

2026

Hvordan spreder vi lokale erfaringer med grøn transport og mobilitet?

Om at skalere op, ud og dybt

Af Claus Hedegaard Sørensen, Malene Rudolf Lindberg og Kristian Nagel Delica



Interreg



Medfinansieret af
Den Europæiske Union

Öresund-Kattegat-Skagerrak

Indhold

Forord	2
Sammenfatning	3
Sammanfattning	5
1. Baggrund og formål	7
2. At skalere ud, op og dybt – nogle begreber	9
2.1. Mere end spredning.....	9
2.2. Tre typer skalering.....	10
2.3. Mulighedsvinduer	11
2.4. Udfordringer for skalering	12
3. Otte lokale cases	13
4. Erfaringer med skalering i <i>Green Mobility Shift</i>	16
4.1. Skalere ud	16
4.2. Skalere op	18
4.3. Skalere dybt	20
5. Skalering – ambitioner, vanskeligheder og forudsætninger for succes	23
5.1. Ambitioner om skalering	23
5.2. Forudsætninger for skalering.....	24
6. Og hvad kan man så lære af det?	27
Referencer	29

Forord

I projektet *Green Mobility Shift* (2023-2026), som er støttet med midler fra Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak (ÖKS), har vi arbejdet målrettet med at påvirke transportvaner i samarbejde med vores målgrupper. I otte cases i Danmark og Sverige har kommuner, regioner og borgere afprøvet nye tilgange til at påvirke transport til arbejdspladser, skoler og trafikale knudepunkter. Men hvordan sikrer vi, at erfaringerne fra de lokale cases ikke forbliver isolerede, men bidrager til en bredere samfundsmæssig forandring?

Rapporten giver os et nyt og bredere sprog for at udbrede grøn mobilitet. Normalt tænker vi på skalering som det at sprede en god idé til nye steder (*skalere ud*). Men rapporten viser, at vi også er nødt til at tænke i at påvirke de politiske rammer og regler (*skalere op*), og at vi skal have fat i de vaner, holdninger og hverdagsrutiner, der styrer vores transport (*skalere dybt*).

På styregruppens vegne vil vi gerne takke forskerne bag rapporten, Claus Hedegaard Sørensen, Malene Rudolf Lindberg og Kristian Nagel Delica, for at sætte vores erfaringer ind i en større ramme.

Vi håber, at rapporten vil inspirere kommunale beslutningstagere og planlæggere til at tænke de forskellige typer af skalering ind i projekter, så vi sammen kan skabe fremtidens grønne transport.

God læselyst!

Anna Thormann,
vicedirektør i Gate 21

Formand for styregruppen for
Green Mobility Shift
Maj 2026

Sammenfatning

Der er et stort behov for at omstille transportsektoren, så den passer til et mere bæredygtigt samfund. Derfor foregår mange forsøg, tiltag og innovationer i kommuner, regioner, i det civile samfund og hos private virksomheder for at omstille transport og mobilitet. Noget går godt, og andet går skidt. Uanset udfaldet så foretages der næsten altid mange vigtige overvejelser og bestræbelser på at sprede erfaringer, så andre kan lære og have glæde af dem.

Det er temaet for denne rapport. Vi introducerer et anderledes og bredere syn på skalering, og taler om at skalere *ud*, *op* og *dybt*.

På baggrund af lokale erfaringer med otte cases fra både Danmark og Sverige i Interreg-projektet *Green Mobility Shift* i 2023-2026 illustrerer vi, hvordan man kan arbejde med at skalere *ud*, *op* og *dybt*, hvilke problemer man kan støde på, og vi peger på vigtige forudsætninger for at lykkes.

At *skalere ud* vil sige at sprede en idé eller en innovation i geografisk eller i det sociale - altså sprede til flere steder eller til flere målgrupper. Det er den dimension af skalering, som man oftest har fokus på, og som ofte betegnes som at skalere op.

At *skalere op* indebærer her at ændre systemer og strukturer – fx lovgivning, politik eller institutioner – for at understøtte idéer eller innovationer.

At *skalere dybt* indebærer at påvirke kulturelle værdier, relationer og tankesæt – altså opnå en dybere social transformation eller en fælles læring. Her ændres fx organisationsstrukturer, ansatte opkvalificeres, normer i befolkningen ændres m.m.

De tre former for at skalere påvirker hinanden, og effektiv skalering kræver en kombination af de tre dimensioner.

Vi konkluderer i syv punkter:

- Man fejler ikke, hvis man ikke formår at skalere *ud*.
- Det tager tid at skalere, når det handler om at påvirke mobilitetsvaner.
- Vedholdenhed er afgørende for den, som vil skalere ud, op eller dybt.
- Nye partnere er ofte vigtige for at skalere. De kan skabe broer til andre kontekster.
- Lokal tilpasning er nødvendigt for at skalere *ud* til andre kontekster.
- Timing, politiske agendaer og mulighedsvinduer er afgørende for at skalere *op*.
- Borgernes deltagelse kan være afgørende for at skalere *dybt*.

Det er vigtigt at arbejde med at skalere (små) lokale erfaringer, så omstillingen af transportsektoren styrkes. Formår man succesfuldt at skalere på alle tre dimensioner, skabes potentielt en stor kraft, som kan give et stort bidrag til omstillingen.

Sammanfattning

Det finns ett stort behov av att ställa om transportsektorn så att den passar ett mer hållbart samhälle. Därför pågår många experiment, initiativ och innovationer i kommuner, regioner, civilsamhället och hos privata företag för att genomföra denna omställning. Vissa saker går bra och andra går sämre. Oavsett utfall görs nästan alltid viktiga överväganden och satsningar som andra kan lära och dra nytta av.

Det är temat för denna rapport. Vi introducerar en annan och bredare syn på (upp)skalning, och pratar om att skala *ut*, *upp* och *djupt*. Framgångsrik skalning i alla tre dimensioner skapar ett mycket kraftfullt verktyg. Baserat på erfarenheter från åtta case i både Danmark och Sverige i Interreg-projektet *Green Mobility Shift (2023–2026)*, illustrerar vi hur man arbetar med att skala ut, upp och djupt –vilka utmaningar man kan stöta på och vilka förutsättningar som krävs för att lyckas.

Att skala *ut* innebär att sprida en idé eller innovation geografiskt (det vill säga till fler platser) eller socialt (det vill säga till fler målgrupper). Detta är den dimension av skalning som oftast är i fokus, och som vanligtvis kallas uppskalning eller att skala upp.

Att skala *upp* här innebär att förändra system och strukturer – till exempel lagstiftning, politik eller institutioner – för att stödja idéer eller innovationer.

Att skala *djupt* innebär att påverka kulturella värderingar, relationer och tankesätt – det vill säga att uppnå en djupare social transformation eller ett gemensamt lärande. I praktiken kan det handla om omformade organisationsstrukturer, kompetensutveckling för anställda eller förändrade normer i befolkningen.

De tre formerna av skalning påverkar varandra, och effektiv skalning kräver en kombination av alla tre dimensionerna.

Vi sammanfattar med sju punkter:

- Du misslyckas inte om du inte lyckas skala ut.
- Det tar tid att skala när det gäller att påverka mobilitetsvanor.
- Uthållighet är avgörande för den som vill skala ut, uppåt eller djupt.
- Nya partners är ofta nödvändigt för att skala. Det kan skapa broar till andra sammanhang.
- Lokal anpassning är nödvändig för att skala *ut* till andra områden.
- Tidpunkt, politiska agendor och möjlighetsfönster är avgörande för att skala *upp*.
- Invånarnas deltagande kan vara avgörande för att skala *djupt*.

Det är viktigt att arbeta med att skala (små) lokala erfarenheter så att omställningen av transportsektorn stärks. Om du lyckas skala på alla tre dimensioner kan en stor kraft skapas som kan bidra kraftigt till omställningen.

1. Baggrund og formål

Klimaforandringernes konsekvenser for mennesker og samfund ses stadig tydeligere, og der er et stort behov for at tage beslutninger, som faktisk kan reducere drivhusgasser såvel som andre overskridelser af de planetære grænser (PBScience, 2025). Det gælder også for transportsektoren, som har en betydelig klimabelastning og også medvirker til, at planetære grænser overskrides (SLOCAT, 2025).

Mange lokale aktiviteter finder sted for at omstille transportsektoren. Initiativer tages blandt andet af kommuner, regioner, kollektive trafikselskaber, private virksomheder, NGO'er, interesseorganisationer og borgergrupper (Oldbury m.fl., 2022). Noget går godt og andet går skidt. Omstilling er imidlertid svært, fordi vi har vænnet os til et højmobilt samfund, hvor et ustandseligt *mere og hurtigere* er den generelle forventning til transportsektoren (Sørensen m.fl., 2025, Sørensen & Portinson Hylander, 2024).

Formålet med denne rapport er at drøfte og illustrere, hvordan lokale initiativer, som kan forekomme små og isolerede, kan tages videre og bidrage til større ændringer. Udgangspunktet er EU Interreg ÖKS projektet *Green Mobility Shift*, som i en tre-årig periode fra 2023 til 2026 har været omdrejningspunkt for otte lokale cases til omstilling af transportsektoren i regioner omkring Øresund¹. De lokale cases har fokus på tre temaer:

- transport til og fra arbejdspladser
- transport til og fra skole- og fritidsaktiviteter
- trafikale knudepunkter.

Vi er naturligvis ikke de første i verden, som beskæftiger sig med, hvordan erfaringer med lokale initiativer og ideer kan spredes til andre niveauer og kontekster og på den måde bidrage til større ændringer. Litteraturen på feltet understreger, at et forsøg ikke ubesværet kan flyttes fra den ene kontekst til den anden, da vi ikke har at gøre med forsøg i et kontrollerbart miljø på et laboratorium, men med eksperimenter i komplekse og mangfoldige virkeligheder (Mukhtar-Landgren m.fl., 2026). Det er en central pointe i skaleringslitteraturen, som også denne rapport vil pege på.

¹ *Green Mobility Shift* er finansieret af Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak, som finansierer EU-projekter på tværs af grænserne i det sydlige Skandinavien. Se mere om de otte lokale initiativer i afsnit 3.

Rapporten tager udgangspunkt i begrebet 'opskalering', som alle projektmagere er bekendt med, og som næsten altid nævnes, når lokale initiativer og erfaringer ønskes spredt til andre kontekster. Men med afsæt i forskningslitteraturen på området vil rapporten præsentere nogle dimensioner af skaleringsbegrebet, som ikke så ofte omtales, og undersøge erfaringerne fra *Green Mobility Shift* i det lys. Vi vil således tale om at *skalere ud*, *skalere op* og *skalere dybt*.

Skalere *ud* handler om at gentage initiativer og få flere med. Skalere *op* handler om at påvirke politik, regler og lovgivning, mens skalere *dybt* handler om at påvirke kultur og normer (Breugh m.fl., 2021; Ridell & Moore, 2015). Disse begreber udpensles i næste afsnit.

Mere præcist vil vi med udgangspunkt i *Green Mobility Shift*-projektets otte lokale cases i Danmark og Sverige:

- Introducere skaleringsbegreberne i relation til transportsektorens omstilling
- Illustrere hvad *Green Mobility Shift* casene har gjort for at skalere ud, op og dybt
- Pege på vigtige forudsætninger for at lykkes med at skalere

Rapporten er blevet til i et samarbejde mellem partnere i de enkelte otte cases og forskere. Partnere er ansatte i offentlige organisationer og i interesseorganisationer, samt i det civile samfund. Partnere i de enkelte cases har skriftligt besvaret spørgsmål om erfaringer med skalering af de enkelte cases. Desuden har de deltaget i workshops, hvor de har præsenteret resultater og erfaringer i øvrigt fra casene. Og endelig er de blevet interviewet af to af forskerne bag denne rapport. Et udkast til rapporten er herefter blevet præsenteret for alle parter, de har fået udkastet tilsendt og haft mulighed for at kommentere, hvilket nogle har benyttet sig af.

I afsnit 2 redegør vi mere udførligt for begreberne om at skalere ud, op og dybt. I afsnit 3 præsenterer vi de otte lokale cases om transport og mobilitet og de temaer, de indgår i. Afsnit 4 indeholder praktiske erfaringer fra de lokale cases med skalering, og i afsnit 5 drøfter vi ambitioner, vanskeligheder og forudsætninger for succes. Slutteligt i afsnit 6 spørger vi, hvad man så kan lære om skalering fra *Green Mobility Shift* af at anvende de her begreber og erfaringer.

2. At skalere ud, op og dybt – begreber

Ambitionen om at sætte et større aftryk er central for innovationsprojekter, som arbejder med at afprøve nye metoder og tilgange til at skabe forandring. Ofte forsøger projektmagere at udvikle strategier for at flytte gode erfaringer fra en konkret kontekst til den større skala eller en anden kontekst (Bradach, 2010, Evans & Clarke, 2011). Men hvordan gør man så det?

2.1. Mere end spredning

At skabe forandring på en større skala er komplekst - det kan gå ad flere veje og antage forskellige former. Mens det i nogle sammenhænge giver mening at fokusere på at sætte aftryk ved at udbrede en innovativ tilgang, vil det i andre tilfælde være meningsfuldt at arbejde med at ændre politikken på et område eller at fokusere på forandringer i normer og kultur (Riddell & Moore, 2015).

Der findes altså mere end én vej til at løfte gode erfaringer fra det lokale til et større niveau og skabe samfundsmæssige forandringer. Det gælder ikke mindst på transportområdet, der er præget af en bil-centreret kultur (Urry, 2000), som har sat dybe spor i både planlægning, politik og borgernes adfærd. Derfor er det også for et projekt som *Green Mobility Shift* relevant at tænke i flere former for skalering.

2.2. Tre typer skalering

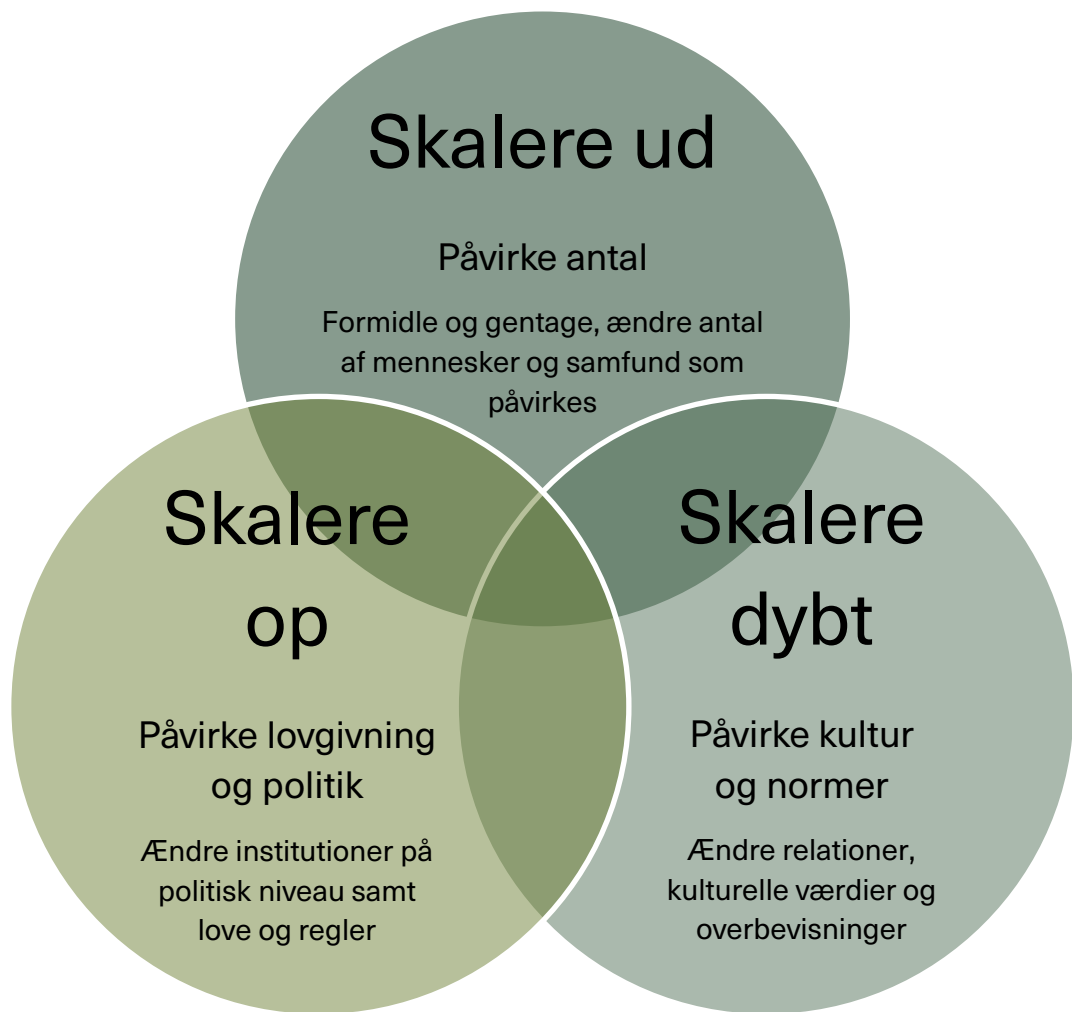
For at kunne fremdrage lærdomme på tværs de tre temaer og otte lokale cases i *Green Mobility Shift* har vi ladet os inspirere af en typologi over forskellige måder at tænke skalering på, som er udviklet i en canadisk sammenhæng af skaleringsforskerne Riddell & Moore (2015). De taler om, at man kan skalere ud, op og dybt.

At skalere ud vil sige at sprede en idé eller en innovation geografisk til flere steder eller socialt til flere målgrupper. Det kan foregå via mere eller mindre traditionelle greb som at deltage i konferencer, seminarer, erfa-grupper m.m. Det handler om at sætte aftryk ved at sprede principper eller tilgange til flere kontekster.

At skalere op indebærer at ændre systemer og strukturer – fx lovgivning, politik eller institutioner – for at understøtte idéer eller innovationer. Det kan foregå via påvirkning af den offentlige mening (debat), kontakter, lobbyarbejde, m.m. Det handler om at sætte aftryk ved at påvirke systemer og strukturer til at understøtte nye principper eller tilgange.

At skalere dybt indebærer at påvirke kulturelle værdier, relationer og tankesæt – altså opnå en dybere social transformation eller en fælles læring. Her ændres fx organisationsstrukturer, ansatte opkvalificeres, normer i befolkningen ændres m.m. Perspektivet er langsigtet og rækker oftest ud over projektperioden. Det handler om at sætte aftryk ved at sprede nye idéer og fortællinger, der kan påvirke kulturer og normer for, hvordan man tænker og handler.

De tre former for at skalere afhænger af hinanden - se figur 1 nedenfor. Effektiv skalering kræver en kombination af de tre dimensioner, samt løbende refleksion og tilpasning. Succesfuld skalering på alle tre dimensioner giver potentielt en særdeles kraftfuld, effekt, fordi både kulturelle normer og politik ændres samtidig med, at der sker spredning til nye kontekster.



Figur 1. Tre tilgange til at skalere. De tre tilgange hænger sammen og kan styrke hinanden (Riddell & Moore, 2015, s. 3).

2.3. Mulighedsvinduer

For at forstå, hvorfor nogle bestræbelser på skalering har større chance for at få succes end andre, er det relevant at tale om *mulighedsvinduer* (Carney, 2024; Kingdon, 1995). Ideen er, at (politik)udvikling består af uafhængige 'strømme', der normalt flyder hver for sig, men som nogle gange kobles sammen, når et 'mulighedsvindue' åbner sig. En strøm kan være idéer, løsninger og deltagere (Kingdon, 1995).

Skalering handler altså ikke alene om at udbrede en model ved afslutningen af et projekt, men om at forankre, etablere, reflektere, lære og tilpasse sig undervejs – og det kræver både organisatorisk kapacitet og systemisk forståelse. Det gør en forskel, om man som projektmager har indtænkt skalering fra projektets start og kontinuerligt

arbejder med det gennem processen. Desuden er 'timing' af skalering og et godt blik for de lokale betingelser helt afgørende (Breugh et al 2021).

2.4. Udfordringer for skalering

Ofte er litteratur og diskussioner om skalering ikke specielt optaget af de mere udfordrende og vanskelige sider af skalering og de ofte meget forskellige forudsætninger, parterne kan have for at gennemføre et projekt og skalere projektets erfaringer (Dorsey & Patel 2025; OECD 2025). Det kan være interne forhold som eksempelvis skift i bemanning, mangel på kapacitet til at styre komplekse processer, manglende interesse eller viden i andre dele af organisationen osv. Eller det kan være eksterne forhold, der vanskeliggør forskellige skaleringsambitioner som eksempelvis ændret lovgivning, bevillinger, der løber ud, ændringer i politiske prioriteringer osv. Hertil kommer den mere grundlæggende problematik, at man ofte ikke er særlig optaget af, hvilke grupper i samfundet vinder eller taber på forskellige typer af innovationer (Delica, 2011).

Særligt i forhold til skalering i bredden – at skalere ud - er det ofte langt mere vanskeligt at tage de gode erfaringer udviklet og afprøvet i én kontekst og gentage dem i anden kontekst. Oftest kan man ikke bare udvide og sprede ideer og løsninger uden at ændre deres karakteristisk og natur. Dertil er situationer, steder og organisationer alt for forskellige (Tsing, 2012). I rapporten kommer vi også ind på vanskeligheder og begrænsninger for skalering. Nogle gange skal man være varsom med at replikere og udbrede eksisterende løsninger og i stedet udvikle nye løsninger, som passer den konkrete kontekst.

3. Otte lokale cases

Green Mobility Shift fokuserer på at skabe grønnere mobilitet, og i projektet ses mobilitet som noget, der opstår qua hverdagslivets mange aktiviteter. Mennesker rejser sjældent bare for at transportere sig – det er som regel en del af noget andet: at komme på arbejde, følge børn i skole og til fritidsaktiviteter, handle ind, dyrke sport eller mødes med andre.

Transportbehov opstår altså som et 'biprodukt' af andre aktiviteter i hverdagen. Hvis mobilitet skal blive mere bæredygtig, er det derfor vigtigt at fokusere på de steder, hvor hverdagslivet organiseres: på arbejdspladser, i skoler, i fritidsfællesskaber samt i lokale knudepunkter og mødesteder.

Green Mobility Shift har arbejdet med tre centrale arenaer, som mange mennesker i hverdagen bevæger sig til, fra og igennem, nemlig:

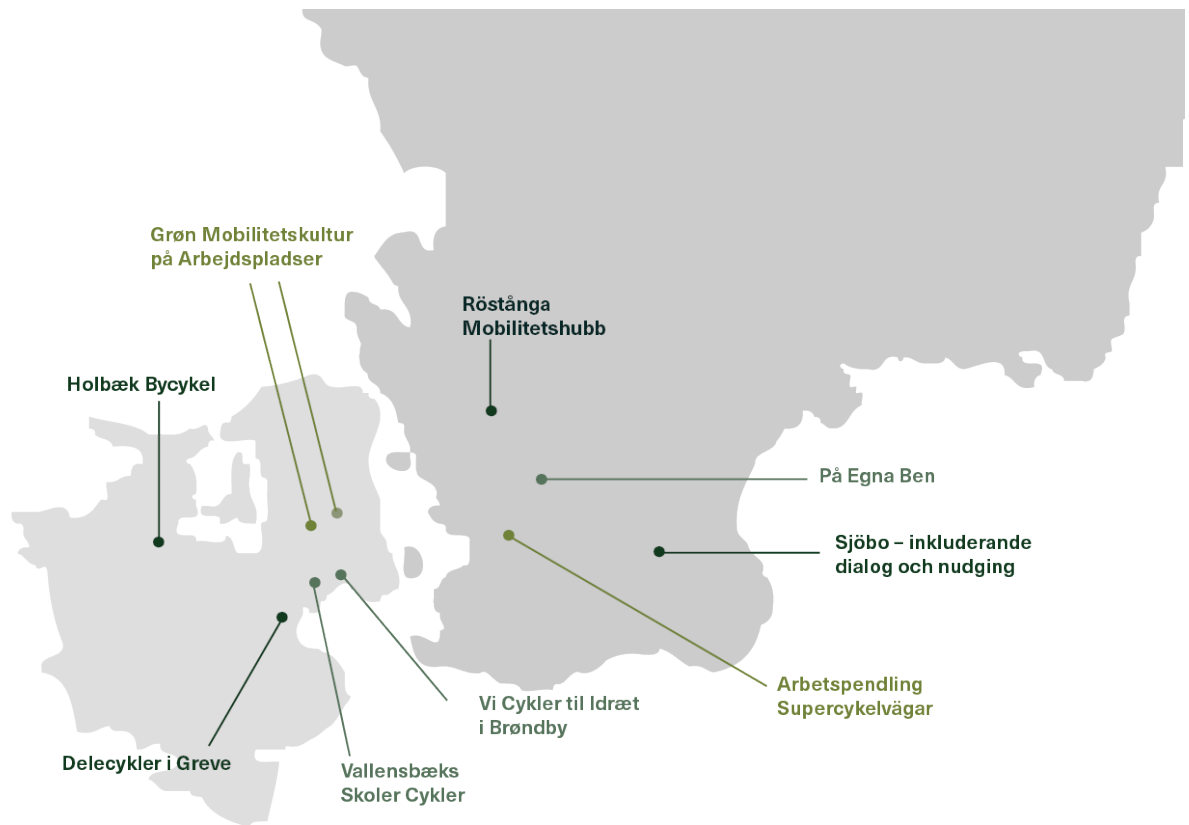
- arbejdspladser
- skole- og fritidsaktiviteter
- lokale knudepunkter

Inden for de tre arenaer har regioner, kommuner, organisationer, borgere og brugere sammen afprøvet nye måder at arbejde med grøn mobilitet. Det er sket gennem otte lokale cases. Sammenhængen mellem arenaer, lokale cases, partnere og geografisk placering fremgår af figur 2 og 3 nedenfor.

Et formål for *Green Mobility Shift* er at bidrage til en helhedsorienteret tilgang til mobilitetsplanlægning. Det indebærer et udgangspunkt i steder og i de mennesker, der bruger dem. Det kræver opmærksomhed på, hvordan adgang til transport, infrastruktur, lokale ressourcer og muligheder ikke er fordelt ens, men ser forskelligt ud i forskellige kontekster og for forskellige målgrupper. Den slags forskelle er afgørende for, hvordan mobilitet fungerer i praksis, i hvilken grad, skalering kan finde sted, og hvilken type af skalering, der giver mening.

	Case	Partnere
Arbejdspladser	<p>Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser</p> <p>Arbetspendling Supercykelvägar</p>	<p>Movia, Ballerup og Gladsaxe Kommune</p> <p>Region Skåne, Innovation Skåne</p>
Børn & Unge	<p>På Egna Ben</p> <p>Vi Cykler til Idræt i Brøndby</p> <p>Vallensbæks Skoler Cykler</p>	<p>Skånetrafikken</p> <p>Danmarks Idrætsforbund og Brøndby Kommune</p> <p>Vallensbæk Kommune</p>
Knudepunkter	<p>Den Sammenhængende Rejse i Greve og Holbæk Kommune</p> <p>Sjöbo - inkluderande dialog och nudging</p> <p>Röstunga Mobilitetshubb</p>	<p>Movia, Gate 21 og Region Sjælland</p> <p>Sjöbo Kommun</p> <p>Röstunga Bygdesammenhäll</p>

Figur 2. Green Mobility Shifts temaer og cases.



Figur 3. Her er de lokale cases i *Green Mobility Shift* placeret.

4. Erfaringer med skalering i *Green Mobility Shift*²

4.1. Skalere ud

Udtalte og udbredte ambitioner om at skalere ud

I *Green Mobility Shift* har næsten alle casene haft ambitioner om at skalere ud. At skalere ud er samtidig den mest udbredte og udtalte forståelse af skalering. I casene findes – i større eller mindre grad – et ønske om, at erfaringerne skal kunne anvendes andre steder, og for mange af casene har denne ambition været til stede og beskrevet helt fra starten.

Et eksempel er indsatsen *Mobilitetshub Röstånga*, som i tæt dialog med indbyggerne i landsbyen Röstånga i Skåne - og drevet af lokale kræfter - har arbejdet med at udvikle en model for delebiler og en mobilitetshub med en klar ambition om, at hubben: "ska kunna spridas till andra byar och mindre orter med liknande utmaningar som Röstånga". De har derfor planlagt "samarbete med grannbyar i andra kommuner för att gemensamt utveckla bilpoolslösningar och dela resurser". Ambitionen er altså ikke blot at udvikle en model for delemobilitet i Röstånga, men også at deres delebilsløsning skal kunne inspirere og udvikles i samarbejde med andre byer og i andre kommuner, hvor man oplever samme mobilitetsudfordringer, som indbyggerfællesskabet i landsbyen Röstånga gør.

Et andet eksempel er Skånetrafikens indsats *På Egna Ben*, som arbejder for at gøre gang, cykling og kollektiv trafik til de naturlige transportformer for skoleelever i Eslöv og Lunds kommuner. Ambitionen har altid rakt ud over kommunegrænserne. Man er startet i Lund og Eslöv, men har altid haft ambition om at nå børn og unge i hele Skåne: "Ambitionen har varit tydlig från början: skapa hållbara resvanor för barn och elever i hela Skåne". Ambitionen ledsages af en konkret plan for, hvordan casen kan udbredes videre til at "omfatta 10 kommuner i Skåne. Visionen är fortsatt att gång, cykel eller kollektivtrafik ska vara det självklara sättet för eleverna i de deltagande klasserna att ta sig til skolan på! [...] *På Egna Ben* skal vara en integrerad del i Skånetrafikens erbjudande til kommunane".

² Alle citater i afsnit 4 og 5 stammer fra de enkelte cases egne besvarelser af et spørgeskema.

På Egna Ben er et eksempel på, at en organisation – i dette tilfælde Skånetrafiken – selv har haft de nødvendige ressourcer og den organisatoriske kapacitet til at arbejde aktivt med at skalere ud. De er et regionalt trafikselskab, og deres indflydelsessfære har derfor ikke været begrænset til de to case-kommuner Lund og Eslöv.

Det er dog langt fra altid tilfældet. For mange af de øvrige aktører i *Green Mobility Shift* kræver arbejdet med skalere ud, at man etablerer nye partnerskaber, som kan hjælpe med at nå ud til nye målgrupper eller geografiske områder.

Ofte kræves nye partnerskaber for at skalere ud

Derfor bliver samarbejde med andre parter, der har netværk, adgang til og/eller gennemslagskraft overfor andre målgrupper eller geografier ofte centralt for arbejdet med at skalere ud. Det handler om at få aktører med, som har organisatorisk kapacitet eller mere kendskab til relevante målgrupper og geografier, end projektets oprindelige deltagere. Nye samarbejdspartnere kan f.eks. have kontakt til bestemte målgrupper eller erfaring med at udbrede konkrete cases.

Et eksempel findes i indsatsen *Vi Cykler til Idræt i Brøndby*, hvor Brøndby Kommune og Dansk Idrætsforbund - svarende til Riksidrottsförbundet i Sverige - udviklede en konkurrence for idrætshold for at fremme cykling til fritidsaktiviteter. I arbejdet med at udvikle konkurrencen opstod dialog med Dansk Cyklistforbund - svarer til Cykelfrämjandet i Sverige, som potentielt kunne bidrage til at sprede konkurrencen til idrætshold i andre kommuner end Brøndby, som havde været case i projektet.

Behovet for yderligere partnerskaber fremhæves også i casen om pendling til arbejdspladser i Gladsaxe og Ballerup Kommuner. Her har man arbejdet med at udvikle et workshopforløb samt en række konkrete værktøjer til arbejdspladser, der gerne vil sætte grøn mobilitet på dagsordenen. Udbredelsen af værktøjerne til andre virksomheder og kommuner krævede imidlertid yderligere partnere.

Som led i dette arbejde blev der således etableret samarbejde med Dansk Industri - svarende til Svenskt Näringsliv - med henblik på at udbrede workshopforløbet og værktøjerne til virksomheder i hele Danmark. Samtidig har man arbejdet på at engagere Kommunernes Landsforening - svarende til Sveriges Kommuner och Regioner - i at understøtte dialogen mellem kommuner og virksomheder om grøn pendling og "udvikle et forløb, der kan klæde trafikplanlæggere og erhvervskonsulenter i kommunerne på til at gå i dialog med lokale virksomheder om at understøtte grønne og aktive transportvaner".

Eksemplerne viser, at for at skalere ud er det ofte nødvendigt, at man identificerer organisationer med adgang til nye målgrupper eller en bredere geografi og aktivt samarbejder med dem. Sådanne partnerskaber er ligeledes vigtige for at skalere op og dybt, hvilket vi vender tilbage til.

Lokal tilpasning kræves altid for at skalere ud

For alle casene i *Green Mobility Shift* kræves grundig indsigt og gode kontakter lokalt for at kunne forankre og realisere de enkelte cases. Det står i modsætning til ambitioner om at skalere ud, for da tages initiativet jo netop ud af den lokale kontekst med henblik på at genetablere det i en anden.

For at lykkes med at skalere ud, er det derfor helt afgørende, at et initiativ udviklet i én kontekst tilpasses den kontekst, hvortil det søges adopteret. Et eksempel fra *Green Mobility Shift* er en case om pendling til arbejde på supercykelstier mellem Södra Sandby og Lund i Skåne, *Arbetspendling Supercykelvägar*.

Casen gjorde erfaring med tilpasning til den lokale kontekst: "Det är inte möjligt att arbeta med hur många arbetsplatser som helst, då varje organisation har sina egna behov, förutsättningar och arbetssätt. Detsamma gäller kommuner. Metoden kräver anpassning till varje kontext, vilket gör att uppskalering inte är en enkel kopiering utan en anpassningsprocess". Eksemplet viser, at forskelligheden i arbejdspladser - fx i forhold til antallet af medarbejdere, organisering af arbejdet, medarbejdernes fleksibilitet, og muligheden for at understøtte cykling - betyder, at det er vigtigt først at forstå og tilpasse indsatsen til den lokale organisering på arbejdspladsen, før man kan opnå succes med at skalere ud.

4.2. Skalere op

Mens ambitionen om at skalere *ud* har været udbredt blandt casene i *Green Mobility Shift*, er det samme ikke tilfældet hvad angår ambitioner om at skalere *op*. At skalere op kan blandt andet ske ved at påvirke den offentlige opinion, samarbejde med beslutningstagere og ved mere direkte at påvirke beslutningsprocesser. Det er altså en anden, men lige så vigtig måde, at arbejde med skalering på, end den, vi typisk forstår ved skalering.

At skalere op kan være en forudsætning

Faktisk kan det at skalere op i nogle tilfælde være en forudsætning for overhovedet at kunne arbejde med innovation og forandring. Tidligere har vi nævnt *Arbetspendling Supercykelvägar*, som sigter på at fremme pendling ad supercykelstier imellem Södra Sandby og Lund. Her udfordrede projektets tilgang - med fokus på hverdagsliv og adfærdsændring - etablerede måder at arbejde med transport.

At arbejde med en anderledes tilgang frem for klassisk transportplanlægning krævede i det tilfælde ikke kun nye konkrete planlægningsaktiviteter, men også ændringer i systemer, strukturer og institutionelle rammer. For at skabe plads til den nye tilgang måtte projektpartnerne derfor gennem hele forløbet arbejde aktivt med at påvirke organisationer, politikker og beslutningsprocesser. "Många organisationer är vana att arbetbeta med infrastrukturfrågor, men i mindre utsträckning med beteendeförändring", skriver de, "att få gehör för värdet av denna typ av insats kräver argument, exempel og tålmod".

Med andre ord blev det at skalere op en central del af arbejdet allerede fra projektets start.

Dårlig timing kan hindre opskalering

I casen *Arbetspendling Supercykelvägar* har arbejdet med at skalere op blandt andet bestået i at påvirke udviklingen af Region Skånes kommende transportstrategi og de tilhørende handlingsplaner. Samtidig har man arbejdet internt i organisationen for at udvide forståelsen af, hvem der er relevante aktører i mobilitetsplanlægning – det kan fx inkludere skoler og arbejdspladser – og hvad en planlægningsproces kan indebære.

Ved siden af gennemførelse af casen om cykelpendling har der således været et omfattende arbejde med at påvirke de systemer og strukturer, der skal understøtte tilgangen. Det illustrerer, hvordan systematisk arbejde fra starten med at skalere op kan være afgørende for overhovedet at kunne afprøve nye tilgange til mobilitetsplanlægning.

Samtidig peger erfaringen på en praktisk udfordring: de processer, man ønsker at påvirke, følger sjældent projektets tidsplan, som det også kom til udtryk i casen med pendling på supercykelstier: "allt detta har inte rymts inom projektet för att den andra processen inte tar hänsyn til projektet givetvis. Denna typ af osynkroniserade processer är oundviklinga".

Erfaringen fra casen understreger dermed, at indsætter for at skalere op ofte indebærer længerevarende institutionelle processer, som kan være vanskelige at indpasse i tidsrammerne for et enkelt projekt.

4.3. Skalere dybt

Det handler om at ændre mobilitetskulturer

At skalere dybt handler om at påvirke normer, værdier, relationer og måder at tænke og handle på. Skalering i dybden fokuserer således på at skabe mere grundlæggende kulturelle forandringer. Perspektivet er langsigtet og rækker typisk ud over selve projektperioden. Målet er at sætte varige aftryk ved at sprede nye idéer og fortællinger, der kan påvirke, hvordan mobilitet forstås og praktiseres i hverdagen.

I *Green Mobility Shift* har den overordnede ambition været at skabe en ny tilgang til grøn mobilitetsplanlægning, og derfor har mange cases haft fokus på at arbejde med mobilitet som en del af en bredere kulturforandring.

Et eksempel er casen *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser*, hvor udgangspunktet var spørgsmålet om, hvordan initiativer om ændret transport til og fra arbejde kan forankres i arbejdspladsfællesskaber og bidrage til at udvikle nye mobilitetskulturer. Her har arbejdet blandt andet bestået i at synliggøre medarbejderes transportvaner, skabe dialog om mobilitet på arbejdspladsen og afprøve initiativer, der kan gøre det lettere at vælge mere bæredygtige transportformer.

I *Vallensbæks Skoler Cykler* har man også arbejdet med at ændre mobilitetskultur og forankring i andre afdelinger på skolen.

I den svenske landsby Röstånga har arbejdet med delemobilitet ligeledes været knyttet til en ambition om at påvirke lokale værdier og fællesskaber: "Projektet har også ambitioner att påverka kultur, värderingar och normer, genom att visa att kollektivt ägande, delningsekonomi och hållbar mobilitet är möjliga även på landsbygden. Genom engagemang från invånare och deltagande i utvecklingsfasen skapas en kultur där lokal delaktighet, miljömedvetenhet och gemensamt ansvar är centrala värden". I Röstånga havde man allerede etableret et stærkt fællesskab omkring energi, hvor man etablerer og deler vedvarende energikilder. Den delekultur, og de normer og værdier, der knytter sig til at holde sammen og dele ressourcer i et lille samfund, næres og udbygges i mobilitetsprojektet i Röstånga.

Borgerdeltagelse er en nøgle

I mange tilfælde skabes denne type forandringer gennem inddragelse og lokal forankring. Ved at involvere borgere, medarbejdere eller brugere i udviklingen af løsninger opstår der både ejerskab og fælles læring, som over tid kan ændre normer og praksisser.

Erfaringer fra *Green Mobility Shift* viser, at denne type arbejde ofte kræver metoder, der giver plads til dialog, eksperimenter og fælles refleksion – noget der også understreges i andre publikationer fra projektet (Hartman-Petersen m.fl., 2024; Lindberg & Delica, 2026), hvor bl.a. gode erfaringer og eksempler på, hvordan man kan arbejde inddragende og samskabende, er samlet.

Samtidig viser flere cases, at skalering i dybden ofte er en langsigtet proces, som kræver vedholdenhed. I arbejdet med at etablere en delecyclordning i Holbæk peger aktørerne for eksempel på, at omstillingen til nye mobilitetsformer tager tid: "Spørgsmålet om at skabe en delecyclordning, der virker, er i høj grad også afgjort af målgruppens omstillingsparathed, og det kommer ikke overnigt".

Som det understreges her, er ændrede mobilitetskulturer og normer ikke noget, der kommer over natten – eller som man kan nå at se udfolde sig inden for en projektperiode. I stedet er oplevelsen i *Green Mobility Shift*, at man gennem de forskellige initiativer og cases har sået nogle frø til skalering i dybden, og det bliver interessant at se i hvilken udstrækning, de får fat, gror og bærer frugt på sigt.

Bilkultur dominerer – vedholdenhed kræves

Skalering i dybden er ikke mindst udfordret af, at der allerede eksisterer stærke mobilitetskulturer, som ofte kredser om bilen. I casen *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser* peges for eksempel på, hvordan en stærk bilkultur kan påvirke mulighederne for at skabe forandring.

En lignende pointe fremhæves i arbejdet i Sjöbo kommune, som er gået ind i projektet netop fordi det er den kommune i Skåne, der har det højeste antal bilrejser og derfor oplever et behov for at udvikle nye tilgange til mobilitet for at udfordre den etablerede mobilitetskultur - altså skalere i dybden.

Derfor kræver arbejdet med at ændre mobilitetskultur ofte en vedholdende indsats over lang tid. I casen *Vi Cykler til Idræt i Brøndby* fremhæves det eksempelvis, at arbejdet med

at påvirke transportvaner i fritidslivet kræver kontinuerligt engagement og gentagne aktiviteter, fordi fokus for borgerne er at komme til træning – og ikke *hvordan* det sker.

Samlet set peger erfaringerne fra *Green Mobility Shift* på, at skalering i dybden ikke sker hurtigt, og at varige ændringer kun i særdeles begrænset omfang kan iagttages indenfor den tre-årige horisont, som projektet har haft. Samtidig er det tydeligt, at et fokus på at skalere dybt er helt afgørende for at nye mobilitetspraksisser og planlægningstilgange skal blive varige og selvforstærkende i organisationer og lokalsamfund.

5. Skalering – ambitioner, vanskeligheder og forudsætninger for succes

5.1. Ambitioner om skalering

Det kræver tid at skalere

En entydig læring fra *Green Mobility Shift* er, at det *tager tid* at skalere. En erfaring fra casen om pendling på supercykelstier i Skåne er således, at "ett eget projekt med fokus på implementering behövs för att kunna skala upp, ut och djupt på riktigt". En tilsvarende erfaring findes fra casen *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser*: "det overrasker nok altid, at opgaven med at skalere ud, op eller dybt er mindst lige så stor som selve projektet. Altså bør man i design af projekter afsætte tid og ressourcer til netop skalering".

En læring fra projektet er derfor, at det er frugtbart helt fra start at have fokus på skalering og hvilke ambitioner, man har for at skalere *ud, op* og *dybt*. Det indebærer også at afsætte tid og ressourcer til at skalere gennem hele projektperioden – og ikke blot betragte det som en krølle til sidst i et innovations- og udviklingsforløb.

Forskellige aktører – forskellige skaleringsambitioner

En erfaring fra *Green Mobility Shift* viser også, at forskellige organisationer har forskellige ambitioner, fokus og muligheder, hvad angår skalering. Hvilke aktører, der indgår i en case, har altså stor betydning for ambitionerne og for, hvilke former for skalering, der er realistiske.

Det er tydeligt i casen *Vi Cykler til Idræt i Brøndby*, hvor Dansk Idrætsforbund og Brøndby Kommune har samarbejdet om at fremme cykling til idrætsaktiviteter: "Når vi taler skalering og spredning er der forskellige interesser på spil, da vi er to forskellige organisationer, der samarbejder om projektet. For at forstå vores måde at arbejde med skalering på, er det derfor vigtigt at forstå nogle af de grundlæggende forskelligheder". Som politisk styret organisation er kommunen en myndighed, der primært har fokus på egne borgere og lokale indsatser. Dansk Idrætsforbund har derimod et nationalt sigte og arbejder med at understøtte idrætsforeninger – uden selv at have myndighedsrolle. Disse forskelle former deres skaleringsambitioner.

Når det drejer sig om at skalere ud, kan de to parter mødes i et fælles mål om at sprede casen til flere idrætsforeninger i Brøndby. Herefter divergerer ambitionerne: Brøndby Kommune ønsker at sprede erfaringerne bredere i kommunen – f.eks. til andre borgergrupper og typer af foreninger – mens Dansk Idrætsforbunds ambition er at sprede indsatsen til andre idrætsforeninger i landet. Der ses også forskellige strategier i forhold til at skalere op. For Brøndby Kommune handler det i høj grad om at påvirke politiske og strategiske rammer i kommunen – f.eks. mobilitets- og trafikhandlingsplanen, klimahandleplanen eller kommunens budgetprioriteringer. For Dansk Idrætsforbund handler det om at forankre fokus på at cykle til idræt hos ledelsen og i resten af organisationen.

Til gengæld viser *Vi Cykler til Idræt i Brøndby*, at det at skalere dybt har ligheder på tværs af de to organisationer. Både kommunen og Dansk Idrætsforbund arbejder nemlig med at påvirke mobilitetskulturen internt i deres organisationer – blandt medarbejdere, kolleger og samarbejdspartnere.

5.2. Forudsætninger for skalering

Det er ikke let at skalere, og alle cases i *Green Mobility Shift* er stødt på væsentlige barrierer og vanskeligheder.

Først vil vi pointere, at det er svært med de metoder, vi har til rådighed, at 'måle' i hvilket omfang skalering ud, op eller dybt finder sted. I mange tilfælde er det *bestræbelser* på at skalere, vi har samlet ind, mens vi ikke har viden om, hvorvidt egentlig skalering finder sted. Man kan *formode*, at der i et eller andet omfang forekommer *dyb skalering*, at værdi- og kulturændringer altså finder sted samtidig med, at adfærd ændres i de enkelte cases. Vi kan endvidere *observere*, at et par cases, *På Egna Ben* i Skåne samt *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser* under projektets forløb eller umiddelbart efter har formået at *skalere ud*. *På Egna Ben* forventes således skaleret ud til i alt 10 kommuner i Skåne allerede i efteråret 2026. I Gladsaxe og Ballerup Kommuner har man udviklet konkrete værktøjer, som er blevet spredt til stadig flere arbejdspladser.

Vanskelighederne for skalering er mange. En særdeles vigtig barriere, når det netop handler om transport og mobilitet, består i, at man i kommuner og regioner er vant til at arbejde med infrastruktur og fx anlægge en supercykelsti, men har mindre erfaring med at arbejde med adfærdsændringer. Men der er mange andre barrierer: tid, finansiering, mangel på politisk opbakning, viden om alternativer til bilen mm.

Tid, forståelse og organisatorisk robusthed

Hvordan lykkes man som projektmager med at skalere ud, op eller dybt?

Erfaringerne på tværs af de danske og svenske cases viser, at skalering kræver både tid, bred forståelse og organisatorisk robusthed. Casen *Arbetspendling Supercykelvägar* peger på, at dyb skalering kun kan lykkes gennem en flerårig indsats, hvor politisk forankring og forståelse for adfærdspåvirkende tiltag står centralt. Samtidig er det vigtigt med en plan for ressourcer, ansvar og drift, når casen efterfølgende skal skaleres.

En bred tilgang til skalering

Samtidig viser erfaringerne, at det er hensigtsmæssigt at operere med en bred forståelse af skalering, der ikke kun handler om at skalere ud, men også om kapacitetsopbygning, forankring og udvikling af samarbejdsrelationer.

I casen om *Grøn Mobilitetskultur på Arbejdspladser* fremhæves det, at skalering kræver inddragelse af nye aktører og kompetencer samt en projektgruppe, der er både robust, rummelig og vedholdende. Og endvidere at skaleringsarbejdet organiseres systematisk, for eksempel gennem særlige skaleringsdage parallelt med metodedage.

Endelig viser erfaringer fra *Den Sammenhængende Rejse*, at værktøjer for samarbejde – både med private udbydere og med skoler, lærere og forældre – kan skabe den kontinuitet og sikkerhed, som er nødvendig for, at indsatser kan vokse og overleve på tværs af organisatoriske grænser.

Være opmærksom på mulighedsvinduer

Vi har tidligere nævnt mulighedsvinduer og forståelsen for, at politikudvikling består af uafhængige 'strømme', der normalt flyder hver for sig, men som nogle gange kobles sammen, når et 'mulighedsvindue' åbner sig.

I forhold til *Green Mobility Shift* er der naturligvis forskellige kontekster for de enkelte cases, hvor forskellige strømme forekommer. De kan være nationale, lokale eller organisatoriske. Opgaven for en projektmager er at koble til de strømme, som giver mulighed for at skalere både under og efter projektperioden. Det kan fx dreje sig om at fokusere på folkesundhed, fordi de bæredygtige transportformer, som er i fokus i *Green Mobility Shift*, næsten altid medfører fysisk bevægelse og dermed forbedrer sundheden.

I *Arbetspendling Supercykelvägar* angives, at det var vigtigt, at projektet blev forankret i Region Skånes overordnede transportstrategi for Skåne, da det ville muliggøre spredning, efter projektet er slut. Med andre ord eksisterer der en allerede vedtaget

strategi, og hvis projektet om pendling ad supercykelstier kobles hertil, forøges chancen for at skalere.

Et andet eksempel er fra casen *Vallensbæks Skoler Cykler*. Den ansvarlige fortæller, at det har været en klar strategi at koble projektet til kommunens udviklingsstrategi, hvor "sundhed, trivsel og cyklisme er tydeliggjort som indsætter for børn og unge borgere i Vallensbæk Kommune. Derfor er argumenterne for, hvorfor vi bør arbejde med projektet også åbenlyse for ledelsen – og dermed bliver det prioriteret".

Fordi projektlederen her lægger et stort arbejde i at koble mobilitetsindsatsen med kommunens politiske visioner på børne- og ungeområdet og gøre den til et svar på at øge sundhed, trivsel og cyklisme, skabes politisk gehør, og mulighedsvinduer i organisationen åbnes.

6. Og hvad kan man så lære af det?

Hvad kan så fremtidens projektmagere i den grønne omstilling af mobilitet lære om at skalere? Vi vil her pege på fire generelle pointer fra *Green Mobility Shift* samt yderligere én for hver af de tre tilgange til at skalere. Men læsere af rapporten vil måske finde anden læring mere relevant for netop deres projektmageri og situation.

- For det første *fejler man ikke, hvis man ikke formår at skalere ud*. At skalere ud er kun én dimension af skalering, som imidlertid har overdreven fokus inspireret af markedsaktørers ønske om at sprede produkter til flest muligheder kunder (Riddle & Moore, 2015). Men det er lige så vigtigt at skalere op eller dybt.
- For det andet *tager det tid at skalere*. Det gælder ikke mindst for mobilitet, hvor vi i årtier har planlagt for bilen (Urry, 2000), og hvor mere og hurtigere er *raison d'être* i transportpolitik og -planlægning. Det gør det svært – og er tidskrævende – at skalere løsninger, som ikke favoriserer bilen.
- For det tredje er *tålmodighed og vedholdenhed* afgørende egenskaber for den projektmager, som vil skalere projekter, ideer eller metoder ud, op eller dybt. Der er ingen lette veje. Men afgørende er det at være opmærksom på de muligheder som nye (politiske) dagsordener skaber. Korte forsøg og projekter skaber ikke tilstrækkelige betingelser, og det er vigtigt at forsøge at skabe rammer for at fortsat skalering kan finde sted, selvom et projekt ophører.
- For det fjerde er det ofte nødvendigt at *inddrage nye partnere* for at skalere. Nye partnere kan skabe en *bro* til en ny kontekst, det politiske niveau eller den lokale kultur. Når broen er skabt, er der behov for at inddrage nye målgrupper, man har opnået kontakt til.
- For det femte *kræves altid lokal tilpasning*, når resultater fra én kontekst søges *skaleret ud* til andre kontekster. Der er altid fysiske og organisatoriske forskelle samt forskelle i befolkningsgrupper, som man bliver nødt til at tage hensyn til. Udbredelse af ændrede mobilitetsvaner adskiller sig på den måde væsentligt fra udbredelse af en vare på markedet, som måske ikke kræver lokal tilpasning for at blive anvendt.

- For det sjette er *timing*, opmærksomhed på skiftende politiske agendaer og *mulighedsvinduer* afgørende, når det drejer sig om at *skalere op* og forandre lovgivning, politik og institutioner. Det skaber muligheder for at knytte behovet for at ændre systemer og strukturer til aktuelle politiske agendaer.
- Og endelig for det syvende viser erfaringer fra projektet, at *borgernes deltagelse i eksperimenter og udvikling af (lokale) visioner* om det gode liv i en grøn fremtid kan være afgørende for at kunne *skalere dybt* og forandre kulturer, værdier og tankesæt (Sørensen & Portinson Hylander, 2024 og Sørensen m.fl., 2025). Uden borgernes involvering og lydhørhed overfor deres erfaringer er det svært. Forankring og fællesskaber er afgørende.

Referencer

- Breaugh, J., McBride, K., Kleinaltenkamp, M., & Hammerschmid, G. (2021). Beyond Diffusion: A Systematic Literature Review of Innovation Scaling. *Sustainability*, 13(24), 13528. <https://doi.org/10.3390/su132413528>
- Cairney P. (2024). "Kingdon's multiple streams framework: what happens next?", *International Review of Public Policy*, 6:3 URL: <http://journals.openedition.org/irpp/4779> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/13gg0>
- Delica, K. (2011). *Social innovation og områdebaserede indsatser - mod en kritisk socialvidenskab om innovation*. I S. Vøxted, & C. J. Kristensen (red.), *Innovation og entreprenørskab* (s. 113-130). Hans Reitzels Forlag
- Dorsey, C., & Garg Patel, S. (2025). From Margin to Mainstream: Social Innovation for Systems Change. *Stanford Social Innovation Review*. <https://doi.org/10.48558/RRY4-4689>.
- Hartman-Petersen, K., Svensson, H., & Nissen, M.B (2024): Kvalitative metoder i mobilitetsplanlægningen. Albertslund: *Green Mobility Shift*. <https://gate21.dk/wp-content/uploads/2024/04/Kvalitative-metoder-i-mobilitetsplanlaegningen-DK-200324.pdf>
- Mukhtar-Landgren, D., von Wirth, T., Betolini, L., & Torrens, J. (2026): Urban living labs as cracks, nor doors: Reimagining experimentation in transport (and beyond). *Journal of Transport Geography*, 132, 104598. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2026.104598>.
- Kingdon, J. W. (1995). *Agendas, alternatives and public policies* (2nd ed.). Boston, New York m.fl.: Longman.
- Lindberg, R.L. & Delica, K.N. (2026): *Metoder til at skabe grøn mobilitetsforandring Erfaringer fra Green Mobility Shift (2023-2026)*. *Green Mobility Shift*.
- OECD (2025): *Starting, Scaling and Sustaining Social Innovation: Evidence and Impact of the European Social Fund*, Local Economic and Employment Development (LEED), OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ec1dfb67-en>.
- Oldbury, K., Iaksson, K., og Greg Marsden (Red., 2025): *Experimentation for sustainable transport. Risks, strengths, and governance implications*. Boxholm: Linnefors Förlag.
- Planetary Boundaries Science (PBScience) (2025). *Planetary Health Check 2025*. Potsdam Institute for Climate Impact Research (PIK), Potsdam, Germany.

Riddell, D og Moore, M.L. (2015). *Scaling Out, Scaling Up, Scaling Deep: Advancing Systemic Social Innovation and the Learning Processes to Support it*. The J.W. McConnell Family Foundation.

SLOCAT. 2025. *Transport, Climate and Sustainability Global Status Report – 4th edition*, <https://gsr4.slocat.net>.

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*. DOI: 10.1080/21650020.2025.2577904.

Sørensen, C.H. & Portinson Hylander, J. (2024). Kan katalytiska styrmedel skapa legitimitet för minskad och långsammare mobilitet? I Karolina Isaksson & Anna Kramers (Red.): *Hållbara mobilitetsframtider: lärdomar för beslutsfattande och fortsatt kunskapsutveckling*. Boxholm: Linnefors förlag, p. 98-110

Tsing, Anna Lowenhaupt (2012) On Nonscalability: The Living World Is Not Amenable to Precision-Nested Scales. *Common Knowledge*. August 2012; 18 (3): 505–524. <https://doi.org/10.1215/0961754X-163042>.

Urry, J. (2000): *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. New York: Routledge.



Læs mere fra Green Mobility Shift