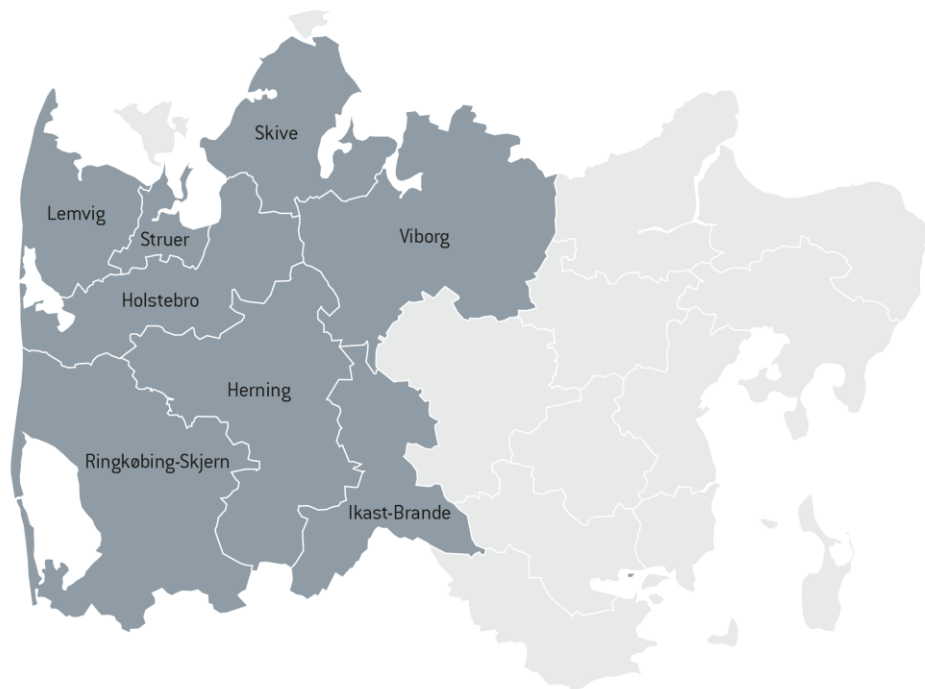




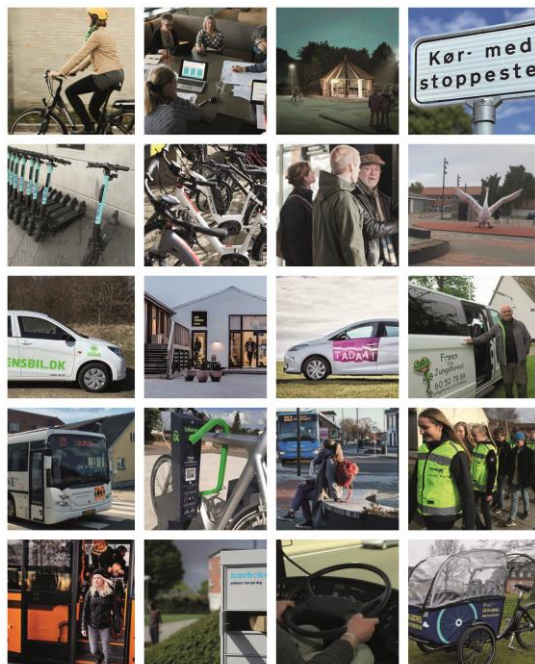
MOBILITETSHÅNDBOGEN

BAGGRUND

- Fælles trafikplan for og i samarbejde med de otte midt- og vestjyske kommuner og Region Midtjylland.
- I kommissoriet for trafikplanen var der et særligt fokus på mobilitet.
- Mange forskellige mobilitetsforsøg i kommunerne – behov for erfaringsudveksling og fælles anbefalinger til fremtidige forsøg.



MOBILITETSHÅNDBOGEN



MOBILITETSHÅNDBOGEN

En håndbog til hjælp ved formulering og implementering af mobilitetsprojekter, marts 2022.



- En håndbog til brug i kommunerne i forbindelse med implementering og udvælgelse af mobilitetsprojekter.
- Inddelt i fem trin:
 1. Fastlæggelse af rammer
 2. Kortlægning og behovsafklaring
 3. Eksempelsamling, bytyper og personaer
 4. Kommunikation og lancering
 5. Drift og evaluering

EKSEMPELSAMLING

- Inddelt i tre emner; *fysisk miljø, transportløsninger og samarbejde og kommunikation.*
- Under hvert emne er der en række katalogark, hvor en given løsning beskrives og vurderes ift. de samme parametre og værdisættes ift. personer og bytyper.
- Til hvert katalogark er der desuden en række cases, der kort beskriver et projekt med henvisning til hvor der findes mere information.

TRANSPORTLØSNINGER

2.2: LANDSBYBUS

FYSISK MILJØ

1.1: KNUDEPUNKTER

Et knudepunkt er et sted, hvor forskellige transportformer mødes, supplerer og interagerer med hinanden. Det kan være kollektive såvel som private tilbud, der mødes i knudepunktet, og som sammen sikrer, at der er gode forbindelser til og fra stedet. Knudepunktet er desuden en markering for, hvor man mødes i et skifte mellem forskellige transportformer og et sted, der potentielt kan danne ramme om andre aktiviteter end transport, fx som et lokal samlingssted. Et knudepunkt kan således øge mobiliteten i et område ved at binde transportformer sammen, facilitere et bedre skifte mellem forskellige transportformer, synliggøre hvilke tilbud der findes i området og fungere som byens mødested. Mere information omkring knudepunkter kan findes i Midttrafiks stoppestedshåndbog "Det gode stoppested".

Værdi ift. bytype:	Værdi ift. personaer:
Landsby ●●●●●	Børn og unge ●●●●●
Mindre serviceby ●●●●●	Borgere uden adgang til bil ●●●●●
Større serviceby ●●●●●	Borgere med adgang til bil ●●●●●
Handelby ●●●●●	Immoblie borgere ●●●●●
	Turister og besøgende ●●●●●

Et knudepunkt kan have stor værdi i små såvel som større byer. Særligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil vil få forbedret mobilitet ved oprettelsen af knudepunkter, idet flere transportformer samles, og skifter hinmellem forbedres. Turister og besøgende kan ligeledes have stor glæde af knudepunkter, idet knudepunkter kan fungere som pejlemærker i landskabet og synliggøre, hvilke mobilitetsbud der findes i området.

Organisering
 Organisering af et knudepunktsprojekt afhænger af projektets formål og størrelse. Større knudepunkter med flere faciliteter vil kræve en større organisering såvel internt i kommunen som med lokalsamfundet og eventuelle eksterne samarbejdspartnere. Mindre knudepunkter, som fx opsætning af et "kør med"-skilt, kræver ikke megen formel organisering. Involvering af lokalsamfundet er vigtig for knudepunktets overlevelse, og det er muligt, at lokalsamfundet selv kan tage ansvar for projektet og organiseringen heraf (se fx Astrup-casen).

Finansiering og tid
 Et knudepunkt skal dimensioneres efter den forventede anvendelse, herunder antal brugere, men også om knudepunktet skal have andre funktioner end skiftested mellem transportformer. Derfor er økonomi og tid afhængige af knudepunktets funktioner og udformning. Ofte vil der være forskellige puljer, der kan søges til medfinansieringen af et knudepunkt – husk at også dette kræver tid.

Styrker og svagheder

- + Et knudepunkt samler flere transportformer, hvilket kan øge mobiliteten i et område.
- + Et knudepunkt kan synliggøre, hvilke mobilitetsbud der findes, og hvor man mødes om fx samkørsel.
- + Et knudepunkt kan, i de korrekte rammer, skabe tryghed i en ventesituation.
- + Et knudepunkt kan skabe ramme om sociale aktiviteter.
- + Hvis knudepunktet ikke placeres det korrekte sted eller vedligeholdes, forfalder stedet, og hensigten med knudepunktet forsvinder, og det bliver i stedet til en dårlig oplevelse af benyttet knudepunkt.
- + Større knudepunkter kræver en større indsats ved etablering og efterfølgende vedligeholdelse.

OBS-punkter

- Placeringen af knudepunktet skal være naturlig i forhold til mobilitetsstilbudene og områdets egenskaber, fx ved at placere knudepunktet ved stationen eller den lokale købmand.
- Det er vigtigt, at der etableres et samarbejde på tværs af ejerforhold og organisatoriske interesser, herunder kan det være gavnligt at inddrage byplanlæggere – også på landet.

7

21

MOBILITETS- HÅNDBOGENS 5 TRIN



midttrafik

1. FASTLÆGGELSE AF RAMMER

TJEKLISTE TIL FASTLÆGGELSE AF RAMMER:

- ✓ **Mål**
Hvilke(t) mål skal mobilitetsprojektet opfylde (fx politiske, sociale, miljømæssige eller økonomiske), og hvad er projektets succeskriterier?
 - ✓ **Kommunal forankring**
Hvor er projektet forankret, og hvem har ansvaret? Skal projektet organiseres i en formel arbejds- og styregruppe?
 - ✓ **Lokal forankring og samarbejde**
Hvordan forankres mobilitetsprojektet hos de lokale borgere, og hvilke formelle samarbejder skal der opbygges?
 - ✓ **Finansiering**
Hvilke økonomiske ressourcer er der brug for og adgang til i projektet? Kan der evt. søges om medfinansiering af projektet ved relevante puljer?
 - ✓ **Tid**
Hvilke tidsmæssige ressourcer er der behov for, og hvilken tidsplan skal mobilitetsprojektet følge?
 - ✓ **Projektafgrænsning**
Har mobilitetsprojektet afgrænsninger ift. fx målgruppe eller geografi?
 - ✓ **Risikoanalyse**
Hvilke risici er der i projektet, og hvordan kan de forebygges?
-

2. KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING

For at forstå konteksten, og finde frem til hvilket behov/udfordring mobilitetsprojektet skal løse, analyseres:

- Områdets geografi
- Områdets serviceudbud
- Mobilitet i området i dag
- Områdets demografi



2. KORTLÆGNING OG BEHOVSAFKLARING

Spørgeskemaundersøgelse af civilsamfundets styrke

1. Engagement og frivillighed

1.1 Er der generelt et bredt forankret engagement i byen? (F.eks. i modsætning til at få ildsjæle driver eventuelle aktiviteter i landsbyen)

1.2 Kommer der løbende nye frivillige kræfter til foreningerne og landsbyens øvrige organiseringer?

2. Foreninger og uformelle organiseringer

2.2 Har landsbyen foreninger, der udviser særligt lokalt engagement, og dermed spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling?

2.3 Har landsbyen uformelle organiseringer, der udviser særligt lokalt engagement, og dermed spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling?

2.4 Nævn gerne specifikt navnet på landsbyens lokale borgerforening og/eller lokalråd, og hvor mange medlemmer har den/det ca.?

3. Lokalsamfundsorienterede virksomheder

3.1 Har landsbyen borgerdrevne organiseringer, der spiller en særlig rolle for landsbyens udvikling? (F.eks. brugsforeninger, delebilsordninger, anpartsselskaber der foretager nedrivninger af tomme bygninger eller lign.)

3.2 Har landsbyen virksomheder, som spiller en særlig rolle lokalt? (F.eks. lokale håndværkervirksomheder, der udvikler byen, landmænd, der opkøber færdige bygninger og river dem ned, mv.)

4. Samarbejdskultur

4.1 I hvilken grad arbejder de forskellige typer af aktører og organiseringer sammen om projekter, der er forankret i landsbyen?

4.2 Arbejder foreningerne og/eller virksomhederne sammen med kommunen?

5. Faciliteter

5.1 Bruges landsbyens faciliteter som mødesteder?

5.2 I hvor høj grad tager borgerne ejerskab og vedligeholder landsbyens faciliteter?

5.3 Hvilke faciliteter fungerer som mødesteder i landsbyen- og hvordan? (Et mødested kan både være en konkret facilitet f.eks. forsamlingshus, men også 'foran Brugsen', 'parkeringspladsen ved skolen' og 'ved kirken')

6. Fællesskab

6.1 I hvilken grad synes du, der er et stærkt fællesskab i landsbyen?

7. Landsbyens potentialer

7.1 Hvad er landsbyens særlige potentiale(r)? Nævn 1-4 af de største/mest oplagte potentialer for landsbyen?

7.2 Hvad er landsbyens særlige udfordring(er)? Nævn 1-4 af de største udfordringer som landsbyen står overfor?

7.3 Hvad er landsbyens (civilsamfunds) udvikling generelt? (F.eks. om nye initiativer bliver løbende sat i gang, og flere og flere borgere engagerer sig i byens udvikling)

7.4 Opleves landsbyen generelt som en god landsby?

Kortlægning af forhold i lokalsamfundet (evt. hjælp af spørgeskema):

- Ressourcer
- Aktivitet
- Engagement
- Udfordringer/potentialer

Behovsafklaring:

- Målgruppe
- Geografi
- Formål
- Tid

Kilde: Realdania, *Længe leve landsbyerne*, s. 39

3. EKSEMPELSAMLING, BYTYPER OG PERSONAER

- Det er vigtigt, at det/de mobilitetstiltag, der sættes i gang, passer til fundene i analysen og til de registrerede behov.
- Hvis ikke der er overensstemmelse mellem de registrerede behov og lokalområdetets ønsker, er det vigtigt, at dette italesættes, og at projektet evt. rettes til.
- Metode til kvalificering af hvilket mobilitetsprojekt, der skal sættes i gang:
 - Ud fra fire bytyper og fem generiske personaer er der i et skema oplistet egnede projekter i de forskellige kombinationer.
 - De analyserede område placeres i en af de fire bytyper, og den/de ønskede målgruppe(r) vælges blandt de fem personagrupper.

BYTYPER



Landsby

Landsbyen er ofte udelukkende en ren bosætningsby og indeholder ingen eller meget få servicefunktioner. Der er typisk ikke skole eller arbejdspladser i byen, og mobiliteten er derfor præget af daglig transport ud af byen til skole, arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter.



Større serviceby

Den større serviceby indeholder flere af de basale servicefunktioner, fx skole, dagligvareindkøb og læge. Derudover er der typisk et mindre udvalg af aktiviteter og fritidstilbud i byen. Hverdagslivet kan leves i byen, og mobiliteten er derfor præget af intern transport. Der vil dog fortsat være transport ud af byen til funktioner og arbejdspladser i større byer.



Mindre serviceby

Den mindre serviceby indeholder få basale servicefunktioner, fx skole eller dagligvareindkøb. Indeholder byen en skole, vil der være intern transport hertil, mens den øvrige transport foregår ud af byen i forbindelse med bl.a. overbygningen, uddannelse, arbejde, handel og fritidsaktiviteter.



Handelsby

Handelsbyen indeholder alle basale servicefunktioner og derudover et større udvalg af handel, fritidsaktiviteter, kultur og arbejdspladser. For mange leves hverdagslivet her, og mobiliteten er derfor præget af intern transport.

PERSONAER



Børn og unge

Denne gruppe benytter sig af gang, cykel, kollektiv trafik og af at blive kørt i bil af andre. Deres mobilitet er karakteriseret ved, at faste ture, til fx skole og uddannelse, for størstedelen, fungerer uden større udfordringer, mens de ofte er afhængige af andre (fx forældre, venner eller venners forældre) ift. at blive kørt til og fra aktiviteter, der ligger herudover. Afhængigt af børnenes alder, er det ikke nødvendigvis dem selv, men derimod forældrene, der oplever mobilitetsudfordringer.



Immobil borgere

Denne gruppe dækker over personer med psykiske eller fysiske udfordringer, fx gangbesværede. Deres mobilitet er karakteriseret ved, at de er afhængige af andre (fx familie, venner eller visiterede offentlige tilbud) for at få deres mobilitetsbehov dækket.



Borgere uden adgang til bil

Denne gruppe dækker over voksne (forældre, par eller enlige med/uden børn og seniorer), med eller uden kørekort, der ikke har adgang til en bil. Gruppen kan bestå af personer, der selv har fravalgt at eje en bil, såvel som personer, der ikke har midlerne hertil. Gruppen benytter sig af gang, cykel, kollektiv trafik, af at blive kørt af andre eller lejlighedsvist at låne eller leje en bil (såfremt de har kørekort).



Turister og besøgende

Denne gruppe dækker over de borgere, der ikke er fast bosat i området. Det kan være sommerhusejere eller -lejere, besøgende og turister fra ind- og udland. Deres mobilitet skiller sig ofte ud fra de øvrige personagrupper, idet deres mobilitetsbehov ikke er til faste hverdagsaktiviteter, men til mere sporadiske og lystbaserede ture. Gruppen kan råde over en bil, men kan også have behov for og/eller lyst til at benytte sig af andre mobilitetsformer.



Borgere med adgang til bil

Denne gruppe dækker over voksne (forældre, par eller enlige med/uden børn og seniorer) med kørekort, der råder over en bil. Deres mobilitet vil ofte være karakteriseret ved, at en stor del af deres daglige transport løses af bilen, hvilket giver dem en stor frihed. Gruppen transporterer ofte også andre, fx børn, unge eller ældre, i deres omgangskreds.

BYTYPE / PERSONAGRUPPE	LANDSBY	MINDRE SERVICEBY	STØRRE SERVICEBY	HANDELSBY
BØRN OG UNGE	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Digitale platforme til samkørsel Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Byrumsinventar Cykelløsninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mikromobilitet Lokal information Adfærdregulerende tiltag
BORGERE UDEN ADGANG TIL BIL	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Landsbybus Delebil Cykelløsninger Digitale platforme til samkørsel Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Byrumsinventar Cykelløsninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Cykelløsninger Mikromobilitet Lokal information Adfærdregulerende tiltag
BORGERE MED ADGANG TIL BIL	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitetsforeninger Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Lokal information Adfærdregulerende tiltag 	<ul style="list-style-type: none"> Lokal information Adfærdregulerende tiltag
IMMOBILE BORGERE	<ul style="list-style-type: none"> Nye services i landsbyen Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Mobilitetsforeninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Mobilitetsforeninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Byrumsinventar Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Forbindelser for bløde trafikanter Byrumsinventar Lokal information
TURISTER OG BESØGENDE	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information 	<ul style="list-style-type: none"> Knudepunkter Cykelløsninger Lokal information

4. KOMMUNIKATION OG LANCERING

- Kommunikation er afgørende for projektets succes!
- Vælg den rette kommunikationsform.
- Vær tilstede, hvor målgruppen er og målret budskabet.

AFSENDER	BUDSKAB	MÅLGRUPPE	KANAL	TIDSPUNKT	EFFEKT
<p>Hvem er afsender af kommunikationsindsatsen?</p> <p>Vær bevidst om afsenders rolle. Der er forskel på, om kommunikationen fx kommer fra en privatperson, en virksomhed eller en offentlig myndighed.</p>	<p>Hvad er budskabet?</p> <p>Budskabet skal formuleres, så det er forståeligt og meningsfuldt for målgruppen. Tag højde for, hvor meget målgruppen ved/ikke ved i forvejen, og hvilke emner der interesserer dem.</p>	<p>Hvem er den primære målgruppe for kommunikationsindsatsen? Er der flere målgrupper?</p> <p>Kommunikationen skal målrettes målgruppen.</p>	<p>Via hvilke kanaler skal der kommunikeres?</p> <p>Overvej her, hvilken formidlingsform, der er den bedste ift. målgruppen, fx om den skal være skriftlig/mundtlig, og om der ønskes envejs- eller tovejskommunikation.</p>	<p>Hvornår skal der kommunikeres?</p> <p>Ofte skal et projekt kommunikeres flere gange, og måske skal nogle målgrupper informeres før andre. Der kan med fordel laves en tidsplan med delelementer for kommunikationsindsatsen.</p>	<p>Hvilket mål/effekt ønskes der af kommunikationsindsatsen?</p> <p>Målret kommunikationen ift. det mål, der ønskes, fx at øge kendskabet til projektet eller at få borgerne til at ændre adfærd eller holdninger.</p>

5. DRIFT OG EVALUERING

- Pilotprojekt vs. et blivende tilbud.
- Løbende overvågning af driften og evt. tilretninger.
- Vigtigt med en tilpas lang projektperiode, inden projektet evalueres – særligt hvis projektet kræver, at borgerne ændrer adfærd.
- Husk at nyhedens interesse kan aftage, og at også ildsjæle kan blive trætte.

ANBEFALINGER TIL FREMTIDIGE MOBILITETSPROJEKTER

- Forventningsafstem med lokalområdet – hvad er muligt og hvad kan/skal de selv bidrage med i projektet?
- Engager lokalbefolkningen – projektet bliver aldrig levedygtigt uden lokal opbakning.
- Vælg et mobilitetsprojekt, der opfylder de konkrete behov/udfordringer, der er i området.
- Målret kommunikationen om mobilitetsprojektet – informationen skal være der, hvor målgruppen naturligt "snubler" over den.
- Læg en plan for drift og evaluering, og forventningsafstem med lokalbefolkningen, ift. hvad der skal til for at et pilotprojekt evt. kan blive til et blivende tilbud på sigt.



midttrafik

OPFØLGNING

- Vedligehold af håndbogen og tilføjelse af nye projekter til eksempelsamlingen
- Flere medlemmer til minimobilitetsgruppen?

