



Mobilitet

Case Studie



Indhold

1. Indledning – Forberedelse og planlægning af det tysk-danske samarbejde
2. Analyse "Mobilitet" – Betydning i konteksten af regionaludvikling og internationalt samarbejde
 - 2.1 Udgangssituation til temaet „ÖPNV & mobilitet“
 - 2.2 Udvikling af fælles udformningsmuligheder
3. Ændring fra „Opgaveselskab ÖPNV“ til „Opgaveselskab mobilitet“
 - 3.1 Betydning for en handlingsstrategi „Mobilitet“
 - 3.2 Definition „Landområdemobilitet“
 - 3.3 Basisansats - Generel organisationsstrukturmodel
4. „Aktør- og borgerdeltagelse“ indenfor rammen af mobiltetsudviklingen
 - 4.1 Vision, mål og generelle rammebetingelser "
 - 4.2 Drejebog „Fremtidsværksted mobilitet“ til anvendelsen i delregioner
5. Facit
 - 5.1 „Forandringen“ kræver en strategisk handlingsansats hos kommunerne
 - 5.2 „Kommunikation“ og „Deltagelse“ er den drivende kraft for en ny „Mobilitetskultur“ i Landområderne

Hauke Klünder (Kreds Plön)

Institution: Kredsforvaltning Plön (Case studieledelse)

Projekt: Benefit4Region

April 2019

Benefit4Regions er et fyrtårnsprojekt for samarbejde. Det anvender de mange muligheder og potentialer i landdistrikterne i Tyskland og Danmark og skaber merværdi. En unik række vidensinstitutioner udbydere og institutioner har forenet på vej lavet til at udvikle løsninger på de spørgsmål om regional udvikling og økonomisk og videndeling på eksisterende tilgange og ideer. Projektpartnerne bag Benefit4Regions er Wirtschaftsförderungsagentur Kreis Plön GmbH, Sønderborg Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Syddansk Universitet, Kalundborgregionens Erhvervsråd, Guldborgsund Kommune, Kreis Plön, Kreis Schleswig-Flensburg, Fachhochschule Kiel, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Forschungs-und Entwicklungszentrum Fachhochschule Kiel. Projektet blev gennemført fra Juli 2016 til Juni 2019.

www.benefit4regions.eu

www.copedia.eu



1. Indledning – Forberedelse, planlægning og gennemførelse af det tysk-danske samarbejde

Udviklingsrapporten til case studiet (CS) „Mobilitet“, i kontekst med regionaludviklingen, retter sig i første omgang mod **målgrupperne**:

- **Kommuner & opgaveselskab ÖPNV** (tyske kredsforvaltninger og danske storkommuner, samt amter, byer, kommuner og LAG-regioner i Tyskland), ligesom
- **offentlige organisationer** (bl.a. regionaludviklingsagenturer, LAG-regioner),

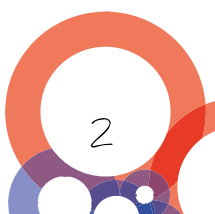
som i fremtiden vil arbejde sammen om udarbejdelsen af en behovspassende, forbundet og analog-digital fremtid i forbindelse med mobiliteten i land- og byområder.

Hvordan så forberedelsen og planlægningen af det overgribende samarbejde til „ÖPNV og mobilitet“ ud?

Den første udskiftning med tyske og danske partnere i „Benefit4Regioner“ (B4R) har vist, at temaet „Mobilitet“ overalt står øverst på agendaen og at kommuner som „ÖPNV opgaveansvarlig“ i tiltagende grad konfronteres med nye udfordringer og krav, som antyder en ændring i den kommunale handle. „Mobilitet“ i helhed, er trods den fremherskende iagttagelse ikke mere kun et „Fremtidstema“, men i kombination med den fremadskridende strukturelle og demografiske forandring i landområderen, et komplekst og vidtrækkende opgavespektrum til „Sikring af livskvaliteten“ og „Fremtidsegnetheden“, som har berøringspunkter med alle mulige temaer omkring regionaludviklingen og tilsvarende skal betragtes som en helhed. Iht. denne erkendelse, blev udviklingsgrundlagene i begge lande, samt amternes, byernes, kommunernes og LAG-regionernes henvisninger og behov, indenfor rammen af case studiet „Opnåelighed på stedet“ i kreds Plön, benyttet, for at fordedefinere mål for det overgribende samarbejde. Især på grund af forvaltningsstrukturernes forskelle og de divergerende udviklingsgrundlag, blev det klart, at der skulle opnås en bedre gensidig forståelse for situationen blandt de deltagende kommuner. Derfor præsenterede disse deres aktuelle handlingsansatser i kort form. Deraf resulterede relativt hurtigt fælles nævnere til den endelige og fælles måldefinition.

Hvilken konkret nytte leverer det overgribende samarbejde i konteksten „Mobilitet“?

Baserende på de viste erkendelser, så rykkede to mål for det overgribende samarbejde i forgrunden:



- **Udarbejdelse af en generel-strategisk handlingsansats til forandringen af den „Opgaveansvarlige ÖPNV“ til „Opgaveansvarlige mobilitet“** - Udvikling af en generel organisationsstrukturmodel „Mobilitet“
- **Deltagelsesmæssig mobilitetsudvikling** - Udvikling af den generelle deltagelsesmetode „Fremtidsværksted mobilitet“ til brugen i en kommunes delregioner.

2. Analyse “Mobilitet” – Betydning i konteksten med „Regionaludvikling og internationalt samarbejde“

Temaet „Mobilitet“, som er nævnt i starten, betragtes stadig som fremtidstema, selv om det allerede for længst strækker sig gennem alle livs- og arbejdsområder og vil være af elementær betydning for udformningen af „Livskvaliteten“ og „Fremtidsegnetheden“ i landområderne i Danmark og Tyskland. For den tilsvarende behandling af det vigtige tema på internationalt plan, leverer udgangssituationens analyse funderede holdepunkter.

2.1. Udgangssituation til temaet „ÖPNV & mobilitet“

Udgangssituationens generelle analyse har dannet grundlaget for definitionen og udformningen af fælles og fornuftige mål indenfor rammen af case studiet. Behovet for en fokussering af analysen på de væsentlige kendetegn har i tvangsstyret henseende resulteret i

- kompleksiteten og rækkevidden for begrebet „Mobilitet“ i kontekst med alle regionaludviklingstemaer samt
- de store forvaltningsforskelle mellem tyske og danske kommuner som „Opgaveansvarlig“.

Tilsvarende konkret blev den antydede forandring og de dermed følgende faktorer analyseret, som påvirker udviklingen hos systemet „ÖPNV“ og afbilder de vigtigste nye behov.

Generel situation i dag: Mobilitet i landområdet – Hvordan kan en „ny mobilitetskultur“ opstå?

Den lokal-regionale udvikling hos mobiliteten, er for tiden næsten overalt i Tyskland og Danmark, et af de mest relevante og mest diskuteret emner i forbindelse med by- og regionaludviklingen. Alle eksperter er enige i, at den klassiske ÖPNV (bus og tog, med fokus på elevtransport) aktuelt og i fremtiden ikke er tilstrækkelig iht. den offentlige interesse, for især i området at kunne præsentere et attraktivt åbningstilbud. Også en fortløbende optimering af de bestående systemer, vil ikke forbedre denne situation vedvarende.

Især et stykke fra de kraftige ÖPNV-aksler, vil systemet altid igen støde mod sine grænser. Gentagne gange falder i den aktuelle fremtidsdiskussion nymodens slagord som „Intermodale vej kæder“, „RideSharing“ og „Mobilitetshubs/-stationer“ eller „autonome busser“, som alle skal bidrage til, at der i forbindelse med det klassiske ÖPNV-tilbud, som bygger på en „ny mobilitetskultur“, med supplerende tilbud, skal opstå en ny mobilitetskultur. Omfattende tal, data og fakta er i mellemtiden overalt udarbejdet i form af mobilitetskoncepter. I lokale kontekster afprøves derudover i stigende omfang forskellige enkeltprojekter og integreres delvis succesrigt i det bestående ÖPNV-tilbud (bl.a. ALFA (Plön), medkørselbænk (kreds SL), mobilitetsapp (Vejle)).

Dog er der mange steder spørgsmålet omkring det målrettede og især helhedsmæssige „Handlen“ iht. de lokale og regionale behov, til rådighedstående finansielle midler og fornuftige muligheder i forbindelse med det overgribende samarbejde og forbindelse til udvikling af et „Mobilitetssystem til områdeåbningen“.

Den generelle situation i morgen. Udform forandring fra „Opgaveansvarlig ÖPNV“ til „Opgaveansvarlig mobilitet“



Kreds Plön ønsker at varetage disse komplekse udfordringer som „Opgaveansvarlig ÖPNV“ og moderne servicemedarbejder i god tid, for bl.a. at leve op til sin rolle iht. den lokal-regionale organisation og koordination. Baserende på opgaveansvarligheden, samt et målrettet og afstemt samarbejde, så skal der udvikles et såvidt muligt sikkert og tilforladeligt enhedsprodukt som „Mobilitet“ i Kreds Plön, og så vidt muligt, med deltagelse af aktørerne og borgere på stedet og som helhed skal kunne tilbydes. Da lignende tendenser hos andre tyske samt danske kommuner består, så kommer case studiet her ind i billedet.

Udgangssituationens betragtning viser, at case studiet har en tydelig handlingsorientering i forbindelse med forandringen fra den „ÖPNV-opgaveansvarlige“ til „mobilitets-opgaveansvarlige“.

2.2. Udvikling af fælles udformningsmuligheder

Indenfor rammen af målkonkretiseringen, var det relativt hurtigt klart, at den interne og eksterne organisation af „Mobilitet“ i kommunerne som helhedsmæssig koordination på den ene side vil være et nødvendigt mål i fremtiden. På den anden side rykker forandringen brugerne, altså borgerne, mere i fokus, end det hidtil har været nødvendigt. Tilsvarende vil det overgribende samarbejde og dialogen med borgerne, samt alle relevante lokale aktører indtage en voksende rolle.

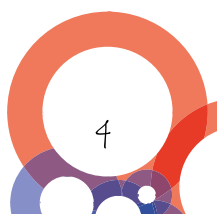
I denne sammenhæng skulle det være alle aktører bevidst, at begge mål beskriver begyndelsen af et nødvendigt paradigmeskift, som er forbundet med store udfordringer. Især til det „Opgaveansvarlige ÖPNV“ (Bus) kommer der, ud over de komplekse opgaver fra det klassiske ÖPNV, et udvidet opgavespektrum til, da nyudviklingerne på meningsfyld vis, skal integreres i ÖPNV. For at skabe et integreret mobilitetssystem, i den forstand for borgernes, henholdsvis den generelle offentlige interesse, så betinger denne udvikling, at f.eks. kommunerne i begge lande

- udvider og professionaliserer de interne organisationsstrukturer i forbindelse med det nye opgavespektrum
- forcerer opgaveafstemningen sammen med relevante eksterne beslutnings- og handlingsniveauer.

Derudover betinger dette omsætningen af forskellige forholdsregler og skabelsen af nye rådgivningstilbud:

- Aktør- og borgerdeltagelse i interkommunal kontekst (deltagelsesmæssig mobilitetsudvikling),
- Rådgivningstilbud til nye trafik- og mobilitetsinfrastrukturer i landsbyer og byer (bl.a. trafikmiddelovergribende mobilitetsstationer, vej-, fod- cykelstiinfrastruktur),
- Rådgivning fra ulønnede aktive i forbindelse med alternative mobilitetstilbud (bl.a. CarSharing/landsbybil, borgerbus),
- analog-digital forbindelse af ÖPNV med alle nye tilbud (analog-digital mobilitetscentral) og en
- målrettet og konstant kommunikation i retning af borger/potentielle brugere

Tilsvarende afbilder case studiet, iht. en handlingsorienteret fremgang, første skridt, for at udvikle, så vidt muligt, almengyldige ansatser, på niveauet af det internationale samarbejde, som kan integreres og tilpasses i enhver lokal-regional kontekst.





3. Ændring fra „Opgaveansvarlig ÖPNV“ til „Opgaveansvarlig mobilitet“

Til den internationale udarbejdelse af en generel organisationsstrukturmodel til ændringen fra „Opgaveansvarlig ÖPNV“ til „Opgaveansvarlig mobilitet“, blev der udarbejdet tre indhold:

- Udskiftning til betydning af en handlingsstrategi „Mobilitet“
- Selvdefinition „Landområdemobilitet“
- Udvikling af en generel organisationsstrukturmodel som basisansatz

I det følgende præsenteres resultaterne.

3.2 Betydning af en handlingsstrategi „Mobilitet“

Udskiftningen i forbindelse med betydning af en handlingsstrategi til forandringen, viste efterfølgende i forbindelse med den generelle analyse, det første arbejdsskridt. Hertil fik alle deltagende kommuner til opgave, at præsentere deres aktuelle organisationsstruktur i kort form.

Følgende indhold blev vist og til enhver tid efterspurgt i en gruppediskussion, til den bedre fælles forståelse:

- Aktuelt organigram
- Antal deltagende medarbejdere
- Samarbejdsstrukturer
- Aktuelle omsætningsprojekter
- Aktuelle projektudviklinger

Især den enkelte gruppediskussion gjorde i det følgende, uddifferentieringen af fællesheder og forskelle lettere, bragte gruppen på et fælles diskussionsniveau og tydeliggør, på grundlag af den inspirerede udveksling, betydningen for en ny, strategisk ansatz i kommuner. Resultatet af denne diskussion, blev efterfølgende sammenfattet i en første ureflekteret ansatz og fremhævede, at en fælles definition af „Landområdemobilitet“ synes at være et yderligere vigtigt skridt, for at tale et fælles „Sprog“.

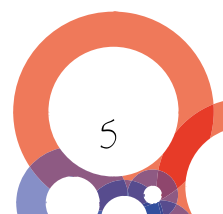
3.2. Definition „Landområdemobilitet“

Udarbejdelsen af begrebet „Landområdemobilitet“ blev gennemført i fællesskab med „Brainstorming“-metoden, reflekteret og efterfølgende afstemt i en fælles definition samt baggrund, set ud fra regionaludviklingen.

Definition „Landområdemobilitet“

„Landområdemobilitet“ befatter sig med bevægelsen af

- mennesker (migration, transport, rejser/fritid)
- ting/varer (transport)



- ideer (f.eks. tanker, koncepter)
- viden (kommunikation og information)

i og mellem landområder og mellem land- og byområder.

Baggrunden for definitionen set ud fra regionaludviklingen

I kontekst af mennesker og ting/varer, er opnåeligheden/adgangen til uddannelse, arbejde, sociale ydelser, rejse- og fritidstilbud og informationer, samt de dertilhørende infrastrukturer de centrale komponenter. Den lave befolknings- og infrastrukturtæthed, lange strækninger (rum og tid) og migrationsprocesser (arbejdspladsflytninger, urbanisering), er hovedårsager for de generelt negative udviklingstendenser i landområderne, samt den forbundne forringelse af offentlige mobilitetstilbud i for- og nutiden. At gøre den fremtidsorienterede nødvendighed af denne negative udviklingstrend mindre, begunstiger aktuel en forandring af situationen indenfor mobilitetsområdet (bilorientering) gennem kommunerne. Det offentlige bus- og togsystem (Ö(S)PNV) danner basissen, for at opnå en klar forbedring af opnåeligheden, gennem nye supplerende mobilitetsløsninger og multimodale forbindelser (People-to-Service; Service-to-People) på lokalt og regionalt plan. Udvidelsen tilbyder borgerne og turisterne, forbundne og dermed attraktivere tilbud, som kan skabe en ny „State of Art“ for udviklingen af en regional mobilitetskultur. På grund af de omfattende sociale udvirkninger af sådan en udvikling, er deltagelsen af borgere og interessegrupper en nøglefaktor for nu- og fremtiden i forbindelse med landområdemobiliteten. Disse forandringer skal ledsages og understøttes på sådan en måde, at lokalt supplerende mobilitetsideer/ -løsninger i de lokale samfund, organiseres på eget ansvar og samtidig integreres i bredere lokale infrastrukturer (f.eks. landsbyens forsamlingshus), kommunikations- og informationsprocesser (analogt og digitalt) samt udviklingskontekster (bus og tog).

Resultatet viser at begrebet er svært at fatte og selv den faglige forklaring omkring baggrundene forbliver abstrakt. Derfor vil det især indenfor rammen, i forbindelse med formidlingen komme an på, at begrebet ikke forklares uddybende, men at nytten for menneskene og dermed den analoge livssituation stilles i forgrunden, for at udvikle og udnytte fornuftige analog-digitale løsninger indenfor rammen af den tekniske bearbejdelse af informationer.

3.3 Basisansats - Generel organisationsstrukturmodel

Basisansatsen blev uddifferentieret i to skridt iht. udførelserne i 3.1. Alle kommuner fik tilsendt det første arbejdsresultat, for at udvikle en egen løsningsansats til det næste møde. Kreds Plön, kreds Rendsborg-Eckernförde og Sønderborg Kommune leverede i forbindelse hermed individuelle løsningsansatser, som blev føjet sammen til en fælles og generel organisationsstrukturmodel indenfor rammen af en modereret gruppediskussion. Afbildningen synliggør på dette sted fremgangsmåden, som på den følgende side udmundede i den endelige udgave.

Arbejdsproces til den fælles udvikling af en generel organisationsstrukturmodel „Opgaveansvarlig mobilitet“ (Hauke Klünder, 2018)

Den endelige udgave af organisationsstrukturmodellen leverer alle almengyldige komponenter, som man bør være opmærksom på, for at gøre kommuner fremtidsagnet som „Opgaveansvarlig ÖPNV“, som baseres på de nye mobilitetskrav. I denne forbindelse var det for os som case studiegruppe meget vigtig, at vi forener de bedste deløsninger fra de enkelte ansatser i en overgribende model.

Generel organisationsstrukturmodel „Opgaveansvarlig mobilitet“

(Hauke Klünder, 2018)



Betragt venligst denne model som første inspiration og orienteringshjælp til deres egen vej. Det er og forbliver deres egen vej, derfor giver vi på dette sted afkald på videre uddifferentiering af de enkelte punkter, da vi mener at ulønnede ÖPNV-manager og regionaludviklere let vil finde sig tilrette i strukturen, for at videreudvikle deres egen strategiske handlingsansatz.

Vi henviser dog på, at den fælles bearbejdelse af en handlingsstrategi med de vigtigste nabokommuner (i eget land eller landeovergribende) absolut er vigtig, især for at opnå en synkronisering under kommunikations- og forbindelsesaspekter i starten af forandringen, at identificere synergier og reflektere professionelt over ens egen ansatz. Vi forventer af denne fremgangsmåde giver middel- og langsistede tidsbesparelser, som accelerer forandringen og gør den lettere på den ene eller anden måde.

4. „Aktør- og borgerdeltagelse“ indenfor rammen af mobilitetsudviklingen

Hvordan skaber vi en ny „Mobilitetskultur“? Dette spørgsmål lader sig ikke udelukkende besvare med udviklingen af en ny organisationsstruktur og forandringen som opgaveansvarlig. Kultur inddrager altid mennesket (borger) som skaber. Denne proces er i konteksten „Mobilitet“ allerede i forskellige regioner i Tyskland, Danmark og derudover i udvikling. Derved kan der allerede genkendes nogle gode ansatser ved integreringen i ÖPNV-systemet, som vigtig rygrad for landbefolkningens mobilitet. På dette område spiller formidlingen og moderation fra de opgaveansvarliges side af, en vigtig rolle, for at integrere mennesker behovsmæssigt og målorienteret, uden at stille for store krav til begge sider:

Den lokale, henholdsvis interlokale behovs- og efterspørgselssituation bør absolut integreres i nyorganisationen „Opgaveansvarlig ÖPNV“ til „Opgaveansvarlig mobilitet“, for at træffe forskellige udfordringer tidsnært og koordineret.

„Deltagelsesmæssig mobilitetsudvikling“ i form af interlokale workshops og yderligere regionale deltagelsesformater, som bygger op derpå, er på dette sted en god strategisk ansatz og chance, for i første omgang at integrere menneskene målrettet på brugerniveauet i udviklingsprocessen og gennem en områdedækkende ansatz, at muliggøre en pasnøjagtig forbindelse af begge udviklingsniveauer. Denne er nødvendig, for at gøre behov og efterspørgsel i mindre kommuner (amter/byer) for forskellige målgrupper transparent og for at fremme en integration i ÖPNV-systemet. Fremhævelsen af lokale fordele, ligesom understøttelsen af lokale mobilitetsaktivister, som udviklingskræfter og multiplikatorer er tydelige, for at tilstræbe en bedre forbindelse af ÖPNV med supplerende tilbud og for at realisere langfristet. En yderligere stor udfordring består i identificeringen af interesse og indsatsberedskab på det lokale, henholdsvis interlokale niveau, for at starte en vekselsidet udviklingsproces.

Den fælles, indenfor rammen af case studiet udviklede **metode „Fremtidsværksted“** egner sig meget godt til at begynde kommunikationen og dialogen på stedet, at erhverve aktører og tilsvarende interesse i et overgribende og integrativt samarbejde, at skabe diskussionsgrundlag for det lokale, henholdsvis interlokale niveau og som opgaveansvarlig at tilbyde en pasnøjagtig understøttelse, når det bl.a. drejer sig om den fremtidige udvikling af mobilitetsrelevante infrastrukturer eller at skabe stabile rammebetingelser til et/en regionalt/regional für mobilitetssystem/-central.

På disse grundlæggende erkendelser, baserer i det følgende, den fælles udarbejdelse af metoden med konkret vision, mål og rammebetingelser, samt en generel drejebog, som kan bruges som inspiration og forlæg i alle kontekster, til de egne planlægninger. På dette sted består henvisningen i, at omfanget i forbindelse projektet „B4R“ ikke tillader, at denne metode blev testet, da forberedelsens, gennemførelsens omfang og dokumentation ville have krævet for meget tid, som i den grad ikke var til rådighed hos nogen projektpartner. Alternativt blev det generelle metodekoncept i interreg 5B projekt „MAMBA“ diskuteret samlet i form af en refleksionsworkshop med forskellige opgaveansvarlige fra det baltiske område og yderligere henvisninger, som vil hjælpe opgaveansvarlige i forbindelse med den egen planlægning og den videre vej til opgaveansvarlig „Mobilitet“.

4.1. Vision, mål og generelle rammebetingelser

Definitionen af „Vision og mål“ danner startpunktet, for at få en fælles forståelse for ideen, formålet og målretningen. Derudover hjælper den fælles definition med til, i forbindelse med omsætningen af metoden, at medinddrage interesserede amter, byer, kommuner (Tyskland) og det lokale æreshverv og borgerne (Danmark & Tyskland) og formidle merværdien for dem.

Visionen danner startpunktet og helliger sig spørgsmålet: „**Hvor vil vi hen?**“ med metoden. Det fælles udsagn bag dette er at komme „**Fra 2 til 1 bil** per familie“.

MAMBA henvisning: På dette punkt viser den internationale refleksion sin relevans, hvor tilføjelse „per familie“ burde falde bort, da den „Landområdemobiliteten“ burde være tiltængelig for enhver.

Arbejdsgruppen har defineret udsagnet, for under aktør- og borgerdeltagelse:

- at sikre, at vi ikke genrelt ønsker at undgå brugen af egne privatbiler i landområder (fornuftig og urealistisk).
- at identificere, i hvor høj grad tilbud og efterspørgsel ud over de egne privatbiler består.
- at identificere, hvilke potentialer der findes for forbundne mobilitetsløsninger (nye tilbud og infrastrukturer etc.).
- at forhøje de lokale aktørers engagement for et samarbejde (vigtigste del).

Til syvende og sidst sigter denne fremgangsmåde hen mod udviklingen og understøttelsen af lokale og interlokale løsninger.

MAMBA Henvisning: Også ikke-mobilitet til undgåelse af strækninger

som skal forbindes med det/den regionale mobilitetssystem/mobilitetscentral. Derfor er udsagnets anden del eller vision konkret:

„Interlokale mobilitetstilbud danner i forbindelse med ÖPNV-systemet et alternativ til privatbiler“

I denne sammenhæng er det vigtigt, at opgaveansvarlige, bør kommunikere direkte i retning af aktører og borgere, for at forelægge hvilke løsninger er realistiske, henholdsvis urealistiske set ud fra ÖPNV's syn. Dette er en vigtig basis, for efterfølgende at arbejde fælles om en målførende ramme og at fortælle en tillidsfuld „Mobilitetshistorie“.

Efterfølgende blev **tre mål** fastholdt som orienteringshjælp for deltagelsesmetoden:

1. „Afhent målgrupperne der hvor de står!“

Hovedmålgrupper – unge (under 18 år), ældre og ikke-mobile borgere

Interlokal – Delregioner (5.000 – 10.000 indbyggere) eller byer (5.000 – 30.000 indbyggere) – for at udvikle passende behov, potentialer og tilbud

MAMBA Henvisninger: Tag borgernes visioner alvorligt og integrér børn bevidst

2. „Udvikling af lokal egeninitiativ og identifikation hos ambassadører/multiplikatorer“

Engagement – Erhvervelse og binding af aktivister, som vil understøtte (kommunikation, aktioner,...) udviklingen, i forbindelse med en „ny mobilitetskultur“ i den lokale, interlokale og regionale kontekst



MAMBA Henvisninger: Giv positiv tænkning og „Drømme“ frirum, for især at fremme og aktivt at integrere „naturligt“ engagement

3. „Interlokale mobilitetsrapporter/-planer som selvdefinerede retningslinjer“

Situationsanalyse/realitetstjek – lokalt/interlokalt/regionalt – kort-, mellem- og langfristet

Formidling af aktørernes og borgernes interlokale henvisninger til den lokale politik – lokalt/interlokalt/regionalt

Tilbyd som opgaveansvarlig målførende understøttelse og rådgivning

MAMBA Henvisninger: Udform „Levende“ sammenfatninger, som med tiden lader sig videreudvikle, muliggør analyse konkret, „fælles læring“ og selvhjælps-tilbud, kultiverer tænkning „outside-the-box“ og forbliv i kontinuerlig dialog

Iht. målene opstår der endnu flere merværdier, hvor de opgaveansvarliges udsigt for det regionale eller i givet fald internationale samarbejde, på basis af „Fremtidværksted“-metoden, er fornuftig:

1. Optimering af de opgaveansvarliges interne organisationsstrukturer: Resultaterne fra de forskellige fremtidsværksteder, kan på den ene side benyttes til, som på regionalt plan antydnet, at integrere interesserede og engagerede aktører, i allerede eksisterende udviklingsnetværk, som f.eks. i overordnede temaarbejdskredse eller i projektarbejdsgrupper. På den anden side, kan udvalgte aktører med deres lokale viden og praktiske erfaringer hjælpe med, at fremme en opgaveansvarligs fortsatte udviklingsproces, idet de eksempelvis deltager i interne styringsgrupper og dermed skaber en bro til de lokale udviklinger (eksempelvis Sønderborg Kommunes Sønderborgmodel på området regionaludvikling).

2. Mulighed for benchmarkingen af resultater fra forskellige interlokale kontekster: En yderligere merværdi for den interregionale samt internationale fokus, muliggør fremtidværkstedresultaternes samlignelighed, i så mange så muligt interlokale kontekster. Der består f.eks. eventuel muligheden for at sammenligne resultaterne af lignende områdetyper, set ud fra aktørernes og borgernes syn af og at identificere mønstre for bestemte tilbuds- eller efterspørgselssituationer og at fremme en overgribende erfaringsudveksling ud fra det.

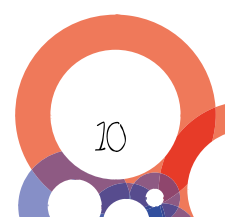
MAMBA Henvisninger: Opgaveansvarlige bør selv leve ideen i forbindelse med „ny mobilitetskultur“! Derudover blev der nævnt yderligere inspirationer i konteksten „Mobilitetens digitalisering“, „Trafikundgåelsens ansatser (bl.a. Co-working, Ridesharing) og den „intelligente benyttelse af tilstedeværende infrastrukturer“ (bl.a. landsbyers forsamlingshuse, busstoppesteder).



Baserende på visionen og målene, blev der gjort antagelser for fornuftige og almen gyldige **rammenbetingelser** til udførelse af metoden. Disse danner udelukkende en orienteringshjælp til denne foranstaltningens organisation. Oversigten forneden, opfører de antagelser, som case studiedeltagerne har gjort.

Deltagerantal	Min. 10 - maks. 40 aktører og borgere 1-2 parallelle workshops - Maks. 20 deltagere per moderator/formidler - mindre end 10 tilmeldinger -> Direkterhvervelse af multiplikatorer
Moderatorer	1-2 moderatorer/formidlere fra den opgaveansvarlige
Tidsrum	3-4 timer
Udvidelse med andre tematiske workshops	Erhvervens muligheder i den første afstemningssamtale med amter/byer/lokale initiativer
Kommunikation & invitation	PR, social media,... -afstem invitation med amter/byer "Afhent målgrupper der hvor de står"
Transport af ikke-mobile aktører/borgere	Skulle der, når muligt, organiseres og tilbydes, samt direkte kommunikeres i invitationen -afstemning med amter/byer
Fremtidværkstedets forberedelse	Se 4.2
Fremtidværkstedets inddeling	Se 4.2
Fremtidværkstedets dokumentation	Se 4.2

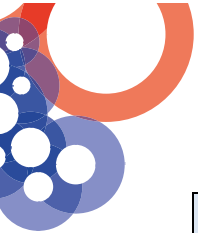
Antagelserne er ikke "Mejslet i sten", da den interlokale kontekst og interessen kan være meget forskellige. De afbilder gennemsnitsantagelser, som bør tilpasses, når det er nødvendigt.



4.2. Drejebog „Fremtidsværksted mobilitet“ til anvendelsen i delregioner

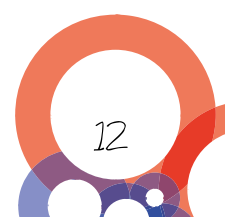
Forberedelse/Organisation - Organisationen af deltagelsesmetoder, som fremtidsværkstedet, er omfangsrig. Opgaveoversigten forneden, opfører alle vigtige opgaver og materialer, som indenfor rammen af forberedelsen er vigtige iht. dataerhvervelsen, presse- og offentlighedsarbejde, samt kommunikationen med lokale aktører, henholdsvis amter, byer og kommuner, for at kunne gennemføre et målrettet fremtidsværksted. Opgaverne og materialerne afbilder i kontekst med case studiet en samling, som de deltagende medlemmer allerede selv har afprøvet, henholdsvis blev gennemført med dem, indenfor rammen af koncept- og strategiudviklinger og præsenterer en god blanding til indsamlingen af primærdata.

Opgaver & materialer	
<i>Generel forberedelse</i> (en gang)	1. Forberedelse af metoder til dataindsamling samt materialer ▪ <i>“Hvordan er jeg kommet hertil” Poster</i> (landkort med klæbepunkter hvorpå forskellige mobilitetstilbud er afbildet, så som ens egen bil, bus, medkørsel etc.) ▪ <i>Evaluationsspørgeskema til alternative mobilitetstilbud og tidsangivelser til forskellige mobilitetsformål.</i> ▪ <i>Personas spørgeskema</i> (5-7 korte spørgsmål) til fremtidsværkstedets deltagere (små udfyldningskort med excel-fil til analyse) ▪ <i>Mental Mapping Methode</i> for at fastholde (generelt forelæg med vejledning til moderatorer/formidlere) aktuelle og fremtidige mobilitetstilbud og – infrastrukturer i kommunerne, set ud fra deltagerne. 2. Forberedelse af indledende præsentationer ▪ <i>Generel præsentation “Mobilitet i landområder”</i> (på power point – maks. 5-7 foljer) ▪ <i>Specifik præsentation “Mobilitet i den konkrete delgion/by”</i> (på power point – maks. 5-7 foljer) -> Indholdsmæssig koordination med lokale aktører, henholdsvis amter, byer 3. Invitationens forberedelse ▪ <i>Invitationsforelæggelse</i> med motiverende/inspirerende tekst og afvikling af fremtidsværkstedet
	Forberedelse af fremgangsmåden til presse- offentlighedsarbejdet ▪ Dialog med det enkelte amt og den enkelte by over tilgængeligheden/opnåeligheden af aktører og borgere (avis, amtsblad, reklameplakater, Facebook, invitation af vigtige lokale organisationer (landkvinder, kirke, foreninger, organisationer etc.)
<i>Kommunikation med amter & byer</i>	1. Fremtidsværksted Meddél amter og byer tilbud personligt eller telefonisk og tilbyd ved interesse en yderligere samtaledato for at konkretisere



	2. Samtaledato/telefonopkald som første kontakt for at præsentere metoden og dens fordele og send i givet fald en første fremtidværkstedetsrapport som konkret og brugbart resultateksempel 3. Yderligere samtaledato til planlægning af fremtidsværkstedet – ▪ Kontrollér lokaler, ▪ Drøft transportoptioner for ikke-mobile interesserede, ▪ Drøft ved behov udvidelse af en yderligere tematisk workshop, ▪ Afstem invitation, ▪ Afstem optioner for presse- og offentlighedsarbejde, samt adgang til lokale organisationer, ▪ Tidslinje og opgavefordeling 4. Udarbejdelse af en detaljeret arbejdsafvikling hen til fremtidsværkstedet 5. Sidste samtaledato for endeligt at afstemme alle opgaver og tidsafviklingen
--	--

Arbejdsplan - Arbejdsplanen (se næste side) er en vigtig **“To-do”-liste** for alle aktører, som er integreret i fremtidværkstedets organisation. Den muliggør en slank og transparent kommunikation og giver de deltagende aktører til enhver tid, en oversigt over de opgaver, som på hvilket tidspunkt skal udføres.



Tidslinje	Arbejdsskridt	Ansvar
8 uger tidligere	1. Samtale til afstemmelse/planlægning af fremtidsværkstedet - Lokaler op til 40 deltagere indenfor lokal ramme & kontaktperson på stedet (planlægning & teknik) “Transportmuligheder for ikke-mobile deltagere” & kontaktperson (planlægning af tilbuddet) - Udvidelse i forbindelse med tematiske workshops, såfremt det er ønsket (i givet fald findes der noget som amt/by ønsker at lave eller hvor der findes muligheder for kredsen, digitalisering, amtudvikling, klimasbeskyttelse) - Invitation (afstemmelse og tilpasning af forelæggelsen) - Muligheder i forbindelse med offentlighedsarbejdet og informationsvideregivelsen via lokale netværk (diskussion over kommunikationsarten (mail, avis) og nøgle-aktører/-organisationer på lokalt plan (e-mail-liste) - Tidsplanlægning og opgaver	Opgaveansvarlig med amt/by eller lokale aktører
6 uger tidligere	2. Samtale til aktualisering af den 1. samtale - Lokaler & kontaktperson er afstemt - Transportmuligheder & kontaktperson er <u>faste eller ikke</u> - Udvidelse af yderligere tematiske workshops er <u>faste eller ikke</u> - Invitation er afstemt - E-mail-liste af lokale netværk og aktører foreligger - Offentlighedsarbejde og lokal kommunikation er fastsat og arbejdsmæssigt opdelt - Aktualisering af tidsplanlægningen og opgaverne	Opgaveansvarlig med amt/by eller lokale aktører
4 uger tidligere	3. Samtale per telefon til aktualisering af den 2. samtale - Invitation via avis/amtsblad - Invitation til lokale netværk via nøgleaktører	Opgaveansvarlig med amt/by eller lokale aktører
2 uger tidligere	- Invitationspåmindelse via e-mail - Sidste aktualisering til organisation med amt/by eller lokale aktører <i>Optionelt: Forberedelse af en yderligere workshop; avisartikel i den lokale avis</i>	Opgaveansvarlig
1 uge tidligere	- Aktualisering af deltagerlisten (i givet fald direkterhvervelse ved for lavt deltagerantal) - Afstemmelse af lokalerne på stedet - Organisation af mad, drikkevarer, teknik	Opgaveansvarlig
1-3 dage tidligere	- Sidste aktualisering af lokaler & transportmulighed - Forberedelse af materialet til fremtidsværkstedet - Sidste aktualisering af deltagerlisten	Opgaveansvarlig
Fremtidsværkstedsdag	Sidste forberedelser - Være i lokalerne 1,5 timer inden start - Opbygning (indgangsområde, stole, teknik, moderation) - Gennemførelse (se drejebog) - Oprydning	Opgaveansvarlig
1-2 uger derefter	Dokumentation af “interkommunal mobilitetsrapport” - Udarbejdelse og afstemning af rapporten med amt/by - Finale interkommunale mobilitetsrapport - Rådgivning og understøttelse iht. resultater	Opgaveansvarlig med amt/by eller lokale aktører

Drejebog - Drejebogen for fremtidsværkstedet Metode er den centrale oversigt, hvor den samlede gennemførelse samt tidsplan er dokumenteret. Drejebog er baseret på „Vision og mål“ og de generelle rammebetingelser.

Tidsplan	Fremtidsværksted mobilitet
17.30 – 18.00	Velkomst- og “Get together”-fase ▪ Forberedelse af navnekortene ▪ Deltagere benytter klæbepunkter, for at markere <i>bopæl og transportmiddel</i> på et landkort ▪ Moderator/formidler giver deltagere en stift og <i>Personas spørgeskemaet</i>, for at udfylde disse anonymt som selv-information ▪ Moderator/giver klæbepunkter, for at bedømme spørgsmålene på <i>evaluationsspørgeskemaet</i> ▪ Deltagere kan styrke sig med <i>mad og drikkevarer</i> ▪ Moderator/formidler indsamler Personas spørgeskemaer med en boks
18.00 – 18.30	Præsentationsfase ▪ Velkomst af deltagerne gennem amt/by og moderator/formidler ▪ Moderator/formidler den <i>generelle præsentation “Mobilitet i landområder”</i> ▪ Moderator/formidler eller amt/by præsenterer den <i>specifikke præsentation “Lokal mobilitetssituation”</i> (afstemning, om den specifikke præsentation kunne afholdes af amt/by)
18.45 – 19.00	Dialogfase (“Afhent målgruppen, hvor den stor”) ▪ <i>“Interlokal mobilitetshistorie”</i> - Moderator/formidler udvælger en deltager, som præsenterer sin egen historie/situation, som et af mange eksempler ▪ Moderator/formidler stiller efterfølgende 2-3 spørgsmål ▪ Moderator/formidler gennemfører efterfølgende en <i>kort spørgerunde omkring</i> deltagernes <i>forventninger</i> (3-4 andre deltagere spørges i forbindelse hermed) -> Identificering af interessante personer i velkomst- og “Get together”-fasen
19.00 - 20.00(15)	Workshopfase („Udvikling af lokal egeninitiativ og identifikation af ambassadører/multiplikatorer”) <i>Kort præsentation af deltagerne i de enkelte workshops (10 min.)</i> ▪ Hvem er jeg? ▪ Hvad er min interesse? <i>Diskussions- og udviklingsrunde (35 – 40 min.)</i> ▪ Hvordan er den aktuelle mobilitetssituation på stedet? ▪ Hvordan kan et ideelt mobilitetssystem på stedet se ud i fremtiden? ▪ Hvordan kan vi realisere dette mobilitetssystem? (tilbud & infrastruktur) <i>Mental Mapping gennem deltager (20-25 min.)</i> ▪ Hver deltager får et hvidt DIN A3 blad og tegner sit eget “Hukommelseslandkort” af kommunen/delregioner med gader, vigtige steder, generelle omsorgsindretninger og yderligere vigtige tilbud (sort stift=aktuel)

	Aktuelle mobilitetstilbud og –infrastrukturer tilklæbes efterfølgende med klæbepunkter (sort=aktuel) og fremtidigt potentiale (rød=fremtidig) Forberedelse: Hvidt papir (DIN A3), sorte stifter, klæbepunkter med symboler og legender >> supplerende kan workshopformatet kombineres med andre tematiske workshops (fra amter, byer & AktivRegioner), såfremt dette er ønsket [Hver moderator/formidler analyserer groft begge poster af “Velkomstfasen” og præsenterer et kort mellemresultat] [Hver moderator/formidler bedømmer workshopfasens resultater med 3 udvalgte deltagere, som kort selv præsenterer resultatet]
20.15(30. – 20.30(45)	Afslutnings- og refleksionsfase (“Perspektiver som selvdefineret interlokal retningslinje”) Kort præsentation af resultaterne - Bedømmelse af alternative mobilitetstilbud og tidsangivelser for forskellige mobilitetstilbud (poster) - Præsentation af workshopresultaterne (3 deltagere per arbejdsgruppe (to holder papirerne og en fremlægger) - Selvpræsentation af to Mental Maps gennem producent
20.30(45) - 20.45(21)	Udskiftning og netværk
I løbet af fremtidsværkstedet	Billeder og audiooptagelser under fremtidsværkstedet - Fotodokumentation - Audiooptagelser i dialogfasen (DSGVO-afklaring)
Efter fremtidsværkstedet	Interlokale mobilitetsrapporter - Situationanalyse som baseres på fremtidsværkstedets informationer og resultater - Realitetstjek til fremtidige mobilitetsløsninger (lokalt/interlokalt/regionalt & kort-/middel- & langfristet) - Interlokale henvisninger, henholdsvis diskussionsgrundlag for kommunalpolitik - Næste skridt med målrettede rådgivnings- und understøttelsestilbud fra kredsforvaltningens side af

MAMBA Henvisninger til dialogen og udviklingen af lokalt egeninitiativ: Workshopdeltagerne bekræfter revisionen af visionen, gennem opstillingen af målgrupperne og den derudaf resulterende opstilling af potentielle kontekster til den korte tale og integrering (bl.a. skole, kirke, sportsforeninger). Derudover blev der byggede op på „Fremtidsværkstedet“ Metode i kort form skitseret, hvordan den fortsatte vej i forbindelse med skabelsen af en ny „Mobilitetskultur“ gennem den „Opgaveansvarlige mobilitet“ kunne se ud (identificering af bestående initiativer, samarbejde mellem opgaveansvarlig ÖPNV og lokale initiativer begynder, finder lokale ambassadører/multiplikatorer, udarbejdelse af kommunikationsmulighederne i retning borgere på stedet med initiativerne og ambassadørerne/multiplikatorerne)



5. Facit

Det afsluttende facit til resultaterne af case studiet „Mobilitet“ fremmer to centrale erkendelser til videreudviklingen af kommunerne til den „Opgaveansvarlige mobilitet“ gennem et forstærket overgribende samarbejde (lokalt & regionalt) op til i dag:

- Forandringen kræver en omfattende og overgribende handlingsstrategi indenfor kommunerne, for at gå opgavernes kompleksitet mål- og behovsorienteret an
- „Kommunikation“ og „Deltagelse“ vil være drivkræfterne hos en ny „Mobilitetskultur“ i landområderne, som vil være nødvendig for at udvikle et „Mobilitetssystem i forbindelse med områdebygemodningen“ under vedvarende aspekter.

5.1. „Forandringen“ kræver en strategisk handlingsansats indenfor kommuner

Det produktive internationale samarbejde til selv-definition „Landområdemobilitet“ og det derudaf klart synlige behov i forbindelse med betragtningen af de bestående organisationsstrukturer, leverede det centrale ansatspunkt, til fælles at gå de første skridt på dette område. I bearbejdelsen krævede det ikke nogen stor formidling og moderation, da alle deltagere indbragte deres fagviden og grundlag, som baseres på de afstemte mål, struktureret. Den fælles proces til udvikling af en fælles løsningsansats blev slank realiseret over præsentationen af individuelt udarbejdede løsningsansaster og den efterfølgende fælles sammenføring af de bedste ansatser i en samlet model.

Denne model kan nu, i enhver kontekst benyttes som ansats og inspiration til en handlingsstrategi og gennem kommunerne, selvstændigt udvikles, suppleres og „fyldes med liv“. Forandringen vil derved ikke lade sig realisere fra i dag til i morgen. De mange små skridt vil resultere i det store hele. Den egen handlingsstrategi skal derved levere transparens og forståelighed og for den opgaveansvarlige fungere som styrings- og kontrolinstrument. Når begge funktioner aftales overgribende i en afstemningsproces, så skulle det i fremtiden være lettere, at styre denne „Forandring“ i regulerede og effektive baner.

På grund af den gode tilbagemelding fra fem forskellige kommuner, indenfor rammen af samarbejdet, kan man gå ud fra, at denne model op til 80-90% er passende som generel strukturramme og dermed i enhver kontekst, kunne finde sin anvendelse.

5.2. „Kommunikation“ og „Deltagelse“ er drivkræfterne i en ny „Mobilitetskultur“ i landområderne

Såvel udviklingen af en organisationsstrukturmodel, „Fremtidsværkstedet“ Metode som også refleksionen med MAMBA-projektet, tydeliggør, at kommuner i hele Europa befinder sig i forandring og at det vil være et spørgsmål om tid, inden der overalt opstår „analog-digitale mobilitetscentraler“, som ud over ÖPNV-tilbud, integrerer supplerende mobilitetstilbud og tilsvarende burde inddrage aktører, aktivister og borgere gennem kommunikations- og deltagelsesprocesser.

Jo hurtigere kommunerne betragter sig som „Opgaveansvarlig mobilitet“, desto hurtigere vil de ud fra deres handle, strategisk og især iht. effektiviteten, omstille sig. På dette område leverer case studiet generelle ansatser, for at finde nye veje til den kontrollerede integrering af aktører og mobilitetsaktivister. Den helhedsmæssige ansats kan forstås som „Opbygning af en analog-digital mobilitetscentral“, hvis operatør, organisator, netværker og formidler, burde være de opgaveansvarlige iht. et mobilitetssystem. Skaberne iht. kulturbegrebet er alle, som ønsker at yde et fornuftigt og målførende bidrag til udvikling. Det er menneskerne på stedet.