

Til
Svendborg Kommune

Dokumenttype
Notat

Dato
Marts 2023

Proces for Mobilitetsplan

Svendborg Kommune



Proces for Mobilitetsplan Svendborg Kommune

Projektnavn **Proces for Mobilitetsplan Svendborg Kommune**
Projektnr. **1100053873**
Modtager **Svendborg kommune**
Dokumenttype **Notat**
Version **0.11**
Dato **Februar 2023**
Udarbejdet af **AMLN**
Kontrolleret af **STS/TBN**
Godkendt af **AMLN**

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

Indhold

1.	Introduktion	2
1.1	Processen med udarbejdelse af en mobilitetsplan	2
2.	Målsætninger og planens rolle i planhierarkiet	3
2.1	Anbefalinger til mobilitetsplanens rolle i planhierarkiet	6
3.	Proces- og tidsplan	7
3.1	Fase 0 – Intern opstart af projektet	8
3.2	Fase 1 – Hvad er vores udgangspunkt	9
3.3	Fase 2 – Hvilke tiltag har vi brug for?	16
3.4	Fase 3 – Mobilitetsplan, miljøvurdering og politisk behandling	18
4.	Bilag A – Opdeling af aktiviteter	20
5.	Bilag B - Fremtidens mobilitet i Faaborg-Midtfyn Kommune	22

1. Introduktion

Det fremgår af Kommuneplan 2021-2033, at der skal udarbejdes en mobilitetsplan for målrettet at arbejde med en omstilling til bæredygtig mobilitet. Mobilitetsplanen skal danne et vigtigt vidensgrundlag blandt andet om den nuværende transportadfærd, og samtidig skal indsatser på mobilitetsområdet fastlægges, koordineres og prioriteres. Desuden er arbejdet med en kommende mobilitetsplan en vigtig indsats i Svendborg Kommunes Klimahandleplan 2022.

Formålet med dette notat er at hjælpe Svendborg Kommune med at skabe klarhed over processen for udarbejdelse af en mobilitetsplan for kommunen. Notatet beskriver både det procesmæssige ift. udarbejdelsen og hvordan en mobilitetsplan indholdsmæssigt kan opbygges. Notatet indeholder en række anbefalinger til, hvordan Svendborg Kommune kan komme videre med arbejdet med en mobilitetsplan og hvilke ting, de skal være opmærksomme på i arbejdet.

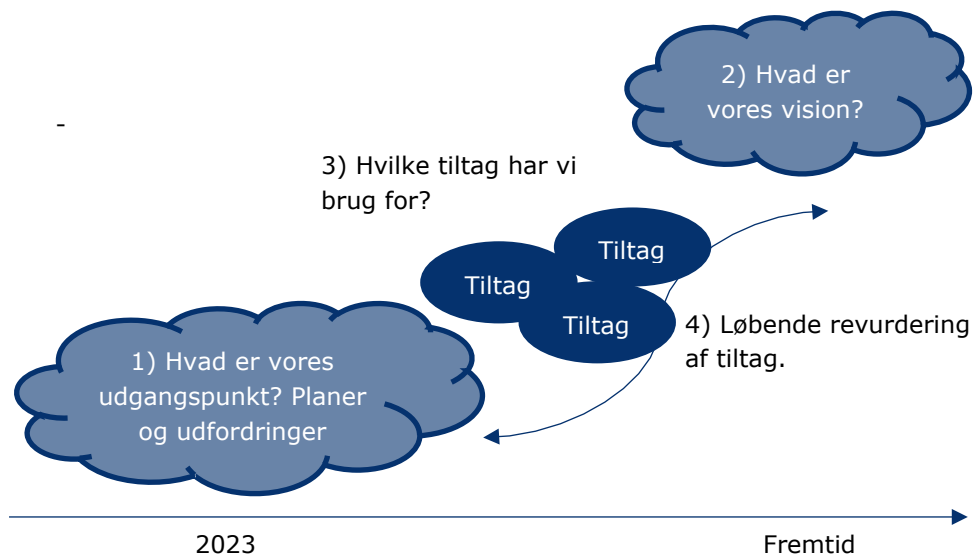
De overordnede formål med dokumentet er følgende:

- Give forvaltningen en køreplan for udarbejdelsen af en mobilitetsplan, som også skaber et overblik over emner og indhold
- Vise hvilke foranalyser, det anbefales at udføre for at kunne udarbejde planen, og hvilke der kan overvejes.
- Beskrive formålet med en mobilitetsplan og hvordan den spiller sammen med kommunens øvrige planlægning og målsætninger. I den forbindelse beskrives endvidere:
 - o Hvorfor er det vigtigt at have en mobilitetsplan?
 - o Hvad giver mobilitetsplanen som værktøj?
 - o Beskrive, hvordan der arbejdes med forskellige problematikker ift. Svendborg by og resten af kommunen
- Give overblik over processen for udarbejdelse af mobilitetsplanen og hvordan de forskellige interesser indtænkes i processen.

Samtidig ses dokumentet også som et skridt i retningen af at kunne skabe en fælles forståelse for planens rolle for forvaltningens arbejde og kommunen generelt.

1.1 Processen med udarbejdelse af en mobilitetsplan

Overordnet vil processen med at udarbejde en mobilitetsplan følge punkterne skitseret i figur 1. På figuren fremgår det, at første punkt i processen er en gennemgang og analyse af, hvad udgangspunktet for mobilitetsplanen er. Dette indbefatter både en gennemgang af de visioner og målsætninger i eksisterende planlægning, samt en analyse af, hvordan mobiliteten i Svendborg Kommune er i dag og hvilke udfordringer, der eksisterer i dag.



Figur 1: Mobilitetsplanen vil i sit udgangspunkt i ovenstående generelle proces, hvor der arbejdes med at gå fra en analyse af udgangspunktet til en vision og hvilke tiltag der skal til. Herefter vil tiltagene løbende blive vurderet.

På den baggrund vil næste skridt være at formulere en vision for, hvordan mobiliteten i kommunen ønskes i fremtiden. Visionen vil dermed være baseret på, hvilke udfordringer, der eksisterer og de mål og visioner kommunen har – dette er vigtigt, da en vision for mobilitet hænger snævert sammen med de visioner, der er for byernes og kommunens udvikling.

Herefter vil relevante tiltag og initiativer blive identificeret. Øvelsen her vil være, ud fra visionen, at kortlægge, hvilke redskaber, der kan være med til at skabe den ændring og udvikling, som der er brug for, for at opnå den ønskede vision. Herefter vil der gennem løbende vurderinger og evalueringer af tiltag og udgangspunkt være behov for at justere tiltagene, så visionen fortsat kan opnås.

I praksis vil processen ikke være så lineær, som skitseret på figur 1. Der vil f.eks. blive identificeret nye tiltag, som kræver, at der bliver lavet nye analyser af udgangspunktet, eller der vil f.eks. blive identificeret tiltag, som bevirker, at der skal justeres på visionen. Det er dog stadig relevant at have en bevidsthed om, i hvilken af faserne udarbejdelse af planen befinder sig – både i forhold til planlægningen af processen og kommunikation af processen.

2. Målsætninger og planens rolle i planhierarkiet

I dette kapitel opsummeres overordnet på mobilitetsplanens sammenhæng med kommunens øvrige strategier og planer. Overordnet anbefaler vi, at Mobilitetsplanen indgår som vist på figur 2.



Figur 2: Mobilitetsplanen i kommunens planhierarki ift. udvalgte planer.

Mobilitetsplanen vil være den overordnede strategiske planlægning for mobilitetsområdet i kommunen. På figuren ses de strategiske planer, som sætter rammerne for Mobilitetsplanen og de eksisterende planer, der allerede foreligger med handlinger i kommunen. Det forventes fortsat, at det vil være relevant at have disse handleplaner med udspecificerede handlinger og tiltag. Nogle af disse planer er dog ældre og vil skulle revideres. Revisionen kan både ske i forbindelse med udarbejdelsen af mobilitetsplanen eller i en senere proces. Derfor kunne et udgangspunkt være, at mobilitetsplanen udstikker de strategiske retningslinjer og målsætninger for den overordnede mobilitet i kommunen. Planen vil derfor skulle indeholde principper, samt beskrivelse af overordnede strategiske indsats og projekter. Detaljerede projekter og initiativer vil skulle findes i handlingsplanerne. Mobilitetsplanen vil udstikke retningslinjer og principper som vil være gældende for udviklingsplanerne – eksempelvis ift. parkering og vejadgang – og samtidig vil mobilitetsplanen også udstikke retningslinjer for, hvordan cykeltrafikken i kommunen ønskes i fremtiden, som vil blive konkretiseret med specifikke handlinger og tiltag i en handlingsplan for cykelområdet.

I det følgende præsenteres de overordnede tanker og idéer med relation til mobilitet fra de eksisterende planer.

I **Kommuneplanen** er der fokus på mobilitetens rolle i dagligdagen for borgere og virksomheder. I planen er der fokus på, at mobilitet danner grundlag for vores hverdag, og at der i planlægningen skal være fokus på at arbejde med samlede transportsystemer og ikke enkelte transportformer:

- Mobilitet handler om muligheden for at bevæge sig over afstand - altså om at komme fra A til B. Mobilitet er grundlaget for vores hverdagsliv og vores muligheder for at komme i skole, til uddannelse, på arbejde, til fritidsaktiviteter, købe ind og besøge venner og familie. Samtidig er mobiliteten afgørende for virksomhedernes muligheder for at få varer og tjenesteydelser ud til os og hinanden.
- Mobilitet udviser grænserne mellem transportmidlerne, og i stedet betragtes transportmidlerne som ét samlet transporttilbud. I arbejdet med mobilitet er der ikke et udelukkende fokus på transportsystemer og enkelte transportmidler. Arbejdet med mobilitet tager derimod udgangspunkt i det enkelte transportbehov.

I **Planstrategi '19** sættes der fokus på en bæredygtig transport, en sammenhængende trafikall infrastruktur og en forbedring af den digitale infrastruktur. Der nævnes følgende konkrete målsætninger;

- Byrådet vil arbejde for at gøre det bæredygtige transportvalg – kollektiv transport, gang og cykling – til et let og attraktivt valg,
- Byrådet vil fortsat bakke op om samarbejdet med de øvrige fynske kommuner og Region Syddanmark for at forbedre den trafikale infrastruktur til og fra Svendborg,
- Byrådet vil indgå i alle relevante samarbejder for at forbedre den digitale infrastruktur på Fyn og i Svendborg.

Der er en revision af Planstrategi '19 under udarbejdelse – Udviklingsstrategien.

I **Klima- og Enerkipolitik 2020-2025** er der fokus på energiforbruget i kommunen og de dertil hørende konsekvenser ift. klima og CO2. Konkret nævnes følgende initiativer i forbindelse med klima og mobilitet:

- Den kommunale transport er omstillet til 100 % vedvarende energi i 2030,
- Transport på geografisk niveau er omstillet til 100 % vedvarende energi i 2040,
- Det skal være attraktivt, let og trygt at cykle og bevæge sig til fods,
- Der skal være fokus på elektrificering af privatbilismen, herunder understøtte udbygning af ladeinfrastrukturen.

Svendborg Kommunes **Bæredygtighedsstrategi** fokuserer bl.a. på mobilitet som et led i skabelsen af attraktive bæredygtige landsbyer;

- Svendborg Kommune prioriterer offentlig transport, cykelstier og etableringen af landsbyklynger, som kan styrke infrastrukturen og bidrage til attraktive og mere bæredygtige lokalområder med kvalitet i boliger og friarealer.

Også i **Klimahandleplanen** er der fokus på mobilitet. Det overordnede mål, som er indgået i DK2020 regi, er, at kommunen senest i 2050 skal være klimaneutral. Transport udgør knap 20% af den samlede udledning af CO2 i Svendborg Kommunes geografi. Størstedelen stammer fra personbiler. Derfor er en række indsatser i Svendborg Kommunes Klimahandleplan 2022 rettet mod transportområdet:

- Omstilling til el i kommunale biler
- Ladeinfrastrukturplan
- Omstilling til Elbusser
- Omstilling til fossilfri færgedrift
- Mobilitetsplan
- Alternativer til personbilskørsel.

Indsatsen vedr. en mobilitetsplan skal fungere som en paraply for de andre indsatser i klimahandleplanen vedr. transport samt for øvrige planer der vedrører mobilitet.

I **Fyn i bevægelse 2017** fremlægges de fynske kommuners første fælles infrastrukturstrategi. Strategien indeholder et fokus på den gennemgående infrastruktur på Fyn ift. togforbindelser og motorveje. Samtidig er der også fokus på kombinationsrejser, stationsmiljøer og hurtigbusser.

I Miljø og Teknik er der fokus på nye mål og "**must win battles**" ift. at mindske energiforbruget, udlede mindre CO2, løse opgaver i samarbejde med fonde og private aktører, klar kommunikation og skabe faglige arbejdsfællesskaber. I de mere specifikke handlingsplaner for særlige områder indenfor mobilitet er der også en række målsætninger, som er relevante for mobilitetsplanen;

- **Trafiksikkerhedsplanen 2020:** Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i Svendborg Kommune skal halveres fra 2018/2019 frem mod 2030.

- **Hastighedsplan:** Er en udmøntning af trafikikkerhedsplanen, hvor der arbejdes med at fastlægge konkrete målsætning og tiltag ift. hastigheden på vejene i åbent land, som led i at mindske antallet af tilskadekomne i trafikken.
- **Parkeringsstrategi for Svendborg bymidte og havn 2020:** Indeholder en række hensigtserklæringer ift. konkrete og strategiske indsatser, som ønskes gennemført/belyst. Bl.a. ønsker om undersøgelser af p-behov, tilpasning af zonestruktur og takststruktur, skiltning, bedre stiforløb og tilpasset p-norm.
- **Vejklasseplan 2020:** Planens mål er at skabe et sikkert vejnet i kommunen, som betjener borgere, erhverv og turister tilfredsstillende og minimerer de trafikale gener.
- **Cykelruteplan 2014:** Formålet er at fokusere forbedringer af cykelnettet i kommunen, så der skabes hurtige, direkte og sikre cykelforbindelser.
- **Strategi for ladeinfrastruktur 2022:** Indeholder strategi for opsætning af ladeinfrastruktur i kommunen.

Herudover ligger der også udviklingsplaner for områder, som betyder, at der i disse områder er konkrete visioner for udviklingen, som Mobilitetsplanen skal være med til at understøtte:

- **Udviklingsplan Svendborg Vest:** Målet er her bl.a. at arbejde med tydelige og bedre overgange fra området ved de større veje og at arbejde med at udvikle de eksisterende stier i området.
- **Udviklingsplan Svendborg Havn:** Målet er bl.a. at skabe bedre sammenhænge mellem Svendborg bymidte og havnen. Havnen skal samtidig udvikles som et byområde, der forener erhvervs- og rekreativ havn.
- **Strategi for overgangszonen mellem midtby og havn:** Visionen er bl.a. nye og opgraderede forbindelser fra Møllergade til Jessens Mole.
- Herudover ligger der arbejder med at udvikle **Tankefuld**, ny omfartsvej fra Rantzausminde og **Fægehavn** i Svendborg havn.

2.1 Anbefalinger til mobilitetsplanens rolle i planhierarkiet

Vi anbefaler, at mobilitetsplanen udstikker de strategiske retningslinjer og målsætninger for den overordnede mobilitet i kommunen. Planen vil indeholde principper, samt beskrivelse af overordnede strategiske indsatser og projekter. Detaljerede projekter og initiativer vil skulle findes i handlingsplanerne.

På baggrund af gennemgang af udvalgte strategiske planer ift. mobilitet anbefaler vi, at følgende punkter kommer til at indgå ift. arbejdet med målsætningerne for mobilitet;

- Mobilitet anses som en mulighed for at skabe attraktive forhold for borgere og virksomheder. Mobilitet kan være med til at skabe en god kommune for borgere og virksomheder, hvor mobilitetsbehov løses på en måde som giver værdi i hverdagen.
- Mobilitet skal være med til at understøtte mulighederne for at bevæge sig i hverdagen, så mobilitet og sundhed kobles.
- Mobilitet er et vigtigt indsatsområde ift. at nå kommunens målsætninger ift. CO2 neutralitet i 2050 – herunder er der et fokus på at omstille transportmidler til el.
- Mobilitet i Svendborgs Kommune kan ikke ses uden at forholde sig til omverdenen. Mobilitet skal samtænkes med mobilitet på hele Fyn og koblingerne med omverdenen.

De specifikke handlingsplaner viser, at parkering i Svendborg bymidte og havn, trafikikkerhed og hastighed på veje i åbent land, vejklassificering og cykelstiplanlægning ift. at skabe et cykelnetværk i kommunen er centrale emner i mobilitetsplanlægningen i kommunen, som

anbefales behandlet i mobilitetsplanen. Samtidig er ladeinfrastruktur et element ift. målsætningerne for at mindske CO2 udslippet fra transporten.

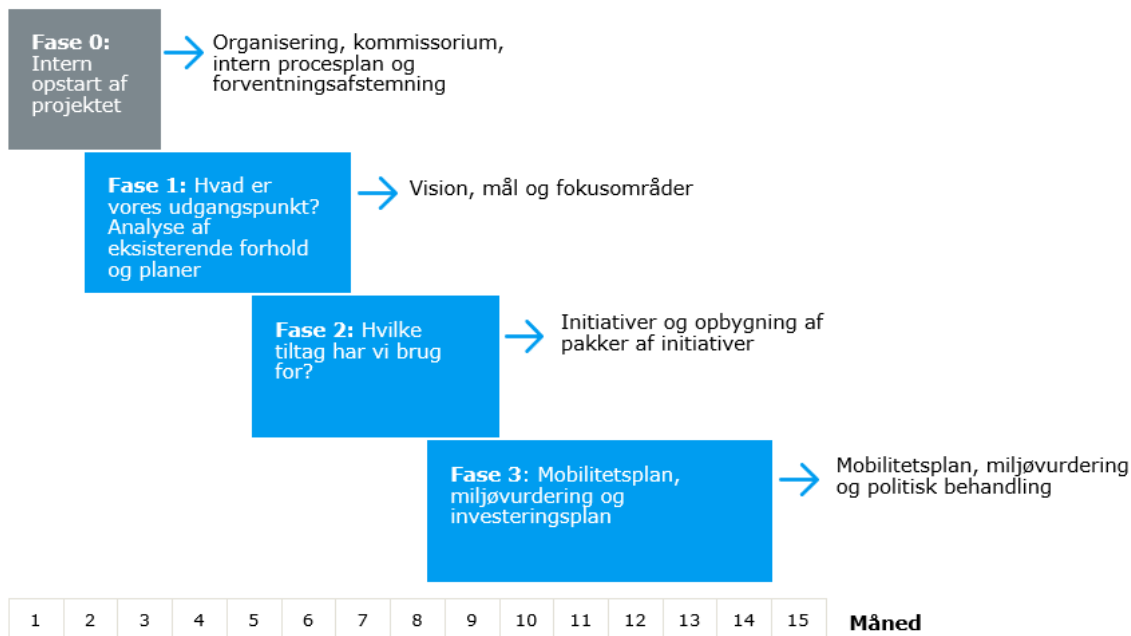
3. Proces- og tidsplan

Der er for processen med udarbejdelse af mobilitetsplanen udarbejdet en anbefaling til en simplificeret procesplan, som vist på figur 3. Der er samtidig udarbejdet en detaljeret tidsplan, men forslag til en timing af de specifikke arbejdsopgaver, processer og møder, der ligger i de enkelte faser. Den detaljerede tidsplan er vedlagt som excel-fil (bilag), så den kan viderebearbejdes af kommunen, når endelig beslutning om indhold og tidsplan er taget. Samtidig ligger der fra arbejdsgruppemøde nr. 2 slides omkring processen.

Både den simplificerede procesplan og den detaljerede procesplan er vist som lineære processer. I virkeligheden vil der løbende være tilbagespring og aktiviteter, som vil skulle genbesøges i den proces som en mobilitetsplan gennemløber, idet der vil komme nye oplysninger ind og andre planer/beslutninger, som forløber sideløbende, kan ændre sig. Samtidig er det en politisk vedtaget plan, som derfor kan ændre indhold gennem den politisk proces.

Overordnet anslås det, at udarbejdelse af en mobilitetsplan vil tage ca. 15 måneder inden den er godkendt. Tidsplanen er angivelse af, hvordan processen hurtigst muligt kan gennemføres, forudsat de nødvendige ressourcer er afsat. De enkelte faser kan forlænges, hvis det ønskes.

I det følgende vil de fire faser planen udarbejdes i blive beskrevet. For forslag til hvordan aktiviteterne kan koordineres ses i bilag A en opdeling af aktiviteter.



Figur 3: Simplificeret procesplan for udarbejdelse af en mobilitetsplan.

3.1 Fase 0 – Intern opstart af projektet

Fase 0 omfatter opstarten af projektarbejdet. I denne fase planlægges de overordnede rammer for projektet, så der er styr på, hvad planen skal kunne og hvordan arbejdet organiseres. Udarbejdelsen af dette notat og arbejdet med tidsplan mv. kan ses som første skridt i fase 0.

Det vil være i opstarten af projektet, at der udarbejdes et kommissorium for arbejdet. Kommissoriet vil skulle beskrive organisering – eksempelvis hvem sidder i styregruppen for projektet, og hvem vil skulle deltage i arbejdsgruppen, og hvilke opgaver ligger der til arbejdsgruppen. Kommissoriet vil også skulle indeholde udarbejdelse af en tidsplan, hvor aktiviteter, arbejdsgruppemøder og milepæle fastlægges. Det foreslås endvidere at gennemføre et internt kick-off møde, hvor der er fokus på at arbejdsgruppen og styregruppen opnår en fælles forståelse for rammerne af opgaven og niveauet for planen.

Inddragelse

I denne fase udarbejdes der en interessentanalyse. I interessentanalysen skal der arbejdes med at identificere alle interne og eksterne interessenter. I figur 4 er der vist typiske eksempler på, hvilke interessenter, der kunne arbejdes med i udarbejdelsen af en mobilitetsplan.

Typiske interessenter i udarbejdelsen af en mobilitetsplan	
Eksterne	Interne
Lokalråd	Kommunalbestyrelsen
Borgerforeninger	Teknik- og Miljø udvalget
Handelsstandsforeninger	Planafdelingen (særligt ift. udviklingsområder og strategisk byplanlægning)
Seniorrådet	Klima, Natur og Miljø (særligt ift. miljøvurderingen, samt klima og bæredygtighedsaspekter)
Handicaprådet	Andre forvaltninger (særligt ift. skole og unge og fritid/turisme)
Skoler	
Uddannelsesinstitutioner	
Erhvervsråd	
Erhvervs sammenslutninger	
Cyklistforbundet	
FynBus	
Regionen	
Vejdirektoratet	

Figur 4: Eksempler på typiske interessenter i udarbejdelsen af en Mobilitetsplan.

Interessenterne kan grupperes ift. deres indflydelse på projektet og påvirkning af projektet og geografi. På den baggrund opstår nogle grupper af interessenter, som der så kan opstilles målrettede aktiviteter for. Derefter bør det overvejes, hvilket niveau interessenterne skal inddrages på og planen for aktiviteter bør opdateres løbende. Målet vil være at fastlægge det ønskede niveau af inddragelse, hvor der kan skelnes mellem;

- Information, som giver grundlaget for en vellykket involvering.
- Dialog, som gensidigt gør de involverede parter klogere.
- Inddragelse/involvering, hvor der også er mulighed for at påvirke resultater/beslutninger

Interessentanalysen indeholder også politikerne og fastlæggelse af hvornår, og hvordan det er hensigtsmæssigt at inddrage dem. Ud over de specifikke interessenter kan det også overvejes, om der skal arbejdes med en bred borgerinddragelse, som kan være med til at sikre, at alle har mulighed for at få information om projektet. Den brede borgerinddragelse kan ske gennem informationsmøder, men der kunne også arbejdes med inddragelse gennem spørgeskemaer, som samtidig kunne anvendes som direkte input ift. kortlægning af mobilitet og brugen af den i kommunen.

I beskrivelse af de følgende faser og i den detaljerede tidsplan, er der foreslået en overordnet model for, hvordan interessentinddragelsen kan planlægges.

Anbefalinger til arbejdet i fase 0

I fase 0 anbefales det at arbejde med følgende elementer;

- Udarbejdelse af kommissorium, som indeholder;
 - o Organisering af arbejdet
 - o Fastlæggelse af styregruppe og arbejdsgruppe og tilhørende beslutningskompetencer
 - o Overordnet tidsplan for processen
- Tids- og procesplan – detaljeret udgave
- Interessentanalyse og plan for interessentinddragelse – herunder også plan for politikernes deltagelse i arbejdet.

3.2 Fase 1 – Hvad er vores udgangspunkt

I næste fase gennemføres alle foranalyserne for at få et indtryk af, hvad udgangspunktet for arbejdet er. Dette udgangspunkt skal resultere i, at der kan udarbejdes visioner, mål og fokusområder i planen, som understøtter de visioner, der er for kommunens udvikling.

Nedenfor beskrives de analyser, som kunne gennemføres for at få et billede af, hvilke udfordringer den eksisterende situation giver. Analyserne er udvalgt, så de giver et billede af både situationen som den er, og de udfordringer der ligger nu og i den nærmeste fremtid. En række af analyserne er ud fra det fokus, som er beskrevet ovenfor ift. målsætninger og visioner markerede med en * ift. at de anbefales gennemført for at have en grundlag for, at kunne fastlægge indsatser og tiltag. I bilag A er der angivet et forslag til, hvordan analyserne kan gennemføres i en prioriteret rækkefølge, som man kan strække over et længere tidsforløb, hvis det ønskes.

Mobilitet i kommunen

For at opnå en grundlæggende forståelse af mobiliteten og dynamikkerne i kommunen, kan følgende forhold analyseres:

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Transportmiddelvalg (modalsplit) og kortlægning af transportvanerne i kommunen*	Opnå indblik i borgernes transportmiddelvalg og hvordan borgerne i kommunen transporterer sig – herunder særligt byland problematik og hvordan Svendborg Kommune hænger sammen med de	Beskrivelse af brugen af de forskellige transportmidler i kommunen, samt analyser opdelt på turlængder. Analysen anbefales ift. at skabe et godt udgangspunkt for diskussioner (internt og eksternt ift. borgere) og	TU-data foreslås indkøbt. Herudover kan der anvendes Danmarks Statistik (bilrådighed, el-biler, indbyggere) Data fra Fynbus.

	omkringliggende kommuner.	opsætning af målsætninger.	Evt. spørgeskemaer ifm. interessentinddragelsen.
Befolkningsprognose*	Indblik i den forventede fremtidige udvikling i befolkningen i kommunen generelt og i kommunens byer for at sikre, at fremtidens mobilitet understøtter denne udvikling.	Udvikling i befolkning i kommunen generelt og geografisk fordelt på kommunens byer. Anbefales at forholde befolkningsudviklingen til udbuddet af forskellige transportmidler i de geografiske områder, så dette kan bruges som input til trafikmodellering.	Udgangspunkt i eksisterende analyse – Befolkningsprognose 2022 .
Planlagt udvikling*	Opnå indblik i planlagte udviklingsprojekter i kommunen, så dette kan medtages i den fremtidige vision for udviklingen.	Gennemgang og opsummering af planlagte udviklingsprojekter og infrastrukturprojekter, som vil have betydning for hvordan transportbehovet og mønsteret fremadrettet kan blive ændret i kommunen. Anbefales at forholde befolkningsudviklingen til udbuddet af forskellige transportmidler i de geografiske områder, så dette kan bruges som input til trafikmodellering.	Gennemgang af kommuneplan, kollektive trafikplaner, Vejdirektoratets planer, udviklingsplaner mv.
Mobilitetsregnskab	Formidle et samlet overblik over transportbehovet og transportmønstret blandt kommunens borgere til borgere og politikere. Materialet kan bruges ifm. debatter og inddragelsesprocesser. Regnskabet kan opdateres årligt, hvis der ønskes et kontinuert overblik.	Samle op på udviklingen ift. transportmiddelvalget og transportbehovet for cykling, bilture, kollektiv trafik mv. i et samlet regnskab. Regnskabet vil samle op på data og præsentere det på en lettilgængelig måde. Gennemføres der spørgeskemaundersøgelser eller lignende ifm. inddragelsen kan dette også anvendes som en del af et mobilitetsregnskab.	Diverse data (TU-data mv.) og egne undersøgelser (eksempelvis ifm. inddragelse).

		Spørgeskemaer for skole ifm. eksempelvis en skolevejsanalyse kunne også være data, som kunne indgå.	
--	--	---	--

Bilforhold

Bilen spiller en stor rolle i den måde folk transporterer sig på i kommunen. Samtidig er det vigtigt at få en forståelse af, hvordan bilen anvendes i dag, så der kan arbejdes målrettet ift. at sikre, at bilen anvendes på den mest hensigtsmæssige måde ift. målsætninger om bæredygtighed og CO2, da dette er vigtige mål for kommunen.

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Analyse af trængslen på vejnettet samt vejnettets kapacitet og belastningsgrader i den nuværende og fremtidige situation*	Opnå indblik i, hvilke kapacitetsmæssige udfordringer, der ses på vejnettet i dag og ved fremtidig udvikling i kommunen.	Anbefales for at skabe overblik over kryds og strækninger med kapacitetsmæssige udfordringer. Analysen er central ift. at få en forståelse af vejnettet nu og i fremtiden.	Trafikmodellen og GPS-data
Kortlægning af rejserelationer (flowanalyse)	Forståelse af hvordan trafikken bevæger sig rundt på vejnettet og relationen mellem by og land. Giver f.eks. også indsigt i omfanget af gennemkørende trafik og ærindetrafik i Svendborg midtby. Beslutningsgrundlag for, om vejnettet understøtter den ønskede og efterspurgte trafik på vejene.	Trafikmodellen for dagens situation beskriver på baggrund af registrerede GPS-data fra køretøjerne på vejnettet dagens rejserelationer og sammenhæng i kommunen. Giver yderligere overblik over kapacitetsmæssige udfordringer.	Trafikmodellen og faktiske GPS-registreringer fra køretøjerne på vejnettet.
Pendleranalyse og trafikmønstre	Opnå et indblik i, hvordan borgerne i kommunen transporterer sig, herunder særligt by-land problematik. Endvidere overblik over, hvordan Svendborg hænger sammen med de omkringliggende kommuner.	Analyse af pendling og trafikmønstre. Fokus er på at kortlægge eksisterende rejsemønstre til og fra kommunen og mellem kommunens byer.	Danmarks Statistik, trafikmodellen og faktiske GPS-registreringer fra køretøjerne på vejnettet.

El-biler og lademuligheder	Opnå overblik over udbuddet og planlægningen af ladeinfrastruktur i kommunen.	Ikke en egentlig analyse, men gennemgang og overblik over eksisterende planer og status for ladeinfrastrukturen ift. samspil med mobilitetsplanens mål og indsatser.	Udgangspunktet er eksisterende strategi for ladeinfrastruktur
----------------------------	---	--	---

Parkering

Parkering er et redskab, som kan være med til at skabe en velfungerende og attraktiv by. I Svendborg Kommune er det i Svendborg by, at parkering kan skabe udfordringer – herunder særligt ifm. turisme og sæsonmæssige udsving i behov. Parkering er et af de områder, hvor der efterfølgende kan være behov for at udarbejde en handlingsplan med specificering af emner og initiativer.

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Parkeringsanalyser ift. kapacitet, belægningsgrader og restriktion*.	Opnå indblik i, hvilke kapacitetsmæssige udfordringer, der ses i dag og fremtiden.	Overblik over eksisterende behov, belægninger, restriktioner med fokus på tiltag/initiativer implementeret med baggrund i parkeringsstrategi 2020. Analysen vil derfor primært være en opsamling og status på eksisterende/ igangværende arbejde ift. bl.a. belægningsgrader. Parkeringsstrategien er netop til politisk behandling.	Kommunens kortinfo samt tællinger og belægningsgrader fra parkeringsstrategi 2020 samt igangværende opdatering af parkeringsstrategien. Eventuelt bør de suppleres med nye tællinger.

Cykel, gang og mikromobilitet

Cykel og gang spiller vigtige rolle i mange menneskers daglige transportbehov. Samtidig kan de være greb ift. at skabe attraktive byer og mindske parkering. I de seneste år har løbehjul også gjort deres indtog i byerne – og sammen med cykling og gang kan de være med til at skabe attraktive byer. Cyklisme er et emne, som hænger sammen med målene om, at skabe en velfungerende by, nedbringe CO2 udledning fra transporten og give borgerne mulighed for en aktiv og sund transport. I kortlægningen af forholdene kunne eventuelle spørgeskemaundersøgelser gennemført som en del af inddragelsen også anvendes til at kortlægge brugernes opfattelse af forholdene.

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Overblik over stityper, koblinger samt krydsning*	Opnå overblik over eksisterende stinet og krydsningsmuligheder, så der kan udpeges et hovedstinet og "missing	Gennemgang af stinettet med fokus på at udpege et hovedstinet.	Kortinfo suppleret med tællinger og evt. gennemkørsler af stinettet. Udgangspunktet

	links". I analysen vil der også kigges på koblinger til andre transportformer.	Analysen er central ift. at sikre udpegning af relevante initiativer. Rutenettet skal også gennemgås ift. at sikre gode cykelsammenhænge til andre transportformer ved mobilitetsknudepunkter.	skal være, at det på detaljeret niveau kortlægges, hvilken cykelinfrastruktur, der er til stede.
Kortlægning af cykelpotentiale	Få overblik over, hvilke områder i kommunen, der har størst potentiale for at få flere cyklister.	Udarbejdelse af heat-maps (zonekort), hvor det kan ses hvilke områder/strækninger, der har størst potentiale for at overflytte korte bilture til cykel.	GPS data med opgørelse af biltrafikkens turlængde opgjort for zoner eller strækninger.
Mikromobilitet (Løbehjul, delecycler, skateboards mv.)	Opnå indblik i eksisterende tilbud af mikromobilitet og behov i kommunen. Mikromobilitet kan indgå som en vigtig del af tilbringer transporten til offentlig transport og samtænkes med mobilitetsknudepunkter .	Kortlægge de tilbud, der eksisterer og analysere om de dækker behovet.	Kortlægning af tilbud.
Gåendes færdsel i byen	Få indblik i gåendes brug af Svendborg by. Særlig interessant i relation til turisme og evt. også for tilgængelighed for gangbesværede og personer med nedsat syn.	Kortlægning af fodgængerstrømme og "missing links", hvor der med fordel kan skabes attraktive forbindelser for gående rundt i byen. Eventuel også kortlægning af lokaliteter med særlig interesse for gående (shopping, restauranter, rekreative områder, kultur, fritid mv.) Som del af de gåendes færdsel i byen kan der også kortlægges for destinationer og tilgængelighed for gangbesværede og personer med nedsat syn.	Tællinger, teledata og viden om mål for gående herunder gangbesværede og personer med nedsat syn.

Kollektiv trafik

Kollektiv trafik er et vigtigt element i at skabe velfungerende mobilitet i kommunen. Samkørsel ses også som en del af den kollektive trafik – og vurderes også som en vigtig brik i et velfungerende og attraktivt kollektivt transportudbud. Kollektiv trafik er også en mulighed for at nedbringe CO2 udledningen fra transporten. Udbuddet og efterspørgslen efter kollektiv trafik vil være forskellige – og særligt i en kommune som Svendborg med store landområder er det vigtigt at arbejde strategisk med at sikre den kollektive trafik fungerer bedst muligt.

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Kollektiv trafik – rutebetjening og passagertal*	Opnå overblik over eksisterende kollektiv trafikbetjening og planer for fremtidig betjening.	Gennemgang af busruter, passagertal mv. Desuden kortlægning af rejserelationer mellem byer og byområder til vurdering af, om der er vigtige relationer, som den kollektive trafik ikke understøtter i dag. Analysen anbefales ift. at kunne vurdere om den kollektive trafik fungerer optimalt, betjener de relevante områder og hvilke nye former for kollektiv trafik, der evt. kan bringes i spil.	Kortinfo, GPS-data med rejserelationer og information fra Fynbus mv.
Mobilitetsknudepunkter	Undersøge eksisterende tilbud og behov i knudepunkter, hvor forskellige transportformer mødes og hvor rejsende skifter transportmiddel. Knudepunkter skal også ses ift. samkørsel.	Kortlægning af tilbud og fremtidigt behov	Plandata, rutekort, trafiktal og generel gennemgang af kortmateriale

Bæredygtighed

Bæredygtighed er et tværgående element i arbejdet og dækker alle kategorier. I sig selv kan en mobilitetsplans fokus på at give muligheder for CO2 mindskende transport være bæredygtigt, men der kan også være et behov for at se på planens virkemidler i et bredere perspektiv, hvor anlægsprojekter betragtes i et bredere bæredygtighedsperspektiv, så indsatser ift. eksempelvis biodiversitet og CO2 ift. anlægsprojekter bliver belyst. Som indledning anbefales en workshop – og i fase 2 anbefales det også, at arbejde videre med konkrete CO2 beregninger i mobilitetsplanen (se afsnit 3.3).

Emne	Formål	Indhold	Data/Metode
Skabelse af en bæredygtig transport*	Opnå overblik over, hvilke tiltag og idéer, som kan være med til at sikre, at vi også skaber bæredygtig transport på en bæredygtig måde.	<p>Idegenerering gennem intern workshop i kommunen. Der skal arbejdes med, hvordan projekterne kan ses i et bredere bæredygtighedsperspektiv eksempelvis ift. biodiversitet, CO2 i anlægsprocesser og social bæredygtighed.</p> <p>Analysen anbefales ud fra kommunens strategiske fokus på CO2 reduktion og skabelse af faglige fællesskaber.</p> <p>På baggrund af analysen forventes der at være en række konkrete initiativer og tiltag, som vil skulle viderebearbejdes i fase 2. Det kan være forskellige konkrete emner og tiltag – og så anbefales det konkret også at foretage CO2 beregninger i fase 2.</p>	<p>Workshop mv.</p> <p>Se evt. bilag B med inspiration fra Faaborg-Midtfyn.</p>

Inddragelse

I denne fase foreslås det også at arbejde med at få afdækket borgere samt institutioner/erhvervslivets opfattelse af mobiliteten i kommunen. En anbefalet minimumsmodel for inddragelse, som er foreslået i den detaljerede tidsplan kunne være;

- En række (2-3) interessentmøder, hvor nogle møder kunne fokusere på inddragelse af lokalrådene og andre af møderne kunne fokusere på inddragelse af professionelle interessenter i grupper (uddannelsesinstitutioner, lokalråd/borgerforeninger, skoler, handelsstandsforeninger mv). Formålet med møderne vil være at få interessenternes input og idéer til planen, samt indblik i, hvad disse interessenterne opfatter som vigtigst. Målet vil være en dialog med denne gruppe.
- Et borgermøde, som er åbent for alle interesserede. Formålet vil være at give alle, som kunne være interesserede mulighed for at komme med bidrag. Her vil der i højere grad være fokus på at sikre, at borgerne har den fornødne information – og hvis de ønsker det kan gå i dialog med kommunen.
- Et forløb med inddragelse eller lignende på facebook, hvor målet vil være at give alle mulighed for at komme med input til ønsker og opfattelser af mobiliteten i kommunen. Formålet vil være at komme bredere ud – og give alle let adgang til at komme med input.

Det kunne overvejes i denne fase at supplere med en spørgeskemaundersøgelse bredt blandt borgere i kommunen. Undersøgelsen kunne bruges til at give nyttig viden ift. borgernes opfattelse af mobiliteten i kommunen, deres mobilitetsvaner og hvad de prioriterer højest i forhold til at skabe bæredygtig mobilitet.

For politikerne anbefales, at de i fase 1 inddrages gennem et temamøde/workshop, hvor målet vil være at afdække deres opfattelse af udfordringer og muligheder for mobiliteten i kommunen i fremtiden, samt fremvise resultater af analyser og udfordringer, som de skal forholde sig til og derigennem arbejde mod et forslag til ambitionsniveau til mål.

Anbefalinger til arbejdet i fase 1

I fase 1 anbefales en række forundersøgelser som minimum – dette omfatter:

- Baggrundsanalyser ift. modalsplit (TU-data), befolkningsprognoser og udviklingsprojekter i kommunen.
- Trafikmodellering af vejnettets kapacitet og belastningsgrader i nuværende og fremtidig situation
- Parkerings-analyser ift. kapacitet, belægnings-grader og restriktion (udgangspunkt i parkeringsstrategi 2020)
- Kortlægning af stityper og krydsninger og kobler ift. at fastlægge et cykelrutenet i kommunen
- Analyse af den kollektive trafik - rutebetjening og passagertal
- Skabelse af bæredygtig transport (workshop og identifikation af tiltag)

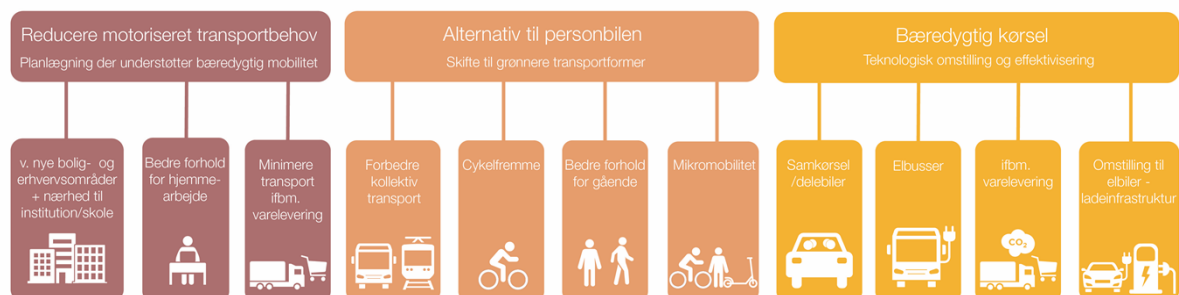
Herudover er der foreslået en række analyser, som kan gennemføres, hvis det vurderes relevant. Inddragelsen i fase 1 anbefales som minimum at bestå af;

- Interessentgruppemøder for lokalråd og udvalgte professionelle
- Borgermøde for alle interesserede og/eller
- Åbent forløb på facebook eller evt. spørgeskemaer.

3.3 Fase 2 – Hvilke tiltag har vi brug for?

I næste fase af arbejdet vil målet være, at der opstilles pakker og initiativer, som det er ønsket, at der arbejdes videre med. Det er også i denne fase, at der arbejdes med udarbejdelse af vejkort og stikort som baggrund for udvælgelsen af tiltag.

Initiativerne kunne være struktureret ift. at arbejde mod bæredygtig mobilitet i kommunen som illustreret på figur 5, hvor initiativerne er opdelt i tre forskellige grupper.

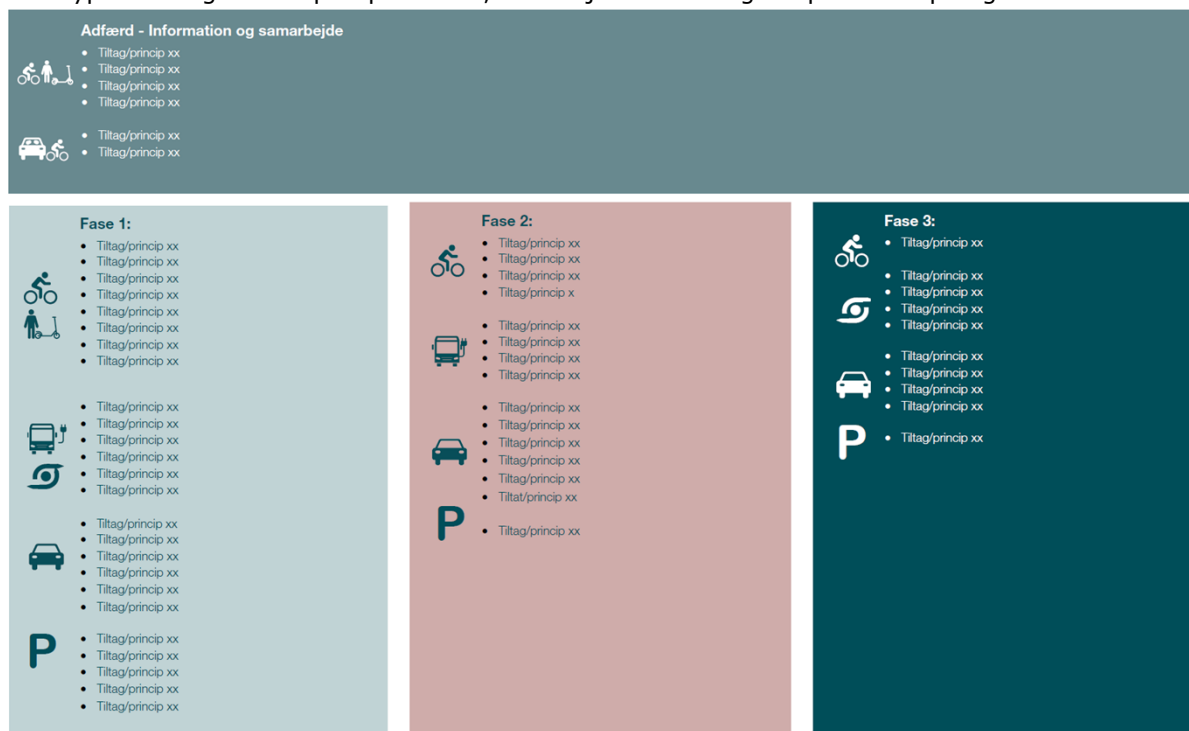


Figur 5: Initiativer kan struktureres omkring målsætninger ift. at skabe bæredygtig transport.

Herudover vil der ud fra det indledende arbejde og fokus i eksisterende planlægning være følgende emner/temaer, som initiativerne/tiltagene skal have fokus på;

- Svendborg Midtby og Havn; Forbindelse, parkering og attraktivt miljø for besøgende.
- Mobilitet og sundhed; Skabe mulighed for at borgere i deres hverdag også kan træffe mobilitetsvalg, som giver mulighed for aktiv og sund levevis.
- Mindre byer og landområdet; Tiltag som er skræddersyede mobilitetstiltag for alle borgere og virksomheder også i de mindre byer og landområder.
- Bæredygtighed; Sikre, at tiltagene er bæredygtige ift. kommunens målsætninger for CO2 – og samtidig også, at der generelt arbejdes med bæredygtighed i projekterne. I samme forbindelse foreslås det også, at der gennemføres CO2 beregninger for de ønskede målsætninger, således, at det sikres, at målsætninger og tiltag kommer til at passe sammen ift. den ønskede CO2 reduktion og kan indgå som en beslutningsparameter. Modelleringen vil bygge på trafikmodelberegninger suppleret med GPS-data og brug af COPERT beregningsmodellen som er EU's standardiserede emissions model.

De tiltag, som foreslås ifm. emnerne/temaerne skal samtidig relateres til handleplanernes emner eksempelvis trafikikkerhed, cykelrutenet, ladestanderstrategi mv. Det forestilles, at der for hvert emne/tema opstilles en række retningslinjer/tiltag, som så kan opstilles på transportmiddel og eller type af tiltag. Eksempler på måder, at arbejde med tiltagene på er vist på figur 6.



Figur 6: Inspiration ift. hvordan der kan arbejdes med tiltag i Mobilitetsplanen, hvor der arbejdes med en opdeling ift. fysiske tiltag og adfærd. De fysiske tiltag er så opdelt på transportmiddel – og samtidig arbejdes med en faseopdeling af tiltagene.

Tiltagene kunne endvidere struktureres således, at de gives en overordnet effektvurdering ift. emner/temaer, hvis det vurderes relevant.

Inddragelse

I denne fase foreslås det at arbejde med at få afdækket borgere, institutioner samt erhvervsaktørernes input til de opstillede principper og initiativer. Dette kan gøres gennem følgende aktiviteter;

- 1-2 interessentgruppemøder, hvor målet vil være inddragelse ift. at skabe løsninger i fællesskab.
- En åben proces, hvor borgere generelt har mulighed for at komme med input til initiativerne gennem dialog på et åbent borgermøde og/eller proces på Facebook.

For politikerne foreslås det at gennemføre et temamøde eller lignende i denne fase, hvor formålet er at opnå input til principperne/tiltagene.

Anbefalinger til arbejdet i fase 2

Arbejdet med at opstille konkrete tiltag og emner anbefales at have fokus på følgende emner/temaer;

- Svendborg Midtby og Havn
- Mobilitet og sundhed
- Mindre byer og landområdet
- Bæredygtighed – understøttes med CO2 beregninger.

Det anbefales, at der tages udgangspunkt i at beskrive strategiske og overordnede indsatser, som fungerer som principper og retningslinjer for arbejdet. Vi anbefaler, at der opstilles konkrete tiltag for det overordnede vej- og stinet, samt placering af knudepunkter mm, således, at planen indeholder de konkrete større projekter i kommunen og skaber rammerne for udviklingen. Mere specifikke tiltag og initiativer vil skulle konkretiseres i handlingsplaner efterfølgende, som både kan dække temaer eller særlige områder i kommunen. Derved opnås ønsket at have de overordnede principper samlet i en plan.

Inddragelsen i fase 2 anbefales som minimum at bestå af;

- 1-2 Interessentgruppemøder for lokalråd og udvalgte professionelle
- Åben proces for borgere på facebook eller åbne borgermøder.

3.4 Fase 3 – Mobilitetsplan, miljøvurdering og politisk behandling

I denne fase samles resultaterne af analyserne og arbejdet med principper og initiativer i en samlet mobilitetsplan.

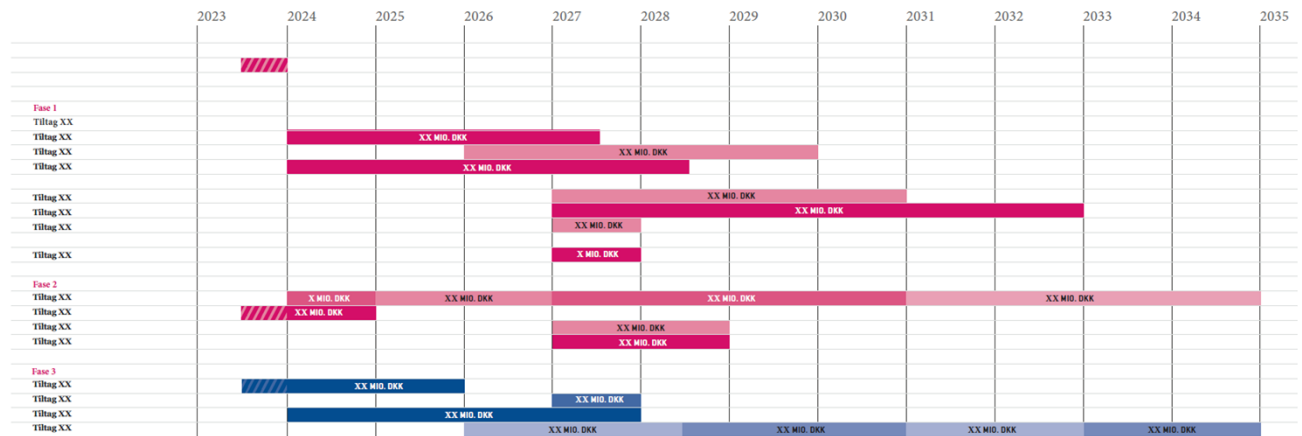
Mobilitetsplanen kan arrangeres med en overordnet beskrivelse af emnerne/temaer, hvilket vil give mulighed for, at der til disse tilknyttes en række initiativer, som kan beskrives i et handlingsblad pr. initiativ. Denne handlingsplan kan enten være en del af planen eller et bilag til planen.

Som led i planen udarbejdes endvidere en investeringsplan, som giver et overblik over planlagte initiativer og tilknyttet økonomi. Investeringsplanen foreslås dels som et dynamisk værktøj, som det er muligt at opdatere løbende i projektstyringen og dels som et redskab, som giver overblik for alle involverede.

Det foreslås at arbejde med to udgaver af investeringsplanen;

- Et Excel-ark som anvendes i forvaltningen til det daglige arbejde. Excel-arket er opbygget således, at det indeholder oplysninger om anlægsøkonomi, forventet anlægsperiode, projektype (ift. målgruppe) og en vurdering af projektet ift. bæredygtighedsaspekter, som er aftalt og afstemt ift. kommunens målsætninger. Arket vil løbende kunne opdateres og tilpasses. Formålet med dette regneark vil være at give de arbejdsgruppen og styregruppen det løbende overblik over status og fremdrift i projektet, og have mulighed for løbende at justere ift. prioriteringer og ny viden.

- En visuel fremstilling af investeringsplanen, som vil kunne revideres eksempelvis årligt og som giver overblik over påtænkte projekter, økonomi og effekt på en overskuelig og samlet tidslinje. Se eksempler på investeringsplaner på figur 7. Formålet med denne oversigt, at er kunne kommunikere status på mobilitetsplanen videre til politikere og borgere.



Figur 7: Inspiration ift. hvordan der kan arbejdes med tiltag og en investeringsplan, hvor tiltag opsættes fasevis og beskrives overordnet ift. økonomi.

Sammen med den færdige plan vil der også ligge en baggrundsrapport, som samler op på alle de gennemførte forundersøgelser og derved giver baggrunden for de udvalgte principper og indsatser.

Planen vil skulle gennemgå en miljøvurdering, som vil skulle ske inden planen kan vedtages.

Inddragelse

I denne fase vil inddragelsen ske ift. den formaliserede høringsfase af plan og miljøvurdering. Det anbefales, at der i denne fase gennemføres ekstra initiativer i form af borgermøder eller andet for at gøre opmærksom på planen. Det er også i denne fase, at planudkast og planen godkendes formelt af politikerne.

Anbefalinger til arbejdet i fase 3

Arbejdet med selve udarbejdelsen af planen anbefales at have fokus på at få samlet og organiseret planen på en for borgere let gennemskuelig måde, så borgere kan danne sig et overblik over indhold, principper og tiltag.

I forhold til investeringsplanen anbefales det, at der arbejdes med at opliste tiltag i en grafisk letforståelig oversigt til politikere og borgere, mens der kan arbejdes med en detaljeret udgave, som kan bruges til koordinering af arbejdet løbende i forvaltningen.

4. Bilag A – Opdeling af aktiviteter

De anbefalede analyser i fase 1 vurderes som beskrevet at kunne gennemføres på ca. 5 måneder - igen forudsat, at der afsættes ressourcer og tid til det. Hvis det ønskes, kan analyserne gennemføres over en længere periode. Nedenfor er beskrevet, hvordan analyserne kunne gennemføres i tre trin, som så kan strækkes over en længere periode alt efter behov og ressourcer. Det er dog vigtigt, at alle trin gennemføres, da de tilsammen giver den nødvendige baggrund for at kunne udpege de rigtige målsætninger og tiltag i planen.

Anbefalede analyser		
Trin 1 – Mobilitet i Kommunen	Trin 2 – Vejnettet	Trin 3 – Cykel- og stinet samt kollektiv betjening
Transportmiddelvalg (modalsplit) og kortlægning af transportvanerne i kommunen*	Analyse af trængslen på vejnettet samt vejnettets kapacitet og belastningsgrader i den nuværende og fremtidige situation*	Cykel- og stinet: Overblik over stityper, koblinger, samt krydsning*
Befolkningsprognose*	Parkerings-analyser ift. kapacitet, belægnings-grader og restriktion*.	Kollektiv trafik – rutebetjening og passagertal*
Planlagt udvikling*		
Skabelse af en bæredygtig transport*		
Supplerende analyser		
	Kortlægning af rejserelationer (flowanalyse)	Kortlægning af cykelpotentiale
Mobilitets-regnskab	Pendleranalyse og trafikmønstre	Mikromobilitet (Løbehjul, delecycler, skateboards mv.)
	El-biler og lademuligheder	Gåendes færdsel i byen
		Mobilitetsknude-punkter

Trin 1 omfatter gennemførelse af de grundlæggende analyser af mobiliteten i kommunen. Disse analyser foreslås gennemført først, da de giver en grundlæggende forståelse af mobiliteten i kommunen og desuden vil være en god baggrund for inddragelsen af interessenter. I dette trin kan der suppleres med udarbejdelsen af et mobilitetsregnskab, som også vil kunne anvendes som led i inddragelsesprocesserne. Mobilitetsregnskabet kunne dog også udarbejdes efter mobilitetsplanen som en status på arbejdet.

Trin 2 omfatter analyse af vejnet og parkering i kommunen. Disse to analyser er væsentlige for at få en grundlæggende forståelse af muligheder og tiltag generelt. Analyserne kan suppleres af analyser af flow, pendleranalyser og trafikmønstre. Analysen ift. el-biler og lademuligheder er som beskrevet ikke en egentlig analyse, men en status på den foreliggende plan og arbejdet med området.

Trin 3 omfatter analyse af cykel- og stinettet, samt den kollektive transport. Disse er vigtige led i at opnå forståelse af cykel- og stinettet, samt det kollektive transportnet i kommunen. Analyserne kan suppleres med en række forskellige analyser, hvis der ønskes særligt fokus på et emne.

5. Bilag B - Fremtidens mobilitet i Faaborg-Midtfyn Kommune

<https://urbancreators.dk/wp-content/uploads/2020/03/Faaborg-Midtfyn-Videnssyntese.pdf>