

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Hvordan kan Mobility Management blive løftestang for fremtidens mobilitets planlægning ?

Nogle erfaringer fra Formel M projektet

*Lise Drewes Nielsen, Aslak Aamot Kjærulff, Malene Freudendal- Pedersen og Katrine Hartmann-Petersen
ldn@ruc.dk*

Abstrakt

Baggrunden for artiklen er, at projektet Formel M har igangsat en omfattende proces med at udvikle Mobility Management i Danmark. Det er en enestående indsats og Mobility Management har aldrig været igangsat i så mange kommuner, med så mange demonstrationsprojekter og med så mange aktører i Danmark før. Det har været kommunerne og de kommunale trafikplanlæggere, der har været drivende i projektet. De er støttet af en organisering omkring Gate 21, hvor også virksomheder, trafikselskaber og universiteter har været aktivt involveret. Projektet formel M slutter formelt set i foråret 2014, udviklingen af nye måder at tænke mobilitetsplanlægning på, vil fortsat påvirke kommuners planlægning ud over projektets levetid.

Roskilde Universitet har bidraget med forskning, viden og evaluering. Denne artikel vil trække på nogle af de første resultater set ud fra en planlægningsvinkel.

Der tegner sig fire hovedområder for Formel Ms bidrag til en fremtidig planlægning. De vil blive uddybet både teoretisk og konkret.

1. Mobilitets planlægning vil foregå i netværk.
2. Mobilitets planlægning vil være båret af forsøg og demonstrationsprojekter.
3. Mobilitets planlægning vil være båret af fælles visioner for fremtiden.
4. Mobilitets planlægning vil blive udviklet i fælles læreprocesser.
5. Mobilitetsplanlægning vil blive evalueret i processer.

Hvordan kan Mobility Management blive løftestang for fremtidens mobilitetsplanlægning.

Nogle erfaringer fra Formel M projektet

I 2011 startede et omfattende projekt kaldet Formel M med det formål at udvikle Mobility Management i Danmark. 'Missionen i Formel M er at sikre en stærk forankring af Mobility Management-tilgangen på alle kommunalt administrative niveauer og at reducere de negative effekter fra transport, herunder klima- og

miljøbelastningen samt trængsel. Formel M er et samarbejde mellem 28 transportudbydere, danske virksomheder, universiteter og kommuner i Hovedstadsområdet, Trekantsområdet og Aarhus med Ballerup Kommune som leadpartner.' (www. Gate 21.dk)

Formel M består af 24 forsøgsprojekter, som skal samle erfaringer med metoder, udfordringer og effekter af at anvende mobilitetsplanlægning i Danmark. Mobilitetsplanlægning er en tilgang til trafikplanlægning, som sætter fokus på at sikre en høj grad af mobilitet under hensyn til miljø og klima. Hjørnestenen i tilgangen er at påvirke rejsen inden den begynder, at påvirke valget af transportmiddel, samt at effektivisere brugen og organiseringen af transportmuligheder.

Partnere i formel M er Albertslund, Allerød, Ballerup, København, Roskilde, Aarhus, Greve, Herlev, Fredericia og Middelfart kommuner, Herlev, Bispebjerg, Frederiksberg og Glostrup Hospital, KL, Danske Regioner, Region Syddanmark, DSB, Movia, Rejseplanen, DTU Ballerup Campus , AAU, RUC, DTU Transport, Gate 21, Omegnskommunernes Samarbejde, Trekantområdet, Tetraplan og Veksø Mobility.

Formel M finansieres delvist af partnerne og delvist af Center for Grøn Transport og Region Hovedstaden og afsluttes i foråret 2014.

Formel M er blevet en enestående satsning på at introducere og gennemføre en række Mobility Management tiltag i en række kommuner. En så stor satsning har aldrig været gennemført i Danmark før med så mange kommuner der udvikler og gennemfører så mange demonstrationsprojekter i samarbejde med et så stort antal aktører. Det har været kommunerne og de kommunale trafikplanlæggere, der har været drivende i projektet. De er støttet af en organisering omkring Gate 21, hvor også virksomheder, trafikelskaber og universiteter har været aktivt involveret. Projektet formel M slutter formelt set i foråret 2014, men det er alles indtryk, at der er udviklet en så ny måde at tænke mobilitetsplanlægning på, at den vil fortsætte ude i kommunerne ud over projektets levetid.

Roskilde Universitet har bidraget med forskning, viden og evaluering. Denne artikel vil trække på nogle af de erfaringer, som vi har gjort os på baggrund af de mange aktiviteter, som der allerede er gennemført i Formel M. Vi har som Universitet haft en stor interesse i at gå med i projektet.

For det første satser Mobility Management på at forandre transportadfærd et område hvor vi fra universitetet har kunnet bidrage med en forskningsmæssig tilgang baseret på tidligere udgivelser (Freudendal-Pedersen 2009; Drewes Nielsen 2005; Hartmann-Petersen 2009; Freudendal-Pedersen m.fl 2010). Der synes vi, at der var noget vi kunne byde ind med. For det andet blev projektet Formel M udarbejdet som et samarbejdsprojekt mellem mange aktører, herunder også universiteterne. Der var et ønske om at bringe universiteternes viden og erfaring direkte i spil i projektet. Det lå på linje med de erfaringer vi på RUC har oparbejdet i relation til aktions- eller interaktionsforskning (Drewes Nielsen 2006; 2010) og også inspireret af tanker om tværvideenskabelig og anvendelsesorienteret forskning: den såkaldte Mode 2 forskning. Der synes vi også at kunne bidrage. For det tredje var det de kommunale planlæggere, der var ansvarlige (støttet af Gate 21 som partnerorganisation) for at drive projekterne. Projekterne blev dermed forankret i forskellige konkrete kommunale planlægningsprocesser. Vi har på RUC for få år siden startet en ny planlæggeruddannelse 'Plan, by og proces', der netop også tager emner op omkring mobilitet og mobilitetsplanlægning. Så der var der også et oplagt link mellem universitetet og praktisk planlægning. Denne artikel tager planlægningen som udgangspunkt og diskuterer på baggrund af de hidtidige erfaringer, hvilke udfordringer en fremtidig mobilitets planlægning står overfor på baggrund af erfaringer fra Formel M.

Der tegner sig fire hovedområder for Formel Ms bidrag til en fremtidig planlægning. De vil blive uddybet både teoretisk og konkret. Artiklen vil afslutte med refleksioner over, hvorledes bevægelsen fra trafikplanlægning til mobilitetsplanlægning finder sted samt hvilke implikationer det har.

Mobilitetsplanlægning vil foregå i netværk.

De nyere planlægnings teorier (især udviklet af Patsy Healey 2007; 2010) peger på at planlægning idag foregår i netværk med mange aktører. Planlægning vil ofte bestå af midlertidige projekter, hvor en lang række interesser varetages i de enkelte netværk med det formål at udvikle et fælles tiltag. Det kaldes den relationelle planlægning. Patsy Healey har ofte beskrevet, hvorledes det stiller nye krav til planlæggernes kompetencer at arbejde med at etablere og udvikle relationer. De skal bl.a. være i stand til at inddrage nye former for viden og nye tankebaner og især være orienteret i at udvikle viden sammen med eksterne aktører. De skal kunne håndtere nye kompetencer i at udvikle samarbejder i netværk både inden for kommunerne, mellem kommunerne og også udadtil til andre aktører.

Disse kompetencer er i høj grad udviklet i Formel M. Her indgår nye netværksrelationer inden for kommunerne (borgere, virksomheder mv.), eksternt mellem planlæggere i forskellige kommuner (vidensdelingsmøder), til Gate 21 (partnerskabsforening), Universiteter, konsulentfirmaer, trafikelskaber, regioner, mv. Projektet har fra sin start været opdelt i flere spor med forskellige planlægnings-temaer hvor kommunernes planlæggere har været de aktive drivere bag aktiviteter. To typer af møder har dannet baggrund for nye planlægningspraksisser.

De tværgående møder (partnermøderne) på tværs af kommunerne har været en afgørende aktivitet i Formel M. Der er afholdt møder på tværs af kommunerne i disse spor og disse møder har været faciliteret af Gate 21, der i løbende samarbejde med de kommunale planlæggere har udviklet værktøjer til at drive demonstrationsprojekterne, både på proces og indholdssiden. Dette tværgående samarbejde mellem kommunerne har været en helt afgørende forudsætning for at projektidéer kunne spredes, for senere erfaringsopsamling og for evaluering af resultaterne. Flere kommunale ansatte har ofte udtrykt, at de manglede et forum som dette for at udvikle ideer på tværs af kommuner og etablere gensidige læreprocesser og erfaringsudveksling. Her har Gate 21 haft en helt afgørende koordinerende rolle og været i stand til at etablere det 'frirum', hvor de kommunale planlæggere kunne mødes på tværs af deres kommuner.

Netværksmøderne (virksomhedsnetværk) som har været afholdt mellem kommunerne og deltagende virksomheder som, indtil videre, separate netværk i hver enkelt kommune er også udtryk for, hvorledes Formel M har praktiseret den relationelle planlægning. En betydelig aktivitet i Formel M har været at ændre transportadfærd for ansatte i virksomheder og dermed sætte fokus på virksomhedsrettede tiltag organiseret med og af virksomheder, der kan ændre de ansattes pendlingsmønstre til og fra arbejde. Det kan gøres via en række initiativer, der er mange erfaringer med også fra udenlandske projekter (Cairns 2004; Brundell-Freij 2007; Enoch 2012; Roby 2010). Når initiativerne skal sættes i gang og implementeres er virksomhederne centrale aktører. Det har været en stor barriere for de kommunale trafikplanlæggere at udvikle sådanne netværk af virksomheder, med aktive deltagere fra virksomhederne, der formår at engagere og forpligte virksomhederne til at implementere idéer om Mobility Management og at få dem med til at initiere demonstrationsprojekter og tiltag i deres egne virksomheder. At drive sådanne udviklingsnetværk i helt nye former har krævet en række nye kompetencer hos de kommunale planlæggere. Det viser sig også at det har krævet nye kompetencer hos de deltagende virksomheder. Relationer mellem kommuner og virksomheder har ofte traditionelt været båret af myndighedsrelationer bestående af overvågning og påbud. I formel M er relationen ændret til at blive en platform for udvikling og implementering af tiltag samt fælles projektudvikling og styring. Der har været en overraskende stor tilslutning til projektet fra virksomhederne Der er i alt 70 virksomheder og arbejdspladser tilknyttet formel M.

Mobilitetsplanlægning vil være båret af forsøg og demonstrationsprojekter.

Det karakteristiske ved Mobility Management som koncept, at det er båret af en lang række initiativer, der læner sig op ad hinanden. Der er ikke nogen direkte, på forhånd påviselig eller forudsigelig relation mellem

årsag og virkning i enkelte løsrevne aktiviteter. Det er en kobling af mange forskellige aktiviteter, der udvikles i kreative fora lokalt, som kommer til at få en virkning i sammenhæng ikke enkeltvis. Det har også været tilfældet i Formel M, hvor en lang række værktøjer er udviklet og taget i brug i forskellige konstellationer i de enkelte kommuner og lokalområder. Her er formel M på linje med den del af planlægningen, der betoner vigtigheden af, at involvere og skabe dialog med borgere og virksomheder og at planlægning ikke kan udvikles i store systemer "top down", men at den er båret af konteksten og af viden om, hvad der er muligt og fremkommeligt i den konkrete situation. Formel M har også udviklet sig til et hav af kontekst baserede tiltag. Der er igangsat over 50 forskellige tiltag i diverser projekter i Formel M. De fleste af dem er igangsat i diverse 'pakker' af tiltag. Det er på linje med ideerne i Mobility Management, at det er kombinationerne af tiltag, der synes at have en effekt på den ændrede adfærd. Det stiller selvfølgelig nogle krav til en efterfølgende evaluering. Det gør det netop umuligt at evaluere, hvilke enkeltstående tiltag, der har mest effekt, idet det ikke er muligt at adskille de enkelte tiltag, men kun vurdere på en samlet indsats.

Den projektstyrede relationelle planlægning har også nogle oplagte skavanker. Når planlægning ikke længere er sat i system i varige og stabile strukturer, men er gledet mere og mere over til det midlertidige, forsøgs og projektstyrede vil problemet altid være, hvad der sker når det midlertidige ophører og de projektskabte relationer forsvinder. For Formel M er der flere scenarier. Et scenarie er, at projektet har så mange nye potentialer i sig, at der kan skaffes projektmidler til at det fortsætter yderligere en periode: problemet udskydes. Et andet er at de partnere, der er med i formel M kaster ressourcer ind i at gøre netværket permanent og støtter via deres partnerskaber Gate 21 i at videreudvikle en platform for Formel M i den netværksskabende og -baserede model. En tredje mulighed er at kommunerne selv sammen en lang række aktører (virksomheder, hospitaler, rådhus, trafikskaber mv.) fortsætter de netværksskabende planlægnings modeller lokalt og initierer et forum på tværs for udveksling af ideer og erfaringer. Et sidste er at Formel M var og forbliver et forsøg, hvor der fremover kan trækkes mange gode erfaringer ud af, især for de der fik lov til at deltage. Så vil erfaringerne forsvinde, da de er svære at overlevere til planlæggere, der ikke har været med i den 'forførende' og læringsorienterede udvikling af projektet. Det mister sit ejerskab.

Mobilitetsplanlægning vil være båret af fælles visioner for fremtiden.

Formel M startede med at etablere et to dages visionsværksted for deltagerne i projektet. Inspireret af aktionsforsknings metoder og af planlægningsteori, der betoner nødvendigheden af at tænke utopisk og fremadrettet i planlægningen, blev der udviklet nogle fælles utopiske horisonter for Formel M og for Mobility Management i Danmark. Disse fælles visioner har været en grundlæggende fælles platform for projektdeltagerne. Der skabte en konsensus omkring, hvor projektet overordnet burde bevæge sig hen. Hvad var det projektdeltagerne egentlig ville? Hvilken rolle kunne selv små tiltag spille i den overordnede sammenhæng? Her blev det også klart, at Mobility Management ikke blot er en række forsøg med at ændre transportadfærd, men at det kan indskrives sig i en langt større dagsorden, dels i fremtidens transformation af trafikplanlægning over mod en mobilitetsplanlægning samtidig med at det indskrives sig i en fremtidig planlægning for bæredygtig udvikling og kan dermed indskrives sig i bæredygtigheds strategier i kommuner, regioner og samfund.

I projektet har vi ladet os inspirere af den kritiske utopiske aktionsforskning, som er en del af en forskningstradition på Roskilde universitet og i forskergruppen i dette projekt (Drewes Nielsen, m.fl. 2010). I formel M har vi derfor lagt vægt på at deltagerne i projektet i dialog med forskerne skal udvikle handlingsplaner for en fremtidig bæredygtig mobilitet der tager udgangspunkt i arbejdet med visioner og utopier. Visions og handlingsarbejdet startede med en todages workshops i begyndelsen af projektet. Workshoppen blev drevet som et fremtidsværksted ("future creating workshop") med forskergruppen som facilitatorer. En future creating workshop bliver drevet efter et sæt af specifikke spilleregler for kommunikation og med anvendelse af en række kreative, sanselige, legende og fantasigenerende værktøjer. Workshoppen er delt op i tre faser: en kritikfase, en utopi- eller visions fase og en

realiseringsfase. På workshoppen deltog projektets partnere dvs. projektledelsen, ansatte på det grønne mobilitetskontor, de kommunale planlæggere, konsulenter samt ansatte i virksomheder og andre planmyndigheder. Deltagerne var således ikke hverdagslivets trafikanter, men de professionelle, der skal udvikle og gennemføre en række eksperimenter og demonstrationsprojekter i formel M.

På værkstedet blev der udviklet tre utopier eller visioner, der fik følgende overskrifter:

Utopi 1. Fremtidens trafikant er mobilist.

Mobilisten referere til at fremtidens mobile hverdagsliv gennemføres med overblik over det mobile livs mange transportmuligheder og vælger transport i relation til hensyn til miljø, natur, mv. Men vælger også en rejseform ud fra hvad rejsen kan bidrage til undervejs fx arbejde rekreation, socialt liv mv. Mobility management bidrager med redskaber til at skaffe oversigt over de mange mobilitets former, således at mobilisten kan træffe de bedste valg både ud fra en individuel og en fælles forståelse.

Utopi 2. Nye incitamentsstrukturer for bæredygtig mobilitet.

Den fysiske planlægning og den økonomiske politik omkring transportsektoren skal fremover understøtte en række incitamenter til at fremme miljøvenlige, effektive og fleksible transportformer. Der skal etableres fælles platforme for at organisere transport i et samarbejde mellem kommuner, virksomheder og institutioner. Her får Mobility Management en væsentlig rolle at spille i at udøve disse initiativer.

Utopi 3. Et mobilitetsministerium i 2025.

I 2025 etableres et nyt Mobilitetsministerium i Danmark. Det får til opgave at koordinere indsatsen i lokale og regionale mobilitetskontorer, som arbejder med at udbrede bæredygtige transportløsninger og bidrage til at den private sektor har aktive Mobility Management politikker. Ministeriets opgave er stadig at udbygge den samfundsmæssige infrastruktur, men at sørge for, at så mange mennesker som muligt bruger transportmidler, der belaster miljøet mindst muligt.

De tre utopier blev udviklet på den første workshop og deltageret beskrevet. De dannede idémæssige udgangspunkter for de første realiseringsplaner for Formel M projektet. Der blev i arbejdet specielt lagt vægt på, hvilket bidrag Formel M projektet og dets mange demonstrationsprojekter fremover kan siges at have betydning for udviklingen af bæredygtig mobilitet i Danmark i overensstemmelse med utopierne. Derefter er utopier og handlingsplaner blevet uddybet og videreudviklet på to efterfølgende dagsmøder i løbende processer af gruppearbejde og fremlæggelser og diskussion. Deltagergruppen har over forløbet taget mere og mere ejerskab til deres utopier og visioner og de er nu så 'robuste' at de er blevet præsenteret på en årlig konference for trafikplanlæggere (Aalborg Trafikdage 2012) og forskere. Her blev visionerne lagt ud til fornyet debat.

Utopierne har på flere måder haft indflydelse på projektets udvikling og på deltagerne i projektet: Selve utopierne har fået struktureret spørgsmålene om bæredygtig mobilitetsplanlægning i tre skalaniveauer: det individuelle (mobilisten), det lokale (incitamenter for bæredygtig mobilitet), det nationale (mobilitetsministerium). Dermed får utopierne tilsammen sat fokus på, at bæredygtig mobilitet kun kan fremmes, hvis der tages hensyn til og iværksættes aktiviteter på alle tre skalaniveauer. Dermed rummes en indirekte kritik af, at trafikpolitikken og også flere Mobility Management initiativer, udelukkende fokuserer på den individuelle mobilitet og ikke søger at fremme kollektive og samfundsmæssige løsninger. Utopien om Mobilisten har allerede diffunderet ud fra projektet og er blevet en vision, der på forskellig vis inddrages i den danske trafikpolitiske debat. Således henvises der til visionen på flere seminarer og konferencer og termen er også taget i brug af personer, der ikke har deltaget i projektet. At fremtidens mobilist ønsker at være mobil, men på nye bæredygtige måder, indikerer et brud med mange forstillinger om, at fremtidens bæredygtige samfund skal indeholde begrænsninger i mobilitet eller endda immobilitet. Disse (tildels ofte) misforståelser får visionen om mobilisten rokket ved og giver nye åbninger og retninger for at udvikle visioner for hverdagens fremtidige mobile liv. Mobilisten rokker også ved antagelser (ofte også fejlagtige) om, at mobilitet og transport bare er en adfærd der skal minimeres på tid, da tiden anvendt

på mobilitet er uproductiv og økonomisk belastende. Den nyere forskning i 'det mobile mellemrum' som den daglige transport leverer, viser det modsatte at det mobile mellemrum er med til at skabe og producere nødvendige mellemrum i hverdagen og at det anvendes både emotionelt, rekreativt eller endda terapeutisk (Jensen 2012). Også her går visionen ind og åbner for nye forståelser for hverdagslivets mangfoldige udtryk.

Frirum og opfordring

Værkstedet og dets opfølgende møder etablerer et frirum for projektdeltagerne væk fra de hverdagslige politiske og magtfulde rum, som de arbejder i til dagligt. De føres ud af strategiske og taktiske relationer i deres dagligdag og der etableres en opfordring til at tænke frit, kreativt og utopisk på helt nye måder på den opgave som deres projekt (her Formel M) er tænkt at skulle løse. Frirummet opfordrer dem også til at tænke i fremtidsperspektiver, som dagligdagen i plansystemerne ikke lader meget plads til. Den opfordrer dem også til at tænke utopisk og dermed sætte ubegrænsede muligheder op for fremtiden og dermed at turde tænke de umulige muligheder ind i deres projekt (Harvey 2000). Endelig opfordrer værkstedet til at finde mulige realiseringer for deres utopier. I dette tilfælde at arbejde med, hvad Formel M projektet har bidraget med til at fremme bæredygtig mobilitet i hverdagen, og dermed sætte projektet ind i en større samfundsmæssig sammenhæng men også tænke det ind i en fremtidig udvikling.

Fremtidsværkstedets frirum og de kommunikative regler søger at nivellere de institutionelle magtrelationer, som deltagerne er bærere af via deres professionelle arbejde med mobilitet. Der etableres et tilnærmelsesvist kommunikativt frirum hvor ligeværdige dialoger søges fremmet og hvor aktiv deltagelse i udviklingen af utopier og handleplaner er målet. Dermed opfordres deltagerne til at tage aktivt del i udviklingen af resultaterne fra værkstedet samt i at præsentere og diskutere de andre deltageres arbejde i værkstedet.

Frirummet skaber grobund for en proces hvor deltagerne tager ejerskab til utopierne. Utopierne er ikke noget udefrakommende ekspertorienteret, men er skabt i den sociale proces, som frirummet skaber rammerne for. På efterfølgende møder, hvor utopier og handleplaner præsenteres søges der at skabe lignende kreative og deltagende processer, for at genkalde den mættede stemning af kreativitet og proaktivitet.

Forskerne, her os der deltager i formel M, er facilitatorer for at etablere frirummet samt frirummets spilleregler. Det er også os der på de opfølgende møder søger at genskabe frirummets stemninger til fremme af det kreative arbejde. Det er deltagerne selv der fremlægger og diskuterer utopier og handleplaner, samt deres udvikling over processen. Langsomt bliver deltagerne i stand til at præsentere, fremlægge og diskutere deres utopier og handlingsforslag for de andre deltagere. Frirummet opløses på det tidspunkt hvor utopier og handlingsforslag er parate til at blive præsenteret og sat til diskussion for en bredere offentlighed. Også her er det deltagerne selv der skal gøre det. Det bliver ikke medieret gennem forskernes optik.

Læringsrum

Udviklingen af visioner og realiseringer betyder at aktionsforskningens set up etablerer et læringsrum for deltagerne, som adskiller sig fra andre læringsrum fx konferencer, kurser mv. Her aktiveres deltagerne selv til at udvikle visioner og realiseringer sammen med kollegaer fra andre kommuner samt øvrige projektdeltagere og dermed udsøge den læring og erfaringsudveksling, der skal bringe læreprocessen videre frem. Det er ikke ekspertdreven envejskommunikation, hvor viden implementeres via ekspertoplæg. Det er derimod læreprocesser, der etableres ovenpå en akkumuleret viden og erfaring fra praksis blandt de deltagerne, der bringes ind i en læringsproces. Det er utopierne og visionerne, der udfordrer den efterfølgende videns generering. Heri indgår også et erfaringsselement, hvor erfaringer på tværs af kommuner kan anvendes i realiseringsfaser og diskussion af disse fremover i projektet. Læring og kompetence udveksling kræver at der er adgang til viden om andres kompetencer. Denne adgang til hinandens viden på tværs af kommunerne nævnes ofte hos deltagerne som en stor mangel. I de

institutionelle sammenhænge, hvor danske planlæggere mødes på tværs af kommunerne er der ikke eksempler på, hvorledes sådanne læreprocesser kan etableres. Der er mødet mellem kommunale aktører ofte dikteret af fremstillinger af cases fra udvalgte kommuner, der lægges frem til videns spredning, men hvor der ikke etableres læringsrum for udvikling af ideer, visioner og strategier. Dette stemmer overens med Richard Sennetts beskrivelser af det senmoderne samfund, hvor der ikke levnes tid til udveksling af adgang til andres kompetencer (Sennett 1998).

Det at lære at tænke i utopier og i handlingsplaner indebærer også at gennemtænke hvilke drivkræfter og barrierer, der skal overvindes for at fremme en bæredygtig mobilitet i fremtiden. Efterhånden som der opøves færdigheder heri, bliver projektdeltagerne mere og mere fortrolige med at fremstille sidde sammenhænge og at inddrage dem i deres daglige arbejde i projekterne, i de politiske arenaer som de arbejde i samt i større fora fx på konferencer mv. Det giver alle deltagere i netværket en specifik og nuanceret måde, at beskrive og argumentere for projektets ideer og intentioner, samt til at deltage i debatter om bæredygtig mobilitet og Mobility Management i Danmark. Ex cykelkonferencen og Trafikdagene. Det handler om at tage ejerskab til projektet, samt at identificere sig med projektets innovative og kreative kraft.

Mobilitetsplanlægning vil blive udviklet i fælles læreprocesser.

Projekter i Mobility Management udvikles i en række fælles fora, hvor der arbejdes med kreative og nytænkende ideer. Det er ikke traditionelle udviklingsprojekter, hvor projekter implementeres top down og derefter evalueres efter en kortere tidsperiode. I formel M har disse processer foregået langt fra traditionelle projekt styringer. De lokale demonstrationsprojekter udvikles løbende blandt de deltagende aktører. Endvidere foregår der løbende fælles læreprocesser mellem kommunerne, hvor planlæggere på vidensdelingsmøder udveksler erfaringer, strategier og fremgangsmåder. Og der foregår læring, hvor andre aktører involveres fx Universiteter, trafikelskaber, regioner, konsulenter mv.

Den relationelle planlægning sætter fokus på, at planlægning foregår i processer af relationer mellem mange aktører (Healey 2007). Der etableres i planprocesserne sekvenser af netværksrelationer. Der mangler imidlertid i teorierne ofte beskrivelser af hvorledes disse processer håndteres og hvilke fremgangsmåder og metoder der anvendes i relationer og dialoger mellem de mange aktører (Sandercock 1998).

I formel M dannes disse relationer på forskellig vis. Ideen bag Gate 21 er at skabe platforme for at etablere Triple Helix projekter (Leydesdorff 2009), hvor der skabes relationer mellem kommuner, virksomheder og universiteter, med det formål at fremme mere bæredygtige transportformer. Formel M har således fokus på kommunernes rolle i omstillinger til bæredygtig mobilitet. Fokus er ved hjælp af værktøjer fra Mobility Management at sætte initiativer i gang på det kommunale niveau, hvor netværk etableres mellem aktører og borgere i kommunerne. Disse initiativer støttes så af andre aktører i Gate 21: trafikelskaber, konsulenter i mobilitetsplanlægning, universiteter, regioner etc. Der skabes således relationelle netværk på forskellige skalaniveauer: i projekterne i kommunerne og i Gate 21 regi på tværs af kommuneprojekterne. Det er den sidste type af netværk, som visionsarbejdet har taget udgangspunkt i.

Formel M initierer via partnermøder en række fællesskaber i projektet, hvor ideer og erfaringer kan udveksles. Det er en grundlæggende ide i hele projektrammen fra Gate 21s side. Udover det skabte utopi og værkstedsdelen i sig selv et fællesskab omkring udvikling af utopier og handlingsforslag. Aktionsforskningsdelen har adskilt sig markant fra en mere traditionel rolle som universiteterne kan indtage i sådanne relationelle planlægningsprojekter. Vi har også arbejdet med sådanne roller i andre dele af projektet fx videns overføring og evaluering. Vi har imidlertid overalt ladet os inspirere af vores aktionsforsknings relation til projektets udøvere. Aktionsforskningen betyder, at forskeren skaber eller deltager i forandringer sammen med sit forskningsfelt. Aktionsforskeren træder således aldrig ind i rollen som bare observatør men forventes at tage del i forandringsprocesserne på lige fod med andre

projektudøvere. Det kræver fra forskerens side dialog, engagement og deltagelse i sekvenser af fællesskaber, hvori projekterne udvikles og skabes. Dermed bliver forskningsdelen karakteriseret ved aktiv deltagelse og involvering i projektet, samt i at overføre viden og engagement til projektet. Dermed 'demokratiseres' forskningen og lægges åbent frem for deltagerne i sekvenser af fælles processer. Viden skabes således ikke af en distanceret forskningsindsats, men i ligeså høj grad af praktiserende akademikere (kommunale planlæggere) der afprøver teorier og metoder i praksis. Via en tæt dialog med andre praktikere og forskere kan konkrete erfaringer fra de enkelte projekter omsættes til mere generelle tendenser eller resultater som igen via forskning kan formidles fra Formel M til andre interesserede (Nowotny 2001). Forskning i en dialog-orienteret eller aktionsforskningsorienteret retning foregår således i en proces mellem praktiserende forskere og akademiske praktikere. Her får forskeren direkte indblik i, hvilke dele af forskningens viden, der kan omsættes i projekters virkeliggørelse.

I værkstedsforløbet anvendte vi direkte metoder og fremgangsmåder udviklet i den kritiske utopiske aktionsforskning. Vi fik her som forskere et grundigt indblik i, hvorledes planlæggerne havde mod, lyst og energi til at bidrage til at skabe en fremtidig bæredygtig mobilitet ofte i modstrid med gængse opfattelser af muligheder og politiske redskaber. Vi fik også som forskere indblik i planlæggernes evne og lyst til at bidrage til andre dele af forskningsprocessen såsom deres ideer og bidrag til evalueringsprocessen i formel M. Det betød at andre dele af forskningen i formel M kunne bygges op på anvendelsen af mere åbne og dialogorienterede forløb, fordi vi kendte til deltageres kompetencer, kreativitet og vilje til at deltage i forandringsprocesser. Samlet kan vi sige at vi gennem projektet har været udfordret til at bryde barrierer mellem teori og praksis, mellem forskning og planlægning samt mellem eksperter og lægfolk. Vi fandt samtidig ud af at læringsorienterede fællesskaber i planlægningen i langt højere grad kan udgøre platforme for en fremtidig bæredygtig mobilitet end vi på forhånd havde regnet med. Projektet udviklede fremadrettede utopier i begyndelsen af projektet. Deres utopiske kraft synes overvældende på det tidspunkt. Imidlertid har projektet udviklet sig i nye retninger, således, at dele af utopierne synes realiserbare inden for projektets tidshorisont på bare 3 år.

Fra Trafikplanlægning til Mobilitetsplanlægning – med hvilke implikationer

Der er i de senere år indføjet et nyt ord i trafikplanlægningen: mobilitetsplanlægning. Der er mange forsøg på at definere hvad mobilitetsplanlægning egentlig er. Set med samfundsvidenskabelige og sociologiske briller er der helt klare perspektiver i denne brug af mobilitet fremfor transport. Mobilitet betyder bevægelse. Hvis denne bevægelse skal analyseres i samfundet bliver den sat ind i en analytisk ramme, der sigter mod at beskrive, forklare, forstå og forandre hvad bevægelser egentlig betyder for det sociale og samfundsmæssige liv. Det er derfor ikke blot nødvendigt at forstå transportmønster og adfærd fra A til B, men også at kunne placere dem i forståelse af det sociale, af mønstre, af systemer og politikker. Allerede i 2000 lagde John Urry grundstenen til at udvikle et nyt sociologisk inspireret forskningsområde: mobilitetsforskningen. Det havde det klare formål at forstå bevægelser som en samfundsmæssig dynamik og som en integreret del af vores sociale hverdagsliv. Dette forskningsområde har udviklet sig eksplosivt og der er dannet internationale netværk, centre og konferencer, hvor mobilitetsforskningen udvikles og diskuteres (www.cosmobilities.net). Men mobilitetsforskningen i disse sammenhænge er mere end transportforskning. Den handler om en række mobiliteter, der ikke umiddelbart har været en del af transportforskning: fx mobilitet af informationer, virtuelle mobiliteter, sociale mobiliteter, etc.

Den del af Transportforskningen, der har de tydeligste synergier med mobilitetsforskningen er helt klart transportadfærdsforskningen. Her kan mobilitetsforskningen bidrage med at sætte transportadfærd ind i en social og samfundsmæssig ramme og give dybere indsigter i hvorledes den individuelle transportadfærd også kan forstås som en del af en samfundsmæssig udvikling. I bilismen fx hvorledes transport i bil er udtryk for et individuelt valg samtidig med at bilismen også kan opfattes som en del af et i samfundet etableret transportsystem og hvids der skal ske ændringer i dette kan det tage afsæt både i det individuelle og det systemiske på samfundsplan. Netop denne kobling har John Urry arbejdet intenst med i sin forskning (Urry 2009).

En fremtidig mobilitetsplanlægning kan derved have meget gavn af at følge linierne op fra mobilitetsforskningen i samfundsvidenskaberne. Der er også meget ny viden i at linke den fysiske kropslige eller varebetingede transport med transport af informationer, som også er et forskningsområde i vækst i mobilitetsforskningen.

I forbindelse med Formel M så vi det som Universitet, det som en opgave at formidle denne nye viden om den samfundsvidenskabelige mobilitetsforskning. Vi arrangerede for Formel Ms partnere en efteruddannelsesdag, hvor vi gennemgik de nyeste teorier og resultater af mobilitetsforskningen. På den ene side arbejdede vi med de teoretikere, der har prøvet at forstå det moderne samfunds øgede bevægelse. For det andet de teoretikere, der har bestemt hvorledes det moderne samfund etablerer systemer, infrastruktur byplanlægning mv, der følger denne logik om hastighed og bevægelse. For det tredje præsenterede vi forskning omkring bilisme og transportadfærd, der forsøger at forklare, hvorfor bilen har et så godt tag i os, både individuelt og på samfundsplan. Og for det fjerde præsenterede vi, de teoretikere, der kalder på utopier, visioner og forandringer.

Den sociologisk og politologisk inspirerede mobilitetsforskning har således en række perspektiver og resultater, der med fordel kan anvendes når trafikplanlægning bliver transformeret til mobilitetsplanlægning. Og Formel M vil helt sikkert kunne vise nogle resultater på, hvorledes et bredere sigte på trafikplanlægningen samt en bevægelse af planlægningen over mod ændringer i transportadfærd kan give nye bidrag til en mobilitetsplanlægning.

Evaluering også som proces

Formel M slutter først i 2014 og først da kan vi sige noget om projektets umiddelbare effekter i form af ændringer af transportadfærd fra bil til andre transportformer. I forlængelse af projektets ideer har vi systematisk arbejdet med evaluering som en del af processen. Det har været et ønske, at evalueringen skulle ses som en del af projektets processer. Vi er dog også været forpligtet til en efterevaluering, hvor resultaterne af demonstrationsprojekterne skal gøre op i effekter, der måles retrospektivt, herunder især hvilken CO2 effekt projektet har haft i forbindelse med ændret transportadfærd.

I et stor tilrettelagt EU finansieret Mobility Management projekt MAX SUMO (www.epomm.eu/index.php?id=2602) er der arbejdet systematisk med hvorledes en evalueringsproces kan foregå sideløbende med Mobility Management projekter. Ideen er her at en evaluering ikke er en efterfølgende måling, der måler en given effekt efterfølgende og vurderer årsager og virkninger, men at en evaluering kan tilrettelægges som en del af et projektførløb og kan i bedste fald anvendes som et projektstyringsværktøj.

Denne ide er videreudviklet i Formel M. Igen inspireret af aktions- og interaktionsforskningen etablerede vi en stribe af værksteder for partnerne med fokus på evaluering. Formålet med værkstederne var i fællesskab at få udviklet et evalueringsværktøj for Formel M.

Værkstederne startede med at udvikle hvilke succeskriterier planlæggerne ville lægge vægt på i Formel M. Dernæst hvorledes de skulle måles på et sæt af indikatorer. Og endelig udarbejdede vi en plan for evalueringerne, hvor kommunerne fik en aktiv rolle i at beskrive og fremskaffe data og beskrivelser for deres egne selvevalueringer. Disse selvevalueringer skal så aggregeres på et samlet projektniveau og kobles med både kvantitative (en spørgeskemaundersøgelse) og kvalitative (interviews, både individuelle og fokusgrupper) data. Den samlede evaluering skal bestå af data på følgende indikatorer: Tilfredshed med tiltag, Ændring af transportvalg, bevidsthed omkring transportadfærd, og CO2. De gennemføres for hele projektet. For udvalgt cases evalueres på følgende indikatorer: Trængsel, sundhed, Omkostningseffektivitet og Forankring og branding. For at styre hele processen har vi udarbejdet en fælles evalueringsguide i projektet (Drewes Nielsen m.fl. 2013).

Selve evalueringsprocessen skal foregå i et intensivt forløb op mod projektets udløb, altså foråret 2014, og kommer til at indgå i en slutrapport. Det bliver spændende. Derfor kan jeg ikke sige noget om hvor projektet står med de oplyste indikatorer. Men generelt tager ændringer i transportadfærd tid og tiden vil også her være den største barriere. Det kan vi vidst godt forvente.

Afrunding

Selv om evalueringen på de enkelte udvalgte indikatorer må vente til om et års tid, så er der allerede i formel M ophobet så mange erfaringer med en ny mobilitetsplanlægning og med nye samarbejdsrelationer på tværs af kommuner, vidensinstitutioner, konsulenter og trafikelskaber at vi godt tør give nogle bud på hvorledes Formel M's erfaringer kan bidrage til at fremme en ny mobilitetsplanlægning, der har fokus på adfærdsændringer. Følgens præmisser synes at skulle være opfyldt:

1. Der skal tænkes og handles i relationel planlægning og nye netværksrelationer til borgere og virksomheder.
2. Der skal være vilje og mod til at gennemføre lokale demonstrationsprojekter, der sætter fokus på at ændre transportadfærd.
3. Der skal arbejdes med utopier og visioner til at skabe tværfaglige og tværinstitutionelle diskussioner om strategiske mål og mulige fremtider.
4. Der skal etableres 'frirum' for at etablere fælles læring og erfaringsudveksling mellem planlæggerne på tværs af kommuner og vidensinstitutioner.

Mobility Management 'løfter' den traditionelle trafikplanlægning væk fra en tænkning om at udbyde transportløsninger til den stigende efterspørgsel efter transport og dermed væk fra 'predict-og-provide' tænkningen i planlægningen. Den retter et nyt fokus ved via netværk og samarbejder at fokusere på påvirkninger og ændringer af transportadfærd. Der indskriver den sig i nye former for at tænke planlægning af mobilitet, ikke blot som et individuelt ansvar mht. at ændre adfærd. Men til at tænke mobilitetsplanlægning ind i de institutioner, der skal håndtere de fremtidige tekniske, organisatoriske, rumlige og økonomiske forhold for mobilitet, som en disciplin der udvikler tilbud og gennemfører forsøg i innovative samarbejder med lokale aktører: virksomheder, offentlige organisationer og borgere. Det kan give et innovativt og kreativt islæt i den fremtidige planlægning af mobilitet. Lysten til at deltage i en sådan fornyende og kreativ proces har været overvældende stor i formel M, både fra de kommunale planlæggere og fra et stort antal frivilligt deltagende virksomheder.

Litteratur

Brundell Frei, K. (2007). Effekter av Mobility Management Åtgärder: en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. Stockholm.

Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., & Anable, J. (2004): Smarter choices - changing the way we travel. University College London, Department for Transport: London, UK.

Drewes Nielsen, Lise (2006): 'The methods and Implication of Action Research' in Aagaard Nielsen & Svensson (Eds.): *Action Research and Interactive Research*. Maastricht: Shaker Publishing.

Drewes Nielsen, Lise (2005): 'Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research', in Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen and Henrik Gudmundsson (eds): *Social Perspectives on mobility*. Aldershot: Ashgate

Drewes Nielsen, Lise & Kurt Aagaard Nielsen & Eva Munk Madsen & Katrine Hartmann-Petersen (2010): *Fleksibilitet, flygtighed og frirum*. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

- Drewes Nielsen, Lise (2009): Bilen og det sociale liv – er vi på vej mod en 'post car future'? Trafikdage på Aalborg Universitet.
- Drewes Nielsen, Lise & Aslak Aamot Kjærulff, Malene Freudendal-Pedersen & Henrik Gudmundsson & Maria Figueroa & Anna Thormann & Laura Kromann Vestergård & Anja Puggard (2013): Evaluering af mobilitetsprojekter. Evalueringsguide udviklet i Formel M. Forventes publiceret ved årsskiftet 2013/14.
- Enoch, M. (2012). Sustainable Transport, Mobility Management and Travel Plans. Ashgate, London.
- Freudendal-Pedersen, Malene (2009): *Mobility and Every Day Life*. Surrey: Ashgate
- Freudendal-Pedersen, M, Hartmann-Petersen, K & Drewes, L 2010, 'Moving Towards Critical Mobility Analysis: Mixing Qualitative Approaches'. i B Fincham, M McGuinness & L Murray (red), *Mobile Methodologies*. Palgrave Macmillan, Hampshire, s. 25-43.
- Gibbons, Michael (1999): Science's New Social Contract with Society. *Nature* 402 (6761 Suppl), S 81-84
- Hartmann-Petersen, K 2009, *I medgang og modgang: fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv*. Ph.D.-afhandling, Roskilde Universitet, Roskilde.
- Harvey, David (2000) "Dialectical utopianism" in *Spaces of Hope*. Berkeley: University of California Press: 182-96.
- Healey, Patsy (2010): *Making Better Places. The Planning Project in the twenty-First Century*. Palgrave Macmillan.
- Healey, Patsy (2007): *Urban Complexity and Spatial Complexity. Towards a relational planning for our times*, London: Routledge.
- Jensen, Hanne Louise (2012): Emotions on the move : Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark, *Emotion, Space and Society*
- Roby, H. (2010). Workplace travel plans: past, present and future. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 23–30.
- Nowotny, H., Scott, P. & Gibbons, M. (2001): *Re-Thinking Science: Knowledge and Public in an Age of Uncertainty*. Cambridge: Polity Press.
- Sandercock, Leonie (1998): *Making the Invisible Visible: A Multicultural Planning History*. University of California Press
- Sennett, Richard (1998): *The Corrosion of Character*. New York: W.W. Norton and Company.
- Aagaard Nielsen & Svensson (Eds.) (2006): *Action Research and Interactive Research*. Maastricht: Shaker Publishing.

John Urry (2007): *Mobilities*. London: Polity Press.