

2026

# Metoder til at skabe grøn mobilitetsforandring

*Erfaringer fra projektet Green Mobility Shift fra 2023-2026*

Af Malene Rudolf Lindberg og Kristian Nagel Delica



**Interreg**



Medfinansieret af  
Den Europæiske Union

Öresund-Kattegat-Skagerrak

# Indhold

<b>0. Resumé – dansk og svensk.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Indledning: Hvorfor har vi brug for nye måder at arbejde med mobilitet på? .....</b>	<b>6</b>
<b>2. SHIFT-tilgangen: Fra transportplanlægning til mobilitetsforandring.....</b>	<b>8</b>
<b>3. De otte Green Mobility Shift-cases: Eksperimenter med SHIFT-tilgangen .....</b>	<b>13</b>
<b>4. Metodeguide: Sådan kan man arbejde med SHIFT-tilgangen i mobilitetsplanlægning .....</b>	<b>16</b>
<i>1. START MED HVERDAGEN – IKKE TRANSPORTEN .....</i>	<i>17</i>
<i>2. BLIV I KOMPLEKSITETEN – FØR I FINDER LØSNINGER.....</i>	<i>21</i>
<i>3. TÆNK PROJEKTLEDER-ROLLEN BREDERE .....</i>	<i>25</i>
<i>4. LAD NYE PERSPEKTIVER ÆNDRE RETNINGEN .....</i>	<i>27</i>
<b>5. SKAB LEGITIMITET VED AT KOBLE VISIONER OG FELTER .....</b>	<b>31</b>
<b>5. Afrunding: Perspektiver for fremtidig mobilitetsplanlægning .....</b>	<b>36</b>
<b>METODEGUIDEN OPSUMMERET .....</b>	<b>38</b>

# 0. Resumé – dansk og svensk

## Resumé på dansk

Rapporten sammenfatter erfaringer fra projektet Green Mobility Shift (2023–2026), som har haft til formål at udvikle nye metoder til at fremme bæredygtig mobilitet i hverdagen. Baggrunden er, at transportsektoren står for en betydelig del af CO<sub>2</sub>-udledningen, og at traditionel transportplanlægning med fokus på at forudsige og imødekomme transportefterspørgsel gennem infrastruktur har bidraget til en vedvarende høj afhængighed af bilen. Green Mobility Shift tager i stedet udgangspunkt i behovet for nye tilgange, der fokuserer på at ændre menneskers mobilitetsvaner.

Projektet bygger på en inddragende og samskabende tilgang, hvor løsninger udvikles sammen med borgere, organisationer og lokale aktører. Mobilitet forstås som et resultat af hverdagslivets aktiviteter – såsom arbejde, skole og fritid – fremfor som et isoleret transportsystem. Projektets aktiviteter er organiseret omkring tre centrale arenaer:

- arbejdspladser
- børn og unges mobilitet
- lokale knudepunkter

Gennem eksperimenter i forskellige lokale kontekster i Øresundsregionen har projektet undersøgt, hvordan man kan gøre det lettere for borgere at vælge mere bæredygtige transportformer som cykling, kollektiv transport og delemobilitet.

En central metodisk erfaring fra projektet er betydningen af kvalitative og inddragende metoder. Gennem interviews, observationer, workshops og samskabende processer opnås dybere indsigt i de rutiner, normer og barrierer, der former mobiliteten i hverdagen. Denne viden bidrager til mere realistiske og brugbare løsninger og skaber samtidig større engagement og ejerskab blandt deltagerne. Erfaringerne peger også på, at arbejdet med mobilitetsforandring kræver fleksibilitet, eksperimenterende tilgange

samt en udvidet rolle for kommunale og regionale planlæggere og projektledere som facilitatorer og brobyggere.

Rapporten sammenfatter fem centrale læringspunkter i en metodeguide:

- **Start med hverdagen – ikke transporten**

Mobilitet udspringer af hverdagslivets aktiviteter. For at ændre transportvaner må man forstå disse aktiviteter og deres organisering.

- **Bliv i kompleksiteten før løsninger fastlægges**

Det er vigtigt at bruge tid på at undersøge problemstillinger i dybden og acceptere kompleksitet frem for hurtigt at implementere standardløsninger.

- **Tænk projektlederrollen bredere**

Mobilitetsforandring kræver, at projektledere også fungerer som facilitatorer, samarbejdspartnere og brobyggere mellem aktører.

- **Lad nye perspektiver ændre retningen**

Samskabelse indebærer, at projekter må kunne justeres undervejs i lyset af nye indsigter fra borgere og samarbejdspartnere.

- **Skab legitimitet ved at koble mobilitet til andre dagsordener**

Mobilitetsindsatser får større gennemslagskraft, når de kobles til fx sundhed, trivsel, klima og lokal udvikling.

Samlet set viser Green Mobility Shift, at en praksisnær, eksperimenterende og inddragende tilgang til mobilitetsplanlægning kan bidrage til mere varige og bæredygtige ændringer i transportadfærd. Tilgangen – som vi omtaler SHIFT-tilgangen - erstatter ikke traditionel planlægning, men supplerer den ved at gøre løsninger mere relevante og forankrede i borgernes hverdag.

## Svenskt sammanfattning

Rapporten sammanfattar erfarenheter från projektet *Green Mobility Shift (SHIFT)* (2023–2026), som syftar till att utveckla nya metoder för att främja hållbar mobilitet i vardagen. Bakgrunden är att transportsektorn står för en betydande del av koldioxidutsläppen och att traditionell transportplanering, med fokus på att förutse och möta efterfrågan på transporter genom utbyggd infrastruktur, har bidragit till ett fortsatt högt bilberoende. SHIFT utgår i stället från att verklig förändring kräver nya arbetssätt som fokuserar på människors mobilitetsvanor.

Projektet bygger på en involverande och samskapande ansats, där lösningar utvecklas tillsammans med invånare, organisationer och lokala aktörer. Mobilitet förstås som ett resultat av vardagliga aktiviteter såsom arbete, skola och fritid, snarare än som ett isolerat transportsystem. Arbetet har organiserats kring tre centrala arenor: arbetsplatser, barn och ungas mobilitet samt lokala knutpunkter. Genom experiment i olika lokala kontexter i Öresundsregionen har projektet undersökt hur man kan göra det lättare för människor att välja mer hållbara transportformer som cykling, kollektivtrafik och delad mobilitet.

En central del av SHIFT-ansatsen är användningen av kvalitativa och involverande metoder, såsom intervjuer, observationer, workshops och samskapande processer. Dessa metoder möjliggör en djupare förståelse för vardagsrutiner, normer och hinder, vilket i sin tur bidrar till mer realistiska och användbara lösningar som skapar större engagemang hos deltagarna. Erfarenheterna visar också att mobilitetsförändring kräver flexibilitet, experimenterande arbetssätt och en breddad roll för planerare och projektledare, som i högre grad fungerar som facilitatorer och brobyggare mellan olika aktörer.

Rapporten sammanfattar fem centrala lärdomar i en metodguide:

- **Börja med vardagen – inte transporten:** Mobilitet formas av människors dagliga aktiviteter. För att förändra resvanor måste man förstå dessa sammanhang och de behov som ligger bakom resandet.
- **Stanna kvar i komplexiteten innan lösningar bestäms:** Hållbar mobilitet kräver att man tar sig tid att undersöka problem och perspektiv på djupet, i stället för att snabbt implementera standardlösningar.
- **Breda projektledarrollen:** Arbetet kräver nya kompetenser, där projektledare agerar som processledare, facilitatorer, samarbetspartners och brobyggare mellan aktörer.
- **Låt nya perspektiv förändra riktningen:** Samskapande innebär att projekt måste kunna justeras när nya insikter uppstår genom dialog med invånare och samarbetspartners.
- **Skapa legitimitet genom att koppla mobilitet till andra mål:** Mobilitet får större genomslag när den kopplas till bredare samhällsfrågor såsom hälsa, trivsel, klimat och lokal utveckling.

Sammanfattningsvis visar SHIFT att en mer praktisknära, experimenterande och samskapande mobilitetsplanering kan bidra till mer hållbara och varaktiga förändringar i människors resvanor. Ansatsen ersätter inte traditionell planering, utan kompletterar den och erbjuder viktiga verktyg för att göra den gröna omställningen mer relevant och förankrad i människors vardag.

# 1. Indledning: Hvorfor har vi brug for nye måder at arbejde med mobilitet på?

Transportsektoren er en af de største kilder til CO<sub>2</sub>-udledning i Danmark og Sverige, og både trafik og bilsalg stiger fortsat. Traditionelt har mobilitetsplanlægning været baseret på at forudsige fremtidens transportbehov og derefter planlægge infrastruktur, der kan imødekomme dette behov (Næss et al., 2014).

Denne tilgang har skabt effektive transportsystemer, men har også været med til at fastholde et højt niveau af bilafhængighed og en forventning om 'hypermobilitet': at mobilitet skal foregå hurtigere, og vi skal have mere af den.

Men klimaindikatorer og forskning peger omvendt på et behov for at sænke farten: der er brug for grønnere og mindre mobilitet - og til den målsætning har vi brug for konkrete metoder og nye policy-instrumenter (Sørensen, Henriksson & Hylander 2025).

Hvis mobiliteten skal udvikle sig i en mere bæredygtig retning, er der behov for at arbejde på nye måder – der er behov for en ny værktøjskasse for mobilitetsplanlæggere. En værktøjskasse, der ikke er fokuseret mod at bygge ny infrastruktur, men om at støtte borgere i at skifte transportpraksis ved at 'omprogrammere' (Christensen et. al, 2024) den måde, transporten er organiseret i dag. Det drejer sig om metoder, der fokuserer på at forstå og forandre de hverdagsrutiner og vaner, der skaber transportbehovet. På den måde hjælpes borgerne til at ændre transportvaner.

## Green Mobility Shift-projektet

Green Mobility Shift er et samarbejdsprojekt mellem kommuner, regioner, trafikselskaber, organisationer og forskningsinstitutioner i Øresundsregionen. Projektet har i perioden 2023-2026 haft til formål at udvikle og afprøve en ny tilgang til mobilitetsplanlægning, hvor man arbejder tættere sammen med borgere,

organisationer og lokale aktører for at skabe grønne mobilitetsløsninger, der fungerer i hverdagen.

I stedet for primært at planlægge mobilitet *for* borgerne har projektet haft fokus på at udvikle løsninger *sammen med* borgere.

Projektets tilgang ligger i forlængelse af den i Europa og internationalt udbredte Avoid-Shift-Improve (ASI) tilgang til bæredygtig mobilitet, hvor målet er at (Walker & Wanner, 2019):

- a) reducere unødvendig transport (avoid)
- b) skifte til mere bæredygtige transportformer (shift)
- c) forbedre teknologi og effektivitet (improve).

Green Mobility Shift-projektet har især fokuseret på SHIFT-dimensionen: hvordan man kan gøre det lettere for borgere at vælge cykel, kollektiv transport, gang eller samkørsel i hverdagen.

## Rapportens ærinde og målgrupper

Rapporten giver - med udgangspunkt i en sammenfatning af Green Mobility Shift-projektets metodiske erfaringer – konkrete guidninger til, hvordan kommuner, organisationer og mobilitetsaktører kan arbejde (mere) inddragende og praksisnært med at forstå og forandre transportvaner i hverdagen. Rapporten leverer ikke færdige løsninger, men tilbyder en guide til opmærksomheder og fremgangsmåder: fra helt konkrete greb til opmærksomheder og refleksionspunkter, der kan støtte processen og styrke de endelige løsninger.

Rapporten tilbyder argumenter for og en hånd i ryggen til ledere i offentlige og private organisationer, der gerne vil skabe plads til udvikling, men som hidtil har oplevet begrænsninger i form af eksisterende strukturer, hierarkier og dagsordener. Forhold der begrænser mulighederne for at arbejde innovativt og skabe forandring, som kan mærkes af borgere eller brugere i deres hverdag.

At følge casene i Green Mobility Shift-projektet tæt har givet os muligheden for at se vigtigheden af de helt hverdagslige projektpraksisser: at (turde) stille de rigtige spørgsmål, skabe steder hvor man kan stoppe op og åbne for nye samtaler – med sin chef, sine kolleger og ikke mindst med forskellige borger- og brugergrupper. I det lys ser vi guiden som et rygstød for dem, der gerne vil gå forrest, men mangler et fælles sprog eller en ramme at handle indenfor.

De metodiske erfaringer fra Green Mobility Shift skal ses som en anledning (og opfordring) til at udfordre mobilitetsplanlægning 'as usual' uden at det kræver store, systemomvæltende beslutninger fra dag ét. Derfor er denne rapport udformet som en metodeguide til mobilitetsforandring.

## 2. SHIFT-tilgangen: Fra transportplanlægning til mobilitetsforandring

En central idé i Green Mobility Shift-projektet er, at mobilitet ikke kun handler om transport og infrastruktur, men om hverdagslivets aktiviteter (Freudental-Pedersen, 2024; Lindberg, 2022; Gram-Hanssen, 2022). Mennesker rejser sjældent alene for at transportere sig i sig selv. I stedet er transport typisk en del af noget andet: at komme på arbejde, aflevere børn i skole, deltage i fritidsaktiviteter eller mødes med venner. Mobilitet opstår derfor som et 'biprodukt' af andre aktiviteter i hverdagen (Samson et al., 2025).

Hvis man vil ændre mobiliteten, må man altså starte med at forstå, hvad mobilitet bruges til – hvor skal borgerne hen? Hvilke aktiviteter transporterer man sig til? Og man må arbejde dér, hvor disse aktiviteter organiseres – for eksempel på arbejdspladser, skoler og fritidsaktiviteter eller lokale knudepunkter. Det er netop disse arenaer, Green Mobility Shift har haft fokus på.

## ARENAER FOR FORANDRING

Projektets aktiviteter har været organiseret om tre centrale arenaer i hverdagslivet:

### **Arbejdspladser**

Arbejdspladser spiller en vigtig rolle i mobiliteten, fordi pendling udgør en stor del af den daglige transport. Derfor har projektet arbejdet med at synliggøre mobilitetskulturer på arbejdspladser samt pege på, hvordan - og hvornår - arbejdspladser kan arbejde målrettet med at understøtte grøn mobilitet hos medarbejderne.

### **Børn og unges skole- og fritidsaktiviteter**

Børn og unges mobilitet er vigtig, fordi de evner og vaner, vi udvikler tidligt i livet, bliver hos os livet igennem. Samtidig hænger børn og unges transport tæt sammen med resten af familiens transportmønstre. Derfor har projektet arbejdet med initiativer, der understøtter at børn går, cykler eller tager kollektiv trafik til skole og aktiviteter – i samarbejde med skoler og lokale idrætsforeninger.

### **Lokale knudepunkter**

Stationer og lokale trafikale knudepunkter er steder, hvor mange transportformer mødes, og hvor borgere møder hinanden. Her har projektet arbejdet med lokale eksperimenter, der gør det lettere at kombinere transportformer og gøre brug af delemobilitet som delecycler og kollektiv transport, samt fælles mobilitetshubs centralt i landsbyer, hvor kollektiv transport ikke når ud.

Formålet med at arbejde i mange forskellige arenaer – og på tværs af den danske og svenske kontekst i det samme projekt – er at undgå at pege på én universel 'one-size-fits-all'-tilgang til mobilitetsplanlægning (Freudendal-Pedersen et al., 2019).

De forskellige arenaer og landekontekster hjælper os i stedet med at blive mere opmærksomme på, hvordan tilgange, metoder og værktøjer virker forskelligt i forskellige sammenhænge, og hvilke lokale forhold, der former mobilitet. Det giver en bedre forståelse af, hvilke metoder, der giver mening i konkrete kontekster, og hvordan de kan tilpasses forskellige steder og situationer. Se også Green Mobility Shift-rapporten ["Hvordan spreder vi lokale erfaringer med grøn transport og mobilitet?"](#) (Sørensen, Lindberg og Delica, 2026), der peger på, hvordan erfaringer med mobilitetsforandring kan spredes eller *skaleres* mellem forskellige niveauer og kontekster.

På tværs af disse arenaer har projektet arbejdet med lokale eksperimenter og samarbejder, hvor kommuner, organisationer, virksomheder og borgere sammen har udviklet og afprøvet nye mobilitetsløsninger. Eksperimenterne er struktureret i otte forskellige cases i Øresundsregionen, som præsenteres i sektion 3.

## Inddragende og samskabende metoder

På tværs af de forskellige cases er en ambition om at udvikle løsninger på forskellige hverdagslige udfordringer og skift forbundet med mobilitetspraksisser *sammen med* borgere og brugere - og ikke *for* eller *om* dem.

Det afspejler en tendens indenfor en lang række velfærdsområder, hvor man gradvist er gået bort fra en hierarkisk, lineær og standardiseret måde at styre og planlægge på. Udviklingen sker på baggrund af en erkendelse af, at fx den offentlige sektor ikke kan forstå og løse problemer alene – komplekse problemer og omstillingsprocesser ('skift') kræver ikke blot ressourcer, men også viden og legitimitet funderet i forskellige borgere og interessenter og på tværs af sektorer og skalaniveauer (Agger & Tortzen, 2015; Paldam, 2022). Derfor er der i dag bred enighed om, at vil man skabe reel forandring på områder som transport og mobilitet, kan man meningsfuldt orientere sig mod en mere

relationel og fælles problemdefinition - og på sigt også problemløsning. Det involverer både et andet projekt set-up og en anden planlæggerrolle, end vi historisk set har været vant til inden for transportplanlægning.

Borgerinddragelse er centralt i SHIFT-tilgangen, fordi mobilitetsvaner er tæt knyttet til hverdagslivets rutiner. Mange mennesker vil gerne transportere sig mere bæredygtigt, men oplever samtidig praktiske barrierer i hverdagen. Planlægning, der vil skabe en reel grøn forandring, må derfor starte med at forstå borgernes hverdagslige behov og udfordringer for at kunne sætte ind dér, hvor barriererne for grøn transport er. Det er et stort forskningsfelt, og vi 'nøjes' her med at fremhæve, at inddragelse kan bidrage til (Hedegaard Sørensen & Isaksson 2021):

- bedre forståelse af borgernes behov og barrierer
- mere realistiske og brugbare løsninger
- større ejerskab og engagement i projekterne

Kvalitative metoder kan være særligt værdifulde i denne sammenhæng, fordi de giver indsigt i borgernes oplevelser, motivationer og hverdagspraksisser, som ofte ikke kan måles gennem traditionelle trafikdata (Hartmann-Petersen et al., 2024).

Erfaringerne fra Green Mobility Shift-projektet peger på, at mobilitetsprojekter ofte har brug for forskellige typer af metoder på forskellige tidspunkter – dette er helt grundlæggende for at møde borgernes differentierede behov med den rette timing. Projektet har udgivet et separat notat, der giver et overblik over kvalitative og inddragende metoder i mobilitetsplanlægningen. Her beskrives de tre overordnede formål med kvalitative og inddragende metoder: at forstå, at inddrage og at samskabe. De opsummeres i boks 1, og notatet i sin helhed kan findes [her](#).

## TRE TYPER AF INDDRAGENDE METODER I MOBILITETSPLANLÆGNINGEN

### 1. At forstå:

Metoder, der hjælper til at forstå borgernes mobilitet og hverdag

Eksempler:

- interviews
- fokusgrupper
- observationer
- turdagbøger
- go-alongs
- Spørgeskemaer

Formålet er at få indsigt i hvordan mobilitet fungerer i praksis.

### 2. At inddrage:

Metoder, hvor borgere og brugere deltager i at afprøve konkrete løsninger.

Eksempler:

- workshops
- testforløb
- pilotprojekter
- brugerrejser

Her er formålet at involvere borgere i udviklingen af løsninger.

### 3. At samskabe:

Metoder, hvor borgere, organisationer og planlæggere skaber løsninger sammen.

Eksempler:

- design thinking
- samskabelsesprocesser
- lokale partnerskaber
- fælles udviklingsforløb

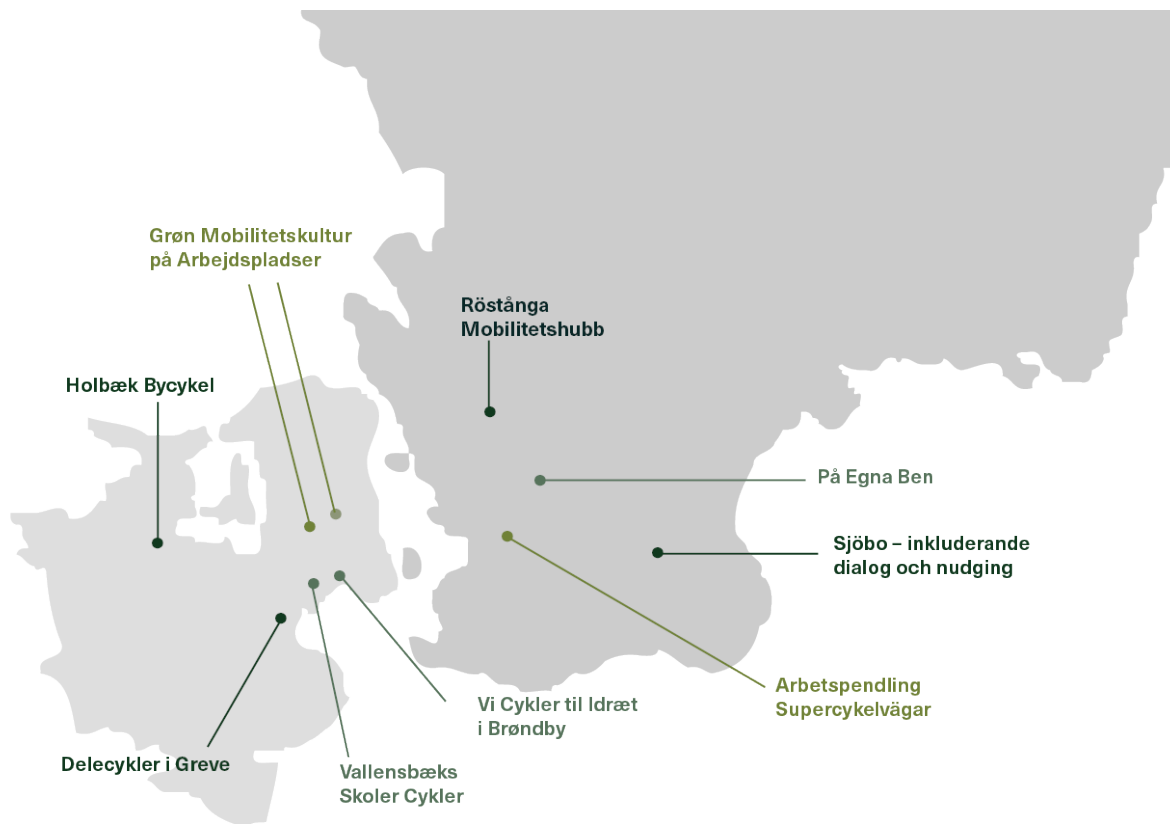
Her er målet ikke kun at teste løsninger, men at skabe nye samarbejdsformer og ideer.

Boks 1: Tre typer af inddragende metoder i mobilitetsplanlægningen. Fra notatet: Kvalitative metoder i Mobilitetsplanlægningen af Katrine Hartmann-Petersen, Helena Svensson og Mads Breitenstein Nissen.

Denne metodeguide tager i sektion 4 disse metoder op og peger på, hvornår og i hvilken sammenhæng, det kan være særligt værdifuldt for en planlægger eller projektkonsulent, der gerne vil arbejde med SHIFT-tilgangen, at benytte de forskellige metoder.

### 3. De otte Green Mobility Shift-cases: Eksperimenter med SHIFT-tilgangen

SHIFT-tilgangen er udviklet efter princippet 'learning by doing'. Metodeguiden i næste sektion er en samling af de erfaringer, vi har gjort os på tværs af de otte eksperimenter udført i meget forskellige fysiske og organisatoriske kontekster. Figur 1 giver et overblik over de otte Green Mobility Shift-cases – at der optræder 9 casepunkter nedenfor skyldes at casen *Den sammenhængende rejse* i princippet er én case, men bundet op på to fysiske områder.



Figur 1: De otte cases i Green Mobility Shift-projektet

I Sydsverige har man under Arbejdsplads-temaet arbejdet med at styrke cykelpendling i casen *Arbetspendling Supercykelvägar*. Casen *På Egna Ben* har støttet skoleelever i Eslövs og Lunds kommune i at komme til og fra skole på egen hånd. Og *Mobilitetshubbar Sjöbo* og *Mobilitetshub Röstånga* har fra forskellige udgangspunkter arbejdet med at styrke lokale knudepunkter i landområder.

I Østdanmark har man under arbejdspladstemaet arbejdet med *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser* i Gladsaxe og Ballerup, og både casene *Vallensbæks Skoler Cykler* og *Vi cykler til idræt i Brøndby* har arbejdet med børn og unges mobilitetsvaner i hhv. skole og fritidsregi. Til slut har man i regi af knudepunktstemaet arbejdet med delecykler i *Holbæk Bycykel* og *Delecykler i Greve*.

De otte Green Mobility Shift-cases rummer en stor varians. Denne ses i form af forskelle i:

- 1) organisatorisk ophæng og kapacitet, herunder erfaringer fra lignende projekter
- 2) om der arbejdes med et allerede udviklet tiltag, eller om et sådant udvikles fra bunden
- 3) geografisk kontekst og udstrækning.

Fordi SHIFT-tilgangen skulle udvikles i virkeligheden snarere end bag et skrivebord, har alle cases har haft ret frie rammer til at forfølge det overordnede formål med Green Mobility Shift, som det fremgår af projektbeskrivelsen:

*"At skabe en svensk-dansk model til at fremme skift til aktiv, kollektiv og delt mobilitet gennem visionsdrevet planlægning og kvalificerede metoder til at involvere borgere og påvirke adfærd. Modellen forankres i Øresundsregionens kollektivtrafik og regioner".*

At give et eksperiment 'frie rammer' skal her forstås på den måde, at projekterne har kunnet udvikles og løbende tilpasses i de retninger, der gav mening lokalt. De har altså været agile – haft et agilt projekt set-up. Med begreber hentet fra forskning i organisationsudvikling og projektstyring kan man sige, at projekterne - på vidt forskellige måder - kombinerer såkaldte *emergente* og *agile* principper for projektdesign.

## EMERGENTE OG AGILE PROJEKTDESIGNS

Emergente projekter er kendetegnet ved høj fleksibilitet, iterative arbejdsformer og en åbenhed over for nye indsigter, der opstår undervejs. I forhold til et mere lineært (traditionelt) top-down projektdesign bygger et emergent design på idéer om, at projektets struktur og løsninger udvikler sig gradvist gennem eksperimenter, feedback og refleksion - frem for at være fuldt defineret fra start (Dong, Dacre, Baxter & Ceylan 2024).

Agile projekter arbejder dynamisk. Det indebærer hurtig tilpasning, løbende læring og tæt dialog med forskellige interessenter – og det kan være internt såvel som eksternt for ens egen organisation (Dong, Dacre, Baxter & Ceylan 2024).

Sammenfattende kan man karakterisere eksperimenternes projektdesigns som bevidst åbne og læringsorienterede.

## 4. Metodeguide: Sådan kan man arbejde med SHIFT-tilgangen i mobilitetsplanlægning

Erfaringerne fra Green Mobility Shift viser, at mobilitetsplanlægning kan styrkes ved at arbejde mere stedsforankret, eksperimenterende og inddragende. I stedet for at planlægge transportinfrastruktur fra et skrivebord handler SHIFT-tilgangen om at arbejde i de hverdagsarenaer, hvor mobilitetsbehovene faktisk opstår.

Denne metodeguide samler centrale erfaringer fra projektet og beskriver konkrete tilgange til, hvordan kommuner, organisationer og andre mobilitetsaktører kan arbejde med denne type mobilitetsplanlægning. Nedenfor sammenfatter vi tværgående erfaringer fra eksperimenterne i fem punkter, der søger at læse på tværs af de mange

forskellige kontekster og erfaringer, som de enkelte cases repræsenterer og er udviklet i.

De fem punkter er en reduktion af kompleksitet og de rummer fx ikke dybdegående beskrivelser af, hvordan de enkelte cases løbende har arbejdet med progression, governance og hands-on inddragelse, men de repræsenterer centrale, tværgående erfaringer, som har bred relevans ud over Green Mobility Shift-projektet (mere detaljerede beskrivelser af de enkelte cases kan findes på [Gate 21's hjemmeside](#)).

De fem punkter er:

1. Start med hverdagen – ikke transporten
2. Bliv i kompleksiteten – før I finder løsninger
3. Tænk projektlederrollen bredere
4. Lad nye perspektiver ændre retningen
5. Skab legitimitet ved at koble visioner og felter

## 1. START MED HVERDAGEN – IKKE TRANSPORTEN

Et centralt princip i SHIFT-tilgangen er at tage udgangspunkt i hverdagslivet - ikke i transportsystemet.

Mobilitet opstår ofte som en konsekvens af en række andre aktiviteter: arbejde, skole, fritidsaktiviteter eller indkøb (Freudendal-Pedersen, 2024; Gram-Hanssen, 2022). Hvis man vil ændre mobiliteten, må vi derfor starte med at forstå disse aktiviteter og deres organisering i hverdagslivet.

I mobilitetsplanlægning kan der være en tendens til hurtigt at fokusere på transporten og nye løsninger: nye cykelstier, kampagner eller teknologier (Freudendal-Pedersen et al., 2019; Lindberg 2022). Men erfaringerne fra Green Mobility Shift viser, at vil man ændre folks transportvaner, kræver det, at man først forstår mobilitetskulturen og de hverdagsliv, den er en del af.

Ved at bruge mere tid på at undersøge praksisser, perspektiver og barrierer, kan man skabe bedre grundlag for løsninger, der faktisk giver mening lokalt.

## SPØRGSMÅL TIL PROCESSEN

- Hvilke aktiviteter skaber transport i dette område?
- Hvem rejser hvorhen – og hvorfor?
- Hvilke rutiner og vaner former mobiliteten?
- Hvilke fællesskaber er der, og hvilke normer og kulturer hersker her?
- Hvilke barrierer oplever borgere i forhold til at vælge grøn mobilitet?

## METODER, DER KAN BRUGES

- Interviews med borgere, brugere, lokale aktører
- Fokusgrupper
- Spørgeskemaer
- Observationer
- Turdagbøger eller mobilitetstracking
- Samskabende workshops, f.eks. design thinking workshop
- Brugerrejser

Læs mere om de enkelte metoder og fremgangsmåder i Green Mobility Shift-notatet om [kvalitative metoder i mobilitetsplanlægningen \(Hartmann-Petersen et al., 2024\)](#)

Formålet er ikke nødvendigvis at producere store datasæt, men at forstå det, der skaber behovet for mobilitet og den lokale mobilitetskultur:

- hvordan man taler om mobilitet
- hvad der opfattes som normalt
- hvad der anses for at være værdifuldt.



## ARBEJDSPLADSER

### FORSTÅ MOBILITETSKULTUREN PÅ ARBEJDSPLADSEN

I flere af projektets cases arbejdede partnerne med arbejdspladser som centrale mobilitetsarenaer. Pendling til arbejde udgør en stor del af hverdagsmobiliteten, og arbejdspladser har derfor potentiale til at påvirke transportvaner.

Gennem spørgeskemaer og workshops med medarbejdere på arbejdspladser i Ballerup og Gladsaxe kommuner, søgte man at forstå medarbejdernes transportvalg, hverdagsliv og vaner både i bredden og i dybden.

Det blev det tydeligt, at transportvalg ikke alene handlede om, hvordan medarbejdere kommer hurtigst mellem hjem og arbejde. De var i stedet tæt knyttet til:

- medarbejdernes privatliv – har man fx børn, der skal sættes af, eller har man mulighed for at løbe på arbejde.
- arbejdets organisering – f.eks. mødetider, fleksibilitet, parkeringsforhold og badeforhold.
- hvorvidt medarbejdere skulle transportere sig i løbet af arbejdsdagen.

Det blev også tydeligt, at der på nogle arbejdspladser var en kultur for at anse pendling som et privat anliggende, mens der andre steder var en mere udviklet konsensus om, at gode og grønne pendlermuligheder også er arbejdspladsers anliggende og betydningsfuldt fx i rekrutteringssammenhænge.

Denne viden blev fremlagt og diskuteret på en ny samskabende workshop med medarbejdere og ledere. På den baggrund blev det tydeligt i det fælles rum, hvordan både materielle, ledelsesmæssige og kulturelle forhold formede den nuværende mobilitet på arbejdspladsen. Og det muliggjorde, at man sammen identificerede nye måder at understøtte grønne pendlervaner - fx gennem bedre badeforhold, fokus på virksomhedens grønne transporttilbud i onboarding-processen og på at etablere kultur for at bruge grøn mobilitet til transport i arbejdstiden.



## LOKALE KNUDEPUNKTER

### ”MOBILITET SOM ET TANDHJUL I LANDSBYENS FÆLLESSKAB”

Landsbyen Röstanga i Svalövs Kommun, Region Skåne, er et eksempel på et sted, hvor mobiliteten er meget bil-baseret: Byen er et bil-knudepunkt, hvor to store veje mødes, og alternativerne til bilen er få - fx ophørte togbetjeningen af byen i 1960'erne. Derfor er mange indbyggere afhængige af bil for at få hverdagslivet til at hænge sammen.

Forankret i landsbyforeningen Röstanga Tilsammans har man gennem dialoger, workshops og samtaler om mobilitet med indbyggere og lokale aktører kortlagt mobilitetsmønstre, behov og forudsætninger i landsbyen. Blandt andet blev det tydeligt, at meget af børnefamiliers bilkørsel handler om at understøtte børnenes fritidsliv og -aktiviteter.

Mobilitetsudfordringerne i Röstanga er betydelige, men det er det lokale fællesskab også. I de lokale dialoger blev det tydeligt, at indbyggerne var vant til at dele – de delte fx værktøjer med hinanden, nogle kørte sammen, og de delte energi gennem det lokale energifællesskab i byen. Fortsat dialogarbejde og fælles diskussioner resulterede i, at man blev enige om, at biler kunne man også dele – og idéen til en lokal delebilshub var plantet.

Gennem lokal dialog og samskabende workshops etableredes en fælles forståelse af, at mobilitet er endnu et tandhjul i landsbyens fællesskab.

## 2. BLIV I KOMPLEKSITETEN – FØR I FINDER LØSNINGER

En vigtig erfaring fra Green Mobility Shift-projektet er værdien af at blive i undersøgelsesfasen lidt længere, før man springer til løsninger.

Det lyder måske banalt, men det kræver mod, tid og en organisation, der bakker op.

Forskere som Donna Haraway beskriver det som at "*stay with the trouble*". Altså at acceptere kompleksiteten og usikkerheden i stedet for hurtigt at reducere problemer til simple løsninger (Haraway, 2016).

Forskere maner generelt til besindighed i forhold til forventninger om, at man kan skabe hurtige forandringer og at ny teknologi kan være et 'quick fix' på komplekse problemstillinger - herunder mobilitetsforandringer (Lindberg, 2022). I stedet bør tid, kompleksitet og tvivl få plads i projektdesignet (Stengers & Muecke, 2018). Med hertil hører en accept af, at man ikke kender alle svarene på forhånd og derfor ikke ved med sikkerhed, hvor man ender.

## SPØRGSMÅL TIL PROCESSEN:

- Hvad ved vi egentlig om mobilitetskulturen i dette område?
- Hvilke partnerskaber kan vi indgå i for at styrke vores arbejde og adgang til målgrupper?
- Hvilke perspektiver mangler vi stadig at forstå?
- Har vi givet tid og plads til, at borgere kan definere problemerne sammen med os?
- Har vi engageret de relevante organisationer eller grupper?
- Er det, der er svært, en udfordring, fordi der er nogen, vi mangler at inddrage?
- Hvilke andre veje kan der være til at engagere de målgrupper, der er svære at nå?
- Er der andre metoder, vi kan prøve, for at inddrage andre målgrupper? (find inspiration i [notatet om kvalitative metoder i mobilitetsplanlægning](#))
- Behøver vi at gå videre nu, eller kan vi vente lidt?

## METODER, DER KAN BRUGES:

- Partnerskabsetablering
- Samme metoder som tidligere, men med nye målgrupper
- Samme metoder som tidligere, men i en ny konstellation



## LOKALE KNUDEPUNKTER

### FRA FYSISKE KNUDEPUNKTER TIL NYE INDDRAGELSESMÅDER

I Sjöbo Kommun havde man i den oprindelige projektplan beskrevet, at man ville teste konkrete nye løsninger, såsom cykelparkering med tag, digitale informationstavler med ankomsttider, opladning og opbevaring af batterier til elcykler, gratis internet og opladning mens man venter ved knudepunktet.

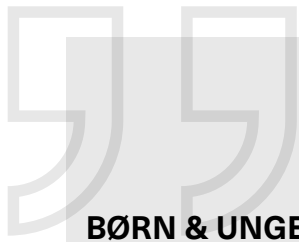
Men her gav man slip på de løsninger, man fra start af havde haft øje på. Og man arbejdede i stedet at skabe mere rum for borgerdialog og nye forståelser for det komplekse felt, som mobilitetsforandring er.

I stedet for konkrete fysiske løsninger begyndte planlæggeren i stedet at arbejde med, hvordan man kunne udvikle en ny metodik for engagerende og involverende medborgerdialog. Planlægningsfokusset blev altså på, hvordan man skaber gode dialoger og inddragelse omkring komplekse problemstillinger som mobilitet.

Det gjorde man, fordi kommunen dermed mener, at de skaber de bedste muligheder for reelle og varige mobilitetsforandringer:

”Ett vanligt misstag är att börja med lösningarna och se om de funkar i stället för att faktisk engagera medborgaren i processen att vara med och skapa och driva lösningarna – på egen hand eller tillsammans med kommunen”.

Konkret valgte man at fokusere på digital borgerdialog og måder at anvende kunstig intelligens i borgerinddragelse som vej til at arbejde systematisk med vaner, adfærd og *nudging* i kommunens bæredygtighedsarbejde – frem for at springe hurtigt videre til nye, fysiske løsninger.



## BØRN & UNGES MOBILITET

### BØRN FRA FAMILIER, DER IKKE CYKLER

Vallensbæk Kommune har gennem indsatsen *Vallensbæks Skoler Cykler* arbejdet med at styrke cykelkulturen på kommunens tre folkeskoler - herunder at børn og unge skal cykle mere til skole, og at cyklen bliver en mere integreret del af skoledagen.

Gennem omfattende spørgeskemaer udsendt via skoleplatformen Aula til alle lærere og forældre til skolebørn i kommunen erfarede man, at der blandt andet var benspænd for at bruge cyklen som transportmiddel i skoletiden, fordi et mindre antal elever enten ikke havde funktionsdygtige cykler og/eller ikke havde stærke nok cykelkompetencer. Man erfarede også, at familierne til de børn var særligt svære at komme i dialog med – om end deres hverdagsliv var meget relevant for projektet at forstå og støtte op om.

Her blev man ved med det svære og gjorde forskellige forsøg på at nå og engagere målgruppen – blandt andet gennem skoleplatformen Aula og fokusgruppeinterview. Man erfarede, at sprog eller mangel på digitale evner kunne være en barriere i forhold til at nå familierne. Derfor er der stadig meget om målgruppen, vi ikke ved.

Men lærerne på skolerne hjalp til med at udpege de børn, der havde brug for støtte til at lære at cykle, og en del af indsatsen *Vallensbæks Skoler Cykler* indebærer at arrangere cykelkurser for denne målgruppe.

Man etablerede også en låncykelordning på skolerne, så lærerne kan booke cykler til de elever, der ikke har sin egen og på den måde skabe mulighed for at bruge cyklen i skoletiden – fx til cykeludflugter. Således brugte man tid på at forstå problemerne og på trods af, at ikke alle dele af feltet kunne afdækkes, fandt man løsninger ved at bruge skolerne som platform til at adressere nogle af de problemstillinger, som man fik øje på.

### 3. TÆNK PROJEKTLEDER-ROLLEN BREDERE

En vigtig pointe er, at arbejdet med mobilitetsforandringer ofte indebærer, at projektledere og/eller planlæggere indtager en anden rolle end den, vi historisk set har forbundet med fx transportplanlægning. I traditionelle planprocesser arbejder planlæggere ofte med analyser, prognoser og tekniske løsninger. En planlæggerrolle, der er i planlægningsforskningen, er blevet betegnet *faglig udviklingskonsulent* (Sehested, 2003). I Green Mobility Shift-projektet har planlæggere i højere grad indtaget de roller, der fremgår af boksen nedenfor.

#### ELEMENTER I EN UDVIDDET PROJEKTLEDERROLLE:

- Facilitatorer/igangsætter af lokale processer
- Brobyggere mellem organisationer og koordinering af netværk
- Samarbejdspartnere for borgere og brugere
- Oversættere mellem fagsiloer
- Oversættere til det politiske niveau

Det betyder også, at arbejdet i høj grad handler om relationer, inddragelse, dialog og samarbejde – ikke kun om tekniske løsninger. Derfor får projektlederen også fokus på opbygning af fællesskaber og konsensus og netværksstyring – både i forhold til borgere og lokale fællesskaber, men også i forhold til en vifte af private og politiske aktører.

Denne planlæggerrolle er i litteraturen blevet kaldt *procesplanlægger* (Sehested, 2003), men rummer også elementer af de roller, der betegnes som en manager rolle (politisk orienteret planlægger) og en markedsplanlægger (orienteret mod private aktører).

At arbejde med SHIFT-tilgangen indebærer altså at indtage en anden, mere inddragende og samskabende rolle end en klassisk og mere teknisk orienteret planlæggerrolle.



## LOKALE KNUDEPUNKTER

### PROJEKTLEDEREN SOM FACILITATOR OG IGANGSÆTTER AF LOKALE PROCESSER

I casen *Holbæk Bicykel* var målet at styrke forbindelserne mellem stationen i Holbæk og de uddannelsesinstitutioner og idrætsfaciliteter i Holbæk, som rigtig mange elever, medarbejdere og borgere skal til og fra hver dag.

Her benyttede man workshopmetoden *design sprint* – en struktureret innovationsmetode til at udvikle, visualisere og teste idéer - i denne sammenhæng til at understøtte grønne transportvalg. Herved udviklede man både en fælles forståelse af udfordringen, brugerne og konteksten. Samtidig arbejdede man med idégenerering med fokus på kreativitet og bredde frem for konsensus.

Planlæggeren indtog ikke i en klassisk transportplanlæggerrolle, men var en facilitator, der i igangsatte den lokale proces. Samtidig var planlæggeren brobygger mellem organisationer, samarbejdspartnere, brugere og borgere. Der var nemlig inviteret bredt til workshoppen – både gymnasieelever, personale fra skolen og idrætsanlægget i nærheden, samt planlæggere og lokale mobilitetsinteressenter deltog. Det krævede også oversættelse mellem forskellige perspektiver og faglige og personlige ståsteder.

Metoden skabte indsigt i de lokale mobilitetsudfordringer, som de så sig ud for forskellige grupper med forskellige præferencer og behov. Og man samlede en vifte af idéer til, hvad der kan fremme gode kombinationsrejser – inklusive hvordan en bycykel løsning i Holbæk kunne designes.

## 4. LAD NYE PERSPEKTIVER ÆNDRE RETNINGEN

En anden central erfaring fra Green Mobility Shift-projektet omhandler betydningen af reelt at tage borgernes perspektiver alvorligt – også når de udfordrer de oprindelige planer. Det er også et centralt princip i de samskabende metoder. Altså: Med en grundig forståelse af hverdagslivets mobilitetsbehov følger det, at man må være klar til at indrette den efterfølgende proces efter, hvad der dukker op i undersøgelsen.

Antropologen Anna Tsing beskriver med begrebet *noticing* – lægge mærke til – hvordan nye forståelser kan opstå, når forskellige perspektiver mødes (Tsing, 2015).

I praksis betyder det, at planlæggere og deres organisationer må udvise fleksibilitet og være villige til at justere retningen undervejs, når nye indsigter opstår gennem dialog og inddragelse.

Når borgere og brugere inddrages og perspektivet ændrer sig, kan hele forståelsen af mobilitetsproblemet ændre sig med det. Derfor kan denne type inddragelse føre til løsninger, der ikke nødvendigvis var tænkt fra starten, men som bedre matcher lokale behov.

## SPØRGSMÅL TIL PROCESSEN:

- Hvilke perspektiver har vi hørt? Er der nogle, vi mangler at høre?
- Hvilke nye ting har vi lært af inddragelsen?
- Er vi villige til at ændre retning på baggrund af nye indsigter?
- Skal vi justere til, tilføje et nyt spor eller sadle helt om?
- Hvordan kan borgernes erfaringer blive en reel del af udformningen af løsninger?

## METODER, DER KAN BRUGES:

- Samskabende workshops med borgere eller brugere
- Ansvarsoverdragelse til borgere, brugere, partnere
- Co-creation og co-design metoder
- Fremtidsværksteder
- Partnerskaber



## BØRN & UNGES MOBILITET

### NYT SPOR MÅLRETTET FORÆLDRE

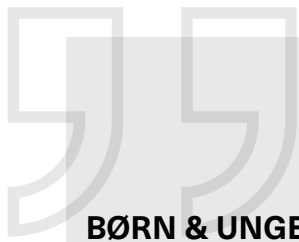
I Skåne har Skånetrafikken gennem indsatsen "På Egna Ben" arbejdet med at inspirere og påvirke børn og unge til bæredygtige mobilitetsvaner gennem en konkurrence, hvor skoleklasser fra Eslövs og Lunds kommuner samlede point ved at gå, cykle eller tage kollektiv transport til skole.

Undervejs i forløbet blev det tydeligt, at forældrenes rejsevaner og engagement havde stor indflydelse på, om børn kunne og fik lov til at transportere sig på egne ben.

Skånetrafikken blev derfor nysgerrig på at inddrage forældreperspektivet.

Spørgeskemaer til forældrene viste, at det skyldtes flere ting. Forældre beskrev en utryghed i forhold til trafik eller kollektive transportmidler, som skabte en oplevelse af, at de beskytter børnene ved at køre dem i bil. Det skyldtes også hverdagstravlhed og tidsmangel, som får bilen til at fremstå som det hurtigste eller nemmeste. Endelig handlede det om, at forældre, som ikke selv brugte kollektiv trafik, ikke kunne lære børnene, hvordan det fungerede, eller være forbilleder for børnene i forhold til bæredygtige rejseformer.

Den læring betød, at indsatsen fik et nyt spor. Den udvidedes til også fokusere på forældrene og forældreengagement, fordi forældrene former børnenes vaner og valg. Forældre til børn, der var med i "På Egna Ben", fik derfor tilbudt at rejse gratis med kollektiv transport i en måned af Skånetrafikken, så forældre og børn fx sammen kunne etablere fortrolighed med det kollektive transportsystem.



## BØRN & UNGES MOBILITET

### FRA SAMKØRSEL OG FYSISKE LØSNINGER TIL KONKURRENCE

I *Vi cykler til idræt i Brøndby* havde partnerne fra Brøndby Kommune og Danmarks Idrætsforening til en start formodning om, at en af de primære årsager bag den faldende tendens til, at børn og unge cykler til idræt, skyldes manglende tryghed, dårlige cykelveje og lignende. Man havde derfor afsat midler til at lave midlertidige fysiske løsninger som fx bedre belysning og cykelparkering.

Men efter interviews, observationer, go-alongs med børn og unge, hvor man fulgte dem til træning samt samskabende workshops med repræsentanter fra foreninger (forældre, trænere, forpersoner) sadlede projektet om.

Det gjorde man, fordi inddragelsesprocessen viste, at det meget mere handlede om blandt andet en forældreoplevelse af manglende tryghed ved at sende deres barn afsted på cykel, et forældreønske om at være 'den gode forælder' og en opfattelse fra børnenes side om 'at mor og far kører'.

Samskabelsesprocessen trak derfor projektet i retning væk fra de fysiske midlertidige løsninger og hen imod gamification. 'Vi cykler til idræt i Brøndby' endte altså med at sadle om! De udviklede et konkurrencekoncept for at fremme cykling til fritidsaktiviteter med fokus på glæde og fællesskab.

## MOBILITET KAN KOBLES TIL:

**Klima og bæredygtighed:** Færre bilister betyder mindre CO2-udledning og trængsel – og grønnere transportvaner er godt for fx virksomheders ESG-regnskaber.

**Sundhed:** Vi får motion, frisk luft og mulighed for at tømme hovedet, når vi cykler og går. Selv når vi tager den kollektive transport, bevæger vi os også mere, end hvis vi kørte i bil fra dør til dør.

**Trivsel:** Selvstændighed og mulighed for selv at komme rundt styrker børn og unges frihed, fællesskaber og deltagelse i fritidslivet. Når mobiliteten er god, bliver det lettere at være med - også uden en forælder med bil – og det kan understøtte trivsel i en tid, hvor mistrivsel fylder hos mange børn og unge.

**Lokalt liv og fællesskab:** Færre biler omkring skoler og i landsbyer frigiver plads til alt det, vi gerne vil have mere af. Og at være fælles om mobilitet kan være én dimension af større fællesskaber.

**Økonomi og effektivitet:** De grønne mobilitetsvalg kan være en lidt mere besværlige, men de er ofte både billige og tidseffektive. Både for den enkelte, som fx kan spare tid ved at arbejde i toget eller få klaret den daglige motion på cykelturen, men også for institutioner og arbejdspladser - fx sparer man penge på buschartring, hvis skoleelever cykler på tur, og kilometerpenge hvis medarbejderen tager en firmacykel frem for egen bil.

**Rekruttering og arbejdspladsattraktivitet:** Arbejdspladser kan rekruttere bredere og få større medarbejdertilfredshed og færre sygedage, hvis mobilitetsmulighederne er gode – fx via bruttolønsordninger til pendlerkort, fleksible arbejdstider og mulighed for at arbejde i toget.

**Ulighed:** Mobilitet er en kompetence – men ikke alle børn lærer at cykle eller bruge kollektiv transport hjemmefra, og ikke alle familier har råd til cykler og udstyr. Når vi understøtter børn og unges mobilitet, giver vi udsatte børn flere muligheder for at udvikle kompetencer, der styrker både frihed, deltagelse og lige muligheder.

Mobilitetsprojekter får ofte større gennemslagskraft, når de kobles til andre politiske eller organisatoriske mål.

I flere af Green Mobility Shift-projektets cases blev mobilitetsvisioner allerede tidligt forbundet med andre dagsordener, hvilket gjorde det lettere at skabe legitimitet og samarbejde på tværs af organisationer og institutionelle siloer.

En vigtig metodeindsigt fra projektet handler om at skabe legitimitet, samarbejde og at indhente inspiration på tværs af siloer og organisatoriske skel, og på den måde aktivere bredere paletter af eksisterende erfaringer og ressourcer.

I projektet var kreativiteten og nysgerrigheden stor på, hvilke visioner og dagsordener, mobilitet kan kobles til. Når mobilitetsprojekter understøtter flere mål samtidigt, bliver de simpelthen mere relevante og kan mobilisere flere aktører.

#### SPØRGSMÅL TIL PROCESSEN:

- Hvad optager vores egen organisation og organisationer omkring os?
- Hvilke dagsordener fylder i de politiske lag eller i den offentlige debat?
- Hvordan kan mobilitet kobles til dem?
- Hvem omkring os arbejder med beslægtede mål?
- Hvem kan vi gå sammen med for at gøre mobilitet til en del af en bredere vision?
- Hvordan kan vi fortælle de historier, der kobler mobilitet og andre dagsordener?

#### METODER, DER KAN BRUGES:

- Storytelling, hvor fortællinger fremkommet i interviews, fokusgrupper eller gennem inddragende metoder formidles strategisk i kobling til andre dagsordener eller visioner
- Produktion af nye datasæt, der måler på mobilitet i forhold til vigtige indikatorer på de beslægtede felter. Det kan fx være at måle på sundhedsgevinster, medarbejdertilfredshed, trivsel eller CO2-udledninger.



## ARBEJDSPLADSER

### CYKELPENDLING ER SUNDT

I Region Skåne var kobling til sundhedsdagsordenen strategisk vigtig, fordi sundhed var en dagsorden, der optog organisationen og de politikere, som udpeger organisationens retning og målsætninger. Det blev også vigtigt med tydelig kommunikation af de sundhedsmæssige fordele ved mobilitetsindsatser som *Arbetspendling Supercykelvägar* som var det eksperiment, man lavede i regi af Green Mobility Shift-projektet.

Casen, der er et samarbejde mellem Region Skåne og Innovation Skåne, arbejdede med at styrke cykelpendling og brug af det netværk af Supercykelstier, som er etableret i Region Skåne. Specifikt fokuserede man på strækningen mellem Södre Sandby - en populær by at bosætte sig i - og Lund. Via arbejdspladser i Lund rekrutterede man medarbejdere, for hvem cykelpendling på strækningen ville være relevant. Og man gav dem en række muligheder for at afprøve cykelpendling – bl.a. afprøvning af elcykler.

Et vigtigt element var at gøre sundhedstjek og helsetest en del af tilbuddet til de medarbejdere, der deltog i eksperimentet. På den måde fik man produceret håndfaste data, som over for både de deltagere og den større organisation påviste sundhedsfordelene ved at arbejde strategisk med at forandre pendlevaner og styrke cykelpendling.

Samtidig arbejdede man strategisk med storytelling. Gennem produktion af videoer formidlede man historien om, at cykelpendling både fremmer fysisk sundhed, mental velvære og trivsel. Videoerne byggede på interviews med deltagere.

I denne case var et vigtigt fokuspunkt altså at koble mobilitetsforandring med sundhedsdagsordenen, og formidle denne fortælling. På den måde blev mobilitet en del af den bredere vision. Desuden er der i løbet af projektperioden arbejdet strategisk med at integrere nye aktører – herunder arbejdspladser samt børn og unge – i den nye transportstrategi med det formål at understøtte en fortsat indsats på længere sigt

Resultatet af dette arbejde er udmøntet i en vejledning til at fremme cykelpendling. Denne vejledning vil blive formidlet bredt.



## LOKALE KNUDEPUNKTER

### ET ENERGIFÆLLESSKAB BLIVER UDVIDET

I landsbyen Röstanga, som indgik i projektet med casen "Röstanga Tillsammans", var der allerede inden Green Mobility Shifts start etableret et stærkt energifællesskab, hvor byens indbyggere i fællesskab havde etableret og driftet vedvarende energikilder til at dække hverdagens energibehov.

Dette stærke fællesskab – der allerede var organiseret og havde erfaringer med at afholde udgifter, organisere vedligehold og dele ressourcer – blev en hjørnesten i at udvide landsbyens fællesskab til også at være et mobilitetsfællesskab.

Samtidig kunne energifællesskabet og mobilitetsfællesskabet – i form af en mobilitetshub i landsbyen – kobles direkte sammen, idet energifællesskabet kan producere el til mobilitetshubbens eldrevne køretøjer.



## BØRN & UNGES MOBILITET

### CYKELTANTER OG CYKELONKLER – MED INSPIRATION FRA PLEJESEKTOREN

I *Vallensbæks Skoler Cykler* opdagede man gennem inddragelsesprocessen, at én af udfordringerne for at anvende cykling i skoletiden, var en personaleudfordring: Det kræver ekstra personale. Der skal nemlig to voksne til at tage en klasse på cykeltur.

Ved at kigge rundt i kommunens øvrige forvaltninger fandt man inspiration til at håndtere udfordringen.

I plejesektoren har man nemlig i Vallensbæk – som i mange andre kommuner – et frivilligkorps, der tager på cykeltur med de ældre borgere på kommunens plejehjem.

Inspireret af brugen af frivilligkræfter her arbejdede man med at etablere et lignende cykelkorps for Vallensbæks skoler - her i form af *cykeltanter* og *cykelonkler*. Man rekrutterede via netværk og korps fra plejesektoren et korps af cykelonkler og cykeltanter, som har lyst til at tage med kommunens børn på cykelture i dagtimerne sammen med klassens lærer.

På den måde sørgede man for, at gode tiltag med at bruge cyklen i skoletiden ikke strandede i personaleskemaer, der ikke gik op. Og ved at kombinere med udvikling af inspirationsmateriale til, hvor man kunne tage på tur med hvilke fag, styrkede man lærernes mulighed for at flytte undervisningen ud af klasselokalet – på cykel og med støtte fra en cykeltante eller cykelonkel.

## 5. Afrunding: Perspektiver for fremtidig mobilitetsplanlægning

Green Mobility Shift viser, at der er et betydeligt potentiale i at arbejde praksisnært, eksperimenterende og inddragende med mobilitet. SHIFT-tilgangen og dens metodik er en udvidelse af, hvordan mobilitetsudfordringer kan forstås, kvalificeres og håndteres i praksis.

Det er samtidigt vigtigt at understrege, at traditionel transportplanlægning, løbende investeringer i infrastruktur og forskellige former for regulering fortsat er centrale redskaber i den grønne omstilling af transportsektoren og borgernes mobilitetsvaner. SHIFT-tilgangen er ikke en erstatning, men en afgørende tilføjelse, der styrker løsningers effekt og relevans.

Det afgørende bidrag fra Green Mobility Shift er, at mobilitetsplanlægning tager samskabelse alvorligt og giver det tid: Ved at tage afsæt i hverdagslivets konkrete praksisser og arbejde tættere sammen på tværs af aktører og siloer, skabes et mere realistisk og handlingsnært grundlag for forandring.

Når mobilitet forstås som en integreret del af hverdagslivet – snarere end som et isoleret transportsystem – åbnes der for løsninger, der i højere grad er forankrede i praksis og dermed har større sandsynlighed for at skabe varige, grønne adfærdsændringer.

At arbejde med hverdagslivet som udgangspunkt er imidlertid lettere sagt end gjort, særligt i en tid præget af hypermobilitet, tidsmæssigt pres og fastlåste vaner. SHIFT-tilgangens styrke er, at den synliggør denne kompleksitet frem for at reducere eller forsimpler den for tidligt i planlægningsprocessen – og samtidig tilbyder konkrete greb til at arbejde systematisk og eksperimenterende med den.

De fem tværgående erfaringer, som denne metodeguide sammenfatter, kan forstås som en bevidst destillation af kompleksitet. Den samler centrale indsigter med relevans ud over de enkelte cases. Erfaringerne indfanger langt fra alle aspekter af progression, governance, modstand, frustration og hands-on borgerinddragelse i de enkelte forløb, men peger på fælles læringspunkter på tværs af meget forskellige organisatoriske rammer, geografiske kontekster og metodiske tilgange.

## METODEGUIDEN OPSUMMERET

SHIFT-tilgangen understreger:

**1. At tage udgangspunkt i hverdagen – ikke transporten.**

I flere cases har et behovsorienteret afsæt gjort det muligt at identificere mobilitetsudfordringer og barrierer for vaneændring, som ikke nødvendigvis er synlige i mere traditionelle transportanalyser. Green Mobility Shift viser, at det er afgørende for den grønne omstilling at tage sig tid til at forstå borgernes og brugernes situationer, motivationer og barrierer.

**2. Værdien af at blive i kompleksiteten, før løsninger fastlægges.**

Flere forløb har haft gavn af at arbejde eksperimenterende og gentagne gange teste og justere metoder undervejs. Inspireret af Donna Haraway kan dette beskrives som en tilgang, hvor man “stay with the trouble” – og dermed fastholder kompleksiteten som et aktiv i stedet for at forsimple den for tidligt.

**3. Værdien af at udvide projektlederrollen.**

På tværs af cases ser vi, at mobilitetsforandring kræver en bredere rolleforståelse. Projektledere og planlæggere har i eksperimenterne ikke alene været styrende og koordinerende, men også faciliterende, reflekterende og oversættende mellem faglige siloer og forskellige perspektiver.

**4. At nye perspektiver løbende kan – og bør – ændre projektets retning.**

I et samskabende arbejde vil indsigter fra borgere, medarbejdere og samarbejdspartnere naturligt føre til justeringer af både ambitioner, metoder og målgrupper. Det er en forudsætning for lokal relevans og ejerskab – men stiller samtidig krav om organisatorisk opbakning og en høj tolerance for usikkerhed og forandring.

**5. At legitimitet og forankring skabes gennem koblinger til andre**

**dagsordener.** Mobilitetsprojekter står stærkest, når de kobles til bredere dagsordener som trivsel, rekruttering, bæredygtighed og sundhed. Når mobilitet indgår i større organisatoriske eller politiske fortællinger, styrkes både gennemslagskraft, relevans og intern forankring.

På tværs af de otte mobilitetseksperimenter peger Green Mobility Shift på værdien af både inkrementelle og mere radikale greb i mobilitetsplanlægningen. Nogle forandringer opstår gennem justeringer og kombinationer af kendte metoder på nye måder (inkrementelle greb), mens andre kræver mere grundlæggende nybrud i både proces, organisering og rolleforståelse (radikale greb). Green Mobility Shift-eksperimenterne viser, at begge fremgangsmåder er nødvendige – og at det ofte er i samspillet mellem dem, at de mest robuste og lokalt meningsfulde løsninger opstår.

## 6. Referencer

- Agger, A., & Tortzen, A. (2015). *Forskningsreview om samskabelse*. Roskilde Universitet. <https://forskning.ruc.dk/da/publications/forskningsreview-om-samskabelse/>
- Christensen, T. H., Aagaard, L. K., Juvik, A. K., Samson, C., & Gram-Hanssen, K. (2024). Promoting practices of sufficiency: Reprogramming resource-intensive material arrangements. *Buildings and Cities*, 5(1), 629–644. <https://doi.org/10.5334/bc.436>
- Dong, H., Dacre, N., Baxter, D., & Ceylan, S. (2024). What is agile project management? Developing a new definition following a systematic literature review. *Project Management Journal*, 55(6), 668–688. <https://doi.org/10.1177/87569728241254095>
- Freudendal-Pedersen, M. (2022). *Making mobilities matter*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003100515>
- Freudendal-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K., Friis, F., Lindberg, M. R., & Grindsted, T. S. (2020). Sustainable mobility in the mobile risk society: Designing innovative mobility solutions in Copenhagen. *Sustainability*, 12(17), 7218. <https://doi.org/10.3390/su12177218>
- Gram-Hanssen, K. (2022). *Bæredygtig praksisomstilling: I teori og handling*. Hans Reitzels Forlag.
- Haraway, D. J. (2016). *Staying with the trouble: Making kin in the Chthulucene*. Duke University Press.
- Hartmann-Petersen, K., et al. (2024). *Kvalitative metoder i mobilitetsforskningen*. Notat. <https://gate21.dk/wp-content/uploads/2024/04/Kvalitative-metoder-i-mobilitetsplanlaegningen-DK-200324.pdf>
- Lindberg, M. R. (2022). *Transitions for people* (ph.d.-afhandling). Aalborg Universitetsforlag. <https://doi.org/10.54337/aau521482687>

- Næss, P., Andersen, J., Nicolaisen, M. S., & Strand, A. (2014). Transport modelling in the context of the 'predict and provide' paradigm. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 14(2). <https://doi.org/10.18757/ejtir.2014.14.2.3020>
- Paldam, E. (2020). Samskabelse: En interdisciplinær begrebsudbyldelse. *Dansk Sociologi*, 31(2), 33 - 51. <https://rauli.cbs.dk/index.php/dansksociologi/article/download/6344/6892/>
- Samson, C., Freudendal-Pedersen, M. & Lindberg, M. R. (2025) From Planning Practice to Urban Practice: Integrating everyday life in planning for sustainability in *Planning for Urban Sustainability*. Edward Elgar Publishing
- Sehested, K. (2003). Nye planlæggerroller i byens netværksstyring. I K. Sehested (red.), *Bypolitik mellem hierarki og netværk*. Akademisk Forlag.
- Stengers, I., & Muecke, S. (2018). *Another science is possible: A manifesto for slow science*. Polity Press.
- Sørensen, C. H., Henriksson, M., & Portinson Hylander, J. (2025). Enhancing policy legitimacy for less and slower mobility: the potential of catalytic policy instruments. *Urban, Planning and Transport Research*, 13(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2577904>
- Sørensen, C. H., Lindberg, M. R., & Delica, K. N. (2026). Hvordan sprede lokale erfaringer med omstilling af transport og mobilitet? Om at skalere op, ud og dybt.
- Tsing, A. L. (2015). *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton University Press.
- Walker, J., & Wanner, A. (2019). *iNUA No. 9: Walking – Implementing the New Urban Agenda*. Sustainable Urban Transport Project (SUTP) / Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. [https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/ASI\\_TUMI\\_SUTP\\_iNUA\\_No-9\\_April-2019-Mykme0.pdf](https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/ASI_TUMI_SUTP_iNUA_No-9_April-2019-Mykme0.pdf)





Læs mere fra Green Mobility Shift