

2024

# Kvalitative metoder i mobilitetsplanlægningen

Afsæt for inddragelse af borgere i projektet Green Mobility Shift

*Af Katrine Hartmann-Petersen, Helena Svensson og Mads Breitenstein Nissen*



GREEN  
MOBILITY SHIFT

**Interreg**



Medfinansieret af  
Den Europæiske Union

**RUC**



LUNDS  
UNIVERSITET

Öresund-Kattegat-Skagerrak

# Resumé

*Transportens klimabelastning er stigende. Mobilitets- og transportplanlæggere arbejder løbende for at fremme efterspørgslen på grønnere mobilitetsformer. Det kalder på nye tilgange, der kan medvirke til at forhindre at denne udvikling fortsætter. I dette notat skitseres, hvordan borgere kan inddrages i denne omstilling og hvilken betydning refleksioner om metodevalg i planprocesser kan have. De kvalitative metoder til inddragelse inddeles her i tre overordnede kategorier, som identificerer formålet med tilgangene: at forstå, at inddrage og at samskabe. Samtidig vises danske og svenske eksempler på brug af metoderne i mobilitetsprojekter. Endelig opridses en række refleksionsspørgsmål, som eksempel på, hvordan mobilitetsplanlæggere kan fastholde en løbende refleksion i projekter, som har til formål at inddrage borgerne i den nødvendige omstilling på mobilitetsområdet.*

# Introduktion

På trods af klima- og ressourcekrisen stiger salget af biler og CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport. Det er derfor afgørende at mobilitetsplanlægningen på mange niveauer arbejder på at opstille attraktive alternativer til bilbrug og med at øge efterspørgslen på grønnere transportformer. Mobilitetsfeltets aktører har længe haft dette for øje og arbejdet med mangfoldige tilgange til at forandre de rammer og de opfattelser, som opretholder efterspørgslen på bilbrug.

Projektet Green Mobility Shift (SHIFT) er et projektsamarbejde bevilget af Interreg ØKS (2023-2026), som ønsker at afprøve, hvordan borgere i Øresundsregionen i højere grad kan lade deres biler stå og i stedet bruge kollektiv transport, gå, samkøre eller cykle i deres dagligdag. Projektets forudsætning er, at for at dette skal kunne lade sig gøre, må planlæggerne på mobilitetsfeltet inddrage borgerne mere i udformningen og gennemførelsen af de adfærdsrettede tiltag for at sikre forankring af tilbuddene og engagement i den grønne mobilitetsdagsorden.

De 16 partnere i projektet er aktører, som fra hvert deres udgangspunkt, er interesserede i at arbejde med udbredelsen af grønnere mobilitet og vidensopbygning på feltet. Partnerne er Ballerup Kommune (DK), Brøndby Kommune (DK), Danmarks Idrætsforbund (DK), Danmarks Tekniske Universitet (DTU) (DK), Gate 21 (DK), Gladsaxe Kommune (DK), Innovation Skåne (SE), Lunds universitet/K2 (SE), Mobilitetsselskabet Movia (DK), Region Sjælland (DK), Region Skåne (SE), Roskilde Universitet (RUC) (DK), Röstånga Tillsammans (SE), Sjöbo Kommun (SE), Skånetrafiken (SE) og Vallensbæk Kommune (DK). Formålet med SHIFT er at samle og skalere erfaringer på tværs af forskellige organisationer og geografier og fra forskellige perspektiver. Projekterne falder fortrinsvist indenfor tre spor: Arbejdspladser, Skole- og fritidsaktiviteter og Knudepunkter som bus- og togstationer.

Borgerdeltagelse og -involvering er et vigtigt led i omstillingen mod et mere bæredygtigt transportsystem. Generelt kan man sige, at borgerinddragelse har til formål at udveksle viden og information mellem forskellige offentlige parter og borgere omkring problemdefinitioner, handlemuligheder, implementering og opfølgning. En grundtanke er, at disse processer skal være præget af åbenhed, gensidighed, integritet, mulighed for at tage ansvar og en søgen efter fælles læring. Læs mere om hvilken rolle borgerinddragelse kan spille i transformeringen af transportsystemet i Hedegaard Sørensen & Isaksson (2021).

Arbejdet med forandring af borgeres daglige mobilitetspraksis kan gribes an på mange måder. Der findes ikke én vej, der løser udfordringerne med et trylleslag. Dette baggrundsnotat sætter fokus på, hvordan arbejdet kan gribes an og hvilke refleksioner, planlæggerne kan gøre sig i forsøget på at opnå nye resultater.

## *Nye resultater kræver nye tilgange*

I travle hverdagsliv er borgernes mobilitetsvaner vanskelige at rokke ved. Vores mobilitet gør vores praktiske gøremål mulige at nå og er samtidig en vigtig brik i opfyldelsen af de ønsker og drømme, vi har. Hverdagslivet består med andre ord af en masse aktiviteter, vi *skal* for at få alverdens hensyn til at hænge sammen og samtidig af en masse aktiviteter, vi *vil* fordi det har en stor betydning for det liv, vi gerne vil leve og for de netværk, vi indgår i. Det, vi mennesker gør, skal ske i overensstemmelse med den tid og det rum, vi har til rådighed og de både faste og fleksible rammer,

der er i vores hverdagsliv. Det er derfor ikke så underligt, at de fleste borgere har vanskeligt ved uden videre at ændre på deres mobilitetsvaner – om end de måske gerne vil. Der er meget på spil for den enkelte.

Det kræver mangefacetterede løsninger og tid at omstille hverdagslivets praksisser. Det udfordrer både det politiske og det planlægningsmæssige niveau. Hvis nye resultater er nødvendige, må der udvikles metoder og tilgange, som kan forstå vanetænkningen for dermed at kunne forandre den (Formel M 2014). Planlæggernes forskellige typer af værktøj skal med andre ord hele tiden tilpasses de konkrete kontekster, de skal virke i og den samlede værktøjskasse skal udvikles med omtanke.

Centralt i projektet Green Mobility Shift er det, at partnerne arbejder bevidst og reflekteret med inddragelse af borgere og andre aktører. Dette hviler på en præmis om at inddragelse af dem, forandringerne vedkommer, øger sandsynligheden for at sikre ejerskab i projekterne, og at vi udarbejder virksomme løsninger - også på længere sigt. Det betyder et fornyet fokus på, hvilke typer metoder, som kan bidrage med (ny) viden og gerne lede til (nye/reelle/varige) forandringer.

De fleste planlæggere arbejder rutineret og målrettet med både kvantitative og kvalitative tilgange, når de designer og gennemfører projekter. For at få et dybere indblik i, hvordan borgerne oplever inddragelsesprocesser, som sigter mod at påvirke hverdagspraksisser, kan det være hensigtsmæssigt at anvende forskellige typer af kvalitative metoder. De kvantitative metoder anvendes derimod ofte i forbindelse med effektmålinger af indsatserne. Det kan eksempelvis være trafikmålinger, ankomstoptællinger, opmålingsundersøgelser, før- og eftermålinger mv. Det kan dog være vanskeligt at gennemføre kvantitative undersøgelser, hvis der kun er få deltagere i et forsøgs- eller pilotprojekt. Det kan ligeledes være svært at udtale sig om sammenhænge og repræsentative effekter for en større gruppe med udgangspunkt i et afgrænset projekt. I disse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at konkludere og evaluere på et projekt med afsæt i kvalitative metoder, hvis formålet er at få en dybere forståelse af, hvad de involverede har oplevet og hvordan det har påvirket dem. Da dette baggrundsnotat har inddragelse af borgere for øje, er det de kvalitative metoder, der her fremhæves.

I det følgende vil vi opsummere hvilke kvalitative tilgange, der kan lede til forskellige typer af input til planlægningsprocessen samt løbende give kortfattede eksempler på svenske og danske mobilitetsprojekter, som har benyttet forskellige metodetilgange i deres forsøg på at påvirke borgernes mobilitetspraksis.

## Kvalitative metodetilgange

Kvalitative metodetilgange på mobilitetsfeltet sigter mod at forstå de elementer af fx borgernes adfærd, som ikke umiddelbart lader sig kortlægge, måle og veje i mere traditionel forstand. Kvalitative metoder indebærer indsamling og analyse af ikke-numeriske data med det formål at opnå indsigt i enkeltpersoners eller grupperes oplevelser, opfattelser og adfærd i relation til mobilitet og transport. Disse metoder sigter mod at give en dybdegående forståelse af de sociale, kulturelle og psykologiske aspekter af mobilitet. Kvalitative metoder er værdifulde for at identificere de subjektive og kontekstuelle aspekter af menneskers oplevelser med deres hverdagsliv og det, der former mobilitetsvalg og -adfærd.

Med Green Mobility Shifts fokus på inddragelse af borgere i mobilitetsplanlægningen, fungerer kvalitative metoder som en vigtig tilgang til at opnå inddragelse og konkret viden om de processer og interaktioner, der ligger til grund for de udfordringer, som planlægningen søger at løse.

Nogle af de mest anvendte kvalitative forskningsmetoder inden for mobilitetsforskning er eksempelvis interviews, observationer, borgermøder, fokusgrupper, casestudier, fremtidsværksteder mm.

*Vil du vide mere om kvalitative metoder? Læs mere i Svend Brinkmann og Lene Tanggaard: 'Kvalitative metoder. En grundbog' (2010) eller Steiner Kvale og Svend Brinkmann 'Det kvalitative forskningsinterview' (2014).*

Nogle bruger metoderne meget præcist i forsøget på at identificere en bestemt viden, som er vigtig for et konkret projekt, mens andre arbejder med metoderne med et mere eksplorativt sigte, fx i forbindelse med en forundersøgelse til en større indsats. Uanset formålet kan de kvalitative metoder skabe kontakt til en for aktøren interessant målgruppe og kan blotlægge de bevidste eller ubevidste åbninger, som kan være en kile ind forandringens maskinrum.

## Fordele og begrænsninger ved kvalitative metodetilgange

### Fordele:

- Kan opfange nuancer og hjælpe med at forstå komplekse problemstillinger
- Kan bidrage til at identificere sociale og individbaserede sammenhænge, processer og interaktioner over tid
- Kan bruges til at forstå årsags-virkningssammenhænge mere i dybden
- Kan skabe kontakt til specifikke målgrupper

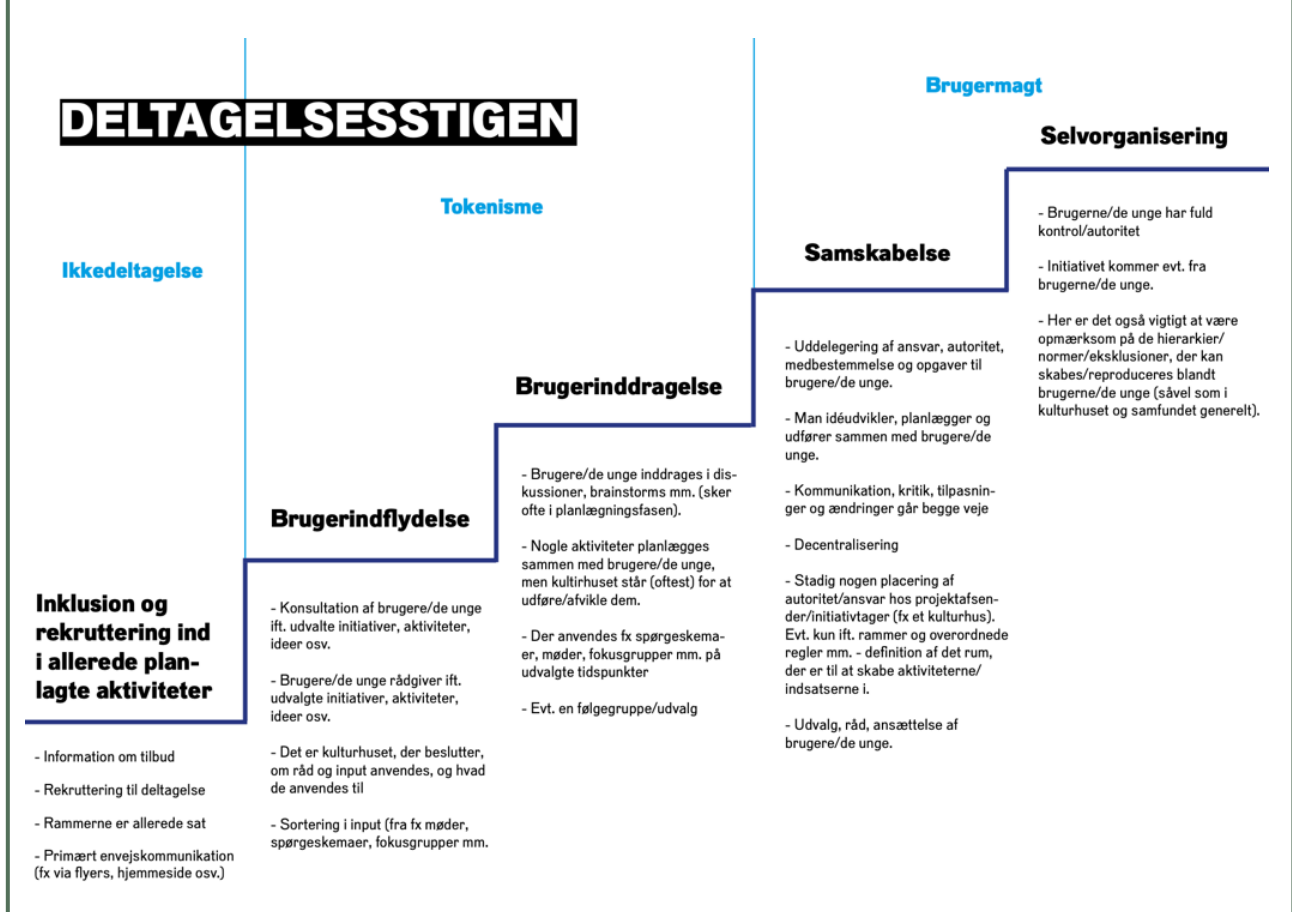
### Begrænsninger:

- Kan opleves mere tids- og ressourcekrævende end andre tilgange
- Den indsamlede empiri omhandler typisk færre borgere og det kan være vanskeligt at vide hvor generaliserbare informationerne er
- Bliver ofte kritiseret for at være mere sårbar overfor den udførende parts egne forståelser og bias

## At forstå, at inddrage og at samskabe

I de nordiske lande er traditionen for inddragelse af borgere i planprocesser lang. Om end de formelle deltagelses- og inddragelsesformer kan være forskellig fra land til land, er der masser af erfaringer med hvordan det kan gøres, med hvilket formål og på hvilket tidspunkt i processen, det giver mening at involvere borgerne. Det afhænger fortrinsvist af de formelle krav i projektet og af den specifikke kontekst, som skal undersøges. Det er derfor afgørende at reflektere over, hvad inddragelsen skal lede til: Hvilken type af viden har projektet brug for og hvad skal denne viden være med til at forme?

Sherry Arnstein udviklede i 1969 den berømte deltagelsesstige, som illustrerer demokratisering, magt og offentlig deltagelse. Deltagelsesstigenes trin beskriver niveauer for inddragelse og indflydelse. Læs mere i 'Borgerne på banen' af Agger og Hoffmann 2008. Her er Deltagelsesstigen gengivet og bearbejdet af KU.BE i forbindelse med et projekt i Frederiksberg Kommune om inddragelse af unge i skabelsen af et kulturhus. Se mere: <https://kub.e.frederiksberg.dk/værktøj-deltagelsesstigen>



I dette notat skelner vi mellem tre kategorier af kvalitative tilgange. Nogle metoder er først og fremmest givtige, når man forsøger *at forstå* en sammenhæng. Andre har til formål *at inddrage* borgere eller andre aktører i en konkret afprøvning. Andre igen har et erklæret mål om at lade processen være mere åben og resultere i *at samskabe* tiltag, hvor borgere, evt interessenter og planlæggere udvikler fælles resultater. Opdelingen i netop disse tre kategorier tjener udelukkende til at få overblik over de typer af information og data, som de forskellige metoder kan lede til. Der er talrige eksempler på, at metoderne vil kunne høre ind under flere af disse kategorier afhængigt af hvilken kontekst de anvendes i og hvordan de udføres.

Forståelse, inddragelse og samskabelse repræsenterer derfor først og fremmest tre afgørende aspekter af mobilitetsplanlægningen, der hver især belyser forskellige dimensioner af samspillet mellem planlæggere og borgere.

## At forstå

Metoder til at forstå et givent område ofte forud for en undersøgelse eller projekt. Hensigten er ikke primært at inddrage borgere i planlægningen, men at forstå baggrunden for deres valg og situation. At indsamle viden om borgerne. Metoder til at forstå en kontekst uden nødvendigvis at blive en del af den.

## At inddrage

Involvering af relevante borgere/brugere. Inddragelsen dækker her over aktiv deltagelse, hvor der arbejdes mod et fælles og forudbestemt mål.

## At samskabe

Samarbejde mellem fx borgere, virksomheder og organisationer (f.eks. kommune). Samskabelse handler om at skabe udviklinger *med* borgerne fremfor *for* borgerne i åbne planprocesser med procesdesign og mål formuleret i fællesskab.



# At forstå

I kategorien 'At forstå' ligger en række af de metoder, som primært har til formål at identificere sammenhænge bag en bestemt udvikling eller problemstilling. Det kan være metoder, der leder til forståelse eller indsigt i deltageres oplevelser, holdninger og adfærd i relation til mobilitet. På mobilitetsfeltet ligger, som skitseret tidligere, ofte både rationelle og (hvad der kan fremstå som) mere irrationelle forklaringer bag ved borgernes specifikke beslutninger og praksisser. Det kan derfor være hensigtsmæssigt at skelne mellem det borgerne gør (kortlægninger, rute tracking, eye tracking, observationer osv) og det, de oplever, at de gør eller hvordan de gør det (interviews, turdagbøger, fokusgrupper osv). Begge perspektiver er vigtige brikker i at forstå dynamikken og driverne bag mobilitetsadfærd.

## Bylivsindex – Århus Kommune

Med afsæt i knapt 1500 interviews på tre forskellige lokationer i byrummet, ønskede Århus Kommune at opnå en bedre forståelse af, hvad der kan sikre god mobilitet for borgerne. Formålet var at få indsigt i de bløde trafikanters oplevelser og holdninger – også dem, hvis stemmer ikke nødvendigvis indgår i andre dele af planlægningen. Tilgangen gentages hvert andet år og resultaterne kan findes online på Århus Kommunes hjemmeside. Århus Kommune har endvidere i 2024 igangsat et projekt omkring udvikling af en grøn mobilitetsplan, som inddrager forskellige typer af kvalitative metoder ([link](#)).

## Fokusgrupper – Formel M/Gate 21

Som et led i en større mobility management-projekt (2011-2014) med en lang række aktører gennemførtes en række fokusgrupper. Deltagerne var hhv. medarbejdere på arbejdspladser og mobilitetsplanlæggere. Fokusgruppens primære formål er at sætte fokuserede diskussioner i gang i grupper, som er sammensat ud fra bestemte kriterier. Deltagerne diskuterer emner uden megen indblanding fra moderatoren. På den måde styrer deltagerne et langt stykke ad vejen selv, hvad de finder interessant og relevant at inddrage, dog rammesat af moderatoren. Det er deltageres forhandlinger indbyrdes, som fokusgruppen kan identificere. I Formel M bidrog fokusgrupperne med viden om hvordan mobilitetsbehov og -dilemmaer blev oplevet og forhandlet i de forskellige grupperinger. Se mere her: <https://gate21.dk/vidensindlaeg/mobilitet-i-danske-kommuner/>

## Fokusgrupper - Västra Götalandsregionen

I forbindelse med en revision af trafikforsyningsprogrammet ønskede projektet at opnå en bedre forståelse af unges rejsevaner og deres perspektiv på rejser i hverdagen, herunder deres behov, vilkår og ønsker. Der gennemførtes derfor fokusgruppeinterviews på en skole med elever i 5. og 8. klasse. Eleverne skulle beskrive deres rejsevaner og årsagerne til disse samt deres oplevelser af kollektiv transport. Undersøgelsen baserede sig endvidere på spørgsmål som: Hvordan rejser du i dag og hvorfor? Hvordan oplever du bussen? Hvordan er ruten til bussen og stoppestedet? Hvad vil du gerne have mere af/mindre af/ændre/beholde? Vanskeligheden ved denne metode kan være at rekruttere skoler, som vil forpligte sig og bruge tid på indsatsen samt sikre at det er de unges egne (og ikke deres forældres) synspunkter, der identificeres. Fordelen er at metoden kan give en dybere forståelse for unges bevæggrunde for deres mobilitetspraksis. Forståelsen kan kvalificere og målrette det videre arbejde med, i dette tilfælde, trafikforsyningsprogrammet. Læs mere her: <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn11719-1165689478-118/native/F%c3%b6ruts%c3%a4ttningsrapport%20revidering%20av%20trafikf%c3%b6rs%c3%b6rjningsprogram.pdf>.

## Hverdagskortmetoden – Västra Götaland-regionen

Gennem såkaldte hverdagskort kan rumlige oplevelser og betydningen af forskellige steder i borgernes hverdag visualiseres. Metoden kan identificere subjektive opfattelser af geografiske lokaliteter og deres betydning for individer. Hermed kobles viden om borgernes rejser og deres hverdagsliv. Västra Götaland-regionen benyttede metoden i forbindelse med deres undersøgelse af unges rejsevaner (se boks x). De fokusgrupper, hvori hverdagskortene blev diskuteret, viste blandt andet at de unge er rutinerede kollektiv-brugere og de hellere vil lave deres egne rejseplaner end at følge dem, der genereres i kollektiv transport-app'en. Desuden kom det frem at de unge ikke føler, at planlæggerne af den kollektive transport forstår de unges afhængighed af det kollektive system. Læs mere her: <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn11719-1165689478-118/native/F%c3%b6ruts%c3%a4ttningsrapport%20revidering%20av%20trafikf%c3%b6rs%c3%b6rjningsprogram.pdf>.

Det materiale, som metoderne resulterer i, kan indgå i en grundig analyse af, hvordan den undersøgte problemstilling formuleres og forklares af de adspurgte målgrupper og dermed afdække komplekse sociale, kulturelle og psykologiske faktorer, der præger mobilitetsbeslutninger og -praksisser. At forstå disse dynamikker kan danne baggrund for udvikling af relevante interventions- eller inddragelsesstrategier.

Mange aktører på mobilitetsfeltet, herunder de fleste kommuner, har gjort sig erfaringer med hvordan forskellige typer af *borgermøder* kan tjene flere formål: De kan både have en informerende karakter og have et mere inddragende sigte ved for eksempel at resultere i nedsættelse af arbejdsgrupper eller interessefællesskaber i en specifik sammenhæng.

## E-uddannelse for planlæggere i borgerdialog – Sveriges kommuner og regioner

SKR understreger vigtigheden af borgerdialog og samarbejde med civilsamfundet. De har udviklet uddannelsesmateriale til at støtte embedsmænd på dette felt. SKR understreger, at borgernes mulighed for indflydelse og deltagelse i udviklingen af lokalsamfundet bliver stadig vigtigere – både for at lykkes med udvikling mod et bæredygtigt samfund og for at skabe tillid til det demokratiske system. Det materiale, de har udviklet, kan inspirere og hjælpe, når borgerdialog skal etableres og resultater opnås, men også når organisationen internt skal udvikle sit arbejde med borgerdialog. En barriere ved borgerdialog kan være at få borgerne til at deltage. Borgere er i dag udsat for en massiv informationsstrøm og for at trænge gennem denne støj, foreslår SKR at arbejde med at skabe følelser hos borgerne. I bogen 'Bekymrede borgere' (Amnå 2008) fremhæves 6 motiverende årsager, som borgerne kan have for at deltage i borgerdialoger. Disse kan indgå i kommunikationen og invitationen til dialogen: pligt (jeg har ansvar), vigtighed (jeg skal være involveret), evne (jeg kan klare det), efterspørgsel (der er brug for dette), effektivitet (det kan opnås) og meningsfuldhed (det giver mig noget at deltage). Læs mere her:

<https://skr.se/skr/demokratiledningstyrning/medborgardialogsamverkan.371.html>

## Borgermøder

Langt størstedelen af de danske kommuner har afprøvet forskellige formater for borger- og dialogmøder. Kendetegnende for mange af disse møder er, at de indeholder en høj grad af information fra kommunen til borgerne. Formatet kan derudover tage mange former.

Eksempelvis har Roskilde Kommune arbejdet med såkaldte 'borgervandringer' som optakt til de projekter, som tager afsæt i et specifikt område. Vejle Kommune har i deres trafik- og mobilitetsindsats indsamlet viden via en 'visuel skabelon', som kunne guide borgerne i gruppearbejdet på borgermøder og sikre at de vigtigste spørgsmål blev drøftet. Samtidig var det muligt for planlæggerne at samle op på indholdet af diskussionerne efter mødet. Endelig blev borgermødeformaterne udfordret under COVID 19-nedlukningerne og man afprøvede mange steder, hvordan vidensopsamling og deltagelse kunne sikres uden fysisk tilstedeværelse.

I kategorien 'At forstå' er metoderne ikke valgt for at skulle inkludere borgerne direkte i planlægningsprocessen, men at designe og planlægge indsatsen på baggrund af borgernes holdninger til, fortællinger om og erfaringer med en given problemstilling. Disse metoder er hyppigt udført af eksterne parter (konsulenter, rådgivere) og det kan derfor være en anledning til at sikre at både opdragsgiver og udfører af disse metoder er enige om sigtet med vidensindsamlingen og de underliggende interesser, der evt kan lede til alternative projektiltag.

# At inddrage

Metoder der søger at inddrage aktører og borgere stræber efter at etablere en mere aktiv, deltagende borgerrolle, som kan informere projektdesignet med borgernes løbende medvirken. I denne sammenhæng menes metoder, der rækker ud mod borgerne og involverer dem i planlægningsprocesser, men hvor ejerskabet tydeligt ligger hos en kommune/et selskab/en organisation. Inddragelse referer her til en aktiv deltagelse, hvor der arbejdes mod et fælles og forudbestemt mål.

Som tidligere nævnt er inddragelse mange ting. Metoderne hertil kan eksempelvis være (visse former for) fokusgrupper, forskellige typer af workshops, gamification, testkampagner eller mere samarbejdende planlægningsprocesser, der sigter mod at opnå en mere omfattende repræsentation af interessenternes synspunkter. Inddragelse muliggør ikke blot en bredere informationsindsamling, men fremmer også empowerment af deltagerne ved at anerkende deres bidrag, som værdifulde for planlægningsprocessen. Ligeledes vil der gennem mange inddragelsesprocesser fremkomme konkrete materialer udviklet af borgere, interessenter og planlæggere i samarbejde, som en planinstitution senere kan vælge af gøre brug af.

Borgerne kan via inddragelse bidrage til dialog om det givne interessefelt og derigennem bidrage til planlægningsprocessen. Gennem deltagelse vil borgerne desuden opnå indflydelse på processens sigte eller resultat. Dermed er borgernes svar, dialog med hinanden og konklusioner med til at forme den fremtidige planlægning.

## Dialogportal – Odense Kommune

Odense Kommune arbejdede i 2023 med en ny samlet mobilitetsplan. For at informere dette arbejde bedst muligt oprettede de en dialogportal, hvor borgere fik mulighed for at kommentere på, stille spørgsmål til og indgå i dialog med medborgere, politikere og planlæggere vedrørende 15 mobilitetstemaer. På den måde søgte kommunen at høre fra borgere, der ikke nødvendigvis deltager på de mere klassiske borgermøder. Digital dialogportal er også brugt i andre kommuner.

## Gamification – Roskilde Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune

Roskilde Kommune har gjort brug af gamification til at inddrage de unge i projektet 'Kom grønt frem'. I samarbejde med ungdomsuddannelserne i byen, har kommunen arbejdet med at udvikle og teste skalerbare løsninger, der kan ændre de unges mobilitetsvaner i en mere grøn retning.

Gamification-begrebet indebærer at overføre spilelementer til en anden kontekst med en forhåbning om at konkurrence, belønninger og udfordringer, gør deltagerne interesserede, fastholde deres interesse og sikre deres aktive deltagelse. Til det formål blev der udviklet en webapplikation, hvor eleverne kunne deltage i holdkonkurrencer, hvor klasserne som hold, dystede om at være de mest grønne. Interessen for projektet var stor og 350 elever deltog. Læs mere her:

<https://www.roskilde.dk/da-dk/nyheder/kan-vi-fa-fremtidens-trafikanter-til-at-vaere-gronne/>

Lyngby-Taarbæk Kommune har med indsatsen 'Bevæg dig til skole – uden bil' inddraget skolebørn i at skabe sikrere skoleveje, øge den fysiske bevægelse og udlede mindre CO<sub>2</sub>. Konkurrencen holdes årligt og havde i 2023 1800 deltagende børn. Børnene registrer på klasseniveau, når de er kommet i skole uden bil og kan vinde diplomer og penge til klassekassen. Læs mere her:

<https://www.ltk.dk/om-kommunen/nyheder/bevaeg-dig-til-skole-diplomer-og-til-vinderne>

## Rådgivningsforløb – Fredensborg Kommune

Fredensborg Kommune tilbød i 2022-2023 120 pendlerfamilier et rådgivningsforløb med test af forskellige mobilitetspakker. Formålet har været at gøre det nemt for borgerne at vælge grønne mobilitetsløsninger ved at tilbyde dem et reelt alternativ til bilen. I mobilitetspakkerne gennemgik en mobilitetsrådgiver familiens transportadfærd samt besparelspotentialet ved at ændre deres transportvaner til grønnere løsninger. Udover at lave mobilitetspakker til de enkelte familier, har kommunen også tilbudt udlån af elcykler, rabat på offentlig transport og henvisning til delebilsordninger. Borgerne udfyldte brugerfortællinger om deres erfaringer og oplevelser med projektet. Over halvdelen af deltagerne ønskede at fortsætte med deres ændrede mobilitetsvaner efter forløbet. Kommunens erfaring var dog at indsatsen er tids- og ressourcekrævende og kan være vanskelig at skalere.

## Ungeudvalg – Movia

I samarbejde med DSB og Metroselskabet ønskede Movia at øge den kollektive transports attraktivitet for unge. Ungeudvalget bestod af 15 medlemmer, som enten selv er unge eller har en særlig viden om målgruppen. Udvalget fik stillet opgaven: Hvordan kan vi lave et bedre og billigere billetprodukt til alle unge indenfor den nuværende økonomiske ramme. Udvalgets forslag til forbedringer af den kollektive transport skete med afsæt i deres egne erfaringer. Forslagene blev formuleret gennem et forløb med 4 tematiserede møder: Behov og muligheder. Ideer og løsninger. Endelige anbefalinger. Overlevering af anbefalinger. Læs mere her: <https://www.moviatrafik.dk/om-os/borgerinddragelse/ungeudvalg>

# At samskabe

Samskabelse - co-creation eller co-production – er udtryk for en mere åben form for samarbejde mellem planlæggere og borgere. Med Agger, Tortsen og Rosenbergs ord (2018) kan man overordnet sige, at det er, når offentlige medarbejdere udvikler og producerer velfærd sammen med fremfor for borgerne. De definerer videre tilgangens kerneelementer mere præcist (2018:8):

- Aktiv involvering af borgere baseret på partnerskaber og fælles ansvar mellem det offentlige og borgerne
- Alle parter bidrager med ressourcer, især i form af viden
- En antagelse om, at "almindelige borgere" har værdifuld viden, som kan bidrage til at udvikle kvaliteten af de offentlige services.

Endvidere kan man med Löffler tilføje, at samskabelse har fokus på at levere varige resultater (outcomes) fremfor 'services' eller 'produkter' (outputs).

Med målet om at skabe værdi, ejerskab og holdbar udvikling blandt borgerne, arbejder samskabelse som metodisk planlægningstilgang dermed mere eksplicit med fælles formuleret projektindhold og mere ufærdige målbilleder. Denne tilgang går ud over 'blot' at inddrage og stræber efter at etablere en gensidig partnerskabsrelation, hvor myndigheder og deltagere sammen - ofte over længere perioder - bidrager til at definere undersøgelsesspørgsmål, metoder og resultater.

Metoderne til samskabelse kan derfor godt overlappende med tilgangene til mere afsenderstyret inddragelse, som beskrevet i inddragelsesafsnittet. Forskellen er dog at alle parternes viden, erfaringer og inputs i samskabelsesprocesser samlet bliver udviklet og taget videre i processen med målet om fælles output. På den måde minder tilgangen om det afsæt, som også aktionsforskningen tilbyder fx i fremtids- eller scenarieværksteder.

## Fremtidsværksteder – Formel M/Gate 21

I mobility management-projektet gennemførtes fremtidsværksteder. Fremtidsværkstedet er en arena, hvor deltagere med baggrund i et erfarings- eller praksisfællesskab udvikler kritik, utopier og konkrete handlingsorienterede fremtidsudkast. Processen giver en meget åben tilgang til det emne, der udvikles på og hensigten er at skabe gensidig læring i et 'herredømmefrit' rum. I Formel M formulerede deltagerne visioner for fremtidens mobilitetsplanlægning. Som et led i dette blev eksempelvis 'Mobilisten' som metafor på fremtidens grønnere mobilitets-borger formuleret. Mobilisten har siden indgået som referenceramme mange steder i den strategiske mobilitetsplanlægning. Læs mere her: <https://gate21.dk/vidensindlaeg/mobilitet-i-danske-kommuner/>

Et resultat af den åbne tilgang (ufærdige målbilleder) er – set ud fra et vidensgenererende perspektiv - at processen selv kan producere nye processer og samarbejder, som ikke oprindeligt var tiltænkt eller planlagt fra planlægningens side. Dette fordrer aktiv deltagelse løbende fra alle implicerede og i alle faser af planprocessen. Deltagelsens ideelle formål er en mere demokratisk og retfærdig tilgang til viden og beslutningstagning i mobilitetsplanlægningen.

## Living Lab i Kisserup – Lejre Kommune

Lejre Kommune var, som deltager i mobilitetsprojektet Mobilitet på Tværs, udbydere af projektet 'Kisserup kører grønt'. I landsbyen Kisserup har borgerne selv testet klimavenlige mobilitetsformer, mens kommunen har stået til rådighed økonomisk, samt med rådgivning og dialog. Fokus har været på at bygge på landsbyens engagement, initiativ og lokale handlekraft og gennem fællesmøder har Kisserupperne selv besluttet, hvad der skulle testes. Et centralt tema har været at undersøge, hvordan omstilling til mere klimavenlig mobilitet kan gå hånd i hånd med et mere attraktivt landsbyliv og derigennem skabe erfaringer med omstilling, som andre landsbyer kan trække på. Projektet endte med at teste alt fra elcykler og elbiler, fælles hjemme-arbejdskontorer til 'grønne oplevelser' som er borgernes fortællinger om deres mobilitetserfaringer. Projektet er ikke oprindeligt defineret som et samskabelsesprojekt, men indeholder elementer og rammesætning, som minder om dem, vi kan genfinde i samskabelsestilgange. Læs mere her: <https://www.lejre.dk/nyheder/nyheder/2021/november/vaer-med-i-klimaomstillingen-kom-og-prov-en-elcykel-i-kisserup/>



## Klimaborgerting – diverse kommuner

Mange danske kommuner arbejder i disse år med at samle repræsentativt udvalgte borgergrupper i formulering og rådgivning af deres politikere ifht klimaindsatser blandt andet på mobilitetsområdet. Udformning af processen og åbenheden i rammesætningen af borgertingene gribes forskelligt an, men det overordnede formål er det samme. Kommuner som blandt andet København og Odense har gennemført klimaborgerting siden 2020. Roskilde Kommune gennemførte i 2023 specifikt et klimaborgerting om mobilitet og transport. Borgerting-formatet har elementer af samskabelse i sig fordi borgerne i udstrakt grad selv definerer deres anbefalinger. Det er dog vigtigt at påpege, at processen i udstrakt grad er styret af kommunen (eller de konsulenter, som udfører processerne for dem) og det kan derfor have stor påvirkning på de beslutninger, borgerne tager sammen.

## Living Labs i mindre byområder

Sjöbo og Tomelilla. Sjöbo og Tomelilla, som er svenske kommuner med småbyer og landsbyer, har gennemført et samskabende projekt for at få flere borgere til at transportere sig bæredygtigt. Living Labs er en måde for borgere og planlæggere at forkorte processen fra idé til implementering, når nye indsatser skal afprøves og gennemføres. Borgerne var involveret hele vejen fra udvikling, introduktion og afprøvning af mobilitetskoncepter. Processen startede med en online fokusgruppe, hvor problemidentifikationen fandt sted. Herefter kunne bud på løsninger udvikles. Mulighed for lån/test af el-cykel og el-scootere i områder med ringe eller inden kollektiv dækning samt private delebiler mellem naboer, blev afprøvet. 168 borgere meldte sig til at teste mobilitetskoncepterne. Projektet arbejdede med en bred definition af bæredygtighed – ikke kun økologisk, men også social og økonomisk – som afsæt for at gøre landdiskriter mere attraktive. Living Labs kan være en god måde at finde konkrete og brugbare løsninger til et specifikt (lokalt) område. Læs mere her: <https://www.sjobo.se/download/18.2e3acd59183bbdbee402a671/1665563616969/MPT.pdf>

## Fokusgrupper og samskabende workshops – Vilhelmina, Orsa og Sjöbo kommuner

Indenfor rammerne af projektet 'Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter' gennemførtes fokusgrupper og samskabende workshops i tre kommuner i forskellige regioner i Sverige, Fokusgrupperne blev gennemført med forskellige målgrupper såsom ældre, borgere med anden etnisk herkomst end svensk, unge og pendlere med fokus på deres syn på tilgængelighed og udfordringer knyttet til tilgængelighed. Deltagerne i fokusgruppen blev inviteret til at deltage i samskabesworkshops sammen med offentlige aktører på kommunalt og regionalt niveau. På workshoppen blev udviklet forslag til forbedret fremkommelighed for disse målgrupper. Tanken var, at borgerne blev inddraget aktivt som medskabere af viden i projektet og projektets andre aktører lærte den konkrete og lokale kontekster bedre at kende for at sikre bæredygtig tilgængelighed. Læs mere her: <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2023/12/c802-rattvis-tillganlighet-for-landsbygder-och-mindre-tatorter-1.pdf>

# Refleksive metodevalg i mobilitetsplanlægningen

Som det er fremgået, bruges kvalitative metoder bruges allerede i vidt omfang i mobilitetsplanlægningen. Der er masser af erfaringer med, hvordan metoder kan anvendes og hvordan borgere kan spørges og inddrages. Men i mange plansystemer forbliver denne viden meget lokal og ofte et spørgsmål om det muliges kunst. Ressourcer som tid, økonomi og politiske ambitioner (eller mangel på samme) sætter en naturlig ramme for projekternes design og rækkevidde. Refleksioner om hvilke metoder, der eventuelt ville kunne skabe kile ind i borgernes mobilitetspraksis, er derfor ofte ikke ekspliciteret i nævneværdigt omfang. Det er noget, der ligger implicit i projektprocessen.

Det er derfor også vanskeligt at danne sig et indtryk af metodeanvendelsen og undersøge *hvordan* en givet viden i et mobilitetsprojekt er identificeret. Ofte støder man, i de officielle dokumenter og planer, på formuleringer som 'på baggrund af borgernes erfaringer og holdninger... ', når man vil finde ud af, hvordan et givent projekt er gennemført. Officielle beskrivelser af givne mobilitetsprojekter starter så at sige efter at metoderne har været gennemført. På hjemmesider og i planer fremgår oftest resultater og målsætninger – ikke de refleksioner og erfaringer, som leder frem til disse. Det gør det vanskeligt at dele og skalere værdifulde overvejelser og erfaringer med borgerinddragelse på tværs af feltets aktører.

At arbejde med vedblivende adfærds- og praksisændringer kræver fortløbende refleksioner om, hvordan borgere og deres viden inddrages og anvendes mest konstruktivt fra projekt til projekt. Ideelt set skal planlægningen løbende eksperimentere med forskellige typer af metoder, som har forskelligt sigte. Afsøgning af inddragende metoders effekter kan både åbne for nye potentialer i indsatserne, men kan også risikere ikke at virke som håbet. Når man betræder nyt land, må man kalkulere med den risiko. Ellers finder vi ikke nye veje i mobilitetsplanlægningen. Green Mobility Shift har netop dette for øje. Partnerne arbejder med udvikling af en refleksiv metodetilgang, som en grundpille i deres mobilitetsplanlægning.

Kombination af forskellige metoder er, som det også fremgår af de illustrative eksempler på kvalitative metoder i mobilitetsprojekter, ofte brugt. Det kan være givtigt fordi resultaterne af den ene metode, kan informere og kvalificere udformningen af den næste og dermed løbende tilpasses den virkelighed, som indsatsen søger at påvirke. Metodekombination eller triangulering kan måde gennemføres mellem forskellige kvalitative tilgange eller mellem kvantitative og kvalitative metoder. Triangulering kan både bruges til at validere om brugen af flere metoder leder til samme resultat i et projekt eller øge forståelsen for et bestemt fænomen ved at se det fra flere forskellige vinkler via de forskellige metoders forskellige typer af resultater.

## *Hvordan foretager man refleksive metodevalg?*

Det er vanskeligt at sætte refleksivitet på formel. Men overordnet set handler refleksivitet om at stille kontinuerlige, kvalificerende spørgsmål til de aspekter, man tager for givet. Som mobilitetsplanlægger er en forudsætning derfor at forstå, at der ikke er quick fixes i omstillingen af mobilitetspraksisser – hverken borgernes, aktørernes, planlæggernes eller politikernes.

Adfærdsændringer skal derfor prioriteres med både tid og ressourcer i et dynamisk og modigt samspil mellem system og borger. Dette samspil skal løbende udfordres og afprøves. Og her er løbende metodeudvikling et afgørende middel.

At stille de kvalificerende spørgsmål gælder hele vejen gennem et projektforløb. I forhold til borgerinvolverende metodevalg, kan det være spørgsmål som:

- **Hvem er vigtigst at inddrage i vores indsats?** Hvorfor? Hvilke andre aktører kan inddrages rundt om målgruppen?
- **Hvordan kan vi etablere kontakt til målgruppen?** Hvad kan de få ud af indsatsen? Hvor ligger de største barrierer? Hvilken viden har vi *ikke*?
- **Hvordan kan vi sikre, at målgruppen er med til at påvirke og udvikle indsatsens indhold?** Hvad skal vi særligt være opmærksomme på? Hvad kan være svært? Hvad véd vi virker? Hvad kan være deltagernes bevæggrunde for at deltage i indsatsen eller ændre mobilitetspraksisser?
- **Hvordan kan vi sikre, at målgruppen bliver en integreret del af indsatsen/testen?** Hvordan kan vi løbende forny/sikre deltagernes engagement?
- **Hvordan kan vi løbende samle op på målgruppens oplevelser og erfaringer med indsatsen?** Hvordan sikrer vi at disse eventuelt indgår i de løbende justeringer af vores indsats?
- **Hvordan kan vi identificere de bedste resultater af indsatsen?** Hvad ville et godt resultat være? Hvad ville det mest overraskende resultat være? Hvilket resultat vil vi helst undgå?
- **Hvordan kan vi lægge spor ud, mens projektet kører, som kan bidrage til forankring, når indsatsen er slut?** Hvad ønsker målgruppen at bevare? Hvad ønsker vi at bevare? Hvilken viden har vi ikke?

Spørgsmålene kan bruges løbende og være med til at fastholde planlæggerens åbenhed for at afsøge nye veje i planprocessen.

# Afrunding

*I dette baggrundsnotat findes inspiration og argumenter, som kan kvalificere overvejelser, øge refleksivitet og støtte beslutninger i mobilitetsplanlægningen. Som det er fremgået, findes talrige veje til forståelse og påvirkning af borgernes mobilitetsadfærd og -praksis. Uanset hvordan metoderne udvælges, udformes, gennemføres og kombineres gælder, at de yderst sjældent leder til hurtige, varige omstillinger. På mobilitetsområdet findes ingen nemme, enkeltstående løsninger. Den bæredygtige omstilling må skabes via mange bække små, som på sigt forhåbentlig kan udgøre den større å (Hartmann-Petersen og Bennetsen 2019 og 2022). På den anden side er det svært at forestille sig nye, effektfulde tilbud og løsninger på så komplekst et felt, som er udviklet helt afkoblet fra de borgere, som skal ændre vaner i hverdagslivet. Samspelet mellem borgerne og de systemer, de indgår i er derfor helt afgørende – og samspelet bliver bedre, hvis vi hele tiden udvikler det håndværk, det er, at planlægge med og ikke blot for borgerne.*

# Referencer

- Agger, A. og Hoffmann, B. (2008): Borgerne på banen – håndbog til borgerdeltagelse i lokal byudvikling. Velfærdsministeriet:  
[https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Borgerne\\_paa\\_banen\\_af\\_Agger\\_og\\_Hoffmann.pdf](https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Borgerne_paa_banen_af_Agger_og_Hoffmann.pdf)
- Agger, A, Tortsen, A. og Rosenberg, C. (2018): Hvilken værdi skaber vi med samskabelse – og hvordan kan den måles og dokumenteres? Center for Borgerdialog:  
<https://centerforborgerdialog.dk/wp-content/uploads/2018/09/Hvilken-værdi-skaber-vi-med-samskabelse-endelig.pdf>
- Amnå, E. (2008) Jourhavande medborgare: samhällsengagemang i en folkrörelsestat, Studentlitteratur, Lund, ISBN: 9789144037240
- Arnstein, Sherry R (1969): A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), 216-224.
- Brinkmann, S. og Lene Tanggaard (eds.) (2010). Kvalitative metoder. En grundbog. Hans Reitzels Forlag
- Formel M (2014). Formel M. Demonstration og forankring af Mobility Management 2011-2014. Albertslund: Gate 21.
- Hartmann-Petersen, K. og Bennetsen, N. M. (2022): Refleksionsmethod för ny kunskap i mobilitetsplaneringen. PLAN. 2022/1-2, s. 76-79 4 s., 1-2.
- Hartmann-Petersen, K. og Bennetsen, N. M. (2019): Mange bække små: Momentum for (sub)urban mobilitetsplanlægning? PLAN. 74, 7-8, s. 39-44 5 s.
- Hedegaard Sørensen & Isaksson (2021) Omställning till hållbar mobilitet - Vilka roller kan smart mobilitet, medborgardeltagande och coronakrisen spela? VTI rapport 1087, VTI, Linköping
- Kvale, S. og Brinkmann, S. (2014): Den kvalitativa forskningsintervjun. Studentlitteratur, Lund