en del af en separat proces. I begge tilfælde bør I nå til enighed om et budget for hver prioriteret opgave og langsigtede ordninger for fordeling af omkostninger og indtægter blandt alle involverede organisationer, inden planen for bæredygtig bytrafik vedtages.

Den vigtigste milepæl, nemlig vedtagelsen af planen for bæredygtig bytrafik, markerer afslutningen på denne planlægningsfase. Planen for bæredygtig bytrafik vedtages af beslutningstagerne i det kompetente politiske organ.

## Fase 4: Gennemførelse og opfølgning

Den fjerde fase fokuserer på gennemførelsen af tiltagene og dermed forbundne opgaver, der er defineret i planen for bæredygtig bytrafik, ledsaget af systematisk opfølgning, evaluering og kommunikation. Opgaverne gennemføres i praksis ved at besvare følgende nøglespørgsmål:

### Hvordan kan vi klare det godt?

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

### Hvordan klarer vi os?

Systematisk opfølgning vil tydeligt vise, om tingene går efter planen, og derved gøre det muligt at korrigere den enkelte opgave i planen efter behov. Innovative mobilitetsordninger kan være en stor omvæltning (og en stor fordel) for de daglige rejsende. Det er afgørende for en vellykket gennemførelse at forstå den offentlige mening på baggrund af en aktiv dialog, der går i begge retninger.

### Hvad har vi lært?

Det sidste trin i SUMP-cyklussen er at gennemgå succeser og fiaskoer og at kommunikere disse resultater ud til interessenter og offentligheden. Gennemgangen ser også fremad og vurderer fremtidige udfordringer og løsninger hertil. Ideelt set vil beslutningstagerne gøre en aktiv indsats for at forstå, hvad der fungerede (og hvad der ikke gjorde), så disse erfaringer behandles i den næste SUMP-opdatering.

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

## 4. Hvordan kommer jeg i gang med at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik?

Udviklingen og gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik er en proces, der involverer mange interessenter fra forskellige dele af den planlæggende myndighed, det politiske niveau og længere ude i systemet. Planen tager et grundigt kig på transportsystemet, arbejder på tværs af sektorgrenser og indleder en omstillingsproces i retning af mere integreret planlægning. En vellykket SUMP-proces begynder derfor med, at man forsøger at opnå støtte hos de vigtigste interessenter.

### Træf en klar beslutning om at udvikle en plan for bæredygtig bytrafik

Udgangspunktet for at udvikle en plan for bæredygtig bytrafik bør være en beslutning om at forbedre den nuværende mobilitetssituation og en stærk overbevisning om, at der er behov for en større grad af bæredygtighed. Det bør fra starten være klart, at bytransport ikke er et mål i sig selv, men at det bidrager til større mål såsom øget livskvalitet og velfærd. En beslutning om at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik medfører altid en forpligtelse i forhold til de generelle målsætninger om at:

- forbedre tilgængeligheden for alle, uanset indkomst og social status
- forbedre livskvaliteten og gøre byerne mere attraktive
- forbedre trafiksikkerheden og folkesundheden
- bidrage til klimamålene ved at reducere luft- og støjforureningen, drivhusgasemissionerne og energiforbruget og
- forbedre økonomien, øge den sociale lighed og forbedre miljøet.

### Øget politisk engagement

Afhængigt af den nationale og lokale kontekst kan en juridisk forpligtelse på det nationale niveau, en officiel beslutning truffet af et lokalt politisk organ (f.eks. kommunalbestyrelsen) eller et tilsagn fra den lokale forvaltning være drivkraften bag udviklingen af en plan for bæredygtig bytrafik. Under alle omstændigheder kræver det et reelt engagement at opnå en virkelig bæredygtig og effektiv plan. Hvis der ikke er lokalpolitisk støtte, kan det være en udfordring at overbevise andre politikere om at støtte planen. Det kræver overbevisende argumenter fra en person, der respekteres af beslutningstagerne.

### Find en ramme for planen for bæredygtig bytrafik

Et projekt eller et tiltag kan i sig selv også igangsætte processen med planen for bæredygtig bytrafik. Hvis der skal træffes en beslutning om et stort infrastrukturprojekt (f.eks. en ny letbane) eller en større byinnovation (f.eks. en lavemissionszone), kan det være nødvendigt at indarbejde tiltaget i en bredere planlægningsramme.

En plan for bæredygtig bytrafik kan tilbyde en integreret tilgang til et stort projekt med supplerende tiltag, langsigtede delmål og en deltagelsesbaseret tilgang. Især i forbindelse med store og innovative projekter med vidtrækkende konsekvenser stiller en plan for bæredygtig bytrafik omfattende deltagelsesstrategier, som er nødvendige for at opnå offentlig støtte til tiltagene, til rådighed. Et infrastrukturprojekt, der berører hele regionen, kan endda fremme iværksættelsen af en plan for bæredygtig bytrafik i det funktionelle byområde sammen med nabokommuner.

### Argumentér ud fra de problemer, som din by i øjeblikket står over for — og de forbedringer, en plan for bæredygtig bytrafik kan medføre

En nyttig tilgang er at synliggøre udfordringer og problemer, som byen vil stå over for, hvis der ikke sker forandringer, for at understrege fordelene ved en plan for bæredygtig bytrafik og for at understrege, at vælgerne vil belønne gode resultater. For at sende et signal om, at det haster, kan det være effektivt at simulere de negative konsekvenser ved ingenting at gøre (f.eks. med hensyn til fremtidig trængsel i trafikken og deraf følgende økonomiske tab eller med hensyn til indikatorer som trafikdrab eller tabte leveår som følge af luftforurening) og præsentere disse for politikere ved hjælp af kort og tal. De nuværende hurtige forandringer, som den digitale teknologi medfører, understreger, at det haster med at udvikle en sammenhængende strategisk tilgang til bæredygtig mobilitet i fremtiden. Når du oplyser om fordelene, er det ofte nyttigt at skabe en sammenhæng med de aktuelle prioriterede problemer i din by — f.eks. luftkvalitet, trafik, trafiksikkerhed, rimelige boligpriser eller økonomisk vækst — ved at forklare, hvordan en plan for bæredygtig bytrafik kan være med til at løse dem.

### Overvej mindre tiltag for at opnå hurtige gevinster

Det kan være en udfordring at få politisk støtte, da det fulde udbytte af en plan for bæredygtig bytrafik først vil

kunne ses, når valgperioden er udløbet. Det kan være nyttigt at fremhæve muligheden for at medtage mindre tiltag med høj synlighed i planen for bæredygtig bytrafik. Disse kan generere offentlig støtte på kort sigt og resultere i en første beslutning om at udvikle en plan for bæredygtig bytrafik. For eksempel kan en midlertidig forandring af offentlige rum med "lette og billige" løsninger gøre det lettere for folk at visualisere de mulige positive forandringer (f.eks. omfordeling af gadearealer, en midlertidig cykelsti adskilt ved hjælp af blomsterkummer eller fortovsøer i stedet for parkeringspladser).

### Hent inspiration i andre byer

Mange byer i Europa (og andre dele af verden) har stået i en lignende situation, da de skulle træffe beslutning om at udarbejde deres første plan for bæredygtig bytrafik. Det kan være et effektivt argument at fremhæve byer, der med succes har gennemført en bæredygtig bytrafikplanlægning. Det europæiske netværk af byer er et glimrende grundlag for at få inspiration fra andre og lære af deres succeser og fiaskoer.

## Start med nogle lette trin

Hvis du har truffet beslutningen om at udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik, kan det føles som at stå ved foden af et stort bjerg. Særligt ved rejsens begyndelse kan det hjælpe at tænke på bjerget som en række små skridt og opnåelige mål. Planen for bæredygtig bytrafik vil med sine fire store faser, trin og milepæle hjælpe dig på denne rejse. Følgende idéer kan gøre det lettere at opnå en gnidningsfri start på processen:

### Etabler forbindelser og samarbejde i dit funktionelle byområde

- Tilrettelæg en planlægningsworkshop med transportplanlæggere fra de omkringliggende regioner og kommuner. Det er ikke sikkert, at alle kommuner er interesserede, men hvis du bare starter med dem, der er, kan resten komme til senere.
- Identificer fælles problemer, der kræver samarbejde (f.eks. overbelastede pendlerruter), og gå sammen om at finde løsninger, der er til gavn for alle kommuner (f.eks. bedre pendlertog- eller busforbindelser, Park & Ride eller supercykelstier). Det er ofte lettere at etablere et samarbejde om et konkret projekt end abstrakte planer.

### Indled samtalen for et frugtbart samarbejde på tværs af de institutioner

- Identificer udfordringer på tværs af sektorerne. Det er ofte lettere at etablere et samarbejde om et konkret projekt med fælles fordele (f.eks. en gåkampagne for skolebørn, der planlægges sammen med politiet og uddannelses- og mobilitetsforvaltningen) end om mere abstrakte planer.
- Identificer udfordringer på tværs af sektorerne. Det er ofte lettere at etablere et samarbejde om et konkret projekt med fælles fordele (f.eks. en gåkampagne for skolebørn, der planlægges sammen med politiet og uddannelses- og mobilitetsforvaltningen) end om mere abstrakte planer.
- Planlæg et møde med kolleger i andre afdelinger, og drøft fordelene ved en fælles indsats. Hvis en ekspert fra en foregangsby kan bidrage til sådanne møder, kan det ofte gøre det lettere at få budskabet frem. Fordelen er endnu større, hvis vedkommende kommer fra en by eller et område, der minder om dit.

### Mobiliser borgere og interessenter

- Identificer relevante interessenter. Ud over den brede offentlighed er det vigtigt at inddrage en blandet gruppe af institutionelle repræsentanter, f.eks. politiske partier, borger- og samfundsgrupper, erhvervsorganisationer, transportudbydere osv.
- Identificer og inddrag borger- og interessegrupper tidligt i processen. Fortæl aktivt om beslutningen om at udvikle en plan for bæredygtig bytrafik, men giv dem også mulighed for at deltage i debatten. Det er vigtigt at lytte til og indsamle borgernes idéer og visioner, navnlig i de mindre tekniske planlægningsfaser, hvor processerne er mere åbne og fleksible.
- Tilrettelæg en SUMP-kick-off-event med interessenter og borgere og et interaktivt format. Det kan f.eks. være en workshop eller en offentlig debat.
- Start med at undersøge metoder til kreativ inddragelse af borgerne. Dette kan omfatte konventionelle formater som f.eks. avisartikler, radiomeddelelser, meddelelser på websteder, plakater i det offentlige rum eller husstandsomdelte breve samt nyere formater såsom sociale medier, korte videoer, et drop-in-center eller et særligt (interaktivt) websted.

### Begynd at arbejde hen imod en fælles vision for byen

- Sammen med borgere og interessenter kan du begynde at arbejde hen imod en fælles vision. Visioneringsøvelser såsom "Future Search-workshopper" kan hjælpe med at udvikle en fælles forståelse for, hvordan byen skal se ud i fremtiden, og hvad der skal forandres for at nå dertil.

[www.eltis.org](http://www.eltis.org)