

På vej mod en national, grøn mobilitetsstrategi?

Special Session
Trafikdage
26. august 2026



Program for sessionen

Velkomst og rammesætning

v/ Jacob Pryds Winkel og Anders Rody Hansen, DI

Hvad er specielt vigtigt at staten gør set fra en kommunal vinkel

v/ Morten Schou Nicolaisen, Aarhus Kommune

Hensyn der bør inddrages i den rullende planlægning

v/ Michael Knørr Skov, Cowi & Tænk tanken Mobilitet 2050

Balancen mellem hensyn til natur, CO₂, økonomi og mobilitet

v/ Søren Have, CONCITO

Vision-led transport planning

v/ Per Skrumsager Hansen, Transportministeriet & International Transport Forum

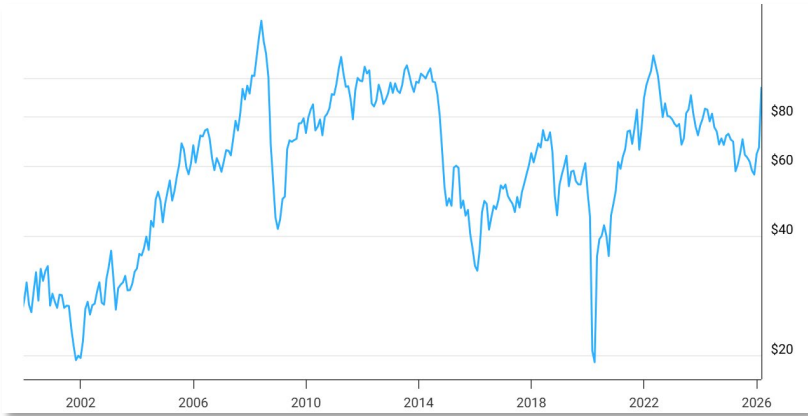
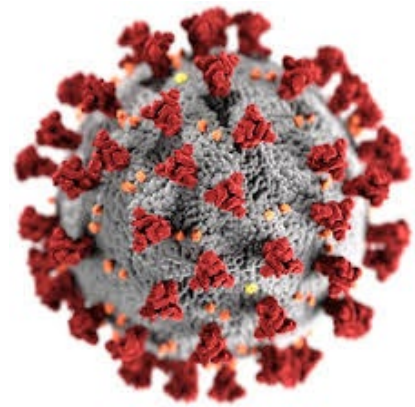
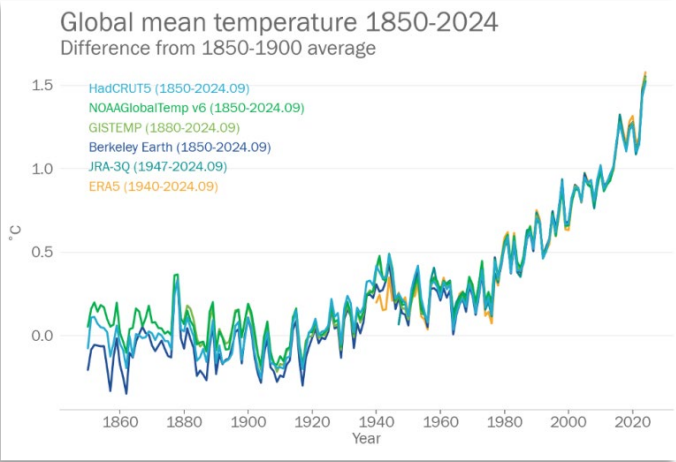
Debat i plenum, panel med oplægsholdere



Aftale om infrastrukturplan 2035

Bag Aftale om infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 står Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Moderaterne, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Alternativet. Ved aftalens indgåelse stod Nye Borgerlige og Kristendemokraterne også bag aftalen. Nye Borgerlige er siden trådt ud af aftalen, og Kristendemokraterne er ikke længere repræsenteret i Folketinget. Moderaterne er indtrådt i aftalen efter folketingsvalget i 2022.

Infrastrukturaftalen er fuldt finansieret og indebærer investeringer for mere end 160 milliarder kroner frem til 2035, heraf nye projekter og initiativer til 106 milliarder kroner. Aftalen skal binde Danmark endnu stærkere sammen og nedbringe trængslen på de danske veje uden at gå på kompromis med den grønne omstilling.



*”Sådan styrker vi grøn mobilitet
og bæredygtig planlægning af
den trafikale infrastruktur på
nationalt niveau”*

GRØNNERE LØSNINGER OG BEDRE MOBILITET – I HELE DANMARK

Februar 2026



Sådan styrker vi grøn mobilitet og
bæredygtig planlægning af den trafikale
infrastruktur på nationalt niveau

An aerial photograph of a road intersection with greenery. The road is paved and has white dashed lines. There are green trees and bushes around the intersection. The sky is blue.

DI anbefaler

for at styrke mobiliteten og infrastrukturen, at;

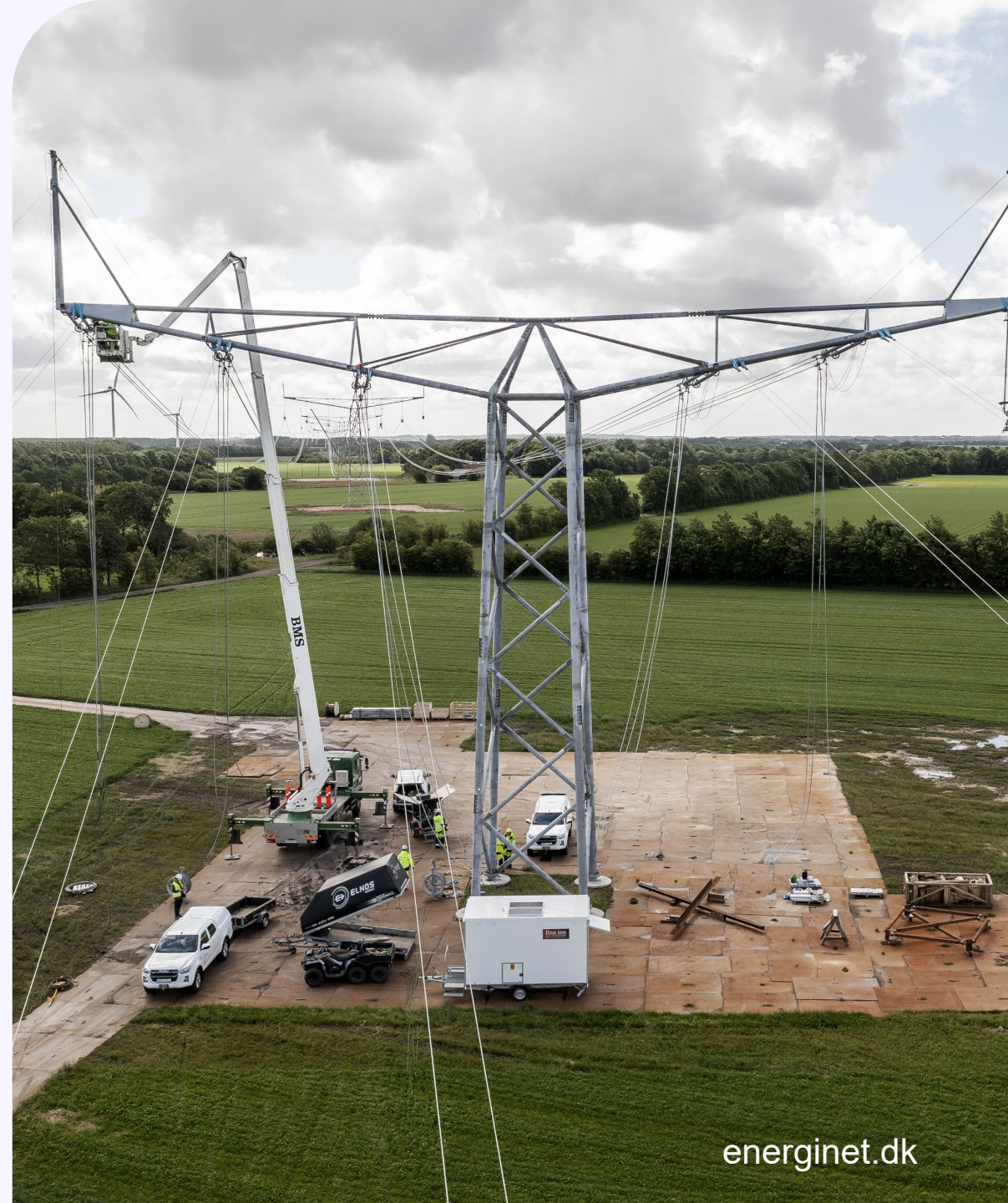
Regeringen i samarbejde med bl.a. arbejdsmarkedets parter og transportbranchen **udarbejder en national, grøn mobilitetsstrategi forud** for genbesøget af Infrastrukturplan 2035.

En national, grøn mobilitetsstrategi fremover bliver en **fast bestanddel i den rullende planlægning** af transport og infrastruktur.

Nogle aktuelle tendenser

Som påvirker strategifokus og prioritering

- Sikring af kritisk infrastruktur
- Robusthed og alternative transportmuligheder
- Militær mobilitet og dual-use
- Indførsel af kørselsafgifter/ændret bilbeskatning
- Muligheder og trusler ifm. øget elektrificering
- Fordyrelse af anlægsprojekter
- Øget fokus på CO₂ klimatilpasning og arealbrug
- Indførselshastighed for førerløse køretøjer





Fokus i dag:

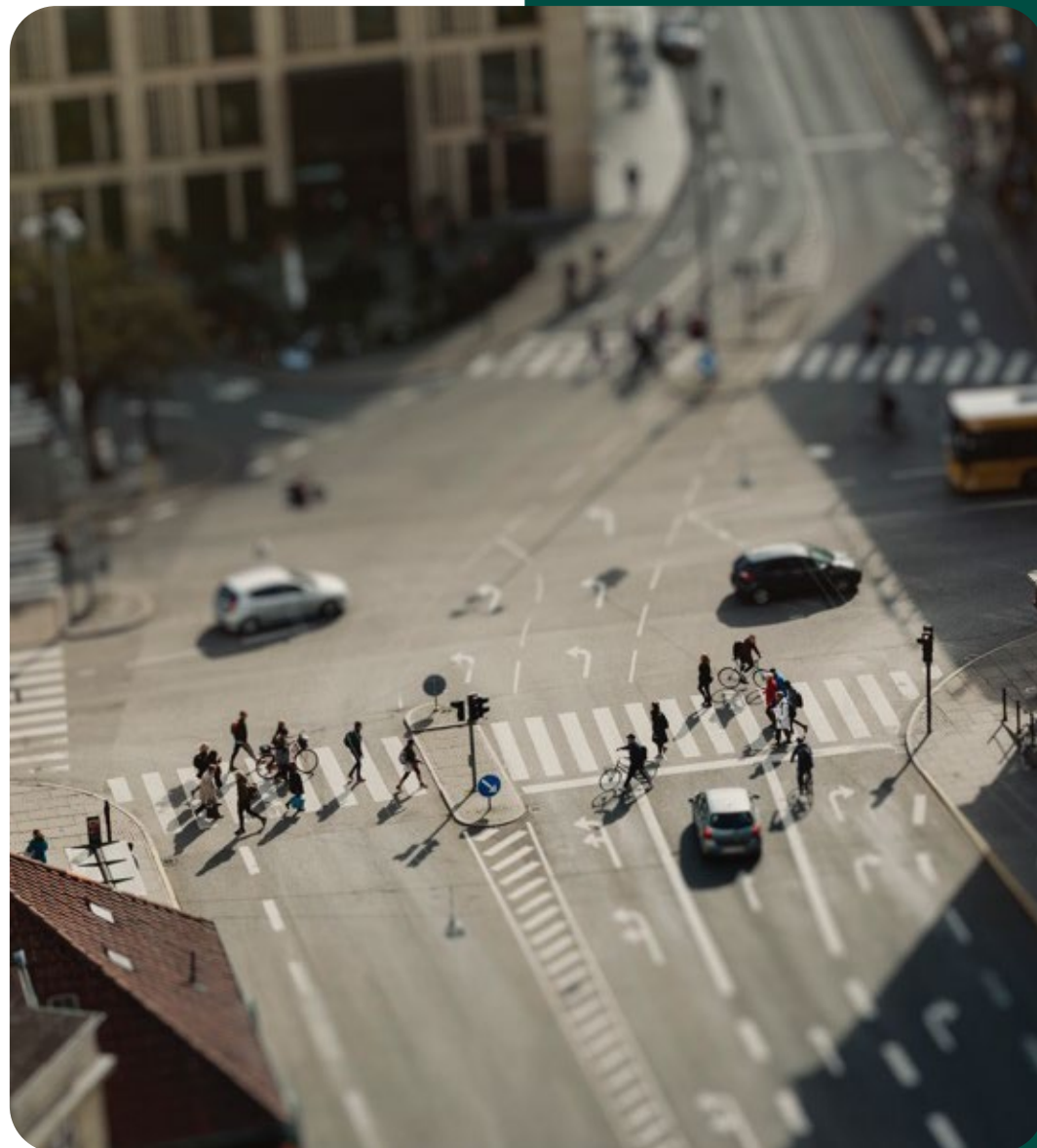
- Hvordan bringer vi flere hensyn ind i statens planlægning af den trafikale infrastruktur?
- Hvilke hensyn skal inddrages og hvilke er vigtigst?
- Og hvor og hvordan starter vi?



Ønsker til statens fokus set fra en kommunal vinkel

Morten Skou Nicolaisen

Afdelingsleder for Mobilitet
Magistraten for Teknik og Miljø
Aarhus Kommune



Nyt lovforslag spænder ben for planer om at få bilerne ud af de store byer

Kommunalpolitikere i landets tre største byer raser over nyt lovforslag, som, de mener, sætter en kæp i hjulet for grønne trafikplaner i landets store byer.

Minister afviser kritik: Ny vejlov fjerner bøvl og sikrer fremkommelighed

Storbykommunerne kalder nyt lovforslag et frontalangreb mod deres grønne trafikplaner, men de får meget mere at skulle have sagt på flere af deres veje, lyder modsvaret fra ministeren.



Skal kommunerne kunne sænke hastigheden på trafikerede veje, som H.C. Andersens Boulevard i København? Nej, siger transportministeren. (Foto: © Sofie Mathiasen, Ritzau Scanpix)



Trafikspørgsmål: at ministeriet trækker sig tilbage og starter forfra. (Arkivfoto).

Thomas Traasdal/Ritzau Scanpix

Trafikforsker: Lovforslaget giver "ingen faglig mening"

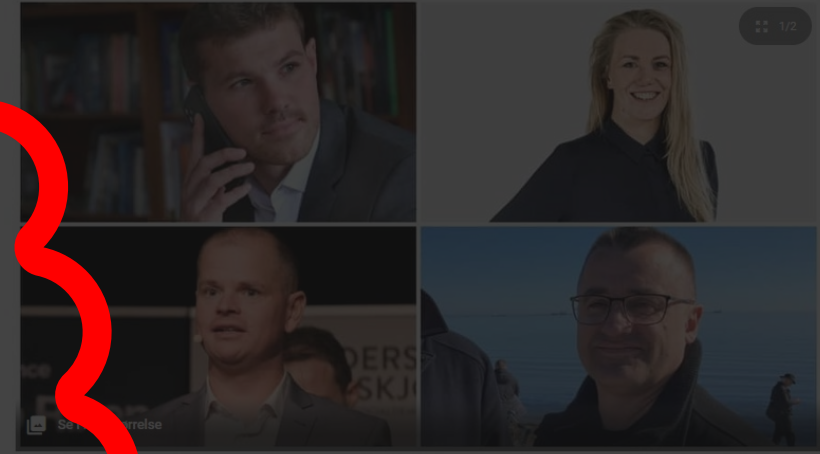
Konsekvenserne af et nyt lovforslag om kommunale veje vil ramme tilfældigt, mener førende trafikforsker, der anbefaler, at ministeriet trækker omsat lovforslag tilbage.



At Anne Poulsen, anne@dnyt.dk

Aarhus-politikere i chok over ny vejlov: - Som en håndgranat i planen om en fredelig midtby

Borgmester Anders Widderskjold og politikere fra SF, R og LA afviser alle et lovforslag med ændringer i færdselsloven. Det vil ramme byens selvstyre og ødelægge den grønne mobilitetsplan, mener de.



Anders Widderskjold (R), Liv Grø Jensen (SF), Henrik Arens (LA) og Metin Lindved Aydın (R). Alle afviser forslaget til ændring af færdselsloven, som de mener, vil ødelægge Aarhus' handlemuligheder voldsomt. Fotocollage

Minister kaldt i samråd om ny lov for kommunale veje: "Det er utidigt, at staten vil mikrostyre"

En række ordførere i Folketinget har kaldt transportministeren i samråd om et nyt lovforslag, der indfører faste kriterier for blandt andet fartgrænser, ensretning og gågader på lokale veje. Lovforslaget er et udtryk for mistillid til det kommunale selvstyre, lyder kritikken.



Udvalgte fokus områder

Visioner



Hvor vil vi hen?



Virkemidler



Hvordan kommer vi derhen?



Værktøjer



Hvordan prioriterer vi?



Udvalgte fokus områder

Visioner



Hvor vil vi hen?



Virkemidler



Hvordan kommer vi derhen?



Værktøjer



Hvordan prioriterer vi?



Hvor vil vi hen?



Hvordan kommer vi derhen?



Hvordan prioriterer vi?



An aerial, high-angle photograph of a city street intersection. The image is tinted with a dark blue/purple color. In the center, a group of pedestrians and cyclists are crossing the street. Several cars are visible on the roads. The surrounding buildings are visible on the left and right sides of the frame.

SPØRGSMÅL?



Mobilitet - hensyn i den rullende planlægning

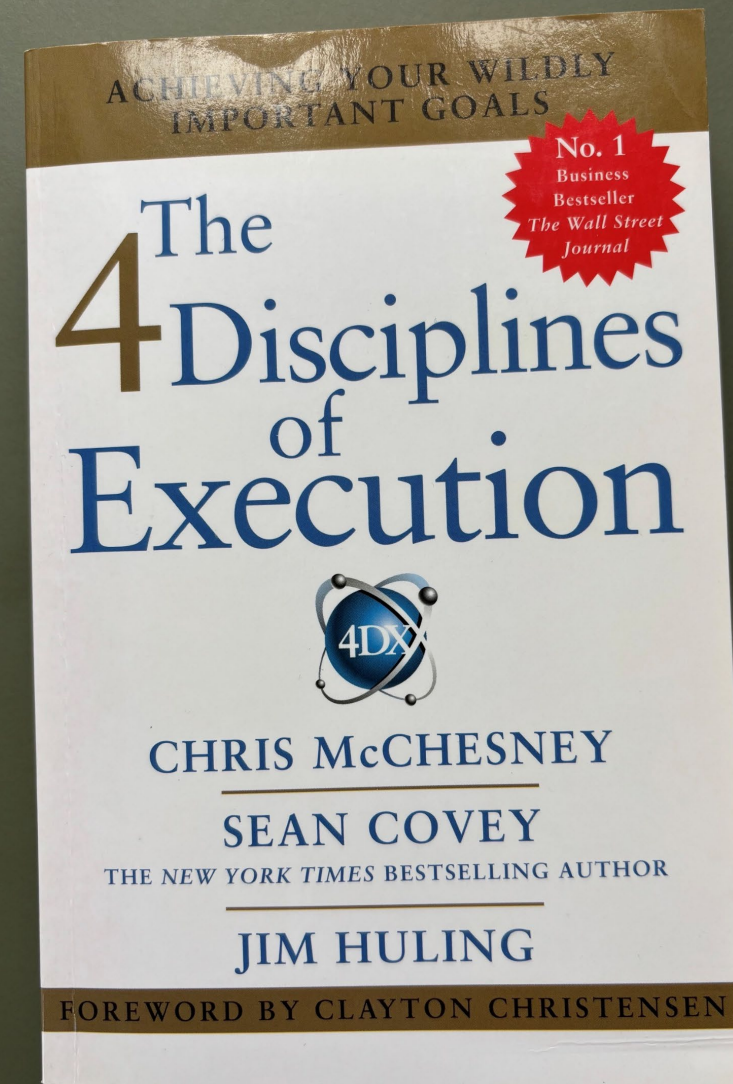
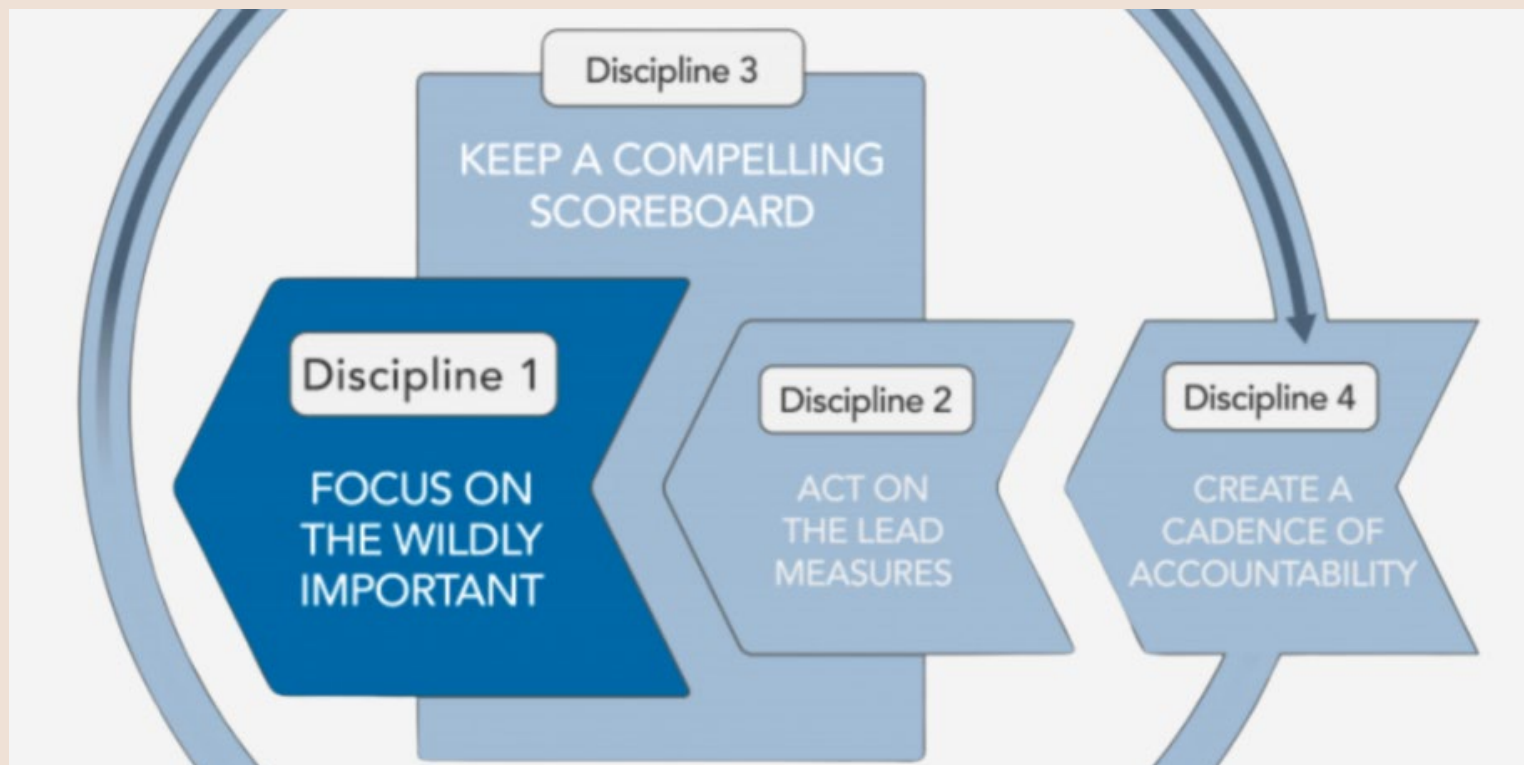
Michael Knørr Skov
Markedsdirektør

Mobilitet



- Giver mulighed for økonomiske og sociale relationer
 - **Virksomhed til virksomhed**
 - **Virksomhed til privat**
 - **Privat til privat**
- Klyngeeffekt (agglomeration) og wider economic benefits
- Muliggøres med veje (bil og bus), søer, jernbaner, luftkorridorer, sejlruter, godsterminaler, transportknudepunkter, ...
- (kabelkommunikationskabler, mobildækning, rørledninger til brint/olie/gas, ...)

På hylden mellem Gaardmand og Lahrmann



**Igangsæt et nationalt
mobilitetsprogram**

**Stop
transportspild**

**Gode vilkår for
erhvervstrafikken**

**Samtænk by
og trafik**

**Øg kvaliteten af de
fælles løsninger**

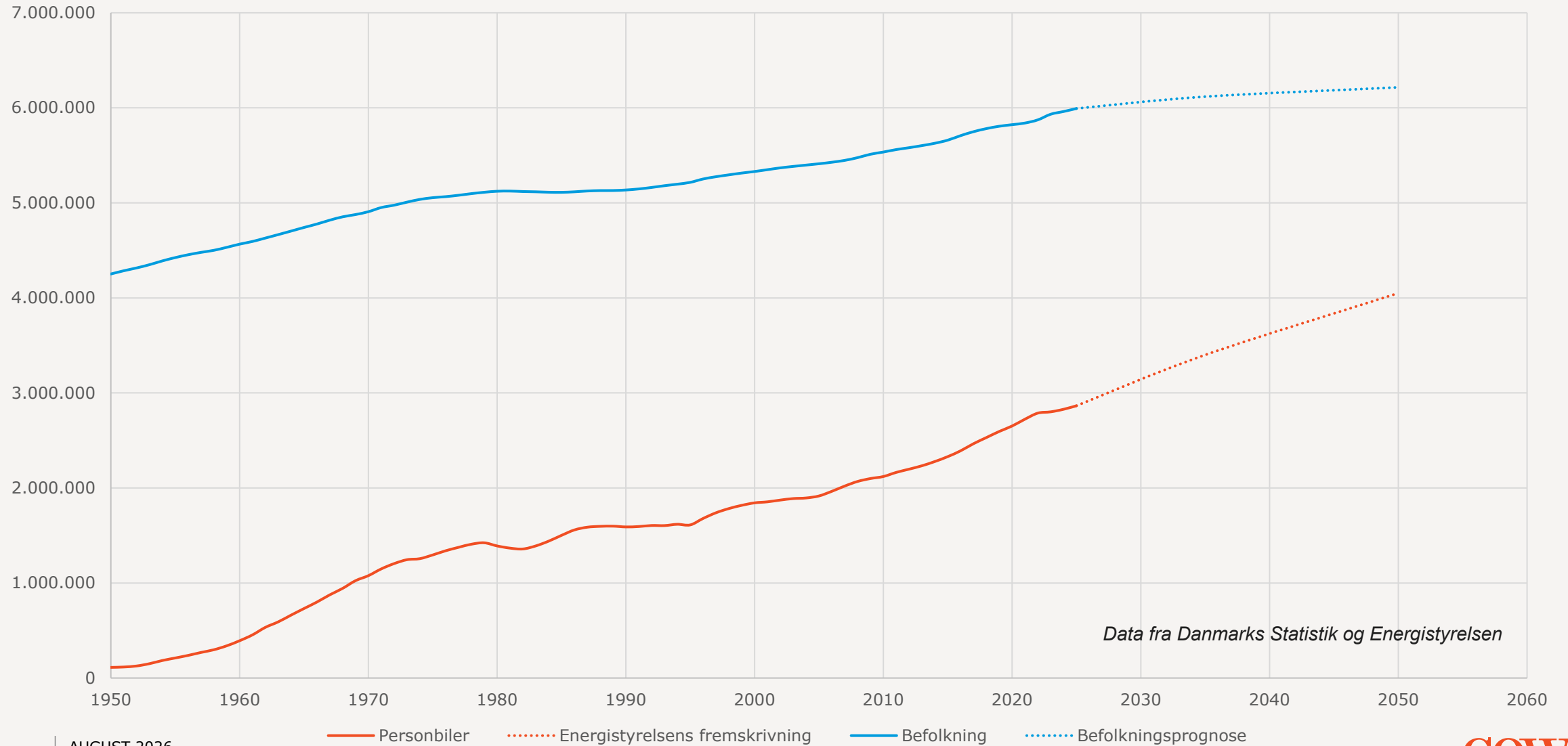
**Sæt livskvaliteten
i centrum**

**Gør samfundet
teknologiparat**

**Invester i nationale og
internationale korridorer**

**Opret et
mobilitetsråd**

Flere personbiler og øget befolkning



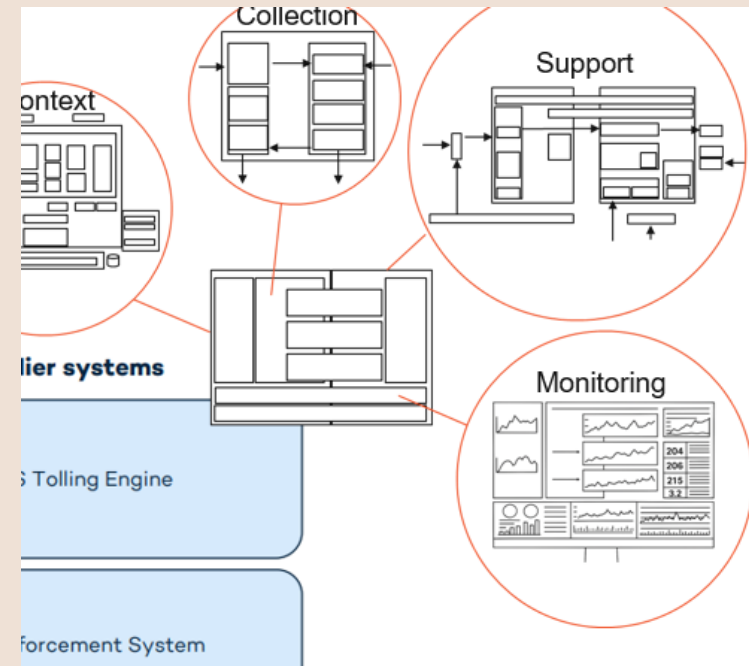
Særlige hensyn i rullende planlægning



Fysisk planlægning



Selvkørende teknologi



Kørselsafgifter (roadpricing)

NATIONAL MOBILITETSSTRATEGI: HVORFOR, HVAD OG HVORDAN?

• • •



CONCITO
DANMARKS GRØNNE TÆNKETANK

2 Tænk tanken anbefaler

GRØNNERE LØSNINGER OG BEDRE MOBILITET – I HELE DANMARK

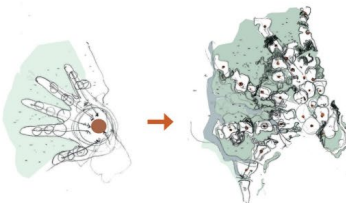
Februar 2026



Sådan styrker vi grøn mobilitet og
bæredygtig planlægning af den trafikale
infrastruktur på nationalt niveau

En decentral organisme vokser frem

Et bud på en robust transformation af Fingerplanen



"Det går ikke længere. At vi fortsætter som lemminger, at vi som samfund fortsætter med at bygge nye motorveje over Egholm, indtage nyt land til udsattemarkering (promenader og Hovedstadens forstad), drønger hovedgater af deres funktioner til forurenede landbrug og sænkende indvandreri til land med det formål at skabe nye, bæredygtige og grønne områder. I Hovedstaden - bydelene der kun er økonomisk tilgængelige for de få. Bydelene vi ikke ved om der er indvandreri til Hovedstaden.

Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Overskudsens udvinding af indtækt til fase 1 - vi mener det fortsat. Vi har besluttet os på at leve op til vores forventninger, ved fase 2 at fortsætte og udvide en lang række af vores beslutninger. Vi skal som samfund finde og gennemføre en række af vores økonomiske dimensioner - globalt, i Europa, i Danmark og ikke kun i Hovedstadsregionen.

Nærværende forslag har særlig betydning for København og Hovedstadsregionen, og skal læses som en serie indspark til mere generiske beslutninger, der tager afsæt i en forståelse af de overordnede politiske og planlægningsmæssige udfordringer vi står overfor - uden at vi dermed har været på...

Vi ved at der pågår undersøgelser om at etablere en ekspresbane mellem København og Århus. Vi ved at der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Hovedstadsregionen lever ikke af indtækt til, men indgår i et netværk og derfor er det vigtigt at have en forståelse af den økonomiske og politiske situation i Hovedstadsregionen og dermed Fortællingen om Fingerplanen. Ikke et nyt diagram, form af en fortælling og tegneri, men en plan, der viser en samlet, klævet og på det mest betydningsfulde måde, hvor de forskellige økonomiske og politiske aspekter, som Hovedstadsregionen, som udgangspunkt med den måde at planlægge på, ligger op til revision. De udfordringer vi står overfor skal ændres af sig selv, og det er vores mål at gøre det. Vi mener der er brug for en ny fortælling om Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen. At det ikke er en politisk, global og derfor også den Hovedstadsregionen.

Vi har i nærværende forslag ikke fokuseret på de overordnede regionale og landskabsmæssige planlægningsmæssige, men udfordringer af samarbejdsplanlægning mellem land og by i Hovedstadsregionen og mellem af land og by i Hovedstadsregionen.

Der er efterhånden ikke mange der er i land om at der skal



Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet

Anvendt metode og praksis i Transportministeriet

Marts 2015



En ny samfundsopgave

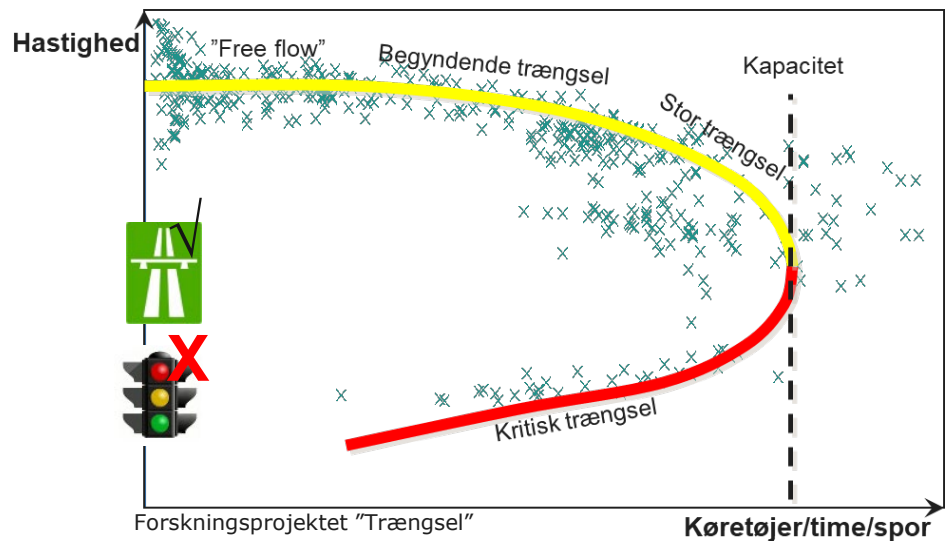
Muligheder

- Vejnettet udnyttes delvist bedre
 - VD: Op til 30% på motorvejene
 - Oslo-studier: 14-30%
- Tilgængelighed
- Trafiksikkerhed
- Færre køretøjer
- Øget belægning
- Lavere transportomkostning
 - Chaufførløn
 - Deleøkonomi
 - Tidsgevinst

Risici

- Øget efterspørgsel
- Trængsel (p.t. > 30 mia. kr./år)
- Tomkørsel
- Eksternaliteter forværres
 - Støj
 - Barriere
 - Tidsforbrug
 - Sundhed (inaktiv transport)
- Oppetid

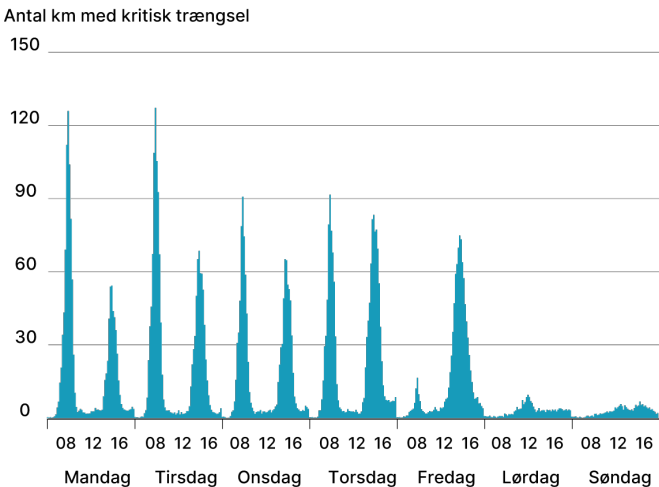
Trængsel



Trængsel	År 2002	År 2022
Hovedstad	5,7 mia. kr.	(13 mia kr.)
Nationalt	(10 mia. kr.)	31 mia. kr.
Trængslen	+ 200-300 %	
Trafikken	+ 25 %	

Vejdirektoratet hhv. COWI m.fl., () = estimeret.

Målt kritisk trængsel på ugedage mellem kl. 04-20, efterår 2024



2024	Uge	Vinterferie										Påske										Sommer										Efterårsferie										Jul											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Man		7	251	186	109	50	102	37	63	69	91	71	82	10	13	94	87	88	92	88	121	21	81	79	88	64	95	40	45	35	27	23	38	39	98	92	124	159	93	82	95	107	29	103	110	96	121	133	93	143	80	91	20
Tir		19	139	126	96	90	150	57	58	82	72	86	68	12	164	129	120	110	105	143	141	167	118	125	127	95	106	57	36	16	16	20	42	73	75	77	129	111	100	136	135	139	33	149	159	101	97	142	135	145	105	79	6
Ons		226	111	160	76	60	99	36	61	85	65	74	83	38	66	90	90	85	22	221	153	113	113	12	80	78	100	55	30	18	17	20	48	74	102	74	106	127	90	100	100	123	41	103	94	67	88	136	109	130	95	91	9
Tor		216	155	121	90	92	133	38	64	113	95	78	115	29	110	127	105	92	129	42	150	186	133	139	99	101	137	71	27	19	18	28	48	89	121	110	116	134	133	152	141	114	35	108	102	96	85	247	136	108	81	72	30
Fre		161	44	86	44	57	74	11	27	45	64	69	38	13	70	61	100	112	81	12	139	88	137	93	79	99	130	67	37	16	49	29	122	130	155	147	89	84	99	71	71	112	30	42	63	45	74	206	50	42	19	44	11
Lør		14	5	10	6	5	10	6	5	4	5	5	18	10	7	8	11	13	26	12	18	12	34	11	51	27	56	93	60	43	37	54	25	58	28	21	50	24	24	8	18	22	14	18	12	4	9	8	10	7	6	4	7
Søn		18	7	15	7	6	5	6	7	6	5	7	6	13	15	10	21	17	18	48	15	15	22	13	29	25	43	61	38	38	15	23	73	12	9	19	37	30	24	13	20	13	15	6	7	6	10	8	11	8	8	6	7

Vejdirektoratet, indeks 2019 typisk hverdag = 100

Tak

Hvordan skaber vi mobilitet der giver mere værdi til *samfundet* end det tager?

Oplæg på Trafikdage

26. august 2026, Søren Have,
CONCITO



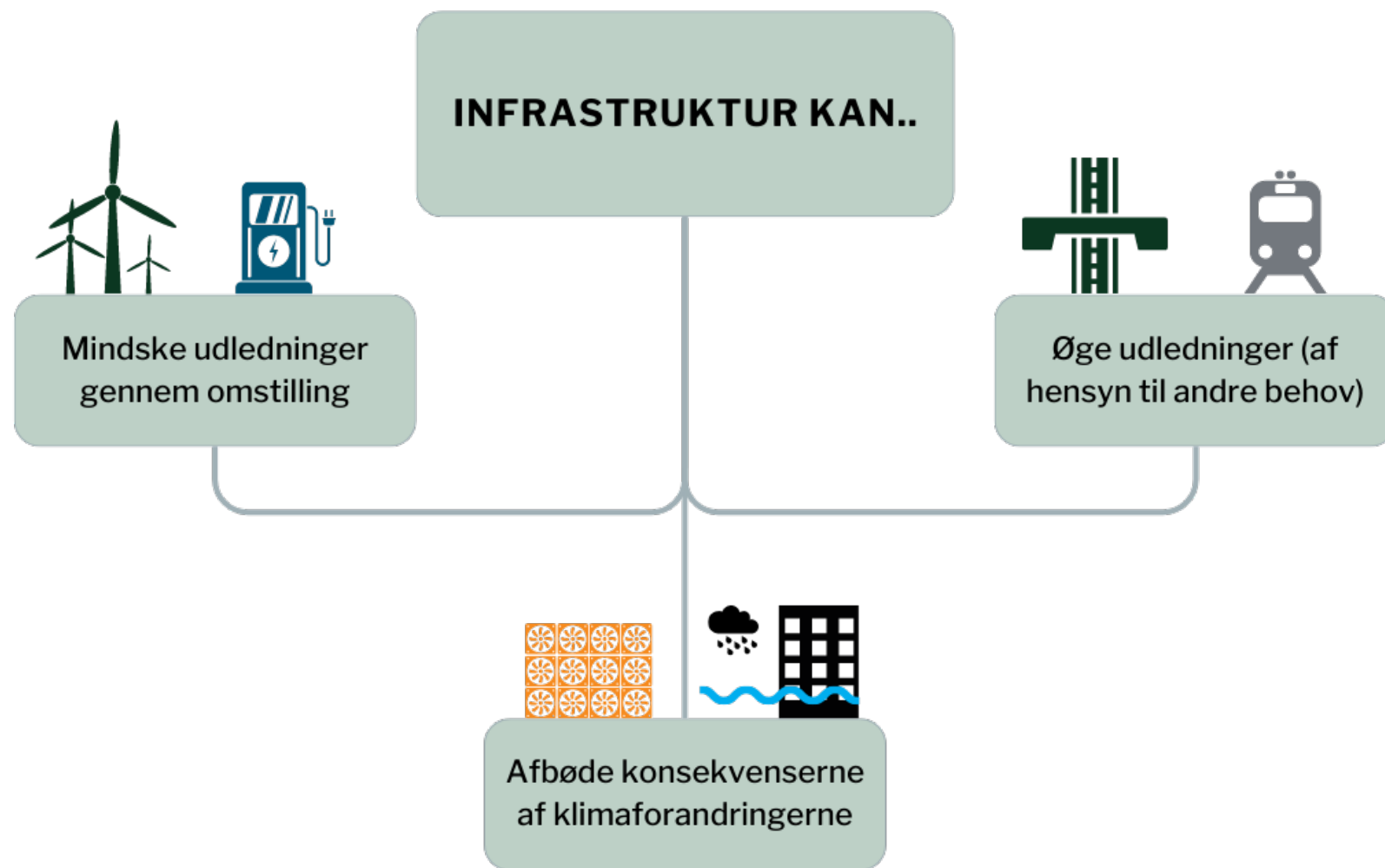
Mere mobilitet er ikke altid umagen værd

- Mobilitet omtales som et nærmest ubetinget gode, som vi skal have mere af, men mobilitet er **ikke gratis** hverken for den enkelte eller samfundet.
- Udover klimaet presses også **natur, arealer, bymiljø, sundhed, ressourcer** og *planeten* af den fortsatte vækst i den motoriserede mobilitet
- Prioriteterne i samfundet er i **forandring**, uden at dette er afspejlet i en samlet refleksion om, i **hvilken retning** mobiliteten skal udvikles.
- Hidtil har fokus været på at **øge mobiliteten** og spare transporttid gennem 'predict & provide' tilvejebringelse af mere infrastruktur.
- Dermed træffes beslutninger, herunder for infrastrukturprojekter og aktuelt del-strategier for cykling og kollektiv trafik **uden en overordnet sigtelinje**



Hvorved klima- og naturhensyn for ofte bliver en eftertanke

Samtidig er der rift om ressourcerne



Nuværende tilgang kan derved:

- Forsinke den grønne omstilling eller gøre den dyrere
- Øge risikoen for fejlinvesteringer i 'business as usual'-projekter
- Allokere såvel CO₂-budget som knappe ressourcer på klimamæssigt u hensigtsmæssige projekter.

Ikke kun i forhold til råstoffer og arbejdskraft...



09/09/2024 KL 17:42

En meter vand i tunnel: Oversvømmelser spærrer motorvej og giver massiv kø

Politiet melder om "massiv kø" på Helsingørmotorvejen mandag eftermiddag. En meter vand i tunnel.

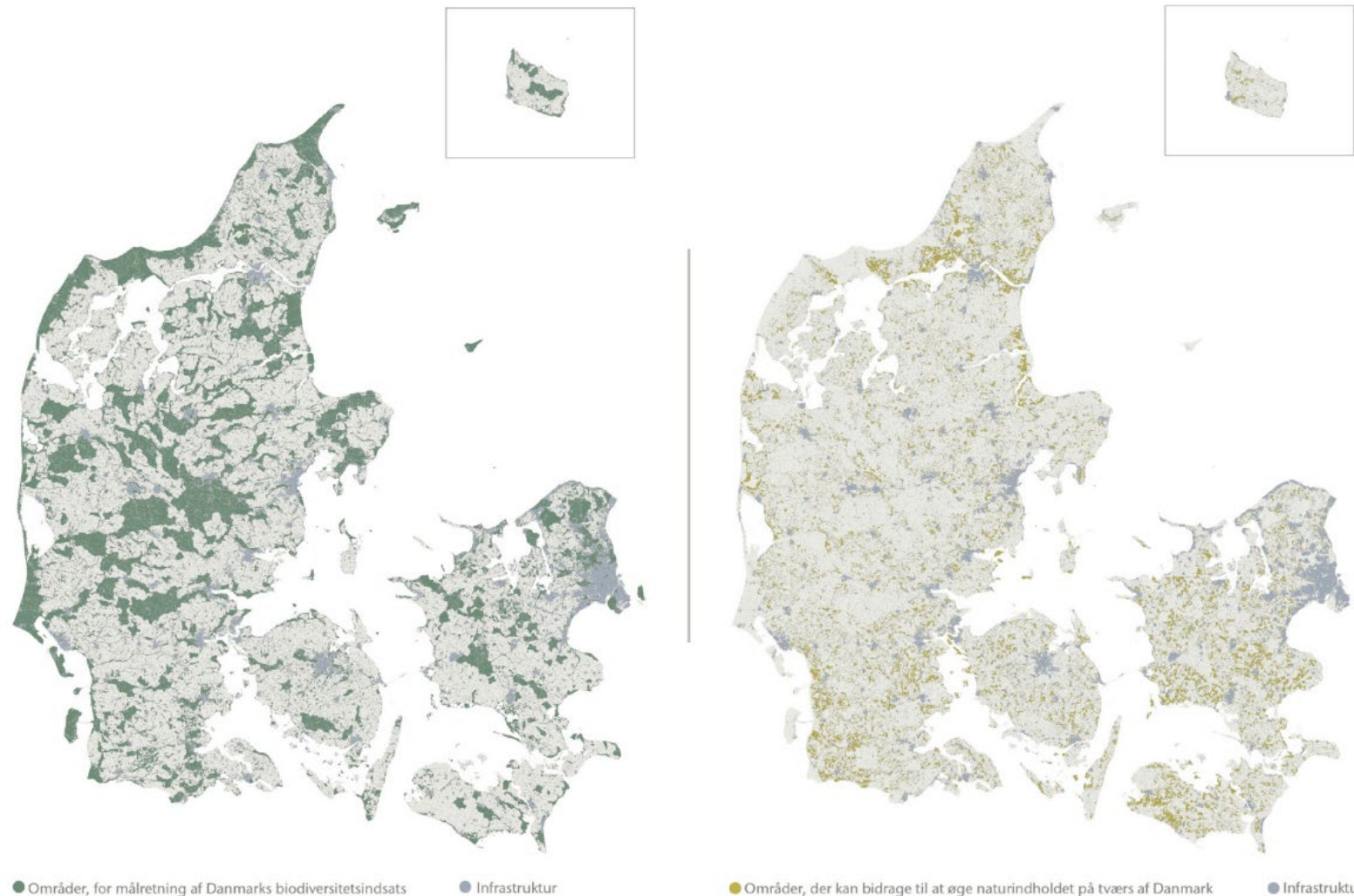
DEL ARTIKLEN | GEM PÅ LÆSELISTE



”...det skønnes, at en komplet stormflodssikring af København vil koste omkring 12- 13 mia. kroner.”

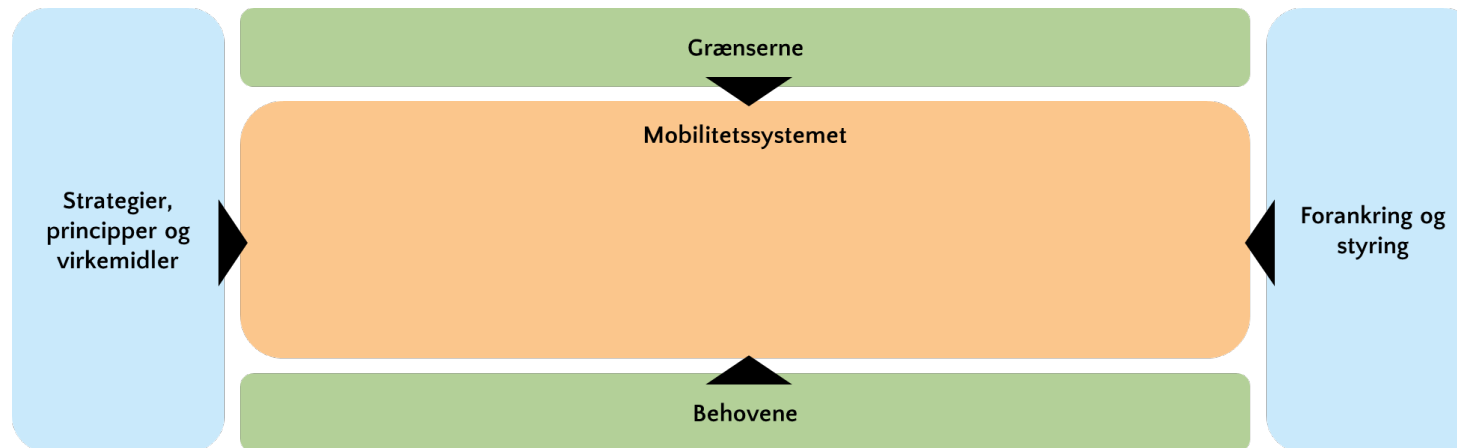
”...der står cirka en meter vand på kørebanen i Nordhavnstunnelen ved Lyngbyvej indgående”

...også arealmæssigt



Derfor brug for at sætte retning og mål, med respekt for (nye) begrænsninger. Men hvordan det?

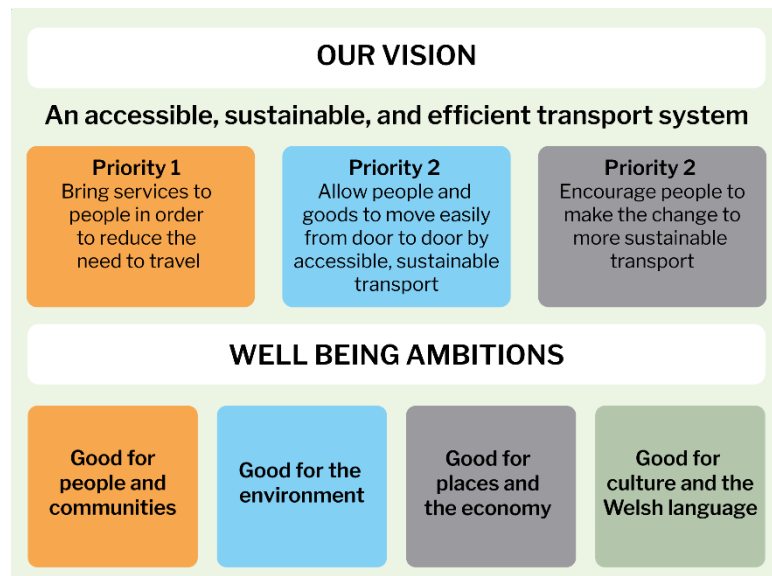
- Alt kan ikke sættes på formel, så hvordan afvejes legitime behov for transparens med det tilsvarende legitime behov for politisk handlerum?
- Denne type spørgsmål håndteres typisk i en overordnet strategi – så hvordan får vi en sådan i Danmark?
- Det har CONCITO (meget inspireret af Wales) et bud på:



Vikan lade os inspirere af Wales

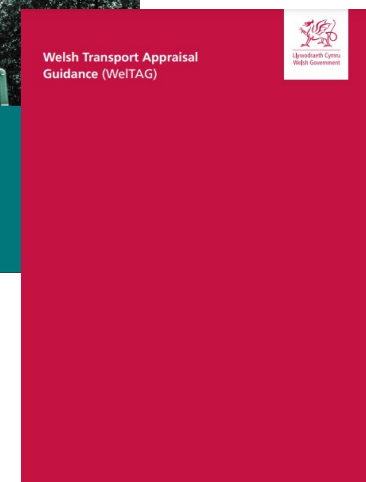
1

2021: Nye transportmål, på baggrund af national 'Well-being Act'



2

2021-2022: 'Roads Review Panel' nedsættes og gennemgår projekter



NB: Det blev ikke besluttet at stoppe vejbygning fuldstændigt, men barren for nye projekter blev hævet kraftigt.

3

2023-2024: Wales' transport-ministerium indarbejder anbefalinger



Start med at finde fælles vision og mål

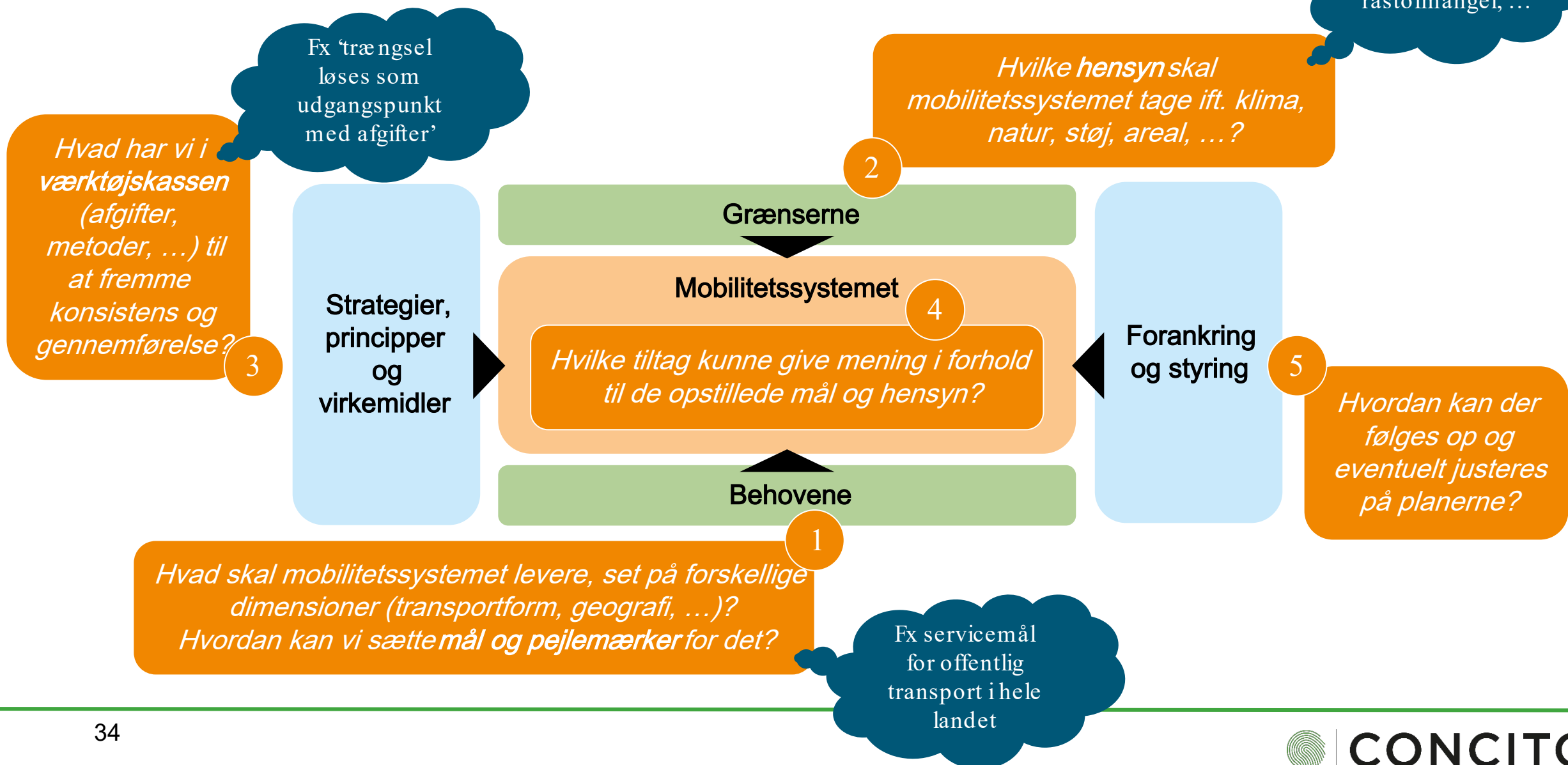
- Det er klart, og en vigtig del af vores demokrati, at **forskellige partier har forskellige interesser** og hensyn at tage
- Dette behøver dog ikke at stå i vejen for at finde fælles **vision for hvad mobiliteten skal gøre for Danmark**
- Og herefter mål, pejlemærker og principper for at balancere prioriteter og afveje potentielt modstridende hensyn.

Eksempel

Der er bred enighed om at mere cykling er godt, af mange grunde. Der kan være uenighed om hvad der skal gøres for at fremme cykling, men måske kan man blive enige om hvordan man måler og hvilket mål der skal stræbes efter.

Jf. fx Rådet for Sikker Trafiks mål om at ”i 2030 må der højst være 90 dræbte, 900 alvorligt tilskadekomne og 10.000 lettere tilskadekomne i trafikken”.

Hvordan kunne en tilsvarende dansk proces se ud?



Hvordan kunne en ny 'magtbalance' se ud?

- Strategiprocessen kan 'ejes' af Folketingets relevante udvalg (TRU pt.)
- Løbende regeringer– med forskellige prioriteringer af strategiens målsætninger– tilvejebringer finansiering til realisering af delmål
- Aftaler herom går på fremme af målsætninger, frem for projekter
- Hvis man erkender at et ellers planlagt tiltag til fremme af en konkret målsætning ikke længere er bedste løsning, så er pengene ikke 'tabt', men kan anvendes til samme målsætning, blandt de konkrete aftaleparter.



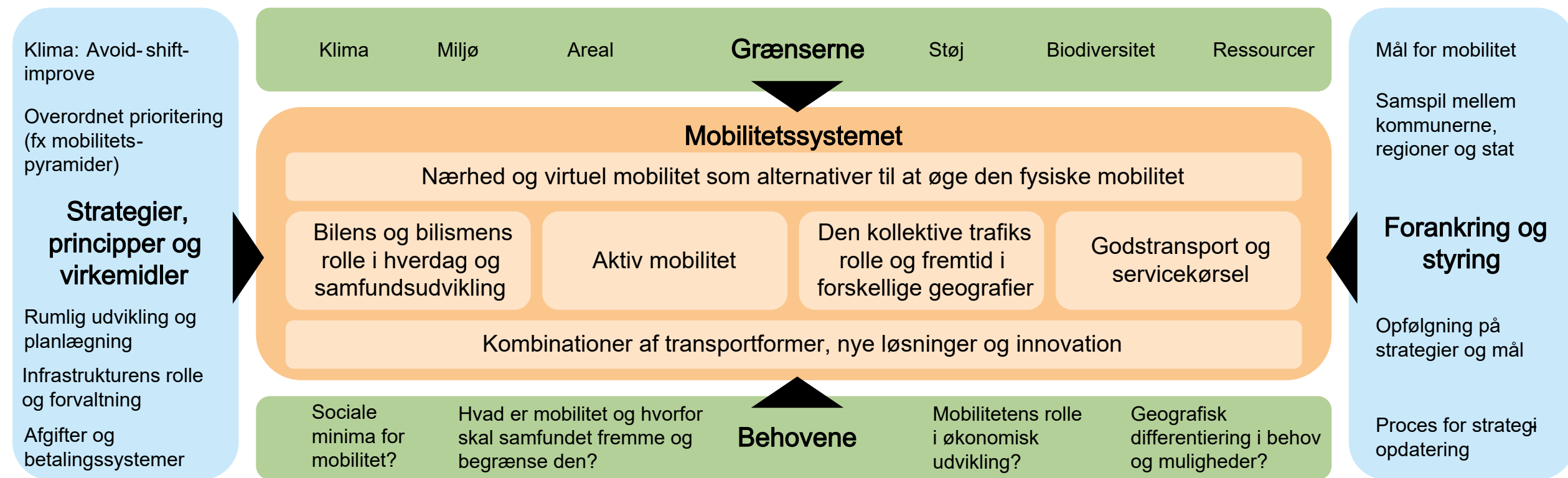
CONCITO

DANMARKS GRØNNE TÆNKETANK

Tak for opmærksomheden!

sha@concito.dk

Hvad kunne en national mobilitetsstrategi fx rumme?



Vision-Led Transport Planning

with senior advisor Per Skrumsager Hansen
Ministry of Urban and Rural Affairs and Transport

Aalborg Trafikdage, Wednesday 26 June 2026



Vision-Led Transport Planning

A Guide for Policymakers



Research Report

“We want a Singapore that is a 45-minute city with 20-minute towns in 2040... We will expand our rail network, improve bus speeds and bring jobs closer to homes.”

Singapore Land Transport Authority, 2025

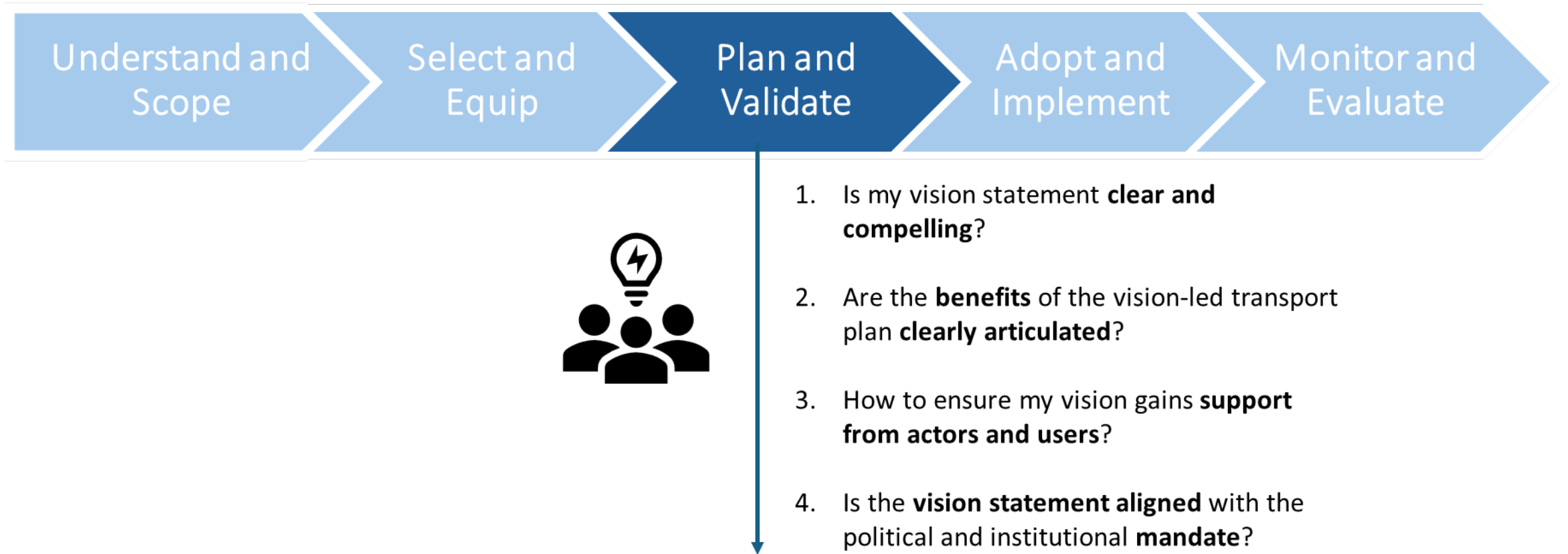
“Vision Zero - The goal is that no one should be killed or seriously injured through a road accident.”

Swedish Transport Administration – Trafikverket, 1995

Guiding principles to “Plan and Validate”

- Be clear, compelling and inclusive in your vision statement
- Formulate tangible benefits that speak to your target audience
- Secure buy-in through clear and consistent communication
- Cross-check the vision’s alignment with the existing mandate
- Consider the need for iteration

Defining the vision and formulating the policies

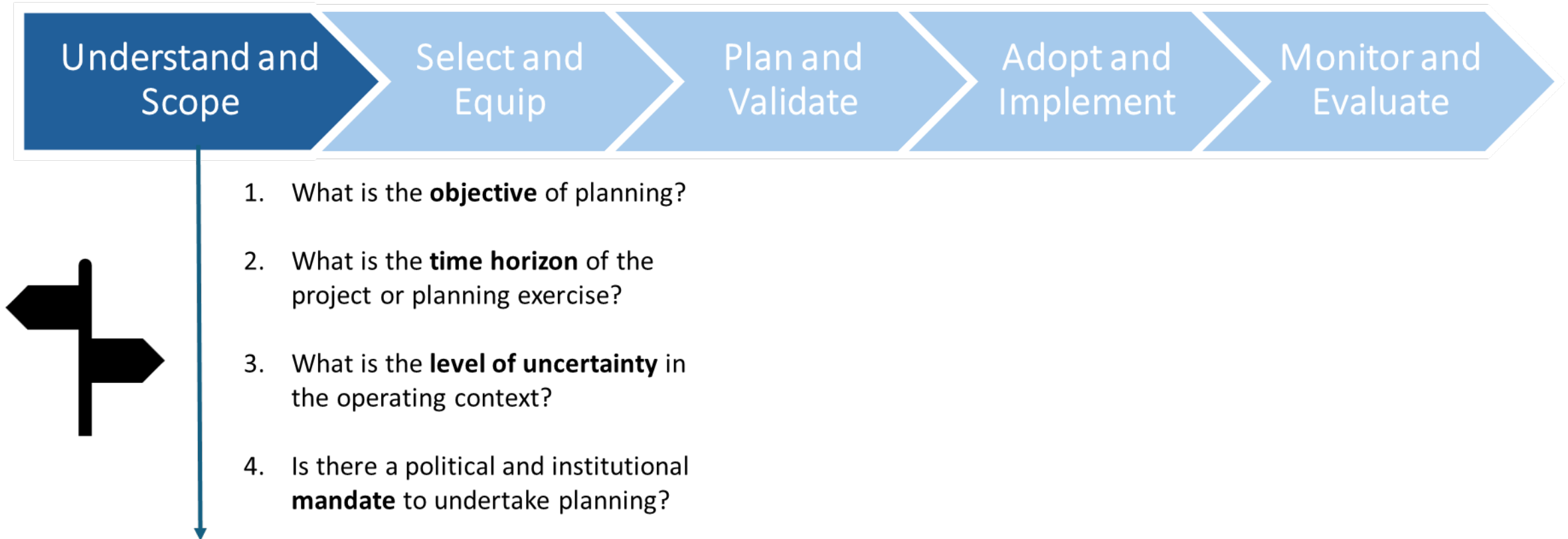


Key characteristics of forecast-based vs. vision-led approaches

Forecast-based approach	Vision-led approach
Forecast a most likely future	Define a prefer future
Demand-led supply	Supply-led demand
Conceals uncertainty	Accommodates uncertainty
Based on implicit value judgements	Based on explicit visions for the future
Reactive	Proactive
Transport planning	Triple-access planning
Best suited for short-term projects with lower uncertainty and aimed at incremental change	Best suited for medium- to long-term projects with deep uncertainty and aimed at transformative change
Typically embeds an implicit mandate	Requires an explicit political and institutional mandate

Source: Adapted from Lyons et al., 2024

Ensuring your planning approach is fit for purpose



Guiding principles to “Select and Equip”

- You don’t have to re-invent the wheel
- Broaden your horizons with a broader set of analytical tools (e.g., horizon scanning, scenario modelling, collaborative simulation tools)
- Match your tools to your circumstances
- Ensure organisational preparedness



Equipping yourself for vision-led transport planning

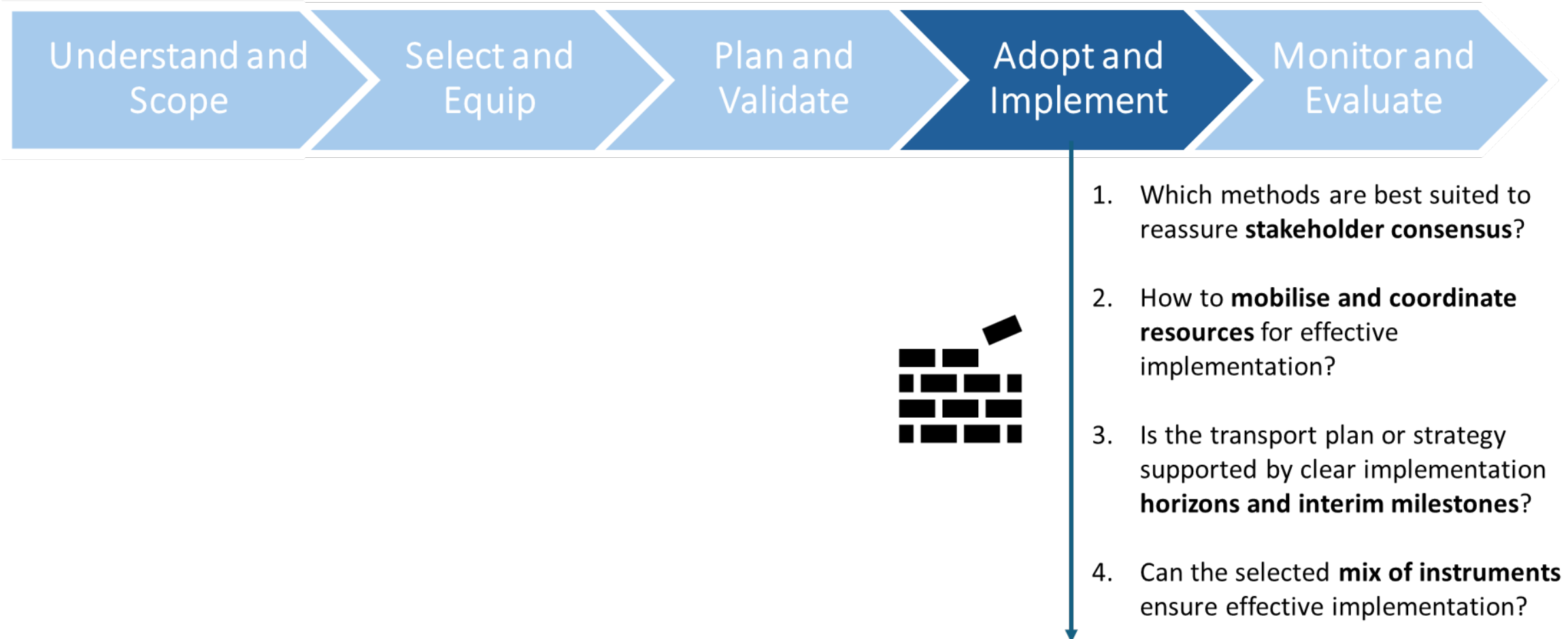


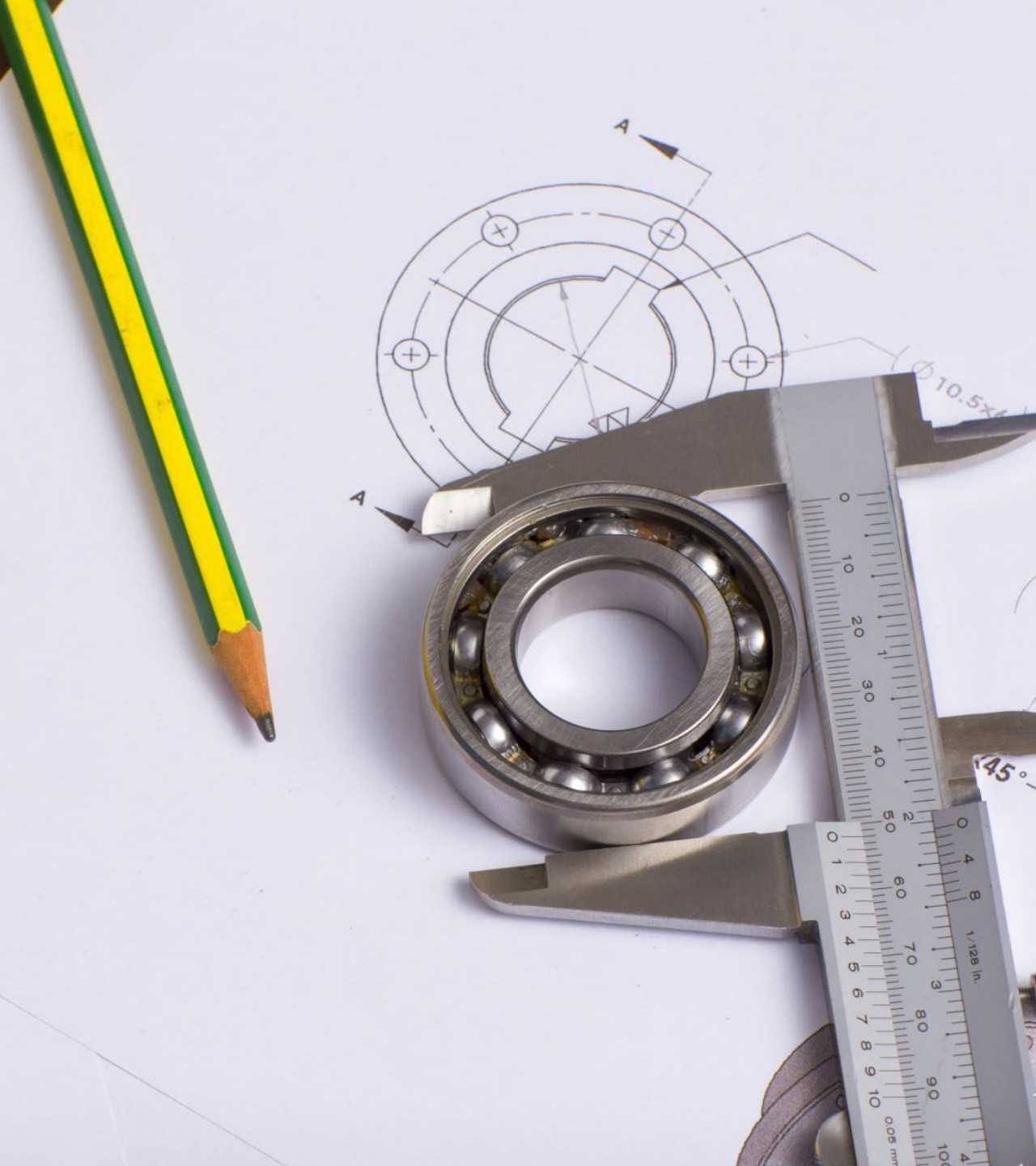
Guiding principles to “Adopt and Implement”

- Lay the ground for implementation through collaborative governance mechanisms
- Mobilise and coordinate resources both vertically and horizontally
- Anchor your goals in realistic, sequenced implementation plans
- Ensure your policies persevere across electoral cycles
- Acknowledge that there is no “one-solution-that-fits-all”



Adopting and implementing policies

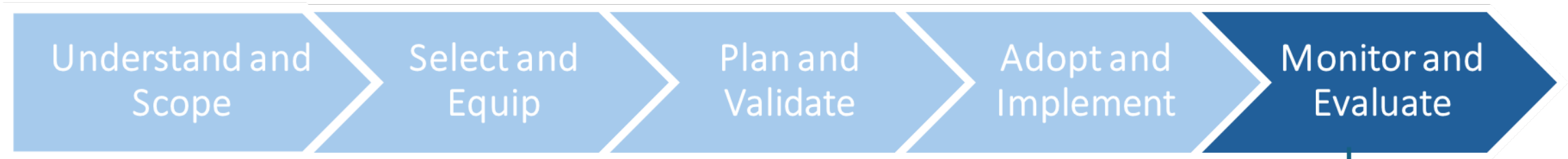




Guiding principles to “Monitor and Evaluate”

- Prepare before project implementation
- Clearly assign roles and responsibilities
- Avoid overfocusing on quantitative measurement aspects
- Account for uncertainty through adaptive programming
- Monitor your vision

Monitoring and evaluation in vision-led planning



1. When should the monitoring and evaluation process **start**?
2. Are the measures achieving their **intended objectives** and supporting progress towards the **vision**?
3. How to cope with **uncertainty** in the monitoring process?
4. Does the **vision need adapting** or altogether **replacement**?
5. Where do the **adopted policy measures** fit in with the **changed vision**?





About the report

Provides practical guidance for adopting a vision-led planning approach

- Where does this planning approach work best?
- What are the key steps involved?
- Which analytical tools and competences does it require?
- What challenges do countries face in developing and implementing their visions at the national and local government levels?

** Maintains a vision-neutral approach*



Thank you!

Access the report



Paneldebat

- Er du enig eller uenig med oplægsholderne eller har du et andet vigtigt perspektiv?
- Er det en god idé med en national mobilitetsplan?
- Hvordan bringer vi flere hensyn ind i statens planlægning af den trafikale infrastruktur?
- Hvilke hensyn skal inddrages og hvilke er vigtigst?
- Og hvor og hvordan starter vi?

