



## Projektbeskrivelse for mobilitetsstrategi for Djursland



Syddjurs  
KOMMUNE



midttrafik

midt  
regionmidtjylland

## Indholdsfortegnelse

1	Indledning.....	3
2	Målsætninger for projektet.....	4
3	Hvad er det for en plan vi vil lave.....	4
4	Processen.....	5
5	Projektets partnere og deres roller.....	6
6	Tidsplan.....	7
7	Økonomi.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 5
8	Evaluerings.....	8
9	Bilag.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 5

## 1 Indledning

### Fra infrastruktur og trafikmodeller til mobilitet og adfærd

Den kommende letbane fra Aarhus til Grenaa bliver rygraden i den kollektive trafik på Djursland. De muligheder og synergier, et så stort infrastrukturprojekt skaber, er oplagt at indarbejde i en kommende strategi og plan for den kommende udvikling af infrastrukturen eller rettere – mobiliteten på Djursland.

Med Djurslands placering i forhold til Aarhus og det østjyske bybånd vil en styrkelse af mobiliteten medvirke til at skabe udvikling for hele den østjyske region, vækst for erhvervslivet, turismen og ikke mindst udvikling i bosætning og bidrage til at tiltrække og fastholde de nødvendige ressourcer.

Samtidig vil en mobilitetsstrategi styrke arbejdet med at skabe et bedre klima, en bedre sundhed og ikke mindst medvirke til at skabe attraktive levesteder og mindske brugen af fossile brændstoffer.

### Hvad er mobilitet?

Både Nord- og Syddjurs Kommune har fokus på at skabe udvikling inden for en række indsatsområder. En forudsætning for, at det skal lykkes at styrke ovennævnte indsatsområder, er, at der bliver arbejdet strategisk - og det er her, begrebet mobilitet kommer ind i billedet.

Mobilitet handler ikke kun om infrastruktur, men i lige så høj grad om, hvordan vi som mennesker kan bevæge os rundt på en smart og fleksibel måde. I stedet for at tænke i trafikale enheder handler mobilitet om at tænke i helheder og på tværs af transportformer, så det bliver nemt at bruge flere forskellige transportformer i forbindelse med en rejse. I stedet for at være trafikanter, hvor der fokus på fodgængere, cyklister, billister og brugere af kollektiv trafik, er der tale om mobilister, som anvender flere forskellige transportmidler. Det betyder eksempelvis, at det ikke skal være en vane altid at anvende bilen, men at det skal være lettere at kombinere bilen med andre transportformer, fx letbanen, når den er i drift.

For at det kan lade sig gøre må mobilisten have overblik over de muligheder, et sammenhængende system af transportformer kan bidrage til, og hvilke fordele det skaber både individuelt og samfundsmæssigt.

## 2 Målsætninger for projektet

Der er følgende målsætninger for projektet:

- at rejsende udnytter eksisterende transportformer og infrastrukturen mest optimalt
- at rejsetidsforlængelser under transport til og fra Djursland minimeres mest muligt
- at persontransport til og fra Djursland sker på en mindre miljøbelastende måde i fremtiden
- at muligheden for kombinationsrejser optimeres
- at borgere og erhvervsliv i Nord- og Syddjurs Kommuner er blevet hørt og inddraget i planprocessen, så der er skabt grobund for bred opbakning til og forankring af planens indhold
- at der er etableret pilotprojekter på arbejdspladser og undervisningsinstitutioner

Konkrete målsætninger udvikles undervejs i takt med, at mobiliteten og tilgængeligheden på Djursland analyseres, og at der udvikles scenarier for handlemuligheder og nødvendige tiltag.

## 3 Hvad er det for en plan, vi vil lave

Der findes overordnet set 3 forskellige typer mobilitetsplaner.

Den **overordnede mobilitetsstrategi**, der særligt har fokus på vision, mål og overordnede sammenhænge. Den har ofte sammenhæng med kommuneplanen. Strategien understøttes normalt af sektorplaner og/eller handlingsplaner, hvor selve handlingerne bag mobilitetsplanen indgår. Et eksempel på en strategisk mobilitetsplan er fra Aalborg Kommune, hvor der i planen og med basis i trafikområdet er opstillet smarte mobilitetsmål for hele kommunens geografiske område.

**Den tekniske mobilitetsplan** er en slags sektorplan med handlingselementer. Planen er ofte rodfæstet i trafiktekniske fokusområder, såsom trafiksikkerhed, fremkommelighed og infrastruktur, men med reference til andre områder, såsom bymiljø, klima og sundhed. Den beskriver typisk en række tiltag eller konkrete virkemidler og effekterne heraf. Både Esbjerg og Odense Kommune har lavet denne type mobilitetsplan, dog med forskellige fokusområder. I Odense Kommune er planen den ene af to handlingsplaner som opfølger på kommunens overordnede, strategiske trafik- og mobilitetsplan.

**Den funktionelle mobilitetsplan** er en konkret og til tider bunden plan for et specifikt område. Planen er typisk bindeleddet mellem kommuneplanen og lokalplanen og udstikker de tiltag, der skal til for at nå kommunens trafikale målsætninger i forhold til det specifikke lokalplanområde. Et eksempel på en funktionel mobilitetsplan kan findes hos Roskilde Kommune, som har udarbejdet en mobilitetsplan for forskerparken ved DTU Risø Campus i samarbejde med Movia.

Ift. en mobilitetsplan for Djursland anbefales det, at planen udarbejdes som en strategisk mobilitetsplan, som kan gå på tværs af de to kommuner og kan have sammenhæng med begge kommuneplaner. Det anbefales ligeledes, at der til planen følger en oversigt over konkrete mobilitets tiltag, som enten igangsættes allerede i processen for udarbejdelse af mobilitetsplanen eller efter mobilitetsplanens vedtagelse.

## 4 Processen

Mobilitetsplanen udarbejdes i et samarbejde mellem Norddjurs og Syddjurs Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland. Strategiens tilblivelse skal behandles som 2 parallelle byrådssager. Derudover skal Midttrafiks bestyrelse, regionens forretningsudvalg og DUR orienteres om arbejdet. Første politiske behandling/orientering sker ultimo 2014, så der er taget endelig beslutning om arbejdets gennemførelse. Den endelige plan forventes godkendt i første kvartal 2016.

I fm. projektets opstart afholdes en intern workshop mhp. intern forankring af projektet. Plancheerne i de to kommuner kommer med forslag til relevante deltagere. Workshopen forventes afholdt i forlængelse af den politiske behandling i kommunerne ultimo 2014.

Projektgruppen har gennem det indledende arbejde fået kontakt til Emma Liisberg, som er specialestuderende ved RUC. Emma Liisberg vil være en del af projektgruppen frem til januar 2015.

Emma Liisberg arbejder med udvikling af forskellige scenarier for fremtidens mobilitet på Djursland.

Scenarieudviklingen har primært fokus på at skabe forankring af projektet i Norddjurs og Syddjurs Kommuner, med særligt fokus på forankringen af projektet blandt både politikere, erhvervsliv, embedsværket og befolkningen på Djursland.

Målet med dette arbejde er at skabe viden om, hvordan denne type inddragelsesprocesser, som er inspireret af aktionsforskning, kan spille ind i arbejdet med kommunale mobilitetsplaner. Resultaterne fra processen vil desuden indgå i det fremadrettede arbejde med mobilitetsstrategien og vil blandt andet kunne danne grundlag for den senere visionsudvikling.

## 5 Udmøntning og eksempler på konkrete tiltag

Mobilitetsstrategien kan give anledning til, at der i de to kommuneplaner udlægges områder til nye mobilitetsrelaterede aktiviteter. Der kan f.eks. være:

- Udlæg af arealer til samkørselspladser ved trafikale knudepunkter
- Udlæg af arealer til stationsområder eller udvidelse af eks. anlæg
- Udlæg af arealer til cykelstier etc

- Tilpasning af regional busrute mellem yy og zz
- Oprettelse af lokalebusruter mellem f.eks. som lokal føderute til letbanen, herunder løsninger, der medfører, at den regionale timemodel indarbejdes for hele Djursland

Mobilitetsstrategien for Djursland er tværkommunal og dækker to kommuner. Derfor kan strategien indeholde fysiske konkrete tiltag, der ikke er økonomisk bundet op på strategien, f.eks.:

- Anlæg af flere overdækkede cykelparkeringspladser ved letbanestationerne
- Flere cykelparkeringspladser ved Grenå, Hornslet etc.
- Bedre belysning
- Aflåste cykelparkeringspladser
- Anlæg af cykelsti langs udvalgte pendlerruter

Der skelnes således mellem reservation af arealer til kommende mobilitetsfremmende tiltag og fysiske konkrete tiltag i strategien. Havde strategien ikke været tværkommunal, ville reservationerne forventeligt være store investeringer for de to kommuner og ville derfor skulle anlægges over en årrække og ikke umiddelbart ved strategiens vedtagelse. De fysiske konkrete tiltag forventes delvist udmøntet sideløbende med udarbejdelsen af mobilitetsstrategien og i relativ kort tid efter vedtagelsen.

Udmøntningen af strategien sker i hver kommune. Dvs. at der i hver kommune skal være en plan for, hvorledes der sker en konkretisering af de tiltag, der er beskrevet i strategien.

I Syddjurs Kommune er der vedtaget Trafikplan 2013. Til Trafikplan 2013 for Syddjurs Kommune er der en handlingsplan. I handlingsplanen, der revideres årligt, vil der være konkrete tiltag der er affødt af mobilitetsstrategien.

I Norddjurs Kommune vil mobilitetsstrategien indgå som en del af en samlet udviklingsstrategi for kommunen og konkrete tiltag blive beskrevet. I forbindelse hermed er der etableret en intern projektgruppe på tværs i forvaltningen.

## 6 Projektets partnere og deres roller

Projektet forankres i Midttrafik, Nord- og Syddjurs Kommune. Det er nedsat en styregruppe for projektet bestående af Jens Erik Sørensen, Midttrafik, Kim Kofod, Norddjurs Kommune (formand), Poul Møller, Syddjurs Kommune og Henrik Brask Pedersen, Region Midtjylland.

Derudover er der nedsat en projektgruppe bestående af Anne Bach, Midttrafik, Peter Sandell, Syddjurs Kommune og Thomas Thume Nielsen, Norddjurs Kommune. Det er afgørende for projektets fremdrift, at der i løbet af efteråret 2014 kommer en afklaring vedr. projektets ledelse. Afklaringen af intern projektansættelse eller ekstern

projektledelse skal være på plads til tiltrædelse og igangsætning af det konkrete planarbejde pr. 1. januar 2015. Projektledelsen skal indgå i projektgruppen og være ansvarlig for de overordnede aktiviteter på tværs af de berørte parter. Såfremt projektledelsen foretages eksternt, skal rollefordelingen internt konkretiseres, således der er absolut klarhed over, hvem der har ansvaret for økonomi, tidsplan, borgerinddragelsen o.a.

Det forventes, at kolleger internt løbende bidrager med sparring og relevante inputs til at sikre strategiens gennemførelse og implementering. Derudover er der lagt op til, at eksterne aktører skal inddrages i processen for at skabe ideer og ejerskab ifm. strategien. En plan herfor er under udarbejdelse.

## 7 Tidsplan

I vedlagte bilag ses en fuld tidsplan for projektet. Projektets milepæle fremgår nedenfor.

Milepælsplan:

Milepæl #	Beskrivelse	Tidspunkt
M1	Godkendelse af projektbeskrivelse i styregruppen	November 2014
M2	Politisk behandling i udvalg	November 2014
M3	Politisk behandling i byråd/kommunalbestyrelse	December 2014
M4	Projektledelse opstart	Januar 2015
M5	Afslutning af forberedelsesfase, herunder inddragelse af aktører og udarbejdelse af analyser og scenarier. Orientering DUR	Februar 2015
M6	Politisk orientering i udvalg og kommunalbestyrelse/byråd, samt DUR	Maj-juni 2015
M7	Afslutning af målsætningsfase, herunder fastsættelse af mål, indikatorer og mobilitetsløsninger	Juli 2015
M8	Politisk orientering i udvalg og i DUR	September 2015
M9	Afslutning af udviklingsfase, herunder afklaring af ansvar og midler,	Januar 2016

	evalueringsdesign og kvalitetstjek	
M10	Politisk vedtagelse af mobilitetsplan	1. kvartal 2016
	Herefter implementeringsfase	Frem til januar 2018 - eventuelt længere

## 8 Evaluering

Som en del af processen skal der identificeres og defineres indikatorer mhp. at kunne evaluere strategien og de iværksatte produkter løbende. Ift. tidsplanen er der lagt op til, at dette sker i første halvdel af 2015 i sammenhæng med målfastsættelsen. Senere i processen udvikles ligeledes et design til den egentlige evaluering. Dette forventes at blive igangsat i anden halvdel af 2015. Projektlederen er ansvarlig for evalueringsplanen.

Måder, hvorpå projektgruppen tænker evaluering på nuværende tidspunkt, kan bl.a. være:

- Tilfredshedsanalyse ved Midttrafiks og Letbanens brugere og erhvervslivet
- Antal pendlere på forskellige transportformer
  - o Bil
  - o Bus
  - o Letbanen
  - o Kombinationsrejser
- CO2-udledning for (person)transport er mindre end pt.
- Analyse af om erhvervslivets oplevelse af rekrutteringen er blevet bedre
- Opfølgning på iværksatte pilotprojekter på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner
- Mindre trængsel trods en (forventelig) stigende trafikvækst generelt