

Klimavenlige transportvaner blandt borgere i Esbjerg Kommune

- En undersøgelse af vilkår og ambivalenser der fremkommer, når en kommune vil ændre en hverdagslivs praksisform

JUNI 2022

Af:
Mathilde Nørregaard
Larsen 69993

Roskilde Universitet

Institut for Mennesker og Teknologi

VEJLEDER: JESPER HOLM

ANTAL TEGN: 186.278

AFLEVERINGSDATO: 29.06.2022

SPECIALE I SUNDHEDSFREMME OG SUNDHEDSSTRATEGIER

JEG ERKLÆRER, AT DER I SPECIALET IKKE ER AFSKRIFT FRA TIDLIGERE
PUBLICEREDE TEKSTER (INKLUSIVE EGNE ELLER ANDRES OPGAVER), MEDMINDRE
DISSE PASSAGER ER TILFØJET REFERENCE.

Indholdsfortegnelse

Forord	4
Abstract	5
1.1 Indledning	6
1.2 Problemfelt	7
1.2.1 Sundhedsdimension	7
1.2.2 Bæredygtighedsdimension	11
1.2.3 Samarbejdspartner: Esbjerg Kommune	12
Det politiske landskab i Esbjerg Kommune	14
Transportudfordringen	15
Mulige tiltag der kan reducere CO ₂ -udslippet i transportsektoren	17
1.3 Afgrænsning	18
1.4 Problemformulering og arbejdsspørgsmål	19
1.5 Procesafsnit	19
1.6 Begrebsafklaring	20
Hverdagsliv	20
Det senmoderne samfund	21
Mobilitet	21
1.7 Opbygning af specialet	22
2.1 Analysestrategi	23
2.2 Videnskabsteori	24
2.2.1 Kritisk teori	24
2.2.2 Socialkonstruktivisme	25
Forholdet mellem empiri og teori	26
2.3 Metode	27
2.3.1 Dokumentanalyse	27

2.3.2 Feltobservation	28
2.3.3 Valg af målgruppe	29
2.3.4 Gruppeinterview	30
2.3.5 Fokusgruppeinterview	30
2.3.6 Rekruttering af deltagere	32
2.3.7 Kvalitet i specialet	32
3.1 Transitionsteori	34
3.2 Praksisteori	35
3.3 Strukturelle fortællinger	37
Frihed og mobilitet	38
Tid og mobilitet	39
4.1 Esbjerg Kommunes strukturelle betingelser	40
4.2 Det politiske landskab	48
4.3 Et organisationsperspektiv	50
4.4 Forvaltningernes syn på borger og medarbejder	52
4.5 Delkonklusion	56
5.1 Hverdagslivs praksisformer for borgerne i Esbjerg Kommune	58
5.2 Et borgerperspektiv på mobilitet - frihed og tid	60
5.2.1 Bilens mobilitetspotentialer giver frihed i hverdagen.	60
5.2.2 Bilen giver tid til at hente børnene tidlig fra institutionen	64
5.2.3 Cyklen tager tid fra hverdagen	67
5.3 Delkonklusion	69
6.1 Diskussion	71
7.1 Konklusion	75
7.2 Perspektivering	76
Oversigt over bilag	78

Forord

Jeg vil gerne sige en særlig tak til Rikke Krogsgaard og Pia Pedersen fra Esbjerg kommune som har bidraget med en masse lokal bestemt viden om Esbjerg, jeg aldrig ville have kunnet komme frem til selv. De har været en stor hjælp ifm. rekruttering af deltagere, først til et metodedesign, der viste sig ikke at kunne lade sig gøre og senere, da det blev revideret. De har handlet hurtigt og effektivt, og er en stor del af grunden til at jeg har stået med noget empiri i sidste ende til min analyse. Tak til Anne Rozentals for den indledende kontakt til Esbjerg Kommune. Sidst men ikke mindst en særlig tak til min vejleder Jesper Holm, der har været en god støtte i omskiftelige tider. Tak for god vejledning.

Abstract

This thesis looks at mobility in everyday life and connects health promotion with sustainable development within Esbjerg municipality. They are facing large traffic related challenges with a projected increased traffic density in 2030 and a wish for more citizens to utilize climate friendly transportation methods on short distances. Traffic causes large health- and environmental challenges with consequences both on the individual- and the society wide level. This thesis seeks to investigate: *Which terms and conditions and connected ambiguities arise when Esbjerg municipality aims to change an everyday life practice that entails a sustainable conversion.* The collection of empirical data was initiated with an observational field study in Esbjerg municipality. Focus group- and group interviews were performed on location in Esbjerg with citizens of Esbjerg municipality, including two leaders from Environment and Engineering and the Health Center, respectively. Furthermore, a document study of policies within health, climate and traffic in Esbjerg municipality was performed. This thesis has contributed with knowledge on the fact that steering self-steering of the citizens is void of a solution if the citizens are not offered proper alternative choices when it comes to choosing a climate friendly transportation option. The political- and structural ambiguities of the municipality lead to the successful sustainable conversion to depend entirely on the engagement of individual citizens and employees. There exists a need for a higher political level of ambition and action for the municipality to maneuver a sustainable conversion within the transport sector which at the same time also promotes the health of the citizens.

KAPITEL 1

Indledning og problemfelt

1.1 Indledning

Sundhedsfremme og bæredygtig omstilling er to politiske regimer, der har gjort sit indpas i slutningen af det 20. århundrede. De kræver lokal handling for at sikre fremtidige generationer. Kommuner i Danmark står over for operationaliseringen af disse regimer, der i mange henseender går tværasektorielt. Dette er en kompleks udfordring, da der er mange hensyn afhængige af fx idealer, for at løse de multidimensionelle problemstillinger i det moderne samfund. Jeg vil i dette speciale undersøge en kommunes muligheder i spændingsfeltet mellem sundhedsfremme og bæredygtig omstilling ud fra en konkret problemstilling inden for transportsektoren.

Jeg ser på mobiliteten som en prisme, der forbinder bæredygtig udvikling og sundhedsfremme. Transportsektoren er i dag den sektor, der udleder mest CO₂ på verdensbasis (Dogra et al, 2021). Mobilitet er vigtigt i vores samfund, da det giver adgang til essentielle muligheder, som fx, at købe mad og tage på arbejdet uanset alder og formåen. De strukturelle betingelser for mobilitet har skabt et krav om, at den enkelte borger behøver sin egen bil for at opnå ovenstående muligheder for daglig livsførelse. Det er en tilgang, der fører til påvirkningen af sundheden for planeten og mennesker (Dogra et al, 2021). Trods Danmark er kendt for sin høje mængde af bæredygtige mobilitetsformer, særligt cykling i de større byer, stiger antallet af mennesker der ejer en bil (Freudendal-Pedersen et al., 2020). Bilkulturen i Danmark er i høj grad fremtræden og er en af de største udfordringer i omstillingen til klimavenlig transport (Freudendal-Pedersen et al., 2020). Mobilitetskultur er omsluttet i et socio-teknisk system, hvor strukturelle mønstre i høj grad påvirker systemet. Dog bliver hverdagslivets perspektiv sjældent inkluderet i diskussionen om omstilling til klimavenlig transport fra den nuværende mobilitetspraksis (Freudendal-Pedersen et al., 2020). For at løse problemstillingen om en transportsektor, der udleder mindre CO₂, kræver det en tværfaglig systemisk tilgang (Dogra et al, 2021). Jeg ønsker at tilgå problemstillingen om klimavenlig transport, der har sundhedsmæssige- og klimarelaterede konsekvenser, ud fra et hverdagslivsperspektiv, hvor jeg samtidig undersøger de

strukturelle betingelser for hverdagslivets praksis.

Dette speciale tager udgangspunkt i Esbjerg kommune i et samarbejde. Samarbejdet startede ved, at Esbjerg Kommune søgte studerende til en problemstilling omkring klimavenlige trafikvaner i kommunen. Der var en åben tilgang, således at jeg har kunnet præge undersøgelsen i den retning jeg ønskede (Bilag 23). Esbjerg kommune har en særlig agenda ift. at mindske privatbilismen på korte afstande, der går mod målet om, at kommunen bliver CO₂-neutral i 2030. At begrænse privatbilismen på korte afstande har både miljømæssige-, men også sundhedsmæssige fordele. Dette vender jeg tilbage til i problemfeltet. Jeg deler den klimapolitiske dagsorden, som Esbjerg kommune har påtaget sig, der samtidig taler ind i FN's 17 verdensmål. Samarbejdet med Esbjerg Kommune har bidraget med en unik indgang til Esbjerg kommune og by, som jeg ikke ville have været i stand til at etablere alene. Dette samarbejde udgør derfor specialets forskningsgrundlag. Specialet vil være et bidrag til Esbjerg Kommunes arbejde med deres nye klimaplan, der forventes færdig i august 2022.

1.2 Problemfelt

Problemfeltet vil være en indføring i specialets sundheds- og bæredygtighedsdimension samt en præsentation af specialets samarbejdspartner, Esbjerg Kommune, det lokalpolitiske landskab og transportudfordringen i Esbjerg Kommune.

1.2.1 Sundhedsdimension

Anvisningen om *health in all policies*, hvor sundhed integreres i alle politikker, beskrives i Ottawa Charteret som et princip og praksis der skal sikre sundhedsfremmende indsatser politisk integreret i andre sektorer. Integreringen af sundhed skaber derigennem forbindelse mellem indbyrdes afhængige sektorer, hvor formålet er ”*at de sundere valg skal gøres tilgængelige også for politisk ansvarlige*” (WHO, 1986). Med det øgede fokus på sundhedsfremme, introduceredes konceptet new public health i år 1974 via Lalonde rapporten, hvor tilgangen til sundhed gik fra at være forebyggende og møntet på den enkeltes livsstil til at have fokus på fælles betingelser for at øge sundhedsindsatser. Det er også i visse skoler omsat til ”*at fremme sundhed og trivsel via empowerment ud fra menneskers autonome valg og et fokus på at arbejde med rammebetingelser for menneskers eller grupper af menneskers levevilkår*” (Bech Lau et al, 2020: 12). I dette speciale vil jeg have fokus på borgere i Esbjerg kommunes rammebetingelser for at leve et sundt liv.

I 2016 trådte FN's 17 nye verdensmål i kraft, der frem mod 2030 skal sætte den globale dagsorden mod en bæredygtig udvikling for mennesker og planeten med et udgangspunkt i de globale problematikker (Verdensmålene, 2020). På sundhedsområdet (mål nr 3) er der et mål om at nedsætte antallet af dødsfald og sygdomstilfælde som resultat af kemikalier i bl.a. luft- og jordforurening (Verdensmaalene, 2021).

En af de største sundhedskonsekvenser ved trafik er luftforurening, som har været et problem i mange år. Selvom luftforurening i Europa er forbedret, er der fortsat lang vej til at luftforureningen er på niveau med WHO's anbefalinger (World Health Organization, 2021). I september 2021 nedsatte WHO konsekvent deres grænseværdier fra 2006 for luftforurening og specielt vedrørende partikelforurening. Dette skete på baggrund af massiv evidens for, at netop partikelforurening i luften havde meget større helbredsmæssige konsekvenser end tidligere antaget. De sundhedsmæssige konsekvenser forbundet med luftforureninger omfatter blandt andre tidlig død, slagtilfælde, lungesygdomme, lungekræft, astma og respiratoriske infektioner (European Environment Agency, 2021). Luftforurening kan samtidig bidrage til at forværre eksisterende sygdomme (Danish Centre For Environment and Energy, 2018: 4). Det har store menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger, idet der er direkte udgifter i forbindelse med indlæggelser eller medicinsk behandling, og der er indirekte udgifter ved produktions- og velfærdstab i forbindelse med sygedage, tidlig tilbagetrækning, tabte leveår eller akut død (Danish Centre For Environment and Energy, 2018: 4). I 2020 under Covid-19 lockdown faldt niveauet af luftforurening i verden. I Danmark faldt antallet af for tidlige dødsfald direkte relateret til luftforurening med 13% ift. 2019 (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2022). Det var særligt grundet mindre brug af privat bil, der sænkede partikelkoncentrationen i mange byer (European Environment Agency, 2020). Det svarer dog stadig til omkring 4000 for tidlige dødsfald, og hvis de økonomiske konsekvenser af luftforureningen opgøres både direkte og indirekte, så ender Danmark i 2020 med et tab på omkring 79 mia. dkk (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2022: 22).

Trafikken i Danmark er stigende, og der kommer flere personbiler på vejene (Brinch-Pedersen, 2022). Det giver en tilsvarende øget luftforurening på gadeplan. Indtil videre har den øgede mængde af trafik heldigvis fulgt udviklingen i emissionsdæmpende teknologier, som partikelfiltre o.l. og derfor er der siden 1990 sket en generel reduktion i luftforureningen fra vejtrafik. Dette har ledt til en reduktion i for tidlige dødsfald med 51% fra 8200 i 1990 til 4000 i 2020 (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2022: 11). Ligeledes er der sket en reduktion i de direkte- og indirekte økonomiske omkostninger,

som udgjorde 152 mia. DKK i 1990 (beregnet som et gennemsnit over 3 år 1988-1990). Dette svarer også til en reduktion på næsten 49%. Uanset om luftforureningen er faldet, så er denne stadig det største miljø- og sundhedsproblem, som Europa står overfor (Det Europæiske Miljøagentur, 2022), og det er næsten umuligt at undgå den, da partiklerne bliver båret rundt med vinden.

Borgernes sundhed bliver påvirket ved selv moderate luftforureningsniveauer, særligt følsomme og udsatte grupper i befolkningen er her i riskozonen (Miljøministeriet, 1997: 39). Før WHO's nye anbefalinger for partikelforureningerne var alle målestationer i Danmark under grænseværdierne for $PM_{2,5}$, med en enkelt undtagelse af målinger på H.C. Andersens Boulevard i København. Efter de nye anbefalinger, er alle målestationer over grænseværdierne (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2022). Det ser lidt bedre ud for PM_{10} , som dog stadig ikke overholdes på gade målestationerne. PM_{10} er partikelmassen af partikler mindre end $10\mu m$, hvor $PM_{2,5}$ er partikler mindre end $2,5\mu m$. $PM_{2,5}$ er en delmængde af PM_{10} og anses for at være mere sundhedsskadelig.

Selvom den totale luftforurening er faldende siden 1990, så findes der stadig bidragere til luftforureningen, der ikke er faldende, som en direkte konsekvens af vejtrafik. Den store synder kommer i stigende grad fra fx dæk- og bremseslid (Palmgren et al, 2005: 10). Denne del af luftforureningen er konsekvent stigende siden 1990 og kan ikke, uden større regimeskift, modvirkes teknologisk, da de hovedsageligt stammer fra bremse- og dækslid. De finere partikler stammer fra udstødning.

På EU-plan er luftforurening skyld i 307.000 tilfælde af for tidlig død og ca. 40.000 af disse er direkte relateret til NO_2 udledning (European Environment Agency, 2022), som vejtrafik står for størstedelen af. De fine partikler, $PM_{2,5}$, er den største dræber. NO_2 er en del af $PM_{2,5}$ sammen med SO_2 og O_3 (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2022: 11). Danmark er forpligtet på indsatser gennem de reviderede nationale emissionslofter, NEC-direktivet, et direktiv under Europaparlamentet, der har til formål at nedbringe udledning af luftforurenende stoffer. Danmark er også med i LRTAP-kommissionen der i et bredere samarbejde med EU, Østeuropa, Kaukasus, Centralasien, USA og Canada har det formål at nedsætte luftforureningen (Danish Centre For Environment and Energy, 2018: 5). Danmark er i dette regi forpligtet til at reducere udledningen med 39 % i 2030 ift. 2005.

De helbredsmæssige konsekvenser af luftforurening beregnes oftest ved brug af EVA (Economic Valuation of Air Pollution) -modellen. Denne model udnytter trinvis beregninger til at finde enkelte emissioners monetære konsekvens i en befolkning. EVA benyttes til beregne regionale og lokale spredninger af en forurening til at estimere en dosiseksponering til en given befolkningstæthed og gruppering (fx inden for alder). Til disse beregnede eksponeringer hører der såkaldte

responsfunktioner, som hægter en bestemt dosis-eksponering til et statistisk udfald af specifikke hændelser, som fx akut død, astma o.l. I bilag 24 har jeg udarbejdet et sundhedsresponskema fra Andersen et. al. (2019: 6), som indeholdt data anvendt i de nyeste EVA model-beregninger, med data fra Esbjerg Kommunes befolknings sammensætning samt Esbjerg by. Sundhedsresponskemaet er et eget estimat lavet for at kunne give en indikator for, hvilke økonomiske og sundhedsmæssige konsekvenser der er ved luftforurening i Esbjerg Kommune. I dette eksempel er fokus på PM_{2,5}. Ydermere skal det pointeres, at disse tal er mest velvisende for Esbjerg By, og det er mere et tænkt eksempel at ekstrapolere til hele Esbjerg kommune¹.

Det er interessant at se på små ændringer i koncentrationen af PM_{2,5} i Esbjerg kommune og by. Værdier, som findes interessante, er fx den totale ekstra omkostning. Ved en gennemsnitlig stigning i Esbjerg kommune på 1 µg/m³ i årlig middelkoncentration af PM_{2,5}, der svarer til den årlige middelkoncentration i København, vil de årlige sundhedsomkostninger stige med ca. 75 mio DKK. Også direkte menneskelige konsekvenser som 3 flere for tidlige dødsfald i byen om året er bemærkelsesværdige. Der er altså besparelser at hente i kommunen som helhed på at mindske hverdagstrafikken i Esbjerg kommune. Om det skal opgøres i sygedage, antal mio i tabt arbejde for virksomheder eller for tidlige dødsfald er op til Esbjerg kommune.

Luftforurening har ikke kun sundhedsmæssige konsekvenser, men også klimamæssige. Mange årsager til luftforurening, som forbrænding af fossile drivmidler, udleder også drivhusgasser, der bidrager til at øge drivhuseffekten og den globale opvarmning (WHO, 2019). Politikker der nedbryder luftforurening, har derfor både et sundheds- og et klimamæssigt sigte med både at nedsætte risikoen for tidlig død og sygdom samt reduktion af klimaforandringerne.

En anden sundhedskonsekvens ved trafik er støj. Støj er et stigende problem både i urbane og ikke urbane arenaer. Trafikstøj er klassificeret som den anden miljømæssige trussel på folkesundheden i Europa, lige efter luftforurening (Det Europæiske Miljøagentur, *Environmental noise in Europe, 2020:45*). Nogle af konsekvenserne ved trafikstøj er irritation, søvnforstyrrelse, kardiovaskulære og

¹ Skemaet er konstrueret ved at se på forskellen mellem et baggrunds niveau på 12 µg/m³ og 16 µg/m³. Denne forskel anvendes, da der i nyeste rapporter (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2019: 6) ses en årsmiddel koncentration på 12 µg/m³ i både landlig baggrund samt i fx Aalborg og Aarhus, og 16 µg/m³ findes som middelværdi på Danmark's mest befærdede vej, H.C. Andersens Boulevard. Hertil skal siges, at Københavns bybaggrund i snit ligger på 13 µg/m³ (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2019: 6).

metaboliske sygdomme samt ringere kognitiv udvikling hos børn (Det Europæiske Miljøagentur, *Environmental noise in Europe*, 2020:46).

Jeg finder det interessant at undersøge Esbjerg Kommunes borgeres mobilitetsadfærd og koble sundhedsfremme med et fokus på den bæredygtige omstilling. Der er tydeligt et sundhedsmæssigt incitament for kommunen i at være ambitiøse med den bæredygtige omstilling. Det er desuden interessant, hvordan en kommune kan arbejde med at håndtere en problemstilling, der er koblet på sundheds-, klima- og trafikpolitik.

1.2.2 Bæredygtighedsdimension

Bundtlandsrapporten fra 1987 (United Nations, 1987), hvor en målrettet og global bæredygtighedsindsats for første gang nedskrives og adresseres, har været fundamentet og det politiske udgangspunkt for Rio-deklarationen, der blev skabt under Earth Summit i 1992. En FN-konference for miljø og udvikling. Her etableres Agenda 21, der er en omfattende handlingsplan for den globale bæredygtighedsdagsorden for det 21. århundrede. Planen omhandler alle områder, hvor mennesket har indflydelse på miljøet. Med Agenda 21 adresseres de lokale myndigheder for første gang i en dansk implementering i 1994, hvor kommunerne bliver forpligtet til overfor planloven at udarbejde en Lokal Agenda 21 i et samarbejde med borgere, lokale organisationer og private virksomheder (United Nations, 1992). Ovenstående afspejler et paradigmeskifte, hvor regimet bæredygtig udvikling skaber nye måder at regulere, planlægge og handle på og dermed udfordre eksisterende socio-tekniske systemer (Almlund & Holm, 2015).

Med den globale indførelse af bæredygtig udvikling rejser en række komplekse og modsætningsfyldte problematikker sig. Det handler bl.a. om økologisk bæreevne, demokratisk legitimitet og social retfærdighed (Vasstrøm & Paaby, 2021). De 17 verdensmål anerkender, at social, økonomisk og miljømæssig udvikling, fred, sikkerhed og internationalt samarbejde kræver integrering for at opnå holdbare udviklingsresultater (Verdensmålene, 2020). Der findes ikke nogen objektive rigtige løsninger på de udfordringer, vi i samfundet står over for. Det viser sig i konflikter mellem miljømæssige, sociale og økonomiske hensyn.

if. Vasstrøm og Paaby (2021:108) kræver bæredygtig omstilling reorienteringer af værdisæt, politiske systemer og institutioner, hverdagsliv og konkrete praksisser. Bæredygtighedsdagsordenen

konkurrerer med kravet om vækst i samfundet, hvor vækst ses som et centralt karakteristikum i det senmoderne samfund (Rosa, 2016: 33). Udgivelsen af rapporten *Climate Change 2021 The Physical Science Basis* af organisationen IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) i 2021, fremlagde konklusionen, at klimaforandringerne er menneskeskabte (IPCC, 2021). Blandt de alvorlige konsekvenser ved de menneskeskabte klimaforandringer er: dårligere fysisk og mental sundhed, øget risiko for sygdomme stammende fra fødevarer, vand og dyr, humanitære kriser, tab af økosystemer og biodiversitet i vand og på land, forurening, øget pres på fødevarerforsyning og vandforsyning samt øget risiko for naturkatastrofer for at nævne nogle (Pörtner, H. et al, 2022). Løsningerne finder vi ikke kun ved at se på enkeltstående teknologiske løsninger, men ved at have blik for de patologiske forbruger- og produktionsmønstre inden for de socio-tekniske systemer som blandt andre fødevarer, bygninger og mobilitet (Köhler et al. 2019: 2). Jeg har fokus på det socio-tekniske system inden for mobilitet og transport. Bæredygtig omstilling er multidimensionelt og transdisciplinær, hvor løsninger ikke kun skal findes på mikroniveau, men også i et bredere systemisk perspektiv. Derfor har jeg valgt at etablere et samarbejde med en lokal myndighed for ikke blot at kunne pege på problemstillinger udefra, men bidrage med viden der kan løfte mobilitetsproblematikken i Esbjerg Kommune. Köhler et al. (2019) peger på, i deres review, at det største arbejde myndigheder kan gøre er at anerkende, at omstilling ikke kan klares alene ud fra en top-down styringsstrategi. Der må inddrages flere relevante aktører, idet elementer inden for teknologi, marked, brugeradfærd, kulturelle meninger, infrastruktur og politikker kræves i arbejdet mod en bæredygtig omstilling inden for det socio-tekniske system mobilitet.

Jeg inddrager borgerperspektivet på kommunens klimadagsorden, da det kan åbne op for forståelser om omstillingsprocesser, der tager udgangspunkt i hverdagslivets praksisser (Vasstrøm og Paaby, 2021).

1.2.3 Samarbejdspartner: Esbjerg Kommune

Esbjerg Kommune er den femtestørste kommune i Danmark og er i dag i en rivende udvikling inden for offshore projekter og som digitalt knudepunkt, idet Esbjerg forbinder Danmark til norden med fiberkabler. Der er en vision i Esbjerg kommune om at blive Danmarks grønne energimetropol (Esbjerg Kommune, U.Å.-b). Senest er Esbjerg Kommune nøglekommune i Esbjerg Deklarationen 2022, der skal sikre vindenergi fra Nordsøen til den Europæiske Union. Formålet er at accelerere reduktion af fossile brændstoffer (Regeringen, 2022).

I 2020 er der ca. 115.000 indbyggere i Esbjerg kommune, hvoraf lidt over 70.000 bor i Esbjerg by. Der er et historisk fald af indbyggere i Esbjerg Kommune, og Esbjerg by har således ikke samme befolkningstilvækst som ellers er kendetegnet ved en regional hovedby (Stagis A/S.,2021). Esbjerg Kommune har udfordringer med at rekruttere nye borgere. Esbjerg Kommune ønsker at skabe større kendskab til byen, samt øge den lokale tilknytning og stolthed (Esbjerg Kommune, U.Å.-c).

Kommunens samlede geografiske CO₂-udslip er lidt lavere end landsgennemsnittet. Gennemsnittet pr. indbygger i Esbjerg kommune er 10,12 ton CO₂, hvor landsgennemsnittet er 11 ton pr dansker (Energistyrelsen, 2022; Energistyrelsen, 2021). Til sammenligning er CO₂-aftrykket i Storbritannien 12 ton pr indbygger og i Sverige er det 8 ton pr indbygger (Energistyrelsen 2021).

Esbjerg Kommune er forpligtet gennem planloven til at udarbejde lokale Agenda 21 strategier. Handlingsprogrammet, Agenda 21, blev vedtaget af alle 180 deltagende stater. Strategierne skal indeholde kommunens bidrag til bæredygtig udvikling i det 21. århundrede, hvor der skal være en handlingsplan for, hvordan kommunen ønsker at arbejde helhedsorienteret, tværfagligt og langsigtet, samt hvordan borgere, virksomheder, organisationer og foreninger vil blive inddraget i arbejdet. Der er samtidig et krav om, at strategierne skal vedrøre bl.a. miljømæssige, trafikale, sociale og sundhedsmæssige forhold (Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, 2002). Lokal Agenda 21 strategierne for Esbjerg Kommune er inkorporeret i kommuneplanstrategien for kommunens klima- og bæredygtighedsprincipper. Dette er gjort for at opnå en større sammenhæng i arbejdet med strategierne og det konkrete arbejde med udførelsen (Esbjerg Kommune, 2014).

Esbjerg Kommune har en langsigtet vision om, at samfund og produktion i kommunen formes efter bæredygtige principper, hvor kommunens CO₂-udledning minimeres (Esbjerg Kommune, 2010: 4). Dette er i overensstemmelse med den nationale klimaplan, der er politisk vedtaget i 2019 (Danish Ministry of Climate, Energy and Utilities, 2019). Som følge af kommunens deltagelse i DK2020, et klimapartnerskab mellem Kommunernes Landsforening, regionerne og Realdania, udarbejdes nu en ny klimaplan, der bidrager med lokale handlingsplaner, således at Esbjerg Kommune kan leve op til de internationale standarder fra Paris-aftalen. Paris-aftalen er en juridisk bindende klimaafte indgået i 2015 af FN's 196 medlemslande (Klima- energi- og forsyningsministeriet, U.Å).

Esbjerg Kommune har sat et mål, om at blive CO₂-neutrale i 2030, hvor CO₂-regnskabet beregnes ud fra kommunen som geografisk enhed. Kommunens klimaplan 2022-2034 er ikke vedtaget endnu, men visionen er, at de nye initiativer skal kunne skabe vækst og velfærd (Esbjerg Kommune, U. Å.-

d). Esbjerg Kommune positionerer sig som inspirator og facilitator, som i samarbejde med borgere og virksomheder skal sørge for, at den bæredygtige omstilling i kommunen. Dette gøres gennem en personalestrategi, hvor kommunens 10.000 medarbejdere, skal arbejde ud fra en multifunktionel orienteret tilgang, der heri indebærer en tværfaglig og helhedsorienteret tilgang til opgaveløsning (Esbjerg Kommune, U.Å.-e).

Det politiske landskab i Esbjerg Kommune

Esbjerg Kommune er blandt de 46 ud af 98 kommuner i Danmark, der siden 2020 har været med i Klimapartnerskabet DK2020. Målet er, at medlemskommunerne skal udarbejde klimaplaner, der følger internationale standarder, der skal pege på konkrete tiltag (Kommunernes Landsforening, 2020). Esbjerg Kommune har trods medlemskab siden 2020 endnu ikke udarbejdet deres gældende klimaplan, i modsætning til fx kommuner som Aarhus og Vejle (Kommunernes Landsforening, 2020), med hhv. en Socialdemokratisk og en Venstre borgmester. Esbjerg Kommune med en Venstre borgmester forventer at have deres endelige klimaplan klar august 2022. Jeg undrer mig over, at Esbjerg Kommune har en vision om at blive Danmarks grønne energimetropol, men endnu ikke har udarbejdet en klimaplan der skal sikre dem at de når målet om CO₂-neutralitet i 2030.

Esbjerg Kommune har siden 1994 haft en venstre borgmester (Wikipedia, 2022), hvor den nuværende borgmester Jesper Frost Rasmussen har været borgmester siden 2018. Kommunalvalget i 2021 resulterede i en ny konstituering, med Socialistisk Folkeparti, Socialdemokratiet og det Konservative Folkeparti, og udvikling af nye byrådsudvalg (Ritzau, 2021). Her blev de gamle udvalg Teknik & Byggeudvalget og Plan & Miljøudvalget skiftet ud med Klima & miljøudvalget og Plan & Byudviklingsudvalget. Denne organisering repræsenterer et skifte i byrådets fokus på mere klima. Et citat fra Venstre Borgmesteren Jesper Frost Rasmussen illustrerer, at den politiske dagsorden har fået et nyt fokus: *“Jeg er rigtig glad for, at vi har fået et nyt fokus på klima med det nye Klima & Miljøudvalg. (...)”* (Ritzau, 2021). Dette tyder på, at klima først fra sidste kommunalvalg i 2019 er kommet rigtigt i fokus i Esbjerg Kommune.

Esbjerg Kommune har tradition for at være nøglekommune, når det kommer til olieboring i Nordsøen. Det har skabt vækst og arbejdspladser i kommunen. Esbjerg Kommune positionerer sig som grøn energifrontfigur, men har trods dette ikke planer om at nedrosle olieaktiviteten i Nordsøen. if. Kommunens tekniske direktør Erik Jespersen, er det et ansvar, der ligger på regeringens skuldre (Svaneborg, 2020). Esbjerg Kommune varetager blot Danmarks interesser. Dette kan dog klinge hult, når kommunen ønsker at blive den førende grønne energimetropol i Danmark. Grundet den sene

forpligtelse til klimaområdet, har Esbjerg ej heller en tradition for at koble sundhed og klima i deres handleplaner.

Transportudfordringen

I Esbjerg forudser man en øgning i trafiktætheden i 2030 på over 40 %, særligt på de store indfaldsveje (Esbjerg Kommune, 2013). Denne udvikling vil få nogle sundheds- og klimamæssige konsekvenser for borgerne i Esbjerg Kommune. I 2019 stod transportsektoren for 21 % af kommunens samlede energiforbrug if. Energistyrelsen (2019). I 2008 stod transportsektoren for 22 % af kommunens samlede CO₂-udledning. Altså ingen bemærkelsesværdig udvikling. Af de 22 % var det 46 % privatbilisme (Esbjerg Kommune, 2010: 13). For at nå målet om CO₂-neutralitet i 2030 ønsker Esbjerg Kommune at gøre det attraktivt for hverdagspendlere, der har under 5 km, at benytte cyklen som primært transportmiddel (Esbjerg Kommune, 2022 a). Behovet for CO₂-reduktion inden for transportsektoren har if. kommunes handleplan to mulige løsninger: Den *første* er at overflytte biltrafik til mere bæredygtige transportformer (Esbjerg Kommune, 2013). Der er et potentiale for nye transportvaner her i denne strategi, da fx fordelingen af ture på under 5 km i Esbjerg midtby er følgende: 45 % bil, 21 % cykel, 30 % gang og 1 % offentlig transport (Esbjerg Kommune, 2019b: 8). Dvs. at på næsten halvdelen af ture på under 5 km benyttes bilen som transportmiddel. På landsgennemsnittet er det en tredjedel af turene, hvor bilen bliver brugt som transportmiddel på ture under 5 km. Over halvdelen benytter bilen på landsplan på ture på under 10 km (DTU Transport, 2013). Den *anden* strategi er den teknologiske udvikling, der begrænser CO₂-udledning for biltrafikken (Esbjerg Kommune, 2013). Esbjerg Kommune regner ikke med at udelukke biltrafikken helt, og estimerer en 19 % reduktion i 2030, hvis begge strategier inkorporeres (Esbjerg Kommune, 2013: 12). Der er mange muligheder for at realisere ovenstående to strategier. I tabellen nedenfor ses mulige tiltag der vil kunne bidrage med at realisere strategierne:

Mulige virkemidler Esbjerg Kommune kunne benytte
<ul style="list-style-type: none">- Afgifter; veje, fossilt brændstof, benzin- og dieslbiler- Lån af el-cykel inden borgerne investerer i sin egen- Øge sikkerheden for cyklister og gængere - omskriv mentaliteten og prioritér de bløde trafikanter over bilisterne- Ambitiøs plan for den kollektive trafik

- fx en letbane der rammer de store arbejdspladser og let adgang til parcelhuskvarterene - med 10 min. mellemrum hver afgang, mulighed for cykelparkering og busafgange på holdepladserne
- 30 timers arbejdsuge - giver borgerne mere tid i hver ende til at prioritere klimavenlig transport - og giver en dag hvor borgerne ikke skal transportere sig til arbejdet samt kan give mere mentalt overskud
- Hjemmearbejdsdage flere dage om ugen
- Større arbejdspladser skal have nem og direkte adgang til offentlig transport og et godt cykelstinetværk
- Etablering af en ny forvaltning der varetager sundhed og den bæredygtige udvikling under ét for at markere et stærkt tværgående samarbejde.
- Miljøzoner - hvor lastbiler og busser er mindst Euro 4-køretøjer eller har et partikelfilter
- Bilfri zoner i de større byer i kommunen
 - Evt. benzin og diesel fri zoner
- Kampagner og information - skabe fællesskab omkring kommunens vision om at blive Danmarks grønneste Kommune
 - Skabe kulturelle aktiviteter og events der skaber fokus på den grønne livsstil og by/kommune
 - Kampagner om fællesspisninger i nærområderne, i forsamlingshusene - kommunen kunne give et økonomisk bidrag - Dette ville kunne give mere frihed og fællesskab for den enkelte familie/borger i hverdagen.
- Etablere borgerpaneler, inddragelse bør ske gennem stratificering - lav workshop med fokus på den grønne kommune.
- Etablering af el-ladestander steder hvor mange mennesker benytter og kører til: indkøbsmuligheder, kulturelle aktiviteter, institutioner, arbejdspladser osv. - Der skal være ladegaranti i hele kommunen
- Billigere parkeringspladser for el- og hybridbiler
- Tilladelse til lavemissions biler at køre i busbanerne.
- Lav villaveje og mindre veje om til grønne rekreative områder der skaber liv i bybilledet

Der er mange mulige handlestrategier for Esbjerg Kommune til at borgerne opnår nye transportvaner, og de teknologiske løsninger forankres i kommunen. I Esbjerg anvendes en delvis strukturel tilgang til borgerne, hvor borgernes transportadfærd forsøges at påvirkes gennem fysiske indsatser på infrastrukturen som fx cykelstier, broer og passager mellem byens tilbud. Herunder ønskes en prioritering af eldrevne busser i gaderne i indre by samt førerløse busser (Esbjerg Kommune, 2022b:20). I tillæg er der et mål om at få flere borgere til at cykle og flere skal cykle mere. Målet har for Esbjerg kommune en sundhedsværdi og nedbringer CO₂-udslip (Esbjerg Kommune, 2022b:22). Behovet for at flytte pendlertrafik over på cykeltrafik understøtter bl.a. Esbjerg Kommunes arbejde med 'Bevæg dig for livet', hvis overordnede mål er, at Danmark skal blive den mest aktive nation i 2025 (Bevæg dig for livet. U.Å.). I Esbjerg midtby er der en stor ind- og udpendling, hvor der grundet et snævert netværk af offentlige transportmuligheder, er lille tradition for at benytte offentlig transport. Cykling, gang og offentlig transport er sundhedsfremmende på fire følgende måder: motion, reduktion i ulykker, det øger den sociale kontakt og reducerer luftforurening (Wilkinson & Marmot, 2003: 28).

Mulige tiltag der kan reducere CO₂-udslippet i transportsektoren

I 2013 har en tværministeriel arbejdsgruppe udarbejdet et virkemiddelkatalog, der er en oversigt over beregninger og resultater på baggrund af samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster ved klimatiltag fra statens side. Den tværministerielle arbejdsgruppe er dog uden sundhedsministeriet. Tiltagene dækker bl.a.; at sænke tophastigheden på motorveje, afskaffelse af befordringsafdraget, en grøn udviklingsafgift på fossile brændstoffer og større fokus på elbiler (Tværministeriel arbejdsgruppe, 2013). Det er begrænset hvilke virkemidler en kommune kan benytte, for at reducere CO₂ i transportsektoren. Klimabevægelsen har i deres virkemiddelkatalog 2021 opfordret til, at særligt de større kommuner, herunder Esbjerg Kommune, tager handling for, at den grønne omstilling skal lykkes lokalt og senere nationalt. Her er fokus på elektrificering af personbiler, omstilling af al offentlig transport og trængselsreducerende infrastruktur (Klimabevægelsen, 2021). Esbjerg Kommune har dog ikke sit eget virkemiddelkatalog. Odense Kommune har i 2020 udarbejdet et virkemiddelkatalog med henblik på at sænke luftforureningen, hvor fokus er på vejtransport og brændefyring. Tiltagene er overordnet by- og trafikplanlægning samt lokalisering af miljøfølsomme zoner (Jensen et al., 2020). Esbjerg Kommune har if. Ritzau forpligtet sig overfor regeringen til, at 75 % af de fremtidige køretøjer i kommunalt regi skal køre på emissionsfrie drivmidler i år 2022 (Ritzau, 2020). Gennem samarbejdet med 'bevæg dig for livet' er Esbjerg Kommune desuden forpligtet til at skabe nogle strukturelle rammevilkår, der på foreningsniveau, institutionsniveau samt

byplanmæssigt muliggør bevægelse for borgerne i Esbjerg Kommune (Esbjerg Kommune, U. Å.). Disse tiltag vil også have en miljømæssig fordel. Herunder er der fokus på, at flere af Esbjerg Kommunes borgere skal cykle mere.

1.3 Afgrænsning

Jf. afsnit 1.2.1 er der et klart sundhedsfremmende incitament i at beskæftige sig med transportsektoren. Specialet arbejder derfor i krydsfeltet mellem sundhedsfremme og bæredygtig udvikling. Jeg forfølger anvisninger om health in all policies samt integrering af miljøpolitik og inddrager byplanlægning og trafikpolitik i relation til transportvaner. Jeg afgrænser desuden til Esbjerg Kommune.

Da dette speciale bygger på health in all policies, vil jeg med et sundhedsfremmende perspektiv og blik for borgerens hverdagsliv undersøge Esbjerg Kommunes borgeres transportvaner og de strukturelle betingelser herfor. Jeg vil undersøge, hvilke forståelser der ligger til grund for deres transportvalg. Da den bæredygtige omstilling også kræver en reorientering af hverdagslivet og konkrete praksisser, vil dette speciale kunne bidrage til, at Esbjerg Kommune bedre kan prioritere brug af virkemidler, der reelt ville være gavnligt for den enkelte borger fra et sundheds- og bæredygtigt perspektiv. Løsningerne skal ikke kun findes teknologisk, men også i borgernes adfærdsmønstre og vaner. Det kræver en bottom-up tilgang, hvor borgerens hverdagsliv og praksis inkluderes.

1.4 Problemformulering og arbejdsspørgsmål

Hvilke vilkår og ambivalenser der træder frem, når Esbjerg Kommune vil ændre en hverdagslivs praksisform, der retter sig mod bæredygtig omstilling.

- *Hvilke strukturelle betingelser er der for borgeren i Esbjerg Kommune for at træffe klimavenlige transportvalg i hverdagslivet?*
- *Hvilken indflydelse har den politiske kultur på sundhed-, klima- og trafikpolitikken?*
- *Hvordan opleves borgerne og medarbejder i Esbjerg Kommune i forvaltningens perspektiv?*
- *Hvordan er hverdagslivs praksisformerne for borgerne i Esbjerg Kommune i relation til mobilitetsadfærd?*
- *Hvilke forståelser ligger til grund for borgernes mobilitetsadfærd?*

1.5 Procesafsnit

Jeg undersøger det sociale fænomen klimavenlige transportvaner i Esbjerg Kommune. Det undersøgte fænomen konstitueres af lokalområdet, borgere og myndighedsinitierede processer i Esbjerg Kommune. Fænomenet indgår derfor i en konkret samfundsstruktur med særlige traditioner og historicitet på den ene side, og på den anden side indgår fænomenet i et særligt lokalområde, med nogle særlige borgere, der er socialt forankret i en bestemt kultur (Clausen, 2011). Alt dette ville jeg gerne være åben for i empiriindsamlingen, hvorfor mit metodiske udgangspunkt var aktionsforskning. Jeg var interesseret i at inddrage borgere i forskningen og derigennem skabe et større demokratisk perspektiv. Aktionsforskning ville give mulighed for en åbenhed til feltet, der gør, at deltagerne ikke kun bliver pålagt forskerens agenda, men i høj grad selv har mulighed for at præge samtalerne (Nielsen & Nielsen, 2020). Med inspiration fra Phd. Laura Tolnov Clausen (2011) ville jeg benytte fremtidsværkstedsmetoden, hvor jeg gennem 3 workshops i 4 faser med udgangspunkt i Robert Jungk (1998) ville tage borgerne med gennem en *kritisk fase*, *utopifasen* og et *forskningsværksted*. I den *kritiske fase* skulle deltagerne frit kritisere de nuværende forhold for mobilitet samt jeg ville få et indblik i deltagerne hverdagsliv. I *utopifasen*, skulle deltagerne bryde vanetænkningen og forestille sig den ideelle fremtid. Den tredje fase, *virkeliggørelsesfasen*, sammenlignes resultater fra de to foregående workshops med henblik på at invitere relevante aktører til *fremtidsværkstedet*, den fjerde

fase. Her ville borgere og relevante aktører indgå i en diskussion, hvor de relevante aktører stiller deres viden til rådighed, men uden at dømme. Det er en proces der går over flere uger, da der skal være en pause mellem de forskellige workshops for at kunne skabe et klart skel mellem temaerne.

Mit udgangspunkt var at inkludere to settings på hhv. et Gymnasium og en arbejdsplads som er anonymiseret i Esbjerg Kommune. Jeg havde udarbejdet inklusionskriterier, skrevet invitationer (Bilag 1 og 2) og påbegyndt rekrutteringen. Metodedesignet krævede at deltagerne kunne sætte 3 gange 1,5-2 timer af, over en periode fra marts til april. Dette kunne i sig selv opleves som meget for den enkelte i en travl hverdag på gymnasiet og på arbejdspladsen. Desuden handler de tre workshops om deltagernes brug af transportmidler, herunder brug af bil som primære transportmiddel til og fra gymnasium eller arbejdsplads. Bilen kan være en billet til at lykkes i det moderne samfund, da samfundets struktur kræver, at man er mobil og har en bil til rådighed (Jensen, 1997). Det kan være udfordrende at blive spurgt ind til sine transportvaner hvis ikke man er motiveret eller interesseret i at indgå i en samtale, idet bilen er forbundet med status, identitet, frihed og kontrol. Grundet manglende tilbagemeldinger fra gymnasiet og det tidsmæssige perspektiv for deadline af speciale udelades gymnasiet i andet rekrutteringsforsøg. Det gør dog at undersøgelsen ikke får diversitet i forståelsen af transportvaner afhængig af livssituation. I andet rekrutteringsforsøg var det antal tilbagemeldte interesserede ikke nok til at det metodisk gav mening at fortsætte hvorfor jeg måtte reorientere metodetilgangen.

1.6 Begrebsafklaring

Hverdagsliv

Et hverdagslivsperspektiv kan bidrage med en større forståelse af borgerne i Esbjerg og deres mobilitetsvaner (Lau & Delica 2020:99). Hverdagslivsbegrebet forstås ud fra en kontekst af mikro- og makroperspektiv, hvor hverdagslivet ikke kan forstås alene uden at inddrage den samfundsmæssige kontekst. Hverdagslivet er afhængig af de kulturer og generelle samfundsstrukturer, der har indflydelse på den enkelte kontekst (Lau & Delica 2020:101). I specialet vil hverdagslivet være et produkt af de lokale kulturer og samfundsmæssige strukturer, der berører det at være borger i Esbjerg Kommune. Beck-Jørgensen (1994) ser hverdagslivet som det levede liv, hvor hendes definition af hverdagslivet er: *"Hverdagslivet er det liv, vi lever, opretholder og fornyer,*

genskaber og omskaber hver dag. Dette liv kan ikke defineres, i det mindste ikke med sociologiske begreber. Det, der kan defineres, er dels hverdagslivets betingelser, dels de måder disse betingelser håndteres på.” (Beck-Jørgensen, 1994: 17). Hverdagslivet skal her forstås som de aktiviteter, relationer og processer der genskabes og omskabes (Freudendal-Pedersen, 2007). Jeg anvender Beck-Jørgensens (1994) definition på hverdagslivet i en kontekst af det senmoderne samfund, med fokus på mobilitet og transportvaner med udgangspunkt i bilen som transportmiddel.

Det senmoderne samfund

Den samfundsmæssige kontekst hverdagslivet forstås ud fra, jeg har valgt at betegne det senmoderne samfund. Det samfund, vi lever i, kan gå under flere teoretiske betegnelser som fx det accelererende samfund, risikosamfundet og informationssamfundet. Betegnelsen det senmoderne samfund indeholder karakteristika af et samfund hvor individualisering, refleksivitet, tid, rum, risici og ambivalens har en betydning for dannelsen af individets livspolitikker (Freudendal-Pedersen 2007: 59). Individet skal i kraft af det senmoderne samfund tage valg i højere grad end tidligere, hvor mennesket levede i overensstemmelse med det traditionelle. Mennesket kan kun handle i overensstemmelse med det traditionelle i det senmoderne samfund, hvis handlingen kan legitimeres gennem refleksivitet (Freudendal-Pedersen 2007:60). Det enkelte menneske skal skabe balance mellem tryghed og frihed i hverdagslivet i et komplekst samfund der beror på ekspertsystemer. Det senmoderne samfund er afgrænset til Danmark.

Mobilitet

Begrebet mobilitet, forstås ikke kun som en faktisk bevægelse, men også som potentialet for bevægelse. Individet i det senmoderne samfund er påvirket af mobilitet, der har indflydelse på sociale, politiske og økonomiske processer samt samfundets organisering (Freudendal-Pedersen 2007: 53). Potentialet for mobilitet spiller en afgørende rolle i et samfund, hvor det er en kapital for den enkelte at være mobil. Mobiliteten bidrager til fortællingen af det senmoderne individ, hvor forventningen om det mobile individ håndteres gennem adfærdsmønstre og personlige strategier (Freudendal-Pedersen 2007: 54). Mobiliteten har samtidig en ambivalens, hvor den på den ene side kan være mulighedsskabende, men også handlingsbegrænsende. Der er desuden en iboende ulighed tilknyttet begrebet, der bl.a. skal ses socioøkonomisk (Freudendal-Pedersen 2007: 54). I en hurtig og

komplikeret verden bidrager mobiliteten til, at individet har muligheden for at være mobil og på farten uden destinationen giver begrænsninger.

1.7 Opbygning af specialet

Kapitel 2: Videnskabsteori og Metode indeholder en analysestrategisk gennemgang. De videnskabsteoretiske tilgange kritisk teori og socialkonstruktivismen præsenteres. Dernæst en redegørelse for den metodiske del af specialet i forbindelse med empiriindsamling samt refleksioner over specialets kvalitet.

Kapitel 3: Teori, en redegørelse for specialets primære teori, med en kort gennemgang af centrale begreber anvendt i analysen. Jeg anvender transitionsteori, praksisteori og Malene Freudendal-Pedersens greb Strukturelle fortællinger.

Kapitel 4: Analysedel I handler om de strukturelle, politiske og organisatoriske betingelser i Esbjerg Kommune. Her inddrages dokumentanalyse samt empiri fra gruppeinterview med leder fra Miljø og teknikforvaltningen og leder fra sundhedscentret i kommunen.

Kapitel 5: Analysedel II er et perspektiv på mobilitetspraksis og borgernes forståelse for mobilitet. De vil tage udgangspunkt i fokusgruppeinterviewet af borgere i Esbjerg Kommune.

Kapitel 6: Diskussion tager fat i resultater fra analysen og diskuterer dem med udgangspunkt i en samtale med en trafikplanlægger i Esbjerg Kommune, der står for arbejdet med kommunens cykelplan.

Kapitel 7: Konklusion og perspektivering er specialets endelige konklusion, hvor problemformuleringen vil blive besvaret. Dernæst vil jeg i specialets perspektivering reflektere over hvad Esbjerg Kommune kan gøre i fremtiden, og hvordan de fremlagte problemstillinger fra diskussionen kan adresseres.

KAPITEL 2

Videnskabsteori og metode

Trods et ønske om at demokratisere empiriindsamlingen gennem aktionsforskningens fremtidsværksted og inddrage relevante aktører i en diskussion på sidste dagen, måtte jeg se virkeligheden i øjnene. Jeg besluttede derfor at benytte fokusgruppen som alternativ til fremtidsværkstedet og inddrage et gruppeinterview med to relevante ledere fra Esbjerg kommune. Da tilbagemeldingen fra vores samarbejdspartnere var, at der var udvist interesse for projektet fra nogle med 10 km til deres arbejdsplads, udvidede jeg derfor til under eller lig med 10 km til arbejdspladsen (Bilag 3). En afstand på 10 km ville inkludere parcelhuskvarterer omkring arbejdspladsen, der ville højne muligheden for rekruttering af deltagere.

2.1 Analysestrategi

Jeg undersøger trafikpolitiske dagsordner gennem hverdagslivsoptik ved at koble dokumentanalyse med fokusgruppe- og gruppeinterview. Jeg vil kigge på politiske dokumenter for klima, sundhed og trafik fra Esbjerg Kommune, for deri at identificere virkemidlers vægtning og hvilken rolle borgernes selvstyring i adfærd spiller. Jeg er interesseret i at undersøge, om og hvordan, de sundhedspolitiske dokumenter inkluderer klimapolitik i relation til trafik. Med fokusgruppeinterviewet undersøges den del af den politisk ønskede transition, der understøtter borgernes motivation for ændring af mobilitetsadfærd. Her fremanalyserer jeg borgernes narrativer ift. transportvaner sat i relation til Esbjerg Kommunes bystruktur, for det kan give indblik i, hvilke muligheder og/eller begrænsninger, der får borgeren til at tage mere klimavenlige transportvalg. Desuden inddrages ledelsens forståelse og planlægning af transport samt organisationens egen tilgang til sundhed og klima. Jeg kobler således et hverdagslivsperspektiv til agendaen om sundhed og klima inden for mobilitet, hvor jeg undersøger, hvordan udfordringerne med sundhed og klima udfoldes i praksis på trafikområdet.

Jeg vil med en transitionsteoretisk ramme inddrage et systemisk perspektiv på problemstillingen koblet til eksisterende infrastruktur og politikker, der understøtter dette. Dernæst anvender jeg praksisteori til at identificere mobilitetspraksis fra et hverdagslivsperspektiv, da jeg undersøger det sociale fænomen 'klimavenlige transportvaner'. Praksisteori er en teoretisk ramme, der kritiserer, at

forestillingen om at den strukturelle tilgang, kan løse det hele, og anerkender samtidig, at hverdagslivspraksis skal inkluderes i den bæredygtige omstilling. Til sidst anvender jeg et greb fra Malene Freudendal-Pedersen om strukturelle fortællinger for at få en større forståelse af de narrativer borgerne har for deres mobilitetsadfærd. Mit videnskabsteoretiske perspektiv er kritisk teoretisk, der giver projektet et helhedsorienteret refleksionsrum. I arbejdet med det empiriske materiale fra fokusgruppe- og gruppeinterview vil den kritiske teori blive suppleret med en socialkonstruktivistisk tilgang. Dette for at få et blik for de eksisterende selvfølgeligheder i samfundet.

2.2 Videnskabsteori

Jeg benytter kritisk teori som et overordnet kritisk blik, hvor jeg er bevidst om, at specialet har et normativt kritisk ideal, der involverer, at klimavenlige transportvaner ikke er frit tag-selv bord for borgerne, men er underlagt en række determinanter, der er mere eller mindre skjult for borgerne selv. Jeg bygger også normativt på det afsæt, at klima- og sundhedshensynet indebærer stop for brug af privatbil til hverdagen. Jeg kobler derudover med socialkonstruktivismen i analysen for at kunne få et blik for, hvordan samfundets diskurser influerer på borgernes og ledelsens narrativer omkring sundhed og klima i et mobilitetsperspektiv. Følgende afsnit vil være en argumentation og redegørelse for de valgte videnskabsteorier.

2.2.1 Kritisk teori

if. den kritisk teoretiske tilgang har videnskaben til opgave at blotlægge og forklare virkeligheden, hvor formålet er at gå bag om overfladefænomener og samfundets ideologier (Juul, 2012: 319). Videnskaben er i modsætning til positivismen ikke objektiv og neutral, idet forskning skal være kritisk. Specialets problemstilling udspringer af en særlig interesse inden for koblingen mellem bæredygtig udvikling og sundhedsfremme i kommuner inden for en specifik problematik, hvorfor tilgangen til Esbjerg Kommunes problematik om klimavenlige transportvaner bærer præg af denne interesse. Tilgangen til feltet er derfor påvirket af mit normative ideal, der ligger til grund for den kritiske tilgang og fungerer som en standard for den kritiske analyse (Juul, 2012: 319).

Den kritiske teori er et bidrag til et teoretisk refleksionsrum i specialet. Jeg vil med et overordnet helhedsorienteret perspektiv sætte det sociale fænomen, '*klimavenlige transportvaner*', i en samfundsmæssig kontekst. if. den kritiske teoris grundprincipper kan sociale fænomener ikke kun betragtes alene, da de er "*indskrevne i processuelle relationer, som på en gang konstituere og er*

konstitueret af en modsætningsfyldt samfundsmæssig helhed og dennes historiske kontekst” (Nielsen, 2020: 473). For dette speciale betyder det, at det undersøgte sociale fænomen, er indlejret i sin lokale kontekst og den historiske, hvilket jeg har inddraget i problemfeltet.

Den kritiske teori kan dog ikke udelukkende benyttes i materialeindsamlings- og analysearbejdet, hvorfor jeg har valgt at supplere med socialkonstruktivismen. Den kritiske teori kan i det analytiske arbejde bidrage med en løbende refleksion over enkeltfænomenet og dets relation til helheden. Socialkonstruktivismen kan give et blik for de eksisterende selvfølgheder, der er i samfundet, som kan have indflydelse på forandringsmuligheder ift. at skulle omstille til en mere klimavenlig transportform.

2.2.2 Socialkonstruktivisme

Socialkonstruktivismen er, som den kritiske teori, enig i at viden aldrig kan være objektiv. Forskeren vil derfor tilgå empirimaterialet og analysere ud fra sine forforståelser, der hhv. er på baggrund af det teoretiske blik, men også præget af de diskurser i samfundet, der styrer, hvordan verden skal forstås (Pedersen, 2012). Herunder vil forskernes individuelle erfaringer, biografi og værdier have indflydelse (Pedersen, 2012: 188). Ift. dette speciale vil tilgangen til det empiriske materiale være influeret af det teoretiske udgangspunkt beskrevet i kapitel 3. Jeg er som beskrevet i ovenstående afsnit påvirket af det normative ideal. Jeg ønsker dog at gå til det empiriske materiale med en åbenhed og bevidsthed, der går ud over det overordnede normative ideal. Dette skal muliggøre dekonstruktion af selvfølgheder og synliggøre magten, der ligger bag det naturlige for derigennem at kunne se på nye muligheder (Pedersen, 2012: 219). Jeg vil derfor være åben for hvis specialets overordnede normative ideal vil blive udfordret. Inden for den socialkonstruktivistiske forståelsesramme konstrueres sandheden i lyset af det perspektiv, man tilgår problemstillingen med. Sandheden er derfor perspektivistisk (Pedersen, 2012: 188). Med socialkonstruktivismen som tilgang har jeg samtidig et blik for forståelsen af, at hvad der bør gøres i samfundet, hviler på forhandlinger og magtspil mellem samfundets aktører (Pedersen, 2012: 189). Det indebærer også forhandlinger borgere imellem og med sig selv. Fx hvad den mest klimavenlige transportform er, og hvilken rolle miljøet må spille i hverdagslivet (Pedersen, 2012: 189). Jeg anvender fokusgruppe- og gruppeinterviews med hhv. borgere og ledere i Esbjerg Kommune, for at få en forståelse af, hvordan fx deltagerne i fokusgruppens transportvaner eksternaliseres gennem interaktionen i interviewet. Dette er bl.a. et af socialkonstruktivismens nøgleantagelser, at samfundet er et menneskeligt produkt.

Mennesker handler på baggrund af en bestemt verdensforståelse eller en særlig vane for at reducere kompleksiteten i hverdagen (Pedersen, 2012: 196). Jeg er således nysgerrig på, hvordan menneskelige handlinger, i Esbjerg kommunes ledende roller, kan have indflydelse på en sundhedsfremmende bæredygtig omstilling i transportsektoren.

Jeg er epistemologisk interesseret i, hvordan borgerne ser verden og hvordan det sociale fænomen er socialt konstrueret. if. den epistemologiske konstruktivisme vil al viden om den sociale verden være social konstrueret gennem fortolket viden (Pedersen, 2012). Ontologisk er jeg interesseret i, hvordan virkeligheden er sat sammen, hvilke muligheder har borgerne for at tage klimavenlige transportvalg i hverdagen. if. den ontologiske konstruktivisme er samfundets strukturer objektiverede, de fremstår som noget, der ikke kan være anderledes. Jeg er nysgerrig på, hvilken indflydelse den sociale struktur har på udviklingsprocesser i samfundet i relation til klimavenlige transportvaner samt magtrelationer mellem mennesker (Pedersen, 2012:209).

Forholdet mellem empiri og teori

if. den socialkonstruktivistiske videnskabsteoretiske tilgang anses den anvendte teori som iagttagelsesledende begreber (Pedersen, 2012:221). Her er teorien en udfoldelse af de anvendte begreber som analysens konstruktion af den sociale virkelighed er bygget op omkring (Pedersen, 2012:221). Jeg kan med en socialkonstruktivistisk tilgang ikke konkludere en endelig sandhed, da analyseresultatet vil være et produkt af mine konstruktioner, som jeg har skabt gennem brugen af de valgte teoretiske begreber (Pedersen, 2012:221). Analysen kan derimod gennem dekonstruktion af gamle forståelser bidrage med nye perspektiver på det sociale fænomen, klimavenlige transportvaner, ud fra min verdensforståelse beskrevet i specialet. Specialets konklusion vil derfor være en opsamling på disse udførte dekonstruktioner.

2.3 Metode

2.3.1 Dokumentanalyse

Jeg anvender dokumentanalyse for at kunne beskrive virkeligheden i Esbjerg kommune. Jeg undersøger et socialt fænomen i sin kontekst, hvor dokumenter spiller en stor rolle i det senmoderne samfund (Traintafillou, 2019: 147). Dokumenterne er ikke skabt til det formål at skulle indgå som led i et speciale. Dokumenternes afsender kan dog have haft en bevidsthed omkring, at en given rapport ville kunne blive anvendt i en samfundsvidenskabelig analyse (Traintafillou, 2019). Dokumenter er et medium der fungerer som et spejl af virkeligheden. De vil derfor altid repræsentere virkeligheden på en forvrænget måde (Traintafillou, 2019: 150).

I nedenstående tabel er en oversigt over anvendte dokumenter i dokumentanalysen, afsnit 4.1.

Oversigt over anvendte dokumenter i dokumentanalyse	Tidspunkt for dokumentets publicering	Type af dokumenter
Esbjerg Kommune vision 2020	2014	Sekundær
Esbjerg Kommune vision 2025	2019	Sekundær
Esbjerg Kommune Sundhedspolitik 2015-2020	2015	Sekundær
Klima- og bæredygtighedsplan for 2010-2020, Esbjerg Kommune	2010	Sekundær
Esbjerg Kommune handleplan for trafik- og mobilitet 2013	2013	Sekundær
Esbjerg Kommune Cykelplan 2022-2026, udkast	-	Sekundær

Alle dokumenterne udarbejdet af Esbjerg Kommune, der har en central funktion ift. specialets problemfelt. Kommunen er ved at udarbejde nye politikker til klimaplanen og sundhedsplanen hvorfor jeg ikke har kunne benytte den nyeste version. Det kan have en betydning for dokumentanalysens *troværdighed* ift. om man kan stole på oplysninger fra de rapporter, da de potentielt ikke er gældende fra fx august 2022, hvor den nye klimaplan udkommer. Dokumenterne har også det til fælles, at de er skrevet med et henblik på at få Esbjerg Kommune til at se ud på en bestemt måde, fx at realisere byrådspolitikernes målsætninger og legitimere sig selv som kommune. I hvilket omfang dokumenterne er et billede af den virkelighed, som jeg søger at belyse, *repræsentativiteten*, vil jeg

mene, at de er relativt repræsentative. Jeg kunne have inddraget dokumenter af interne politiske forslag og evt mødereferater, *primæredokumenter*. De valgte dokumenter kan kategoriseres som *sekundære*, idet de er offentligt tilgængelige (Lynggaard, 2020: 187). De kan dog fortsat bidrage med et billede på borgerne i Esbjerg Kommunes strukturelle betingelser for at handle klimavenligt ift. deres transportvaner. Samarbejdspartnerne i Esbjerg Kommune har hjulpet til at viderefremme relevante dokumenter, som Esbjerg Kommunes nye cykelplan, der endnu ikke er udgivet. Rapporterne over Esbjerg Kommune har bidraget med et indblik i, hvordan Esbjerg Kommune ønsker udviklingen i kommunen set fra deres perspektiv. Jeg mener, det er væsentligt at inddrage disse dokumenter, da de er med til at danne grundlag for de offentlige interventioner over for borgerne i Esbjerg Kommune og dermed skaber en borger med en særlig profil (Traintafillou, 2019: 155). Jeg har inddraget kommunens vision for 2020 og 2025 for at kunne identificere, om der har været et særligt skift i kommunens fokus omkring den bæredygtige omstilling og integrering af sundhedsfremme.

2.3.2 Feltobservation

Den indledende empiriske indsamling var en feltobservation af cykelmulighederne i Esbjerg, da det if. Bente Halkier (2018) kan give forskeren vigtige erfaringer og forståelser for feltet. Jeg har ikke en lokal indsigt i feltet, og derfor har det været vigtigt for mig at lave egne erfaringer lokalt for bedre at kunne tale indforstået med fokusgruppemedlemmerne samt udarbejde spørgeguide. Bente Halkier (2018) nævner at observation koblet med fokusgruppe kan bidrage med en åbenhed over for så meget variation som muligt i diskussioner, hvilket kan være særligt nyttigt i forskningsfelter, der indeholder stærke normative diskussioner i samfundet herunder bilkørsel og miljøproblematikker, som dette speciale gør.

Jeg har haft en åben tilgang, hvor jeg på egen hånd har forsøgt at få et førstehåndsindtryk af Esbjerg som en cykelby. Da Esbjerg Kommune ønsker at fremstå som cykelkommune, tog jeg på cykeltur, hvor jeg gennem mig selv og mine sanseoplevelser har oplevet Esbjerg ud fra borgernes øjne. Udgangspunktet for turen var at prøve forskellige typer af cykelstier. Jeg ville prøve at cykle i midtbyen, på større veje, små skovstier og i parcelhuskvarterer. Alt dette med et udgangspunkt i, hvordan den pågældende cykelsti ville være at benytte til og fra arbejde samt få en rumfornemmelse af byen. Turen foregik fra midtbyen, ud til vandet i et moderne industriområde, gennem grønne

områder ud i parcelhuskvarterer og tilbage til midtbyen ad supercykelstien. Ruten kan ses på figur 1 med start i Nørregade.

2.3.3 Valg af målgruppe

Med valget af målgruppe har der fulgt mange overvejelser med. Skulle målgruppen tage udgangspunkt i en særlig setting? Skulle jeg tage udgangspunkt i et nærområde og derved få kontakt

til de pendlere, der mobiliserer sig ind til Esbjerg midtby på daglig basis?

Det været en relevant overvejelse for mig, hvad der kunne lade sig gøre ift. specialets tidsramme.

Hvorfor tilgængelighed til målgruppen blev afgørende for det endelige valg.

Efter et par møder med samarbejdspartneren i Esbjerg Kommune blev en arbejdsplads lokaliseret, hvor der var observeret



Figur 1 Rute over cykeltur i Esbjerg (Energi Metropol Esbjerg & Esbjerg Kommune, U.Å.)

udfordringer i borgernes mobilitet. Den valgte setting blev en arbejdsplads centralt i Esbjerg by, der af medarbejdernes hensyn anonymiseres. I en lokal undersøgelse på arbejdspladsen (Bilag 6), hvor man har undersøgt transportform til arbejde og på hvilke afstande, ses en tendens hvor flere vælger at benytte bilen også på de korte afstande op til 5 km. Det giver problematikker som manglende parkeringspladser der fører til alternative løsninger der opleves til gene for borgerne der bor i området. De manglende parkeringspladser har resulteret i at medarbejderne ankommer stresset på arbejdet og nogle har i løbet af dagen behov for at forlade arbejdspladsen for at flytte bilen grundet uhensigtsmæssig parkering.

2.3.4 Gruppeinterview

I gruppeinterviews er der if. Bente Halkier (2018) en høj grad af interaktion mellem interviewer og interviewpersoner, hvor interviewet er styret af en spørgeguide i samme omfang som ved individuelle interviews (Halkier, 2018: 9). Gruppeinterviewet var med hhv. Leder 1, leder i Esbjerg kommunes sundhedscenter og Leder 2, afdelingschef for Miljø og Teknik i Esbjerg kommune. Se yderligere præsentation under *præsentation af informanter* i bilag 25. Gruppeinterviewet blev struktureret som et semistruktureret enkeltmandsinterview, hvor jeg havde udarbejdet en spørgeguide. Guiden var ikke mere struktureret end at der var plads til afvigelser, hvis samtalen førte til perspektiver, der var interessante at få uddybet (Kvale og Brinkmann, 2015: 185). Interviewguiden kan ses i bilag 8. I figur 2 ses et eksempel på åbningen af interviewet, hvor jeg har valgt at benytte åbningsspørgsmål. Disse giver den interviewede mulighed for at fortælle om noget konkret med relation til forskningstemaet (Brinkmann & Tanggaard, 2020: 48).

Forskningsspørgsmål	Spørgsmål
Åbningsspørgsmål: Indblik i hvad lederne arbejder med til dagligt	Hvad består din jobfunktion af og hvilke mål arbejder du hen imod? Hvilke arbejdsopgaver har I? og hvordan arbejder i tværsektorielt?

Figur 2 Udklip af spørgeguide - Gruppeinterview (Bilag 8)

Interviewet startede med, at jeg introducerede til specialets forskningsfelt og indhentede informeret samtykke (Bilag 19, 20). Til gruppeinterviewet har ledernes position i Esbjerg Kommune en analytisk relevans, hvorfor ledernes navne og stilling ikke er anonyme.

Leder 2 blev forsinket til interviewet, hvilket betød at den første del af interviewet kun var med Leder 1. Vi aftalte at gå i gang af respekt for alles tid. Da Leder 2 ankom havde begge mulighed for at blive ekstra til interviewet var færdigt. Leder 2 forsinkelse resulterede i, at Leder 1 følte at nogle af spørgsmålene var svære at svare på, da de var konstrueret efter at begge parter skulle være med.

2.3.5 Fokusgruppeinterview

Forskellen fra semistruktureret interviews og fokusgruppe er, at der typisk er meget interaktion mellem interviewpersonerne (Halkier, 2018: 9). Data produceres gennem interaktionen i gruppen omkring et emne forskeren har bestemt. Fokusgrupper kan sige noget om betydningsdannelse i grupper (Halkier, 2018: 10). Der er et potentiale for i fokusgrupper, at deltagerne udtrykker tavs viden fra deres sociale erfaringer (Halkier, 2018). Idet jeg undersøger deltageres mobilitetsadfærd, er det

interessant at få et indblik i deltagernes betydningsdannelse af, hvad det gør for dem at benytte bilen som transportmiddel samt hvilke indre forhandlinger og vurderinger, der ligger bag denne praksisadfærd. I en fokusgruppe vil de, når de diskuterer ud fra et emne, skabe fortolkninger, argumenter, enigheder og uenigheder som en gruppe (Halkier, 2018: 13). Disse skabes på baggrund af den sociale interaktion, der finder sted i fokusgruppen, hvor de sociale normer har en central rolle i gruppens måder at forhandle fortolkninger og argumenter på. Normer fremstår derfor i en fokusgruppe. Til gengæld er fokusgrupper som metode mindre egnet til at producere data om deltagernes livsverden (Halkier, 2018: 14). Dette skyldes, at der er flere der skal nå at ytre deres meninger, hvorfor der naturligt vil være mindre tid til den enkelte. Den enkelte deltager i en fokusgruppe har en større kontekstuel forståelse end forskeren, hvor den sociale interaktion mellem deltagerne kan bidrage med sociale praksisser og kompleksitet i betydningsdannelserne som forskernes ellers ikke ville have mulighed for at få viden om (Halkier, 2018: 15).

Der blev udarbejdet en spørgeguide (Bilag 7), som skulle lede diskussionerne i en retning, der havde relevans for specialet. Derudover udarbejdede jeg en struktur for fokusgruppen (Bilag 12), for at skabe gennemsigtighed for deltagerne ift. hvornår der var pause og hvilke forventninger jeg havde. Fokusgruppen indledtes med en kort præsentation af mig samt specialet, efterfulgt af en introduktion af den enkelte deltager. Her blev deltagernes samtykke indhentet og de blev informeret om deres rettigheder se bilag 13-18. Fokusgruppen afsluttes med en debriefing for både at evaluere, hvordan deltagerne oplevede fokusgruppen og for at høre om emnet var socialt genkendeligt for dem (Halkier, 2018: 66). Spørgsmål til debriefing ses i figur 3.

Debriefing:

- Er der noget I gerne vil tilføje her til sidst?
- Hvordan har I oplevet deltagelsen i fokusgruppen?
- Ville I have haft de her diskussioner hvis vi ikke havde præsenteret emnerne for jer?

Figur 3 Spørgsmål til debriefing i fokusgruppen (Bilag 12)

Informanterne gav udtryk for at de har haft snakken om transportvaner på arbejdspladsen (Bilag 11: 41,42). Samtalen blev startet ift. hvem der cykler og hvem der ikke cykler. Diskussionerne startede også ofte ift. de manglende parkeringspladser der resulterede i diskussioner om alternative transportmuligheder (Bilag 11: 42). Emnet for fokusgruppen har været relevant for deltagernes hverdagsliv. Se bilag 22 for resumé af fokusgruppe- og gruppeinterview.

2.3.6 Rekruttering af deltagere

Jeg har udarbejdet en invitation til at deltage i fokusgruppeinterviewet se bilag 3. Til gruppeinterviewet blev deltagerne rekrutteret gennem specialets samarbejdspartnere, der fortalte om specialet. Invitationen til fokusgruppeinterviewet er opbygget med det Bente Halkier (2018) kalder en *populær-intro*, der med en kort forklaring i et forståeligt sprog introducerer deltagerne til emnet. Jeg har rekrutteret deltagere jeg ikke selv kender, hvilket er anbefalet. Mine samarbejdspartnere har etableret kontakten til deltagerne. Jeg havde et mål om at rekruttere 6-12 deltagere pr fokusgruppe, der ville give plads til frafald. Det kunne lykkedes at rekruttere 6 personer til ét fokusgruppeinterview á 2 timer og 2 ledere til ét gruppeinterview á 1 time. Det generelle kriterie for kvalitativ dataproduktion er, at man skal fortsætte interviews indtil der ikke kommer nye perspektiver fra deltagerne og opnår en datamætning (Halkier, 2018: 39). Grundet specialets omfang, tidshorisont og den metodiske reorientering havde jeg ikke mulighed for at inddrage flere fokusgrupper for at opnå dette. Fokusgruppen blev holdt på hhv. deltagerne arbejdsplads. Arbejdspladsen som setting lægger op til en samtale om transportvaner i hverdagen, og deltagerne befinder sig i vante rammer. Der kan dog være ulemper ift. at deltagerne kan blive forstyrret af arbejdsrelaterede emner, som skete i begge interviews, hvor informant 6 og Leder 2 blev forsinket. Præsentation af informanter ses i bilag 25.

2.3.7 Kvalitet i specialet

I kvalitative studier afhænger studiets kvalitet i høj grad om de specifikt anvendte metoder. Der er dog nogle kernekvalitetsstandarder, man som forsker kan anvende i processen (Tanggaard & Brinkmann, 2020). Kvalitetskontrol er noget der foregår løbende i processen, hvor valg tages ud fra faglige skøn og vurderinger (Tanggaard & Brinkmann, 2020). Jeg har forsøgt gennem specialets kapitler at tage læseren igennem disse processer, ved at begrunde valg taget i projektet. Kvalitativ metode er et håndværk, hvor der ikke findes resultatliste over, hvordan man metodedesigner og gennemfører metoden (Tanggaard & Brinkmann, 2020). For at opnå *transparens* i specialet har jeg fx inkluderet den metodiske reorientering fra aktionsforskning med fremtidsværksteder til den anvendte metode. Eksemplet illustrerer samtidig, at ved kvalitativ metode kan det endelige design ændres flere gange, grundet omstændigheder, der ikke kunne forudses fra forskerens side. Ift. specialets *generaliserbarhed* er Esbjerg kommune den 5. største kommune i Danmark og er samtidig en landkommune der har været venstre politisk styret i mange år. Der kan drages sammenligninger til andre lignende kommuner i Danmark. Mht. borgerne har jeg kun inkluderet 6 deltagere i fokusgruppen, men viden fra fokusgruppen kan bidrage til at se tendenser i en befolkning i en

landkommune. Jeg har forsøgt både ud fra mit kritisk teoretiske perspektiv og teoriafsnittet at specificere perspektivet på forskningsfeltet. Dette giver læseren mulighed for åbent at kunne reflektere over andre mulige fortolkninger (Tanggaard & Brinkmann, 2020: 661). Jeg har gennem eksempler i analysen at gøre dem empirinære, hvor mine konklusioner er baseret på det empiriske materiale. Under både fokusgruppe og gruppeinterviews har jeg forsøgt at gentage min forståelse af, hvad deltagerne udtrykte, således at de kunne sige om det var en korrekt fortolkning. Nedenstående er et eksempel hvor jeg har forsøgt ud fra informant 4's udtalelse at understrege min forståelse:

Mathilde: *“Så du kan godt mærke en reel forskel, fra når du har kørt i bil på arbejdet eller cykler?”*

Informant 4: *“Meget stor forskel. (...)”* (Bilag 10: 15)

Dette bidrager til *troværdigheden* i specialet. Dog har jeg ikke tjekket transskriberingerne med informanterne af tidsmæssige årsager.

Begge interviews er transskriberet for at kunne lave en systematisk analyse. Transskribering er dog en tekstlig reduktion af empirien som jeg ikke har kunnet se mig uden om. Jeg har sørget for at fokusgruppen- og gruppeinterviews moderator og observatør transskriberede for at kunne høre forskel på stemmerne (Halkier, 2018: 73). Jeg har markeret overlap i samtale og når talen har været uforståelig. Transskriberingerne er kodet, med henblik på at kondensere teksten til temaer.

Temaerne omfatter overskrifterne i analysen. Nedenstående er et eksempel på kodningsprocessen:

Kode	Transskribering
Bilens mobilitetspotentiale giver frihed i hverdagen.	Informant 1: <i>“Jamen, min bilfri er lige med frihed for mig. (...)”</i> (Bilag 9: 3)
Tager cyklen tid fra hverdagen?	Informant 3: <i>“ (...) hvis jeg skal cykle herind, så så kan jeg regne den cykeltid ud, også så jeg sådan en, der ikke bare kan cykle langsomt. Så jeg ville nok komme til at svede lidt, og så skal jeg nok lige i bad, og det er igen det der med tiden. (alle nikker enig) (...)”</i> (Bilag 9:4)

KAPITEL 3

Teori

3.1 Transitionsteori

Transitionsteorien kan bidrage med et blik for teknologiske systemer, der determinerer borgerens muligheder for valg af transport, samt hvad der i den forbindelse kan forandres (Gram-Hansen, 2014). Store teknologiske forandringer i den samfundsmæssige organisering, som fx inden for transport kaldes indenfor en bredere teoriskole for teknologiske transitioner (Gram-Hansen, 2014). Teknologiske transitioner er ikke kun ændringer i teknologien, men også i de sociale netværk, der producerer og reproducere dem (Gram-Hansen, 2014). Forventninger og normer for et normalt liv har gennem tiden udviklet sig til at være ubæredygtigt simultant med udviklingen af praksisser og systemer for teknologier (Gram-Hansen, 2014). Teorien kan give et blik for, hvordan den eksisterende infrastruktur determinerer, hvad der er muligt eller nemt at forandre.

Jeg har valgt at inddrage transitionsteori i specialet for at kunne inddrage et systemisk perspektiv. Inden for privatbilisme gælder følgende forhold: Kultur og symbolsk mening, regulering og politik, infrastruktur, teknisk videnskabelig viden, industristruktur, markeds- og brugerpraksisser og økonomi (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014). Det er således et komplekst system, hvor jeg med transitionsteorien som ramme får et systemisk og helhedsorienteret blik på mobilitet.

Mobilitet befinder sig i et socioteknisk-system, der er et samspil mellem kultur, socialitet og teknologi. Transitionsteori *“er en teoretisk-analytisk forståelse af kompleksiteten og udviklingsdynamikken i socio-tekniske systemers virkemåde og ændringer”* (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014: 3). Teorien udspringer af en kritik af neoliberale forståelser, med en behavioristisk adfærdsforståelse og tiltro til, at politiske forhandlingsspil udelukkende kan skabe omstillingen (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014: 4). Bæredygtig omstilling vanskeliggøres af en sporafhængighed, fastholdelse af en ikke bæredygtig samfundspraksis, i vores aktiviteter. Det kan være normalpraksisser for transport og rutiner, der kan henføres til normer, institutionelle kognitive regler, regulativer og den tekniske- og materielle struktur af systemer. Forandringer der passer ind i det allerede eksisterende system, er nemmere at implementere (Søndergaard, Holm og Stauning,

2014). Sporafhængighed kan forklares gennem det sociotekniske system, hvor Professor Frank Geels (2004) har introduceret begrebet socio-tekniske regimer. Her præsenterer de dominerende socio-tekniske regimer en sporafhængighed, hvor de tilhørende praksisser reproduceres (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014: 5). Etablerede regimer kan rekonstrueres gennem eksterne krav og betingelser udefra. Udviklingen af regimer introducerer Frank Geels (2004) en multi-level model, der er et interaktivt og strukturalistisk samspil mellem tre niveauer: *Nicher*, *Regimer* og et eksternt *socio teknisk landskab*. *Det socio-tekniske landskab* repræsenterer de eksterne forhold som makroøkonomi, kultur, sociale værdier og demografi. Esbjerg Kommune er påvirket af særlige kulturer, sociale værdier samt er afhængig af en særlig demografi. Fx er deres placering i landet afgørende for den måde kommunen har valgt at føre erhverv og skabe vækst. *Regimer* repræsenterer de dominerende praksisser inden for, fx mobilitet, normer og fælles forestillinger. Offentlige og private aktører er situerede på dette niveau. Normen for ture under 5 kilometer i Esbjerg er at vælge bilen som transportmiddel (Esbjerg Kommune, 2019b). Gennem fokusgruppen og gruppeinterviewet får jeg yderligere et indblik i private og offentlige aktørers forestillinger om normerne inden for mobilitet i Esbjerg Kommune. *Nicher* repræsenterer de lokale arenaer for alternativ praksis og teknologiudvikling. I fokusgruppen vil jeg kunne få et perspektiv på, hvad en alternativ praksis er inden for mobilitet i Esbjerg kommune. Det er gennem nicheteknologier og løsninger, at de dominerende regimer udfordres. Forholdet mellem nicher og regimer er særligt interessant, idet interaktion mellem regimer og nicher kan skabe udvikling af de eksisterende regimer. Regimerne kan desuden også udfordres af den samfundsmæssige kontekst (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014). Sundheds- og klimapolitiske mål har skabt ændringer i det socio-tekniske landskab og sætter dermed også de dominerende regimer under pres.

En forståelse af omstilling i det socio-tekniske system som en social systemisk proces og kompleksiteten i ændringen af adfærd og hverdagspraksisser (Søndergaard, Holm og Stauning, 2014: 9) vil derfor indgå som en teoretisk rammeforståelse for dette speciale.

3.2 Praksisteori

Med et praksisteoretisk blik på det empiriske materiale vil det sociale fænomen, klimavenlige transportvaner, blive sat i en kontekst af borgernes liv. Det praksisteoretiske perspektiv sættes i ramme af transitionsteorien, der har et mere samfundsorienteret perspektiv.

Med praksisteori er det praksis, der er i fokus for forståelsen af det sociale. Når jeg anvender praksisteori, giver det en praksisforståelse af det sociale fænomen i specialet. Gram-Hansen (2014)

anvender i hendes indføring af praksisteori praksisteoretikeren Theodore Schatzki. Han har bidraget med den nyeste tilgang til praksisteori. Min tilgang til praksisteori vil tage udgangspunkt i Gram-Hansen's indføring med inddragelse af Schatzki.

Handlinger og ord er grundlæggende elementer i en praksis. Konteksten har en betydning for, hvordan de anvendte handlinger og ord skal forstås (Gram-Hansen, 2014: 199). Praksisteori anvendes til fokusgruppeinterviewet, hvor deltagerne er blevet spurgt ind til deres transportvaner og praksis i hverdagslivet. If. Schatzki indeholder en praksis tre niveauer af hhv. handlinger og ord, *opgaver* og *projekter*. Et projekt kan være at skulle aflevere børn i institution eller tage på arbejdet, i det projekt indgår en række opgaver der kan udføres på forskellige måder. Fx i form af transportmiddel, bil, cykel offentlig transport osv. I opgaverne indgår også handlinger og ord. En praksis er social idet den enkelte sameksisterer og interagerer med andre mennesker, der udfører samme opgave (Gram-Hansen, 2014: 199). Det at forstå, hvad en praksis er, bidrager i projektet til at identificere borgernes opgaver i relation til deres transportvaner i hverdagen. Gram-Hansen fremstiller derudover hvad en praksis er styret af som to overordnede faktorer: det enkelte individ samt kollektive strukturer og normer. Sidstnævnte strukturer og normer produceres og reproduceres af individernes praksisser (Gram-Hansen, 2014: 200). If. Schatzki ses en praksis som to dele: *Koordinerede kollektive enheder* og *den konkrete udførelse* eller *aktivitet*. Praksis som *den konkrete udførelse* styres af en *praktisk umiddelbarhed*, der er meningsgivende for den enkelte. Dette er ikke nødvendigvis styret af rationelle eller normativt korrekte forhold. Den praktiske umiddelbarhed afhænger af den enkeltes forståelse (Gram-Hansen, 2014: 200). *Praksis som koordinerede enheder* henviser til, hvordan det enkelte individ er bærer af en kollektiv praksis. Den kollektive praksis er styret af forbindelser, der holder sammen på handlinger og ord (Gram-Hansen, 2014: 200). Gram-Hansen (2014) fremstiller 4 forbindelser, der holder sammen på handlinger og ord. Den første er *Praktisk forståelse*, der handler om, at den enkelte skal vide, hvad man skal gøre. Måden handlingen udføres på determineres af den praktiske umiddelbarhed. Den næste er *regler*, om praksissen tilladt eller ej. Der er her tale om eksplicite regler. Den tredje er *teleoaffektive strukturer*, der handler om “*at være målrettet, hvor målet er styret af normative synspunkter eller stemninger*” (Gram-Hansen, 2014: 201). Borgernes handlinger vil følge de almindelige normer, der samtidig vil bidrage til konstruktion og reproduktion af den teleoaffektive struktur. Den sidste er de *generelle forståelser*, der handler om de fælles overbevisninger, foretagender og bekymringer. Ud fra Schatzkis tidligere arbejde, kan denne fjerde forbindelse ses som en del af de teleoaffektive strukturer. I analysens sidste afsnit vil jeg med Malene

Freudendal-Pedersens greb om de strukturelle fortællinger uddybe de teleoaffektive strukturer og hvilke generelle forståelser, der ligger til grund for borgernes mobilitetsadfærd i Esbjerg Kommune.

3.3 Strukturelle fortællinger

Mobilitetsforsker ved Roskilde Universitet Malene Freudendal-Pedersens (2007) rammer grebet om *de strukturelle fortællinger* ind i en samfundsmæssig kontekst af det senmoderne samfund.

Mobilitet, er et essentielt begreb til at forstå det senmoderne samfund. Det er både mulighedsskabende og begrænsende for den enkelte, og der er samtidig en iboende ambivalens knyttet til en række følelsesmæssige og symbolske betydninger, særligt omkring bilen som transportmiddel. Freudendal-Pedersen (2007) knytter mobilitet til *hverdagslivet*, hvor individet indeholder en refleksivitet, der er med til at begrunde og legitimere individets valg i hverdagslivet. *Tid* anses som en knap ressource i det senmoderne samfund, hvor mobilitet kan være en måde at vinde tid tilbage gennem øgede hastigheder. Individet i det senmoderne samfund skal træffe mange valg i en kompleks hverdag, hvor viden om *risici* i høj grad er styret af mediers dækning samt eksperter, vi har tillid til. *Risici* er blevet en normal tilstand for individet at leve med. Freudendal-Pedersen (2007) inddrager begrebet *livspolitik*, der kan betegnes som en *livsstilens* politik, hvor mobilitet benyttes som middel til at opnå en bestemt livsstil. *Fællesskaber* er her essentielt for individet og dannes på trods af store afstande. Fællesskaber kan bekræfte en strukturel fortælling og på den måde danne nye meningsfællesskaber. Mobilitet i det senmoderne samfund anses for at være en grundsten for at kunne skabe 'det gode liv', hvor *frihed* er et nøglebegreb. Individets ret til lykke er blevet relateret til frihed og ses som en primær motivation for individets deltagelse i samfundet. Freudendal-Pedersen (2007) anvender begrebet frihed som noget substantielt i det senmoderne samfund, modsat filosofiens tilgang, der anser frihed af en eksistentiel karakter.

I denne kontekst har Freudendal-Pedersen (2007) udviklet begrebet strukturelle fortællinger, der benyttes af individet "som ledetråd til at guide os i valg om for eksempelvis *hverdagsmobilitet*" (Freudendal-Pedersen, 2007: 69). De strukturelle fortællinger indeholder et 'man' i stedet for et 'jeg', hvor ordvalget 'man' er med til at generalisere individets fortælling som noget almindeligt. De strukturelle fortællinger er dermed med til at forklare og forsvare vores mobilitetsadfærd over for os selv og omverden som en objektiv sandhed. Kulturelle forestillinger om det mobile og fleksible senmoderne liv har en betydelig påvirkning på de strukturelle fortællinger (Freudendal-Pedersen, 2007).

Jeg anvender begrebet strukturelle fortællinger til at analysere de forklaringer og det forsvar borgerne har for deres mobilitetsadfærd. Jeg sætter begrebet i en kontekst af det senmoderne samfund, hvor der er krav om, at den enkelte skal være fleksibel og mobil for at kunne indgå som individ i det senmoderne samfund. De strukturelle fortællinger kan bidrage med forståelse af borgernes narrativer omkring transportvalg, og hvilke normer og strukturer disse er styret af. Jeg er således interesseret i, hvordan borgerne begrundede deres mobilitetsvaner.

Jeg anvender Freudendal-Pedersens måde at benytte begrebet strukturelle fortællinger analytisk. Her inddeler hun de strukturelle fortællinger i tre typer: *De mulighedsskabende strukturelle fortællinger*, hvor individet konstruerer en bestemt livsstil, *De praktiske strukturelle fortællinger*, der bidrager til at legitimere valget af et bestemt transportmiddel som den eneste mulighed. *De afmægtige strukturelle fortællinger*, der fratager individets ansvar for de problemstillinger knyttet til den valgte transportform (Freudendal-Pedersen, 2007: 72). Fordelen ved denne teori er, at den er konkret og beskæftiger sig med en konkret del af mobiliteten. Freudendal-Pedersen har dog bygget sin teori på en homogen gruppe, middelklasse, hvorfor hendes resultater potentielt ikke kan anvendes på andre grupperinger. Deltagerne i specialets fokusgruppe kan dog grupperes under middelklassen.

Frihed og mobilitet

If. Freudendal-Pedersen (2007) hænger mobilitet og frihed sammen, og bilen ses som en ressource. Det senmoderne samfund er domineret af en frihedsskabende diskurs, hvor bestemte typer af transportmidler associeres som frihedsskabende og andre ikke (Freudendal-Pedersen, 2007:102). Hvad frihed opleves som er individuelt, men er udfordrende at definere for den enkelte. Det kan sidestilles som utopi, der er drivkraften for 'det gode liv'. Individet i det senmoderne samfund har aldrig haft bedre livsvilkår. Dog oplever individet sig som spundet ind i strukturelle og samfundsmæssige diskurser, som det skal frigøre sig fra. Definitionen af frihed og på hvilken bekostning denne opnås, er på individets ansvar. Mobilitet er en facilitator for frihed, hvor bilen som objekt ses som symbol på det mulighedsskabende element i hverdagen, der kan give frihed (Freudendal-Pedersen, 2007:112). Diskursen om frihed opretholdes gennem kapitalismen, der gennem medier og reklamer skaber fortællinger om, at en bestemt type livsstil ikke kan opretholdes uden bilen som symbol på frihed (Freudendal-Pedersen, 2007:113). De strukturelle fortællinger konstrueres på baggrund af sådanne, og individet accepterer fortællingen (Freudendal-Pedersen, 2007:114).

Tid og mobilitet

Tid er et centralt begreb i hverdagslivet. Freudendal-Pedersen opdeler tid i *øjeblikkelig tid* og *klokketid*. *Klokketid* forbindes med måling af tid og er et udtryk for en tidsopfattelse, der stammer fra industrialiseringen (Freudendal-Pedersen, 2007: 138). *Den øjeblikkelige tid* er kendetegnet ved den måde vi lever på i lande som fx Danmark. Der er en konstant parathed til at reagere på impulser og information fra omverden (Freudendal-Pedersen, 2007: 138). Tiden er blevet accelereret, og der forekommer derfor en sammentrækning af tid og rum. Der opstår en særlig fragmentering, hvor den enkeltes aktiviteter i hverdagen er styret af individuelle frem for kollektive mønstre. Bilen muliggør en hurtigere transport og afstande opleves som mindre. Verden indretter sig derefter. Bilen, tog og fly bidrager til at verden ændrer sig i takt med at hastigheden stiger (Freudendal-Pedersen, 2007: 139).

KAPITEL 4

Analysedel I

De strukturelle, politiske og organisatoriske betingelser i Esbjerg Kommune

Analysen tager udgangspunkt i specialets arbejdsspørgsmål med henblik på at kunne besvare problemformuleringen. Den *første* analysedel handler om Esbjerg Kommunes strukturelle betingelser og er en gennemgang af dokumenter udgivet af Esbjerg Kommune inden for den overordnede vision, sundhedspolitik, klima og bæredygtighed, trafikpolitik og kommunens indsats med at blive en cykelkommune. Derudover inddrager jeg et blik på det politiske landskab for at få en indsigt i, hvilken politisk kultur der er på spil og muliggør eller begrænser den bæredygtige omstilling i kommunen. I afsnit 4.1.3 og 4.1.4 tager jeg udgangspunkt i gruppeinterviewet med chefen for miljø og teknik samt lederen af sundhedscentret i kommunen, hvor jeg får et indblik i det organisatoriske arbejde, samt hvordan medarbejderen og borgeren opleves i relation til kommunens vision om at blive CO₂-neutral i 2030.

4.1 Esbjerg Kommunes strukturelle betingelser

Esbjerg Kommunes overordnede vision for 2020 var i 2014, at Esbjerg skulle være Danmarks nye vækstcenter med 120.000 borgere i 2020 (Esbjerg Kommune, 2014 b: 3). Vækstcenteret bygger på en kombination af erhvervsmæssige og kulturelle aktiviteter, der gør det attraktivt at leve og arbejde i Esbjerg Kommune. De erhvervsmæssige aktiviteter er i høj grad relateret til energi- og offshore aktiviteter. Kommunen positionerer sig som en grøn kommune, der vil indrette samfundet og produktion efter bæredygtige principper (Esbjerg Kommune, 2014 b:15). Kommunens arbejde fremhæves ift. at sikre overgangen til grønne energiformer. Nedenstående tabel illustrerer kommunens indsatsområder for at nå visionen:

De 8 indsatsområder (2014)

- Energimetropol og vækstcenter
- Medborgerskab og livskvalitet
- Storbykvaliteter og levende lokalsamfund
- Digitalisering og velfærdsstrategi
- Uddannelse og attraktive jobs
- Erhvervsudvikling
- Internationalisering
- Klima og bæredygtighed

Der er sket nogle ændringer i foki i Esbjerg Kommunes vision fra 2014 og den nyeste fra 2019, der er gældende til 2025. Visionen: Energi til mere, hvor fokus er på velfærd: energi til livet og vækst: energi til udvikling. Kommunen har fortsat et ønske om at tiltrække flere borgere ved at gøre kommunen attraktiv at leve og arbejde i. I nedenstående tabel kan ses, hvordan fokus på klima og bæredygtighed har fundet sit indpas. Fra at Esbjerg stiledede mod i 2020 at blive en energimetropol, er det nu (i 2022) omskrevet til en bæredygtig energimetropol. Her skal deres allerede stærke profil som energimetropol have et strategisk fokus på bæredygtig energiproduktion og anvendelse (Esbjerg Kommune, 2019: 5). Et grønt liv og bæredygtighed i indsatser for velfærd er fokus på innovative klimaløsninger og bæredygtighed som en forgangskommune (Esbjerg Kommune, 2019: 4).

Indsatsområder for Velfærd	Indsatsområder for Vækst
<ul style="list-style-type: none"> ● Energi i hverdagslivet ● Livskvalitet og sundhed ● Kulturlivet i by og natur ● Fællesskab og mangfoldighed ● Grønt liv og bæredygtighed 	<ul style="list-style-type: none"> ● Flere borgere ● Esbjerg som attraktiv uddannelsesby ● Kvalificeret arbejdskraft til alle ● Bæredygtig energimetropol ● Nordeuropas digitale knudepunkt ● En stærk turistdestination ved Vadehavet ● Optimale vilkår for iværksættere

Erhvervslivet i Esbjerg kommune er i høj grad i energisektoren, som kommunen fortsat har et ønske om at styrke yderligere. Produktionen vil fortsat være af olie/gas, vindmøller og biogas, dog på mere bæredygtige og effektive måder (Esbjerg Kommune, U. Å. -f). Det tyder altså ikke på, at kommunen har et ønske om at nedsætte eller stagnere deres bidrag til produktionen af olie og gas. Det tyder på at målet om at skabe arbejdspladser vejer højere end en ambitiøs vision om en grøn energimetropol, hvor Esbjerg ønsker at blive den mest klimavenlige kommune i Danmark. Kan det lade sig gøre, når Esbjerg Kommune er en nøglekommune i at udvinde fossile brændstoffer, der bidrager til klimaforandringer og global opvarmning? Det tyder på at Esbjerg Kommune har skrevet sig ind i den nye politiske diskurs med fokus på klima for at kunne legitimere sig selv over for andre kommuner og for at tiltrække flere borgere. En kommune der kun “er en del af problemet” ved at skabe arbejdspladser og vækst inden for erhvervslivet omkring produktionen af fossile brændstoffer, har ikke overlevelsesmulighed og legitimering i 2022.

I Esbjerg Kommunes sundhedspolitik gældende fra 2015-2020 er visionen, at der skal være energi til det gode og sunde liv. Ansvarsfordelingen beskrives som borgerens eget, hvor organisationer og virksomheder skal støtte borgeren heri. Der er et særligt fokus på at forebygge tidligt, hvorfor hovedfokus er på gravide og børn (Esbjerg Kommune, 2015: 3). Sundhedspolitikken tager udgangspunkt i Esbjerg Kommunes overordnede vision for 2020, kort beskrevet ovenfor. Den overordnede værdi er, at velfærd er noget *vi skaber sammen* (Esbjerg Kommune, 2015: 7). Der er herunder fire grundlæggende værdier for visionen: *understøtte den aktive borger, sundhed er et fælles*

ansvar, mere livskvalitet og sundhed for pengene, lighed i sundhed. Borgeren ses som en vigtig ressource i at skabe velfærd i kommunen. At sundhedsfremme og forebygge vil if. kommunen skabe mere livskvalitet hos den enkelte borger, og vil samtidig have en samfundsmæssig gevinst. Der er en forventning om, at sunde og aktive borgere yder mere på arbejdsmarkedet, de bliver længere på arbejdsmarkedet, og det vil samtidig nedsætte risikoen for dyre behandlingskrævende forløb (Esbjerg Kommune, 2015: 8). Der er her en erhvervmæssig og økonomisk gevinst for kommunen i at skabe mere livskvalitet for den enkelte borger. Sundhedspolitikken rummer ikke en kobling med et klima- og bæredygtighedsperspektiv.

Problemstillinger relateret til sundhedsområdet i Esbjerg Kommune

- Rygning
- Overvægt
- Lidelser i muskler og led
- Mental sundhed
- Alkohol

Ovenstående problemstillinger er identificeret med udgangspunkt i den nationale sundhedsprofil fra 2013 for Esbjerg Kommune. Den danske sundhedsprofil er et væsentligt værktøj og vidensgrundlag til brug for at tilrettelægge kommunale indsatser. Denne viden er dog instrumental og tager udgangspunkt i en deterministisk tilgang til sundhedsproblemer, hvor sygdom opleves som nogens problem og ikke alles problem. Selvom den nyeste sundhedspolitik fra Esbjerg Kommune endnu ikke er udarbejdet, antages at den nye sundhedspolitik som den gamle, vil være udarbejdet med udgangspunkt i den nyeste version af visionen for Esbjerg Kommune. Jeg har været nysgerrig på, om der var en kobling og integrering af sundhed og klima i deres visioner idet Esbjerg Kommune har ændret fokus mod den bæredygtige omstilling. Under visionsbenet *velfærd* er der et ønske fra kommunens side om, at det skal være nemt at være en klimabevidst forbruger (Esbjerg Kommune, U. Å.f). Ildsjæle og iværksættere med en bæredygtig dagsorden skal have gode betingelser. Ift. transport har kommunen et mål om at flere skal benytte klimavenlig transport, hvor kommunen ønsker at styrke den kollektive trafik. Der er yderligere et fokus på, at det er børn og unge der skal blive mere klimabevidste forbrugere, idet der satses på et større klima og bæredygtighedsfokus på skoleskemaet.

De klimamæssige konsekvenser Esbjerg kommune fremhæver i visionsdokumentet for 2025 er vandstigning. Der bliver ikke nævnt noget om at partikelforurening er en konsekvens af den forventede trafik fortætning i kommunen. Medmindre der udvikles bedre partikelfiltre, vil luftforureningen stige i takt med den øgede trafik. Der er her en stigende sundhedsmæssig konsekvens af kommunens politiske fokus, som ikke bliver håndteret. Det Europæiske miljøagentur anbefaler, at man i Europa er ambitiøs mht. sænkning af luftforurening, idet der er store sundheds- og klimamæssige konsekvenser (Det Europæiske Miljøagentur, 2020).

Klima- og bæredygtighedsplanen for 2010-2020 er den første politiske plan inden for klima og bæredygtighed i kommunen. Den overordnede vision for 2050 er, at samfundet og produktionen indrettes således at det CO₂ der udledes, er uden betydning (Esbjerg Kommune, 2010: 3). Esbjerg søger at positionere sig ift. deres geografiske placering på vestkysten, men også med deres store landbrugsarealer, der kan udnyttes til vind og biogas. Strategien dengang for at opnå målet var følgende 4 fokuspunkter (Esbjerg Kommune, 2010:6):

Strategi for at opnå mål og vision
<ol style="list-style-type: none">1. Vores løsninger skal være helhedsorienteret2. Vind og biogas skal drive værket3. Partnerskaber skal få det til at lykkes - herunder: erhvervsliv, energiselskaber, borgere, forskere og uddannelsesinstitutioner4. Esbjerg går foran og tager initiativet

Målet var at reducere CO₂-udledningen fra 2010-2020 i transportsektoren med 20 %. I 2008 stod transportsektoren for 22 % af kommunens samlede CO₂-udledning. If. Energistyrelsen (2019) står transportsektoren for 21 % i 2019 i Esbjerg. Kommunen er ikke kommet i mål. I klima- og bæredygtighedsplanen skrives, hvordan en reducere af CO₂ i transportsektoren er vanskelig uden statslig indgriben gennem reguleringer. Det skyldes at kommunen oplever en øget efterspørgsel på fleksibel transport og flere motorveje for at afhjælpe trængsel (Esbjerg Kommune, 2010:13). De mulige initiativer for at få kommunen frem mod en CO₂ reduktion, fremstår som en strukturel tilgang.

Det fremhæves fx, hvordan der ikke ligger det største besparelspotentiale af CO₂-udledning, for kommunen, i at udbygge den offentlige transportsektor. Derimod skal kommunen ikke bruge samme økonomi på, hvis borgere i Esbjerg Kommune skiftede deres benzin/diesel biler ud med el- eller hybridbiler. Kommunen ønsker desuden at borgerne skal vælge andre transportformer end bilen i bytrafikken. Her er en tilgang, der virker til at klimabyrden og muligheden for at nå målet lægges over på den enkelte.

I Esbjerg Kommunes handleplan for trafik- og mobilitet 2013 beskrives transportudfordringen. Konsekvenserne herved beskrives som, at det ville bidrage til spildtid for borgere, erhvervsliv og turister samt påvirkning af klimaet og miljøet med øgning af CO₂ og forurening (Esbjerg Kommune, 2013: 5). Det er første gang i denne dokumentgennemgang, forureningsproblematikken om forurening italesættes. Rapporten opstiller to grundlæggende forskellige scenarier, et *bilscenarie* og et *klimavenligt scenarie*. Bilscenariet går ud på at udbygge vejnettet således at kommunen kan opretholde mobiliteten. Med det klimavenlige scenarie implementeres tiltag, der overflytter trafikken til bæredygtige transportformer eller begrænser transportbehovet (Esbjerg Kommune, 2013:7). Kommunen ønsker at kombinere løsninger fra begge scenarier for at sikre en bæredygtig mobilitet i 2030. I nedenstående tabel listes kommunens bud på de trafikale udfordringer, som ikke kun indebærer trafikale konsekvenser, men er inkluderet støj, klima og sundhed. Det er første gang, at jeg møder et sundheds-, klima- og trafik perspektiv kombineret.

Trafikale udfordringer i Esbjerg Kommune

- Trængsel
- Transportmiddelfordeling
- Trafiksikkerhed
- Godstransport
- Klima
- Befolknings- og erhvervsudvikling
- Bystruktur
- Støj
- Sundhed

Klimaudfordringen er beskrevet i kommunens klima- og bæredygtighedsplan. Men bystruktur, støj og sundhed vil jeg her udfolde lidt mere. Ift. bystrukturen er meget af trafikken ind til byen privatbiler. Esbjerg bymidte er omgivet af et stort område af parcelhuskvarterer, hvor en stor del af kommunens byudvikling går til parcelhusudstyknings med plads til 2 biler i carporten. Dette er altså et voksende område, som samtidig understøtter en bilbaseret transportform (Esbjerg Kommune, 2013: 13). Det er kun 10 % af indbyggerne i kommunen og 15 % af arbejdspladserne, der har gåafstand, dvs. 500 meter, til en station. Det er et stigende mobilitetsproblem, idet befolkning og antallet af arbejdspladser øges. Esbjerg Kommune har et ønske om at understøtte kombinationsrejser, hvor kollektiv transport er kombineret med cykling eller gang.

Støj fremlægges som et sundhedsproblem, som beskrevet i specialets afsnit 1.2.1. 20 % af befolkningen i Esbjerg kommune er påvirket af støj, der overstiger den vejledende støjgrænse. Det beskrives, hvordan mellem 200 og 500 mennesker i Danmark årligt dør som konsekvens af støj. Til forskel var der 4200 for tidlige dødsfald årligt i 2016-2018 som følge af luftforurening (Sundhedsstyrelsen, 2019). I samme periode har Sundhedsstyrelsen (2019) beregnet at der i gennemsnit var 3000 tilfælde af årligt kronisk bronkitis hos voksne og 19000 tilfælde hos børn, 58 tilfælde lungekræft, 3000 indlæggelser for åndedrætsbesvær, knapt 1000 indlæggelser for hjertekarsygdomme, godt 1200 tabte arbejdsdage og ca. 3,7 mio. dage med nedsat aktivitet. Alene på baggrund af disse tal undrer det mig, hvordan luftforurening ikke bliver anset som en større udfordring, idet der både er klimamæssige og sundhedsmæssige konsekvenser for den enkelte borger, samfundet og fremtiden.

Den trafikale udfordring ift. sundhed går ud på, at Esbjerg Kommunes borgere har et større forbrug af sundhedsydelse end landsgennemsnittet. Kommunen ønsker at øge antallet af borgere der cykler og går, målrettet ud fra sundhedsprofilens data om de målgrupper, der har flest sundhedsudfordringer. Der fremhæves her, hvordan handleplanen for trafik- og mobilitet bidrager til en række sundhedseffekter som nedsat støjniveau og luftforurening. Gennem bystrukturforbedringerne vil dette bidrage til et forbedret fysisk og psykisk miljø (Esbjerg Kommune, 2013:14). Det anbefales fx, at kommunen i højere grad arbejder med områder med højere beboertæthed samt mere variation end ved traditionelle parcelhuskvarterer (Esbjerg Kommune, 2013:22).

En af kommunens hovedindsatser for handlinger til transportudfordringerne, er en ændring af borgernes transportadfærd. Her har kommunen en række tiltag, der skal sørge for at borgerne i Esbjerg kommune ændrer deres transportadfærd. Det er bl.a. fokus på samkørselsordninger og delebiler, restriktioner for bilparkering i Esbjerg by, bilfri zoner og gennem kampagner og information vil kommunen skabe grønne transportvaner særligt rettet mod boligområder med sociale- og sundhedsmæssige udfordringer (Esbjerg Kommune, 2013: 24). Der er altså mindre fokus på parcelhuskvarterne. If. Danmarks statistik har særligt de jyske kommuner oplevet en vækst i andel familier med flere end én bil, hvor en af de særlige karakteristika ved de familier er, at de bor i parcelhuse (Danmarks Statistik, 2022).

I kommunens cykelplan 2022-2026 integreres sundheds-, klima- og trafikpolitik. Cykelplanen er i skrivende stund i offentlig høring, hvorfor denne analyse tager udgangspunkt i udkastet. Siden 2012 har Esbjerg Kommune arbejdet med at fremme cykling, hvor de har udarbejdet en række tiltag. Dog har antallet af cyklister været nedadgående fra 2010, hvor 20 % af alle rejser var på cykel til 17 % i 2018 (Bilag 21: 3-8). I rapporten fremhæves den sundhedsmæssige nytteværdi gældende på samfunds- og individniveau. Her fremhæves cykling at give frihed og øget livskvalitet for den enkelte. Rapporten understreger i deres argumenter, der retter sig mod klimaet, hvordan øgningen af antallet af rejser med cykel vil bidrage til mindre CO₂-udledning og partikelforurening i luften samt mindre støj. Desuden kræver produktionen af en cykel væsentlig mindre end produktionen af en bil (Bilag 21: 5). Flere cykler på cykelstierne vil samtidig hjælpe på den øget trafiktæthed. Der er et ønske om at nedsætte et cykelnetværk på tværs af forvaltninger, der skal sørge for fremtidig handling. Denne tværfaglige indsats er inklusive sundhed og omsorgsforvaltningen (Bilag 21: 14-15). Cykelnetværket skal arbejde for, at der i 2026 opnås at mindst 25 % af alle rejser udføres på cykel, at den gennemsnitlige turlængde bliver på 1,5 km pr. person pr. dag, hvor den i 2018 var på 1,3 km pr.

person. pr. dag. Slutteligt er der en målsætning om at nedsætte antallet af uheld med cyklister involveret med 50 % (Bilag 21: 13). Kommunen har 4 målgrupper, de gennem forskellige tiltag forsøger at forankre nye cykelvaner hos, børnehavebørn og skolebørn, unge, pendlere og fritidscyklister. Der er lavet særlige målsætninger til de enkelte målgrupper, hvor jeg vil fokusere på målgruppen pendlere. Der er her et ønske om at pendlere, der cykler på arbejde, skal udgøre mindst 30 % i 2026 (Bilag 21: 13). Esbjerg Kommunes handlingstiltag for pendlere under 5 km kan ses i nedenstående tabel:

Handlingstiltag - pendlere under 5 km
<ul style="list-style-type: none">- Esbjerg Kommune som rollemodel/ testlaboratorium- Sikre cykelforbindelser- Højklassede cykelforbindelser/ supercykelsti strategi- Velholdte cykelstier- Kampagner og konkurrencer- Lån en el-cykel- Dialog med virksomheder og informationsmateriale

Esbjerg Kommune ønsker at fremstå som en rollemodel for kommunens arbejdspladser ved at skabe gode cykelmuligheder for kommunens medarbejdere. Erfaringer vil kommunen gøre tilgængelig for andre interesserede. Her udlever Esbjerg Kommune sin position som inspirator i den bæredygtige omstilling.

4.2 Det politiske landskab

Selvom klima har stået på den internationale dagsorden siden 1980'erne, er det først inden for de sidste par år, at Danmark er kommet ind i kampen for en sikker fremtid til fremtidige generationer. Klima kom for alvor i spil på den politiske dagsorden til klimavalget i 2019 (Information, 2019). Her udviste Danmarks befolkning et ønske om mere klimafokus. Dette påvirkede kommunalvalget i 2021, hvor klima var et af de emner, der var mest afgørende for om partierne fik stemmer (Baes-Jørgensen, 2021).

Den første klimalov blev i 2014 vedtaget af Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale, Enhedslisten og Konservative (Øyen, 2019). Partiet Venstre er det sidste parti i folketinget, der tilsluttede sig målet i 2019 om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030.

Det virker til at Venstre partiets anerkendelse af klimaforandringerne og erkendelse af at vælgerne kræver klimahandling har sat spor i de lokalpolitiske afdelinger som i Esbjerg Byråd. Jørgen Ahlquist (socialdemokratiet), formand for klima og miljø i byrådet i Esbjerg Kommune anerkender, at der trods målet om at blive den grønneste kommune er lang vej (Maimburg, 2022). Esbjerg Kommune er den 5. mest CO₂-udledende kommune i Danmark med 1,17 mio ton, hvorfor der skal drastiske tiltag til, for at kommunen kan opnå sin vision (Energistyrelsen, 2022a). Ahlquist anerkender også, at en sådan indsats bør foregå tværpolitisk, hvor der kan laves brede politiske aftaler. Det er dog fortsat vigtigt for ham at erhvervslivet, landbruget og borgerne kan bakke op om de grønne løsninger (Maimburg, 2022). Mai-Britt Andersen fra de konservative, formand for sundhed og omsorg udtaler, at hun også gerne vil bidrage til at sætte mere fokus på den grønne omstilling. En udtalelse fra hende til ugeavisen i 2021:

“Vi har allerede et stort fokus på den grønne omstilling, men vi skal være bedre til at tænke det ind - også når man arbejder med biodiversitet ved eksempelvis alle indfaldsvejene. Jeg tror på, at vi skal blive bedre til at inddrage borgerne, så de ved, hvordan de selv kan bidrage.” (Maimburg, 2022a).

Hun udtrykker her, at de politisk kan være bedre til at integrere den bæredygtige omstilling i det tværpolitiske arbejde. Samtidig giver hun udtryk for en opfordring til borgerne om selvstyring, idet borgerne skal inddrages for at kunne bidrage selv. Hun har desuden fokus på at skabe gode rammer for børnefamilier og øge kulturlivet i Esbjerg Kommune for at tiltrække flere borgere til at bosætte sig. Denne tilgang til borgerne ses også i denne kampagne rettet mod forældre, der kører deres børn i skole. Her udtaler formand for Plan og byudviklingsudvalget Henning Ravn (Venstre):

“Forældre kører deres børn i skole, fordi de vurderer, at trafikken er for usikker, men den handling skaber uerfarne trafikanter. I virkeligheden gør forældrene i værste fald mere skade end gavn. Kampagnen skal hjælpe forældre til at se, at de er medskabere af problemet, og at det har alvorlige konsekvenser for børnene. Der er alternativer, og dem vil vi gerne kommunikere ud.” (Ritzau, 2022).

Her bliver det meget tydeligt, hvordan styringsformen er rettet mod borgerens evne til selvstyring, og hvordan formanden for plan og byudviklingsudvalget slet ikke anerkender sit eget ansvar for, hvordan strukturelle forbindelser kan lede til en særlig type adfærd. Kampagnen går på, hvordan forældrene frarøver børnene “dyrebar” læring ved at køre dem til skole og derigennem forsøger at motivere forældrene til at lade deres børn cykle i skole. Ravn ser dog ikke nogen udfordringer i at lade børnene cykle, efter en transport- og tryghedsundersøgelse for skoler i 2018 viste at 87 % af Esbjerg

Kommunes skoleelever overvejende føler sig trygge på skolevejene (Ritzau, 2022). Esbjerg Kommune lavede dog sikkerhedsforbedringer på 15 ud af 17 steder omkring skoler (Ugeavisen, 2022). Jeg er enig i fra et sundheds-, miljø- og klima perspektiv vil det at børn cykler i skole være for alles bedste. Denne adfærd er dog afhængig af, at det opleves sikkert for børnene at cykle og for forældrene at sende deres børn afsted. Kommuner har if. sundhedsloven paragraf 119 (Sundhedsloven, 2019) pligt til at skabe sunde rammer og betingelser for borgerne. At skabe rammer og betingelser er forankret i mange forskellige forvaltninger, der går ud over sundhedsforvaltningen. Det er noget der kræver politisk og ledelsesmæssig prioritering at arbejde tværpolitisk samt på tværs af forvaltninger (Sundhedsstyrelsen, 2010).

Ved et politisk flertal stopper al produktion af olie og gas i Nordsøen i 2050. Det er et erhverv, Esbjerg Kommune har levet godt af. Borgmester Jesper Frost Rasmussen (Venstre) udtaler, at det er med vemod, at dette erhverv skal nedlukkes, dog er han positiv over for den rammeaftale, der er udarbejdet (Jørgensen, 2020). Esbjerg Havn beskæftiger mere end 10.000 mennesker, hvor langt de fleste arbejder inden for produktion af olie og gas. Esbjerg Kommune har derfor en interesse i at bibeholde beskæftigelsen. Esbjerg har en enestående mulighed for at blive en ambitiøs og visionær kommune på klimaområdet, særligt efter Esbjerg deklARATIONEN i 2022, hvor der er kommet international opmærksomhed på kommunen. Esbjerg Kommune ville kunne blive en stærk grøn forgangskommune gennem sundheds- og bæredygtighedsindsatser, der ville sikre en fremtid med mindre luftforurening og mere sundhed. Det virker dog til, at der er et erhvervsøkonomisk rationale, der holder kommunen tilbage i at tage nogle ambitiøse klima- og sundhedsvalg til gavn for borgerne nu og i fremtiden.

4.3 Et organisationsperspektiv

Som nævnt i afsnit 1.2.3, forsøger kommunen at virke som inspirator og facilitator for samarbejde med borgere med hensigt mod en bæredygtig omstilling. Hertil er en personalestrategi, der handler om, at opgaven dikterer, hvem man som medarbejder skal samarbejde med. Der er her en vision om at arbejde multifunktionelt, som indebærer en tværfaglig og helhedsorienteret tilgang.

I gruppeinterviewet fik jeg et indblik i, hvordan hhv. Leder 1 leder i sundhedscentret i Esbjerg Kommune og Chef for forvaltningen Miljø og Teknik Leder 2 arbejder med integrering af sundhed og klima.

Leder 1 var meget eksplicit omkring at hun arbejdede i en politisk styret organisation, hvorfor hun arbejder ud fra kommunens vision 2025 (Bilag 11: 2).

Leder 1: *“Jamen, jeg arbejder jo i den politiske organisation, så jeg får jo hele tiden det, som vores politiker lægger ud (...). Det er jo ikke mig, der lægger klimadagsordenen på bordet, det er jo dem, der skal gøre det. Og så arbejder jeg ud fra det, så det er den vej rundt, man skal se det, så.”* (Bilag 11: 7). Den politiske prioritering har altså her væsentlig betydning for Leder 1’s arbejde med integrering af klima.

Leder 1: *“(...) det er ikke noget, som vi går og tænker på i det daglige, at vi tænker klimamålene ind på den måde. Men de er jo skrevet ind i vores vision 2025. Vi er selvfølgelig opmærksomme på det. Og det kommer også an på, hvad niveau man tænker klimamålene ind i vores indsats. (...) Jeg vil gerne kunne sige ja uden at tøve (...).”* (Bilag 11: 8).

Klima bliver ikke aktivt tænkt ind i deres indsats på sundhedscentret, men kommunens og særligt sundhedscenterets arbejde med ‘bevæg dig for livet’ har givet en mulighed for integrering af sundhed, klima og miljø. Her har der været fokus på hvordan borgerindsatserne skulle indrettes. Et eksempel var at have rygestop ude i naturen, og hvordan medarbejderne kunne agere som inspiratorer for bevægelse og klimavenlig transport ved at ankomme til borgeren med en cykel eller el-cykel (Bilag 11: 13). Valget af el-cykel fremhæves som mere effektivt, ift. at den enkelte medarbejder har mulighed for at nå flere borgere. Indsatsen omkring ‘bevæg dig for livet’ har bidraget til at de på sundhedscentret tænker ud af de vante rammer.

Leder 2 fra Miljø og Teknik forvaltningen var en del af kommunens klimasekretariat, som hun fortæller, er nystartet. Hun italesætter yderligere at det er nyt at skulle integrere klima i alle forvaltninger. Her udtaler Leder 2: *“Vi er jo stadigvæk lidt sprøde og unge her i klimasekretariatet.”* (Bilag 11: 27).

Leder 1 fremhævede flere gange et eksempel, hvor Leder 2 havde kontaktet Sundhedscentret med en problematik, som hun aldrig selv havde forestillet sig kunne arbejdes på tværfagligt. Leder 2 fortæller om et scenarie, hvor tværfagligheden kom i spil: “(...) *Så når jeg har noget med spildevandet (griner), som måske også kan have et perspektiv omkring Corona, så skal man selvfølgelig række ud og sige, at det her er noget, der giver mening for jer?*” (Bilag 11: 16).

Leder 1 fortalte, hvordan samarbejde var en nødvendighed ift., at Miljø og Teknik forvaltningen varetager borgernes fysiske rammer, og på Sundhedscentret var deres opgave at få borgerne ud til de selvsamme fysiske rammer ved at være inspiratorer (Bilag 11: 5). Det virker til at begge parter har en stor motivation for det tværfaglige samarbejde i kommunen, og begge kan se fordele i det. Der eksisterer dog ikke en forankret organisatorisk tilgang til tværfaglighed. Det virker mere som individuelle tiltag. Der ligger her et potentiale for Esbjerg Kommune idet motivationen for det tværgående samarbejde eksisterer. Jeg undrer mig over, hvorfor kommunens vision for multifunktionelt samarbejde ikke er blevet forankret ud i organisationen. Det sker i Aalborg Kommune, hvor de har etableret en sundheds og bæredygtigheds forvaltning, der sikrer at projekter i kommunen bliver koblet med de rette forvaltninger (Sund By Netværket, 2012).

4.4 Forvaltningernes syn på borger og medarbejder

Ift. forandringspotentialer til den grønne omstilling og sundhed i alle politikker er det interessant at se på, hvordan borgeren og medarbejderen opleves i forvaltningerne, som kan have indflydelse på, hvilke indsatser man vælger at satse på i kommunen. Esbjerg Kommune har en ambitiøs vision om at blive CO₂-neutral i 2030, men hvordan skal kommunen nå dertil i praksis? I løbet af gruppeinterviewet kom der nogle betragtninger på borgeren og medarbejderen, som jeg her vil fremhæve.

Organisationer i forandring, der går mod en bæredygtig omstilling og sundhedsfremme, sætter krav til den enkelte medarbejder og til ledelsen. Det bliver mere uigennemsigtigt, hvad der forventes af medarbejderen. Det er interessant at se på, hvor ansvaret placeres. Leder 1 italesatte, hvordan byrådspolitikernes prioriteringer skulle lede hendes prioriteringer ift. integrering af klima i arbejdet på sundhedscentret. Da supervisionsforvaltningen generelt kom til Danmark i 1980'erne, var formålet at skabe et forvaltningssystem, der var omstillingsparat, og man gik væk fra planlægningspolitikken

(Andersen & Pors, 2014: 91). Der eksisterede et idealbillede om, at politik ikke måtte afgrænse forvaltningens mulighed for omstilling på de horisontale, koblede strategier som miljø og sundhed er. Det virker til, at der her i Esbjerg er et misforhold i forståelsen af forvaltningens egen selvstændighed og formåen. Fx var kendetegnet ved en klimabevidst medarbejder, at denne var en ildsjæl, engageret og udviste initiativ. Et klassisk eksempel var en medarbejder i Sundhedscentret der gjorde en særlig indsats ift. at nedsætte brugen af plastikkrus helt.

Leder 1: *“Jeg har jo også nogle medarbejdere, som er meget optaget af det her med klimamålene. (...) det med plastikkrus det var en meget stor sag for denne her medarbejder at komme med det og sige det, det syntes han faktisk, at vi også skulle tage en del i. Det var supe fint og det er jo noget, der kommer nedefra.”* (Bilag 11: 11).

Hun fortsætter og understreger fordelene ved, at det er en medarbejder der har taget initiativ til handlingen, for at gøre arbejdspladsen mere miljø- og klimavenlig.

Leder 1: *“(...) det giver en anden vægtning for sådan et eksempel end det er nogle, der kommer og siger nu må I ikke bruge plastikkrus mere.”* (Bilag 11: 11).

Her bliver medarbejderen i supervisionsforvaltningen bidragsyder til organisationens omstilling gennem selvindmeldelse. Medarbejderen har her aflæst organisationens behov for en bæredygtig omstilling, og tager her ansvar for dette. if. Andersen og Pors (2014) forventes det at medarbejderne overtager organisationens syn på verden. Man kan undre sig over, hvorfor organisationen ikke har udfaset al plastiks-service i organisationen tidligere for at fremstå som den inspirator og facilitator kommunen positionerer sig som ift. den bæredygtige omstilling. Plastiks-service har længe været kendt som en kæmpe belastning for miljøet, og burde være en relativ nem strukturel ændring for organisationen.

Der eksisterer en forventning om at medarbejderen kom til lederne, hvis de ville have nogle ændringer i deres arbejdsmiljø. Fx hvis medarbejderne skulle bruge mere tid på transport i forlængelse af ønsket om at benytte en mere klimavenlig transportform. Her var indstillingen fra begge ledere, at de var åbne overfor forslag fra medarbejderne, hvis det gav mening i organisationen. Når medarbejderne forventes at overføre organisationens egne interesser, handler det også om planlægningen af

familielivet. Her udtrykker Leder 2, hvordan en medarbejder kan planlægge hverdagslivet, sådan at medarbejderen får mulighed for at benytte klimavenlig transport til og fra arbejde.

Leder 2: “(...) så behøver de måske ikke at skal være den, der henter barnet hver dag. Det ved jeg ikke, hvordan det passer. (...) det er Vi sgu meget åbne over. Der er hjemmearbejde. (Leder 1: For dem der kan det) Der er fleks, så jeg tænker...” (Bilag 11: 36).

Leder 1 italesætter også, hvordan en medarbejder, der cykler til arbejde, ville få klaret sin daglige motion. Det opleves som værende nok motivation for hende:

Leder 1: “(...) tænk, hvis man har 20 minutter på cykel. Og så skal man ikke ud og løbe bagefter eller sidde i sofaen og have dårlig samvittighed over det. Og så er det så, indtil det bliver en integreret del af ens så...” (Bilag 11: 36)

Samtalen omkring medarbejdernes initiativ åbnede op for nogle refleksioner hos de to ledere. Begge havde en forståelse af, at de havde været eksplicite i deres kommunikation med deres medarbejdere ift. hvilke muligheder den enkelte havde for at indrette sit hverdagsliv mere klimavenligt og sundhedsfremmende.

Leder 1: “Ja, måske skal vi også som leder være, det ved jeg ikke, men sige, men kom med nogle gode ideer hvis det er. Det synes jeg vi er gode til at sige, at det skal de jo komme med. Men sådan noget her, så er vi da åben for det at der er nogle muligheder.” (Bilag 11: 36)

Leder 2: “(...) det er jo nogle snakke, der skal begynde og være. (...) Men vi har jo haft en dialog med vores medarbejdere. Vi tilbyder motion i arbejdstiden. (Leder 1: Nårh ja, det gør I ude ved jer) Så tænker da bare det skal man jo bare gentage igen og sige sådan noget her. Men når folk også lige kommet tilbage, så skal man jo gentage nogle ting igen måske.” (Bilag 11: 39).

Der er et ønske om at ændre kulturen hos medarbejderne i Esbjerg Kommune, ligesom hos borgerne om at ændre deres transportvaner til at blive mere klimavenlige. I diskussionen konkluderes det, hvordan en mere eksplicit tilgang og gentagelse vil kunne skabe en bedre dialog med medarbejderne ift., hvad der skal til, for at de kan tage de “rigtige” valg. Der var samtidig en forståelse for at Rom ikke blev bygget på en dag, og at de ikke forventede, at man ændrer sine vaner 100%. Bare en cykeltur

om ugen, frem for bil alle fem dage opleves som fremskridt. Her hjælper Leder 1's erfaring med borgerne hende til at anerkende at vaner er vanskelige at bryde:

Leder 1: *“Og så lad være med at tænke vaner som noget, der enten er tage eller små skridt. Det er jo det, vi gør, når vi snakker med vores borgere ift. forandring ift. deres livsstil og livssituation. Hvordan er det, det passer inden for dem?”* (Bilag 11: 37)

Den klimavenlige borger i Esbjerg Kommune anses for at være, ligesom medarbejderne, engageret og derigennem udvise initiativ. if. Andersen og Pors (2014) anses borgeren som en særlig adgang til at få et bedre velfærdssamfund. Både Leder 2 og Leder 1 havde fokus på samskabelse, fordi der var en forestilling om, at beslutninger kun taget administrativt ikke ville bidrage til de bedste løsninger for borgerne og for kommunen. Det er spild af ressourcer ikke at inddrage borgerne.

Leder 2: *“(…) Vi kan ikke sidde som kommune. Der kan man ikke sidde herinde og sige, at vi ved bedst, og hvis I vil os noget, så kan I komme herind. (…)”* (Bilag 11: 22)

Borgeren i supervisionsstaten anses som værende en aktiv medborger. Med borgeren skal gennem selvdisciplinering benytte sin frihed til at gøre det der er bedst for samfundet (Andersen og Pors, 2014: 240). Med aktiv menes at borgerne er *for* samfundet og ikke kun *i* samfundet. Forventningen til den aktive medborger er at de tager aktivt ansvar for fællesskabets udvikling, familien og dem selv (Andersen og Pors, 2014: 240). Der er her et formål om at borgerne styres til selvstyring, hvor borgeren guides til frit at vælge livsstil inden for rammerne af hvad forvaltningen anser som ansvarlig. Et af dilemmaerne fra fokusgruppen handlede om, at det kræver tid at prioritere de sunde og klimavenlige transportvaner, og den tid oplevede nogle af fokusgruppemedtagerne gik fra tiden med deres børn. Der var også nogle deltagere i fokusgruppen, der oplevede bilen som potentialet for mobilitet. Hertil svarer gruppeinformanterne:

Leder 2: *“(…) Det er jo sådan lidt det, man måske også skal rykke lidt på og sige. Hvis jeg gerne vil det her, (…) Skal jeg så de fem andre ting lige netop den dag? Som jeg altid har gjort? Eller betyder det her faktisk noget for mig, så jeg ikke får stress over, at jeg kun gør fire ting, når jeg kommer hjem.”* (Bilag 11: 37)

Leder 1: “Og så handler det også om, at hvad er det man skal altså hvad er det, så man skal suse hjem efter. Er det for at kører ungerne hen i en hal, hvor man så selv sidder og kigger i Mobiltelefonen samtidig med. (...) Hvad handler det så om ikke? Så der kunne man jo også lave noget samkørsel, så ja, kunne man gå en tur, mens ungerne spillede bold, eller hvad det nu kan være.” (Bilag 11: 37)

Der er altså her et blik på ændring af borgernes hverdagspraksis, hvor det i teorien burde være nemt for den enkelte at ændre sine praksis vaner. Fordi den enkelte borger burde have en interesse i at tage ansvar. Lederne ser borgerne som aktive medborgere, og forstår ikke hvorfor borgerne ikke har et brændende ønske om at varetage kommunens interesser.

4.5 Delkonklusion

Trods visionen om Esbjerg Kommune som grøn energimetropol bidrager kommunen fortsat til olie- og gasproduktionen med erhvervslivet og vækst i fokus. Det gode og det sunde liv er et fælles ansvar, der primært hviler på den enkelte borger, hvor virksomheder og kommunen skal muliggøre det sunde liv ved at støtte borgeren. Sunde borgere har et erhvervsmæssigt og en økonomisk gevinst for kommunen. Esbjerg Kommune mener at det skal være nemt at være en klimabevidst borger, der anvender klimavenlige transportformer i større omfang end nu, særligt på korte afstande. Kommunen havde ligeledes en vision om, at i 2020 skulle CO₂-udledningen i transportsektoren reduceres med 20 %, hvilket ikke er sket. Det virker til at Esbjerg Kommune tillægger den bæredygtige omstilling over på den enkelte borger gennem adfærdsmæssige reguleringer. Hvorfor det måske kan være årsagen til, at kommunen ikke har fået succes med sin målsætning. Esbjerg Kommune anerkender ikke luftforurening som del af de sundheds- og klimamæssige udfordringer der er i kommunen, problematikken nævnes kun kort i Esbjerg Kommunes handleplan for trafik og mobilitet 2013. Kommunen ønsker desuden at blive en rollemodel for deres arbejde med at cykelfremme kommunen.

Med kommunens femteplads over mest CO₂-udledende kommune er der lang vej til at blive Danmarks grønneste. Der er politisk anerkendelse af at den bæredygtige omstilling kræver en tværpolitisk indsats, som det opleves, at de kan blive bedre til. Dog er der et ønske om at erhvervslivet, landbruget og borgerne bakker op om grønne løsninger. Der er en tendens til, at borgerne i kommunen styres til selvstyring, og der mangler fokus på, hvor stor en udfordring de strukturelle betingelser er

for den enkelte borger i at træffe klimavenlige transportvalg i hverdagen. Erhvervslivet på havnen har en stor betydning for kommunen idet den beskæftiger omkring 10.000 borgere. Kommunen er bundet på et erhvervsøkonomisk rationale, der forhindrer kommunen i at tage ambitiøse handlinger mod at blive en sundere og mere klimavenlig kommune.

Den politiske prioritering mod sundhedsfremme og bæredygtig omstilling påvirker, hvordan lederne i forvaltningerne vælger at prioriterer ift. at udarbejde indsatser i kommunen. Begge ledere var dog motiveret for at arbejde tværfagligt om problemstillinger, men der manglede et øje for de faglige forbindelser. Den organisatoriske forankring af det tværfaglige arbejde mellem forvaltningerne er ligeledes mangelfuld. Det forvaltningssystem der kom i 1980, supervisionsforvaltningen, skulle bidrage til større selvstændighed i forvaltningerne mht. omstilling på de horisontale, koblede strategier som miljø og sundhed. Der er her et misforhold mellem forvaltningernes egen selvstændighed og formåen. Den bæredygtige omstilling er i Esbjerg kommune afhængig af selvindmeldte og engagerede medarbejdere og borgere, der skal ændre deres vaner for at varetage organisationens interesser.

KAPITEL 5

Analysedel II

Mobilitetspraksis og borgerens forståelse af mobilitet

Det sociale fænomen i specialet er klimavenlige transportvaner, der er en del af hverdagslivet, hvorfor jeg i analysedel II vil undersøge borgerne i Esbjerg kommunes praksisvaner, samt hvilke fortællinger der ligger til grund for borgernes mobilitetsvaner.

5.1 Hverdagslivs praksisformer for borgerne i Esbjerg Kommune

Et socioteknisk system er dybt forankret i hverdagslivet. Det er derfor vanskeligt at lave et sporskifte uden at tage højde for vaner og mobilitet. Ovenstående analyser viser, at Esbjerg Kommune har gode visioner for en grønnere fremtid, men det virker ikke til, at der er nok vilje til at udføre en hård strukturel politik. Her er Kommunen for afhængig af erhvervslivet på havnen, der producerer fossile brændstoffer fra Nordsøen. Denne analyse vil tage udgangspunkt i transportvaner som en praksis, med udgangspunkt i Gram-Hansen (2014).

I denne analyse vil *projektet* være det at komme til og fra arbejdet. Heri ligger en række *opgaver* samt *handlinger og ord*. For mange af fokusgruppedeltagerne handler det om at få sine børn afsted til institution eller skole inden for åbningstiden og stadig nå på arbejdet (Bilag 9: 2). Hvis man har hund, skal den luftes og madpakker skal smøres. På vejen hjem skal børnene hentes, ikke for sent, og man skal potentielt handle ind på vejen. Fritidsaktiviteter eller andre ærinder (Bilag 9: 3) kan også være årsag til, at man skal hurtigt hjem. For informant 5 handler det også om aktiviteter på hendes arbejde, der kræver at hun har en bil:

Informant 5: “jeg (...) har en del møder, så jeg skal transportere mig lidt rundt, og jeg kan jo ikke lige lægge beslag på firmabilen, (...) den bliver brugt af andre.” (Bilag 9: 5)

Praksis er if. Gram-Hansen styret af kollektive strukturer og normer samt individuelle aktiviteter. Enkeltpersoners konkrete aktiviteter er styret af, hvad der giver mening for den enkelte og en praktisk umiddelbarhed. Den praktiske umiddelbarhed omkring at anvende bilen som transportmiddel er, at den kan rumme alle de opgaver, der er i *projektet*. Informanterne oplever, at bilen giver dem de muligheder, de ønsker i hverdagen.

De individuelle aktiviteter bærer en kollektiv praksis, hvor der er fire forbindelser der holder på handlinger og ord. Her er en af dem *den praktiske forståelse*, der handler om at vide, hvad man skal gøre i handlingen. Alle informanterne har en praktisk forståelse af det at benytte bilen som transportmiddel. Bilen kan bruges som transport til og fra arbejdet inden for en acceptabel tidsramme, den kan indeholde varer fra at man har handlet ind, og den kan bruges til at hente børn i institution til tiden. Én af opgaverne på vejen hjem kan være at handle, her var der fx nogle af informanterne der ikke kunne få den aktivitet til at hænge sammen uden at benytte bilen (Bilag 10: 39).

Den anden forbindelse er *regler*, det er fx ikke tilladt at køre over hastighedsbegrænsningerne på vejene, parkering af bilen kræver særlige pladser i byrummet og man skal have et kørekort for at benytte bilen. Regler om parkeringsforhold var noget der havde stor indflydelse på fokusgruppens hverdagsliv både ift. det at komme på arbejde, men også det at skulle parkere i midtbyen. Her udtaler informant 1 og 5 sig om, hvordan parkeringsforholdene er blevet i midtbyen:

Informant 1: “(...) *De har jo gjort det vanskeligt for os at parkere, hernede i Esbjerg Centrum (...)*” (Bilag 10: 24)

Informant 5: “(...) *du kan ikke parkere nogen steder. Og sådan nogle steder skal du betale for at have en parkeringsplads. (...)*” (Bilag 10: 39)

Informant 6 er optimistisk ift. at skulle parkere nær arbejdspladsen trods manglende parkeringsplads:

Informant 6: “(...) *Det er alene et spørgsmål om at parkere 200 meter væk for Rådhuset, så er der sgu da altid en parkeringsplads. (...)*”

Informant 1: “*Ja, men kommer du Tre minutter og fem minutter i 8 er sidegaderne faktisk også væk.*” (Bilag 10: 43)

Informant 1 ser dog her nogle udfordringer i at det kræver at man kommer tidligere end ens mødetid for at kunne få en plads i sidegaderne.

Den tredje forbindelse *teleoaffektive strukturer* handler om de uskrevne regler mht. bilen som transportmiddel. Det kan være, at der er nogle krav ift., hvordan ens livssituation og livsstil er, som gør, at man bør have en bil og anvende den som sit daglige transportmiddel. Fx var der en generel forståelse i fokusgruppen om, at hvis man havde børn skulle man også have en bil (Bilag 9). Denne forbindelse koblet med den fjerde forbindelse de *generelle forståelser* vil jeg i en samlet kategori behandle under Freudendal-Pedersens greb strukturelle fortællinger i de næste analyseafsnit.

5.2 Et borgerperspektiv på mobilitet - frihed og tid

De strukturelle fortællinger antages som almengyldige og fremstår derfor som et umiddelbar rationale for de transportvalg, vi tager i hverdagslivet (Freudendal-Pedersen, 2007: 15). De er et udtryk for de mest almindelige historier, vi fortæller os selv i dagligdagen. De strukturelle fortællinger kan give en forståelse for de “sandheder”, der opleves hos deltagerne om de forskellige typer af transportmidler samt hvilke tematikker, der influerer på individets valg af transportmiddel i hverdagslivet (Freudendal-Pedersen, 2007:15). I arbejdet med empirimaterialet gik temaerne *frihed* og *tid* igen.

5.2.1 Bilens mobilitetspotentiale giver frihed i hverdagen.

Det at benytte bilen til og fra arbejde giver deltagerne potentiale for mobilitet. Selvom frihed er udefineret og fremstår utopisk, benyttes det som et pejlemærke for “det gode liv” (Freudendal-Pedersen, 2007: 134). “*Jamen, min bil er lige med frihed for mig. (...)*” (Bilag 9:3) udtrykker Informant 1 ift. hvad bilen giver hende i hendes hverdag. Hun uddyber med følgende:

Informant 1: “*(...) nu har jeg ikke hjemmeboende børn længere. Så reelt så kunne jeg jo bare, nemt tage bussen eller cykle frem og tilbage. Hvis jeg skal tage bussen, så tager det mig tre kvarter, hvor jeg kan køre 12 minutter. Det er i hvert fald en af grundene til, at jeg vælger tage bilen. Ja, jeg kunne*

cykle, men så skal jeg lige det der efter arbejde. (...) og så kan jeg lige fikse det der (...) inden jeg kommer hjem. Så det er frihed. Og så selvfølgelig sparede tid. Fordi vi har jo ikke bare ikke oceaner af tid længere. Så frihed.” (Bilag 9: 3).

Bilens mobilitetspotentialer er med til at styre informantens mobilitetsadfærd. I det senmoderne samfund er der en stræben efter det gode liv, hvor vi stiller krav til de elementer i hverdagslivet, der skal hjælpe os med at opnå vores stræben (Freudendal-Pedersen, 2007: 14). Ofte kan bilen være et redskab der opfylder disse krav, hvor bilen for Informant 1 er det mulighedsskabende element i hendes hverdag. Bilen giver hende frihed til at kunne vælge andre aktiviteter efter arbejde, frem for hvis hun skulle benytte den offentlige transport, ville hun skulle bruge tre gange så lang tid. Cyklen ville igen begrænse potentialet for at løbe ærinder efter arbejdet, der kræver en bil.

For Informant 5 handler det også om den frihed hun får efter arbejdet:

Informant 5: “Jeg vil sige, jeg kunne også sagtens cykle eller løbe på arbejdet. Men det er jo også det der med, at man prioriterer, og den frihed man har bagefter, og man skal en masse ting.” (Bilag 9: 23)

Hun ville godt kunne benytte andet transportmiddel, men hendes frihed derhjemme har en højere prioritet hos hende. For Informant 5 handler det ikke om at inkorporere motion i dagligdagen, idet hendes job giver hende motion. Hun har fritidsaktiviteter hun prioriterer højt, hvor andre transportmidler ikke kan give hende den frihed til at bruge sin tid uden for arbejdstiden som hun ønsker.

Informant 5: “(...) Jeg får motion hver dag på arbejdet, men jeg vil også gerne noget, når jeg kommer hjem. (...) og der er også nogle fritidsaktiviteter, som jeg har prioriteret, og det har høj prioritet. Kunne jeg komme hurtigere frem og tilbage? Ja, så kunne jeg godt vælge noget andet. Men det er ikke en mulighed.” (Bilag 10:16)

Bilen giver Informant 5 muligheden for at vælge hendes egen livsstil i en hverdag, hvor mange af døgnets vågne timer er defineret på forhånd gennem arbejdets krav. Bilen er også den ultimative frihed til at køre ud i det blå og glemme forpligtelserne i hverdagslivet (Freudendal-Pedersen, 2007: 135). Her udtrykker Informant 6 hvilke muligheder bilen kan give omkring den “forestillede” frihed:

Informant 6: *“(Afbryder) Det er I hvert fald den forestillede frihed. Og den er faktisk den vigtigste. Bare sådan en oplevelse af, at man kunne køre ud på Skallingen og stå og fiske lidt. Det gør jeg jo aldrig. Men man kunne gøre det.”* (Bilag 10: 15)

At bilen giver muligheder i hverdagslivet, kan kategoriseres under det Freudendal-Pedersen (2007) kalder for *de mulighedsskabende strukturelle fortællinger*, hvor bilen giver mulighed for at deltagerne kan planlægge deres fritid efter hvad de ønsker eller efter deres potentielle ønsker.

Informant 1 fortæller, hvordan frihed og potentialet for mobilitet også var noget, der havde indflydelse, da hendes søn skulle anskaffe sig en bil:

Informant 1: *“(...) Den helt klare årsag til, at vi bor (anonymiseret), hvis man gerne vil ind i byen eller har noget arbejde eller et eller andet. Den eneste grund til at købe bil, det handlede om frihed. Så kan han gøre, hvad der passede ham (...) Så det handler om hans frihed til, at han kunne køre land og rige rundt. Og det gjorde han så også.”* (Bilag 10: 43)

Her bliver der igen italesat en særlig livsstil, der ikke kan føres uden bilen som frihedsgørende element i hverdagslivet. Men det handler også om, at man har muligheden for at kunne planlægge aktiviteter efter arbejdet. Her udtaler Informant 4:

Informant 4: *“Men det er også fordi vi har friheden til, og planlægge en masse ting bagefter, altså. Hvis vi havde en transporttid på tre kvarter, en time ik!...”* (Bilag 9: 23)

Det at fokusgruppe interviewpersonerne har en maksimal afstand til deres arbejdsplads på 10 km gør, at de har et tidsrum, de kan disponere over, som andre med længere afstande ikke har. Informant 4 udtrykker senere i interviewet, hvordan det at man har en bil, kan ændre det mindset, man har og bidrager til, at man planlægger flere aktiviteter, end hvis man ikke havde den mobilitetsmulighed. Her kommer hun med et eksempel fra hendes eget liv, hvor hun ikke havde en bil, og hvordan det påvirkede hendes hverdagsliv:

Informant 4: *”Jamen, det er det med friheden til ligesom at planlægge, (...) Så det der med, at man også planlægger sin tid efter at kunne gøre de ting hver dag (...) Altså vi valgte jo, da vi flyttede hertil*

og gå hen for at handle, fordi så var det en del af dagen hvor, for nogle, ville det jo være utænkeligt, at man skulle bruge formiddagen.” (Bilag 10: 38).

Informant 4 fremstiller her et alternativ til den strukturelle fortælling om, at bilen er mulighedsskabende i hverdagen. Hun er den eneste, der forsøger at udfordre de andres fortællinger. De alternative strukturelle fortællinger eksisterer også, men har dog ikke den samme styrke. Hvilket vi kan se her, hvor hendes udtalelse bliver udfordret af Informant 3, der stiller spørgsmålstegn ved at de er gået ned og handle uden at benytte bilen:

Informant 3: *“Det kan du jo heller ikke blive ved med.”*

Informant 4: *“Men nej, men det gjorde vi.”*

Informant 3: *“Var det før børn og?”*

Informant 4: *“Det var det mindset. (til Informant 3) nej nej. Det var det mindset vi kom med, fordi vi boede inde i byen i (Anonymiseret). Nede ved havnen og alt, hvad vi gjorde, gik vi eller cyklede til.” (Bilag 10:38).*

Denne korrespondance mellem Informant 3 og 4 er et eksempel på, hvordan Informant 4's argument om, at det handler om ens mindset, bliver udfordret. Det lader til at informant 3 ikke kan få det til at hænge praktisk sammen, hvis man skulle handle ind uden at benytte sin bil, hvis man også har børn. Informant 4 havde et mindset omkring, at i hverdagen gjorde de kun ting de enten kunne cykle eller gå til. De havde anskaffet sig en bil grundet stor afstand til familiemedlemmer (Bilag 10:38). Samtalen fortsætter dog, hvor de øvrige deltagere i fokusgruppen deltager i diskussionen:

Informant 3: *“Tror du ikke det var (mumlen). at I ville have gået fra det, fordi I var her hvor I er.”*

Informant 2: *“Men det kommer igen an på prioriteter, fordi jeg går tit op og handler med børnene.”*

Informant 3: *“Så handler I mange gange eller hvad? Fordi du kan da ikke have det? “*

Informant 2: “Når altså når jeg handler? Jeg handler altid i Varde om tor.. Om tirsdagen når har afleveret børn. Og hvis vi bare lige skal op og hente et eller andet, som vi mangler, så går vi stort set altid op og henter det (...)”

Informant 3: “I handler ikke en gang i ugen?”

Informant 2: “Jo, det gør vi. Men hvis det er bare lige det, der ekstra man lige mangler, (Informant 3: Jaja) så går vi jo. Og det kan vi jo gøre fordi, at jeg har bilen hjem, og vi så har tiden til det, at så er man ikke presset.” (Bilag 10: 39).

Informant 2 fortæller her, hvordan hun også går hen og handler, hvilket virker til at være en helt uforståelig praksis for Informant 3. Men konklusionen bliver alligevel i denne diskussion, at fordi Informant 2 har taget bilen til og fra arbejdet, har hun mulighed for at gå hen og handle. Informant 4's argument om, at det handler om at ændre sit mindset ift. hvordan man planlægger sin hverdag i cykel eller gåafstand, blev til dels anerkendt, men havde ikke nok styrke til at ændre de andre i fokusgruppens holdninger.

Informanternes holdning til hvad bilen kan bidrage med i hverdagen, hænger sammen med bilens potentiale for mobilitet. Der er en særlig måde at føre sin livsstil blandt informanterne, der kræver, at man kan komme rundt til de aktiviteter, man ønsker at prioritere. Bilen giver frihed for informanterne, der opleves vigtig for dem i *hverdagslivet*.

5.2.2 Bilen giver tid til at hente børnene tidlig fra institutionen

Praktikken i hverdagen skal kunne hænge sammen, når man har børn, der skal hentes kombineret med forskellige arbejdstider i husstanden. Valget af transportmiddel i hverdagslivet er ikke kun afhængigt af rationelle faktorer såsom afstand, omkostninger osv. Det handler i høj grad om faktorer, der er inkorporeret i den enkeltes hverdagslivs komplekse sammensætning af formål samt prioriteringer (Freudendal-Pedersen, 2007). Det er en kombination af den enkelte borgers opfattelse af, hvad der er rationelt og sociale, rumlige, tids- og adfærdsmæssige perspektiver (Freudendal-Pedersen, 2007:15).

Informant 2 argumenterer for i udtalelsen nedenfor, hvordan en samkørselsordning i hendes hverdagsliv ville give for lidt frihed til at kunne integrere hendes prioriteringer:

Informant 2: “(...) *vi er jo egentlig en del, der bor herude omkring, hvor vi bor. Man kunne måske godt arrangere nogle samkørsler osv., men man går på forskellige tidspunkter. (...) jeg går ofte tidligt, fordi jeg skal hente nogle børn, og min mand arbejder også herinde omkring. Nogle gange har vi kørt sammen, men det er også bare irriterende altid at skulle vente til klokken bliver fire, før han har fri. (...) Ja, så er det bare rart at køre bil (griner)*”. (Bilag 9: 3).

Den tidsperiode Informant 2 ser som ventetid i forbindelse med samkørsel med hendes mand, defineres som ikke konstruktiv for, hvad hendes prioriteringer i hverdagen er. Her har hun tanke på at hendes børn skal hentes tidligt, som prioriteres højt i hendes hverdag. For informant 4 handler det både om at tidsoptimere, og hendes prioritering er også at børnene skal være så kort tid i institutionen som muligt.

Informant 4: “(...) *vi er fire, der skal af sted på samme tid og kan være i bilen, og to af dem skal det samme sted hen indtil videre. Og så er vi også to, der skal herved, så vi på den måde kan gøre det på sådan ok, kort tid. (...) hvilket også betyder, at i den anden ende, når børnene så bliver hentet, så bliver de også hentet det tidligere. Det er i hvert fald sådan mindset tror jeg, lidt jeg har haft... Så for os har det i hvert fald givet det, at man indskrænker det tidsinterval, at børnene skal være i institution (griner) (...)*” (Bilag 9: 3)

Hvis man har små børn, der skal køres i institutioner, kræver det, at man har en bil. Denne argumentation ser jeg som en *praktisk strukturel fortælling* da fortællingen er med til at legitimere deltagernes valg af bil som transportmiddel som den eneste mulighed. Den måde deres hverdag er konstrueret på samt udefra/inde fra krav om hvor længe børnene bør være i institutionen bidrager til den komplekse sammensætning af prioriteringer, der findes for den enkelte i hverdagslivet.

Hvis man skulle vælge et alternativ til bilen, ville det kræve mere tid, hvor konsekvenserne ville være, at det ville gå ud over børnene.

Informant 3 er motiveret for at skulle bruge sin transporttid på at få sin daglige motion, men kan ikke se en løsning sådan som hans hverdagsliv er indrettet nu ift. hans børns alder. Han har håb om, at om

2-3 år vil hans hverdagslivsvilkår se anderledes ud og dermed give luft til, at han kan benytte et mere klimavenligt transportmiddel, der samtidig gavner hans sundhed.

Informant 3: “(...) man kan selvfølgelig også hive hele familien noget tidligt op hver morgen og så få dem afleveret i god tid, inden skoledagen starter. (...) Men så ja, så får man selvfølgelig cyklet en tur men. (...) jeg er i sådan en fase nu om to-tre år, så ser det måske anderledes ud. Jeg vil rigtig gerne bruge transporttiden på motion også. Men lige nu er det lidt svært. Og så igen det der er med min kone, hun er på nedsat tid (...) Det, der er med ikke at give dem for lange dage, så, så hun henter dem.(...)” (Bilag 9:4)

Her er det igen børnenes tid i institutionerne der prioriteres højt. Selvom Informant 3 og hans kone arbejder tæt på hinanden, føler de sig nødsaget til at benytte to biler da hans hustru er på nedsat tid og går fra arbejdet tidligere end ham. Det er samme situation som informant 2, der ikke oplevede det som konstruktivt for hendes hverdagsliv, at hun skulle vente på at hendes mand fik fri. Formålet med at den ene part i husstanden går på nedsat tid er netop i sammenhænge med børnefamiliekonstellationen, at børnene skal være mindst muligt i institutionen ud fra deltagernes udtalelser. Denne tendens kan også ses i en analyse fra Beskæftigelsesministeriet fra 2020 over mænd og kvinder på arbejdsmarkedet. Her er det 33,5 % af de kvindelige lønmodtagere, der er deltidsbeskæftiget mod 15 % af de mandlige (Beskæftigelsesministeriet, 2020: 2). Årsagerne er primært uddannelse og personlige forpligtelser (Beskæftigelsesministeriet, 2020: 8). Diskursen om at børn skal være mindst muligt i daginstitutionen er en holdning, der også fremgår i medierne. Fx i et debatindlæg fra 2020 skrevet af lektor i pædagogik Jesper Koerstz Jensen, hvor han appellere til at forældre sørger for at børn ikke bliver hentet efter kl 15 (Jensen, 2020). I børnerådets minibørnepanel har man spurgt en gruppe børnehavebørn, om de oplever at have en for lang dag i børnehaven, hvortil 33% svarede ja og 43 % svarede nej (Børnerådets Minipanel, 2011: 11). Der er en social praksis i daginstitutionerne, om at de børn der er tilbage, skal hjælpe til med at rydde legetøjet op, hvor der til sidst ikke er særlig meget tilbage for dem at lave andet end at vente på at blive hentet (Børnerådets Minipanel, 2011: 12). Dette bidrager til at deltagerne i fokusgruppe interviewet føler, at det er vigtigt at deres børn ikke er for længe i institution, så de undgår at deres børn keder sig eller får en dårlig oplevelse i daginstitutionen. I andre lande, som fx Brasilien er der en social praksis om, at børnene ikke må hentes før kl 17, da der er planlagte aktiviteter frem til det tidspunkt (Top-Nørgaard, 2017).

Der kan derfor være en social praksis i daginstitutionerne, der kan bidrage til, hvordan deltagerne strukturerer deres mobilitetsadfærd og føler det som en nødvendighed at benytte to biler til dagligt.

5.2.3 Cyklen tager tid fra hverdagen

Tid var et tema, der fyldte en stor del af diskussionerne i fokusgruppen. Alle fokusgruppens deltagere nævnte tidspresset i hverdagen i forbindelse med deres valg af bil som transportmiddel.

Her forklarer informant 3, hvordan det at skulle ændre sit transportmiddel til cykel ville få af tidsmæssige konsekvenser for ham:

Informant 3: “ (...) hvis jeg skal cykle herind, så så kan jeg regne den cykeltid ud, også så er jeg sådan en, der ikke bare kan cykle langsomt. Så jeg ville nok komme til at svede lidt, og så skal jeg nok lige i bad, og det er igen det der med tiden. (alle nikker enig) (...)” (Bilag 9:4)

Han gentager, hvordan tiden har en stor rolle ift. valg af transportmiddel. Hans argumentation om tid legitimeres rundt om bordet, ved at de andre deltagere giver ham anerkendende nik.

Der opstår en diskussion i fokusgruppen hvor det bliver tydeligt, hvor stram tidsplanen opleves i hverdagen. Her handler det om 10 eller 20 minutter ekstra man skulle bruge, hvis man valgte at benytte cyklen frem for bilen:

Informant 2: “Du kan gøre det på 10 minutter ekstra.”

Informant 3: “Altså så havde jeg også gjort det.”

Informant 4: “Men det er jo på en god dag på de gode dage. (Informant 2: Ja) , lige hvor det bare har været sol og ingenting andet.”

Informant 2: “Men det er jo hvert fald 20 minutter ekstra, tænker jeg kontra bilen. Hvis der ikke er noget blæst og så videre, og så er det jo så hver vej (...)”

Informant 3: “Så er det uden omklædning kan man sige.” (Bilag 10: 17)

Særligt for informant 2 oplever, at hun får fjernet tid fra sin tidspressede hverdag hvis hun skal benytte cyklen til og fra arbejdet. Her uddyber hun:

Informant 2: “(...) *Det er jo nemt en time plus omklædning, som man får fjernet fra sin hverdag.*” (Bilag 10: 17).

Denne fokusering af tid, som en meget dyrebar ressource i hverdagen bidrager til at fratage den enkelte ansvaret for de øvrige problemstillinger, der er knyttet til valget af bil som transportmiddel. Derfor vil jeg kategorisere det at bilen giver mere tid i hverdagen som en *afmægtig strukturel fortælling*. Men det at cykle kan også opleves som en egenomsorg, hvor den “ekstra” tid du bruger på at cykle, går direkte til at øge den enkeltes trivsel.

Informant 4: “(...) *det er mine skridt (...). Det er det, hvor jeg sådan tænker egen omsorg.*” (Bilag 10: 17)

Informant 4 ser tydeligt potentialet for at benytte cyklen mere i hendes hverdag. Hun oplever større trivsel, og at cykelturen hen til institutionen gør, at hun får mulighed for at koble af fra arbejdet og være mere til stede for sine børn, når hun henter dem. Derfor betyder den ekstra tid ikke noget, fordi når hun så har hentet dem, er de sammen (Bilag 9: 12,13).

Informant 4: “(...) *Så, så den tid er også givet godt ud til ligesom at sige okay, så tog det ti minutter længere...*” (Bilag 9: 13). De fordele der er ved cykelturen opvejer den tidslige ulempe for Informant 4. I hendes familie benytter de oftere cyklen, idet det virker til at motivationen er større for dem end for fx informant 2. Hun ville ikke lægge tid til egenomsorg i hendes børns vågne timer:

Informant 2: “*Men det er jo også igen (...) hvordan man lægger de tider normalt, fordi det ville jeg aldrig gøre, mens børnene var vågne alligevel. Så det ville være tid, der gik fra mig og mine børn (...)*” (Bilag 10: 17).

Her forsøger Informant 4 at udglatte ved at indikere, at hun i princippet har mere tid i hverdagen grundet hendes arbejdstids længde, er kortere:

Informant 4: “*Helt sikkert, Altså. jeg er også kun på 32 timer, skal jeg også lige sige.*”

Informant 3: “*Det hjælper også lidt.*” (Bilag 10: 17)

Det virker til, at det med at have en positiv erfaring med at cykle bidrager til transportvalget på en anden måde. Ulemperne ved at benytte cyklen bliver derved nuanceret og opfattes ikke kun som at tage tid fra *hverdagslivet*. Det bidrager også til et større overskud, der måske kan føles som at få mere tid.

5.3 Delkonklusion

Fokusgruppedeltagernes praksis med at transportere sig til og fra arbejde indeholder en række opgaver, der er inden for et tidsspænd. Her kan bilen opfylde en praktisk umiddelbarhed der giver mening for informanterne. Der ligger en særlig praksisforståelse i, hvordan en hverdag føres. Ændring af regler om parkeringsforhold var noget der havde en betydning for informanternes dagligdag ift. at skulle møde ind på arbejdet. Færre parkeringsmuligheder gjorde, at de måtte møde tidligere på arbejdet, for at kunne få en parkeringsplads.

Bilen ses som et mulighedsskabende element i hverdagen, der giver informanterne frihed til at opnå potentiale for mobilitet, som er en kapital i det senmoderne samfund. Bilen giver således informanterne mulighed for at leve efter den livsstil, de ønsker. Bilens italesatte potentiale kan kategoriseres som en *mulighedsskabende strukturel fortælling*. Bilen er et symbol på frihed i det senmoderne samfund, der er en katalysator for “det gode liv”. At bilen kan bidrage til, at man planlægger flere aktiviteter i hverdagen blev nævnt, men fik ikke en opbakning i fokusgruppen, der bidrog til at ændre de andre informanternes forståelser.

Der er i fokusgruppen et fokus på at tidsoptimere, og tid opfattes som en knap ressource i hverdagen. Særligt hvis man har børn der skal i institution, er der en *praktisk strukturel fortælling* om at børn kræver en bil i husstanden. Der kan være en social praksis, om at børnene skal være så kort tid i institution som muligt. Klimavenlige transportalternativer ville tage længere tid, og det er en tid, der ville gå fra børnene. Der er dog blandt nogle af informanterne en motivation for at benytte cyklen som transportmiddel idet det opleves af give mere sundhed ind i hverdagen. Dog kan det være svært at få til at hænge praktisk sammen.

Tid er en legitim fortælling om hvorfor informanterne i fokusgruppen ikke anvender klimavenligt transportmiddel. Tidspresset i hverdagen opleves så stærkt, at helt ned til 10-20 minutters forskel opleves som for meget for nogle af informanterne. Tid benyttes som en *afmægtig strukturel fortælling*, der fratager den enkelte fra ansvaret relateret til de øvrige problemstillinger ifbm. bilen. Dog hjælper det at have positive erfaringer med at cykle til og fra arbejde, der bidrager til at nuancere tidsaspektet i hverdagen.

KAPITEL 6

Diskussion

6.1 Diskussion

For at det skal lykkedes med bæredygtig omstilling af samfund, er det afgørende at vende blikket mod menneskers adfærd. I Danmark er der en relativ høj trivsel blandt befolkningen, der bl.a. hænger sammen med den frihed, vi har til at vælge, hvordan vi vil bo, transportere os, forbruge og alle de andre praksisser i hverdagen (Madsen & Nygaard, 2017: 1). Den høje trivsel i Danmark hænger if. Madsen & Nygaard (2017) sammen med retten til at vælge vores egen livsstil.

Problemet med at danskerne vælger sin egen livsstil er, at den meget ofte er baseret på et ikke-bæredygtigt ressourcegrundlag. Med Danmarks syvendeplads over den mest CO₂-udledende befolkning på verdensplan, er det bl.a. livsstilen, der bidrager til det høje ressourceforbrug (Madsen & Nygaard, 2017: 1). Her kan ny teknologi ikke løse problemet udelukkende, men et fokus på, hvordan samfundet kan gøre det lettere for den enkelte at vælge de klimavenlige løsninger i hverdagen. Er det så stadig muligt at bevare den høje trivsel og samtidig omstille befolkningens livsstil til at være mere bæredygtig?

Informant 4 var inde på at hendes gode oplevelser med at cykle til og fra arbejdet har bidraget til, at hun føler sig motiveret for at benytte cyklen mere som transportmiddel. At benytte cyklen forbinder hun med øget trivsel idet hun får større mentalt overskud til at være sammen med sine børn, trods den ekstra tid det tager at cykle. Faktorer der bidrager til hendes trivsel generelt.

Esbjerg kommune henvender sig til målgruppen børn og unge for netop at give gode oplevelser med cyklen til dem, så de senere i livet vil benytte klimavenlige transportformer ud fra et erfaringsbaseret grundlag. Men kan vi vente på at børnene og de unge vokser op så de kan "redde" os andre fra klimaforandringerne, mens den voksne generation fortsat lever en ikke-bæredygtig livsstil ufortrødent? Hvordan kan den voksne generation omstille sin livsstil i en sådan grad, at det bidrager til den grønne omstilling uden at frarøve oplevelsen af trivsel?

Der mangler ikke viden og information om klimaforandringerne og deres betydning. De fleste mennesker ved egentlig også hvad de burde gøre. Der ligger dog en barriere i, hvis mulighederne ikke gøres tilgængelige i hverdagen. Hvis det ikke kan betale sig for den enkelte at træffe det klimavenlige

transportvalg i en tidspresset hverdag vil der ikke ske nogen ændring i deres adfærd. Den norske klimapsykolog Per Esben Stoknes (2015) henviser til, at staten og kommunen indfører en grøn standardtilstand. Han redegør for, at der er et stort potentiale i at gøre det rigtige valg til en grøn standardtilstand. Fx ville Esbjerg kommune gøre det nemmere, hurtigere og mere komfortabelt at tage offentlig transport ved at sænke priserne, øge frekvensen og forbyde parkering i centrum. Denne tilgang er også hvad informanterne i fokusgruppen kalder på når de fortæller om hvad der skulle til, før at de ville overveje at fravælge bilen i hverdagen.

Informant 1 udtrykker, hvordan der for hende ikke er nok grundlag til at benytte andet transportmiddel end bilen. For hende handler det om økonomi, tid og frihed (Bilag 10: 19). For informant 3 er der et ønske om at Esbjerg kommune bliver mere ambitiøse med deres busafgange (Bilag 10: 18). Muligheden for kombirejser havde en værdi for informant 2 (Bilag 10: 19). Der kommer en konsensus i fokusgruppen om at deltagerne har dårlig samvittighed ift. deres transportvaner (Bilag 10:20), men der er noget infrastruktur, der ikke fordrer, at de handler anderledes med en hverdag, der skal hænge sammen. Her beskriver Informant 6, hvad han mener der skal ændres:

“(...) Men infrastrukturen skal være mere tilgængelig for os. Det gælder både cykelstier. Det gælder el-ladestanderne. Det gælder bybusserne. Hvorfor er det, man ikke har indført nogle af de små busser, (...) Det var der snak om på et tidspunkt om at lave en stor ring, og så skulle der køre sådan nogle små busser (...). Hvorfor har man ikke gjort det istedet for de der busser, der kommer hver halve time?” (Bilag 10: 24)

En grøn standardtilstand i Esbjerg kommune for transportsektoren ville derfor kunne bidrage til at give borgerne det skub, de allerede kalder på. Så hvad er egentligt problemet?

Kommunen har fortsat lang vej til at blive den grønne kommune, de ønsker. Og trods indsatser om at reducere transportsektorens CO₂-udslip med 20 % er det ikke formået, og trods indsatser mod at flere benytter cyklerne er tallene gået den anden vej (Vejdirektoratet (2000-2022)). Hvad er det der går galt?

Cykelplanen er en måde kommunen kan bygge bro mellem sundheds-, klima- og trafikpolitik. Jeg fik en snak med en trafikplanlægger i Esbjerg Kommune, som står for kommunens nye cykelplan (bilag 26 og 27). Snakken tog udgangspunkt i hans arbejde med den nye cykelplan, der er på vej, og hvilke udfordringer han oplever. De lavede en cykelvaneundersøgelse, hvor de fik ca. 1000 svar retur. Her var stort fokus på sikkerhed, motion og et sundere liv fra borgernes side. Trafikplanlæggeren undrede sig over, hvor lidt hensynet til miljøet egentlig fyldte. Der var et stort fokus på magelighed, og her

spiller vejret en stor rolle. Det at borgerne ikke begrundede deres transportadfærd med klima- og miljøperspektiver er egentlig ikke overraskende. Mennesket er ikke rationelt indbygget og klimaforandringerne er for abstrakte til at skulle forholde sig til i sin hverdag, der er afhængig af en praktisk meningsfuldhed uden rationel begrundelse. Det skal blot være meningsfuldt for den enkelte. Stoknes (2015) beskriver, hvordan manglen på alternative handlemuligheder over tid svækker klimahandling (Stoknes, 2015: 82).

Et af problemerne i kommunen er if. trafikplanlæggeren at mange borgere anskaffer sig anden og tredje bil. Derfor vil de give forældrene mulighed for at låne en ladcykel, hvis de har børn i institution. På den måde kan forældrene benytte den i stedet for bilen, og børnene får gode oplevelser uden for bilen.

Trafikplanlæggeren har et ønske om at få bilerne ud af midtbyen i Esbjerg. De havde forsøgt med at gøre en villavej bilfri, hvorfor der opstod en del ravage med villaejerne, der mente, at det var et krav at de kunne have deres bil hvor de bor. Den overordnede trafikplan i kommunen er, at jo tættere man kommer på bymidten, jo større fokus skal der være på de bløde trafikanter. Derfor må bilfrie veje være den rette metode. Dette både for at skabe mindre luftforurening og udlede mindre CO₂. Da kommunens trafikpolitik også tager hensyn til privatbilisterne, vil det være svært for kommunen at opnå de ambitiøse klimamål, de har. For 2 år siden byggede kommunen et nyt parkeringshus i centrum. Dette arbejder fuldstændigt imod kommunens grønne visioner. Hvis kommunen skal agere som rollemodel for andre større kommuner kræver det en større politisk vilje og mod til at handle herefter. Oslo Kommune arbejder på at gøre hele midtbyen i Oslo bilfri grundet de store mængder luftforurening i vinterperioden (Oslo Kommune, 2022; Williams, 2019). Oslo har i små skridt lukket udvalgte områder af byen for at teste forståelsen fra borgerne. Først oplevede borgerne det som mærkeligt, men efter noget tid kunne de slet ikke forestille sig, at der engang havde været biler i de aflukkede zoner (Williams, 2019). Trafikplanlæggeren er enig i at bilerne ikke gavner bymiljøet. Et bilfrit bymiljø ville bidrage til større sociale rum, grønne områder og mere liv.

I afsnit 4.3 var der stor motivation for et tværgående arbejde i kommunen. Trafikplanlæggeren havde også en stor motivation herpå, idet han oplevede, at man kunne nå længere ved at arbejde bredt i forvaltningerne. Der er dog nogle strukturelle vanskeligheder, der forhindrer, at dette sker. Trafikplanlæggeren fortalte om, hvordan forvaltningen for sundhed og omsorg var begyndt at arbejde på en cykelplan, samtidig med at han sad og arbejdede på en anden cykelplan. De vidste det bare ikke. Han undrede sig over, hvordan det kunne forekomme. Jeg undrer mig også. Trafikplanlæggeren har været efterfølgende rundt i kommunens forvaltninger og fortalt om den nye cykelplan. Den er

blevet positivt modtaget, og lederne af forvaltningen opleves motiverede for mere klimahandling. Han italesætter dog, hvordan det at tænke klima er relativt nyt, og det at integrere klima i alle indsatser er noget utrænnet. Dette var også den oplevelse Leder 2 havde. I forbindelse med cykelplanen skulle der etableres et cykelnetværk, der skulle repræsenteres af alle forvaltninger. Et sådant netværk er dog ikke blevet etableret endnu. Trafikplanlæggeren mener, at hvis kommunen kan mestre det tværgående samarbejde ville udviklingen i kommunen kunne vendes, og de ville lykkes bedre med en sund og bæredygtig omstilling.

KAPITEL 7

Konklusion og perspektivering

7.1 Konklusion

Jeg har i dette speciale undersøgt *Hvilke vilkår og ambivalenser der træder frem, når Esbjerg Kommune vil ændre en hverdagslivs praksisform, der retter sig mod bæredygtig omstilling.*

Esbjerg Kommune er med den store erhvervsmæssige offshore aktivitet både inden for produktion af fossile brændstoffer og vindenergi, bundet af et erhvervsmæssigt rationale, der begrænser ambitiøse politiske tiltag, der retter sig mod sundhedsfremme og en bæredygtig omstilling. Der ses en ambivalens, når kommunen på den ene side satser på at efterkomme den øgede efterspørgsel på fleksibel transport efter at udbygge vejnettet for at opretholde den stigende mobilitet, og på den anden side har et mål om at flere skal cykle mere og benytte klimavenlige transportformer. Der anvendes en styringsform, der er præget af at være styring til selvstyring af borgerne, der medvirker til at den bæredygtige omstilling er afhængig af at den enkelte borger ændrer sin adfærd, uagtet om kommunen har lavet realistiske alternativer så borgerne kan opretholde sin hverdag i et senmoderne samfund, der i sin strukturering kræver, at man har en bil. Bilen giver borgerne en praktisk meningsfuldhed, der medvirker til at de kan bevare den praksis, der kræves af dem i det senmoderne samfund, ift. passe arbejde, hente og bringe børn i institution, have fritidsaktiviteter m.m. Bilen opleves ligeledes som et mulighedsskabende element i hverdagen, der giver frihed og er et pejlemærke for “det gode liv”. Tiden er en knap ressource i det senmoderne samfund, og omtales i fokusgrupperne som værende noget, der har en stor betydning i deres hverdagsliv, hvor bilen bidrager til at de rent praktisk kan nå opgaverne i hverdagen. Tid benyttes og anerkendes som en legitim begrundelse i fokusgruppen, når der fortælles om, hvorfor informanterne ikke anvender klimavenlig transportformer. Positive erfaringer med fx cyklen viser sig at bidrage til at nuancere det lidt snævre tidsperspektiv.

I kommunens vision indgår et ønske om at samarbejde på tværs i forvaltningerne. Dette er også et ønske fra politisk side. Lederne af forvaltningerne virker motiveret for et tværgående samarbejde, men dette er ikke organisatorisk forankret. Det at skulle integrere klima- og sundhed ind i andre forvaltninger er noget utrænnet, og det kan være svært for den enkelte medarbejder at se en faglig kobling. Der er således en ambivalens omkring et politisk og organisatorisk ønske om tværgående samarbejde, mens integreringen hviler på den enkelte medarbejders engagement i at varetage organisationens interesser. Dertil er der et misforhold mellem supervisionsforvaltningens krav til forvaltningernes selvstændighed og formåen.

Dette speciale har bidraget med en viden om, at styring til selvstyring af borgerne kan bide sig selv i halen, hvis ikke borgeren har valide alternative handlemuligheder for valg af transportmiddel i hverdagen. Der er brug for et større politisk ambitionsniveau og handlekraft for at kommunen opnår en bæredygtig omstilling, der kan bidrage til at sundhedsfremme.

7.2 Perspektivering

Jeg vil foreslå at politikerne viste mod til at gå forrest og være fokuserede mod den bæredygtige omstilling på transportområdet. Det nytter lidt at gøre lidt på mange områder. Ved Esbjerg Erklæringen fra maj 2022 er der kommet ekstra fokus på Esbjerg Kommune. Der er derfor et stort potentiale i at blive en rollemodel for andre kommuner gennem ambitiøse tiltag i kommunen. Borgerne er klar, de kender godt til klimaforandringer og oplever klimaskam. Men måden vi har indrettet samfundet på fordrer, at de behøver bilen i mange sammenhænge i hverdagen, da der ikke er tilstrækkelig med alternativer. Her kunne Esbjerg Kommune anvende nogle af de nævnte virkemidler omtalt i specialet eller finde inspiration fra andre kommuner i Danmark og udlandet.

Det er i sagens natur ikke overraskende, at Esbjerg Kommune udviser en så stor ambivalens omkring deres vision og handling i den bæredygtige omstilling. Regeringen har i samarbejde med Venstre, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti, netop udarbejdet en ny klimaaftale der lover CO₂-afgifter. De påstår, at det er det største enkeltstående bidrag til den grønne omstilling, men den giver samtidig rabatter til nogle af Danmarks største CO₂-udledere. Det socio-tekniske landskab, som Esbjerg Kommune er pålagt fra staten, udviser de samme ambivalente forhold som Esbjerg Kommune udviser ift. ønsket om den grønne omstilling med manglende målrettet handling.

Mht. det tværfaglige samarbejde mellem forvaltningerne i kommunen ville det være positivt, hvis der blev etableret en central enhed (afdeling, gruppe eller enkeltperson), med inspiration fra Aalborg Kommune, der kunne mediere mellem forvaltningerne. Dette ville bidrage til at forhindre dobbeltarbejde og styrke Esbjerg Kommunes egen vision om tværfaglighed og multifunktionalitet. En central enhed der omfavner den bæredygtige omstilling og sundhedsfremme ville hjælpe til at kommunen kunne være mere målrettet i sine indsatser for at omstille kommunen til at blive Danmarks grønne energimetropol.

Oversigt over bilag

Bilag 1: Invitation til Gymnasium

Bilag 2: Invitation til medarbejdere

Bilag 3: Revideret invitation til medarbejdere

Bilag 4: Samtykkeerklæring - Fokusgruppe

Bilag 5: Samtykkeerklæring - Gruppeinterview

Bilag 6: Rå data, transportmiddel til arbejdet

Bilag 7: Interviewguide - Fokusgruppe

Bilag 8: Interviewguide - Gruppeinterview

Bilag 9: Fokusgruppeinterview - Transskribering del. 1

Bilag 10: Fokusgruppeinterview - Transskribering del. 2

Bilag 11 Gruppeinterview - Transskribering

Bilag 12: Struktur Skema for fokusgruppe

Bilag 13: Samtykkeerklæring Informant 6

Bilag 14: Samtykkeerklæring Informant 5

Bilag 15: Samtykkeerklæring Informant 4

Bilag 16: Samtykkeerklæring Informant 3

Bilag 17: Samtykkeerklæring Informant 2

Bilag 18: Samtykkeerklæring Informant 1

Bilag 19: Samtykkeerklæring, Leder 1 Leder af Esbjergs Sundhedscenter

Bilag 20: Samtykkeerklæring, Leder 2 Chef for Miljø og Byggeri

Bilag 21: Cykelplan Esbjerg Kommune Jan. 2022

Bilag 22: Resumé af fokusgruppe- og gruppeinterview

Bilag 23: Projekt om en visionær beskrivelse af fremtidens CO2-neutrale transportvaner hos Esbjerg Kommune

Bilag 24: Esbjerg Beregninger

Bilag 25: Præsentation af informanter

Bilag 26: Samtykkeerklæring - Trafikplanlægger

Bilag 27: Interview med Trafikplanlægger

Litteraturliste

Almlund, P., & Holm, J. (2015). Post Rio and Ottawa Policy: Health Promotion and Sustainable Development Compared. *The Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*, 14(2), 19-35.

Andersen, M. S., Rasmussen, L. M. F., & Brandt, J. (2019). *Miljøøkonomiske beregningspriser for emissioner 3.0*. Nationalt Center for Miljø og Energi. Lokaliseret d. 25. juni 2022 på: https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Miljoeoekonomiske_beregningspriser_for_emissioner.pdf

Andersen N. Å. & Pors J. G (2014), *Velfærdsledelse - mellem styring og potentialitet*. 1. udg. 3. oplag. Hans Reitzels Forlag. Kap. 3,7,8

Baes-Jørgensen, J. (2021). *Ny måling sender klima og miljø helt i top som afgørende emne til valget*. kl.dk. Lokaliseret d. 11. juni 2022 på: <https://www.kl.dk/nyheder/momentum/2021/2021-18/ny-maaling-sender-klima-og-miljoe-helt-i-top-som-afgoerende-emne-til-valget/>

Bech-Jørgensen, B. (1994) *Når hver dag bliver hverdag*. København, Akademisk Forlag.

Bech Lau C., Myglegård H. & Andersen T. P., (2020). *Indledning I: Andersen T. P., Bech Lau C & Andersen H. M. (2020), Sundhedsfremme i kommuner og lokalsamfund - mellem forskning, planlægning og praksis*. Hans Reitzels Forlag. 1. udg. 1. oplag København. s. 11-22

Bekendtgørelse af sundhedsloven (2019, Lnr. 26/08/2019). *Bekendtgørelse af sundhedsloven*. Sundheds- og Ældreministeriet: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2019/903>

Beskæftigelsesministeriet. (2020). *Notat. Mænd og kvinder på arbejdsmarkedet 2020*. Bm.dk. Lokaliseret d. 25. juni på: https://bm.dk/media/14895/maend-og-kvinder-pa-arbejdsmarkedet_2020.pdf

Bevæg dig for livet. (U.Å.). *Om Bevæg dig for livet*.
<https://www.bevaegdigforlivet.dk/bevaeg-dig-for-livet/om-bevaeg-dig-for-livet>. Lokaliseret d. 25. juni 2022 på: [from https://www.bevaegdigforlivet.dk/bevaeg-dig-for-livet/om-bevaeg-dig-for-livet](https://www.bevaegdigforlivet.dk/bevaeg-dig-for-livet/om-bevaeg-dig-for-livet)

Brinch-Pedersen, C. (2022). Trafikkens udvikling i tal. Vejdirektoratet. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>

Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020), *Interviewet: samtalen som forskningsmetode I*:
Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020). *Kvalitative Metoder en Grundbog*. 3. udg. Hans Reitzels Forlag. Kap. 1

Børnerådets Minipanel. (2011). *Mellem hjem og børnehave En undersøgelse i Børnerådets Minibørnepanel*. Børnerådet. Lokaliseret d. 19. juni 2022 på: <https://www.boerneraadet.dk/media/30309/Miniboernepanel-Mellem-hjem-og-boernehave.pdf>

Clausen, L. T. (2011). *At Gripe Muligheden For Forandring - En analyse af ikke-deltagelse i naturbeskyttelsen med Møn som eksempel*. Phd-afhandling. Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring, Roskilde Universitet. Lokaliseret d. 28. marts 2022 på: https://rucforsk.ruc.dk/ws/portalfiles/portal/34485127/PhD_Thesis_Laura_Tolnov_Clausen.pdf

Danish Ministry of Climate, Energy and Utilities. (2019). Denmark's Integrated National Energy and Climate Plan. Lokaliseret d. 14. marts 2022 på: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/EnergiKlimapolitik/denmarks_national_energy_and_climate_plan.pdf

Danish Centre for Environment and Energy. (2018). *THE DANISH AIR QUALITY MONITORING PROGRAMME Annual Summary for 2017* (No. 281). Aarhus University - DANISH CENTRE FOR ENVIRONMENT AND ENERGY. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://dce2.au.dk/pub/SR360.pdf>

Danmarks Statistik. (2021). *Danmarks Statistik*. dst.dk. Lokaliseret d. 26. juni 2022 på: <https://www.dst.dk/da/Site/Dst/Layouts/Main.aspx?cid=29118>

Det Europæiske Miljøagentur, *Environmental noise in Europe, 2020*, Publications Office, 2020, Lokaliseret d. 25. juni 2022 på: <https://data.europa.eu/doi/10.2800/686249>

Det Europæiske Miljøagentur. (2022). *Renere luft kunne have reddet mindst 178 000 liv i EU i 2019*. European Environment Agency. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.eea.europa.eu/da/highlights/renere-luft-kunne-have-reddet>

DTU Transport (2013), *Transportvaneundersøgelsen - faktaark om biltrafik i Danmark*. Institut for transport

Dogra, S., O'Rourke, N., Jenkins, M., & Hoornweg, D. (2021). Integrated Urban Mobility for Our Health and the Climate: Recommended Approaches from an Interdisciplinary Consortium. *Sustainability, 13*(22), 1–12. <https://doi.org/10.3390/su132212717>

Energi Metropol Esbjerg & Esbjerg Kommune, U.Å. *Ta' på cykeltur*. Pjece. Esbjerg Kommune

Energistyrelsen. (2019). *Esbjerg*. Lokaliseret d. 14. marts 2022 på: <https://sparenergi.dk/offentlig/vaerktoejer/energi-og-co2-regnskab/esbjerg?year=2019&or=transport>

Energistyrelsen. (2021). *Første officielle vurdering af Danmarks globale klimaaftryk*. Lokaliseret d. 15. marts 2022 på: <https://kefm.dk/aktuelt/nyheder/2021/apr/foerste-officielle-vurdering-af-danmarks-globale-klimaaftryk>

Energistyrelsen. (2022). *Energi- og CO₂-Regnskab*. Lokaliseret d. 15. Marts 2022 på: <https://sparenergi.dk/offentlig/vaerktoejer/energi-og-co2-regnskabet>

Energistyrelsen. (2022a). *Energi- og CO₂-Regnskab*. Lokaliseret d. 11. juni på: <https://sparenergi.dk/offentlig/vaerktoejer/energi-og-co2-regnskabet>

Esbjerg Kommune. (2014b). *Vision 2020 - Esbjerg Kommune*. Lokaliseret d. 8. juni 2022 på: <https://docplayer.dk/1807335-Vision-2020-esbjerg-kommune-vision-2020.html>

Esbjerg Kommune. (U.Å.). *Bevæg dig for livet*. Esbjerg.dk. Lokaliseret d. 5. juni på:
<https://www.esbjerg.dk/om-kommunen/vision-og-politikker/bevaeg-dig-for-livet>

Esbjerg Kommune. (U.Å.-b). Mål og handlinger. Esbjerg.dk. Lokaliseret d. 17. feb. På:
<https://www.esbjerg.dk/planer-projekter-og-trafik/planer/kommuneplan/planstrategi-2022-34/maal-og-handlinger>

Esbjerg Kommune. (U.Å.-c). Brandingstrategi Esbjerg Kommune. Esbjerg.dk. Lokaliseret d. 17. feb. På:
<https://www.esbjerg.dk/om-kommunen/vision-og-politikker/brandingstrategi>

Esbjerg Kommune. (U.Å.-d). Esbjerg Kommunes Klimaplan. Lokaliseret d. 14. marts 2022 på: <https://www.esbjerg.dk/om-kommunen/vision-og-politikker/klimaplan>

Esbjerg Kommune. (U.Å.-e). Fremgangsmåde til klimaneutralitet. Lokaliseret d. 14. marts 2022 på: <https://www.esbjerg.dk/om-kommunen/vision-og-politikker/klimaplan/fremgangsmaade>

Esbjerg Kommune. (U. Å. -f). *Bæredygtig EnergiMetropol*. Lokaliseret d. 8. juni 2022 på:
<https://www.esbjerg.dk/om-kommunen/vision-og-politikker/vision-2025/vision-2025-vaekst/baeredygtig-energimetropol>

Esbjerg Kommune. (2010). KLIMA- OG BÆREDYGTIGHEDSPLAN 2010–2020. Lokaliseret d. 14. marts 2022 på: https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Om%20kommunen/Vision%20og%20politikker/Klima%20og%20b%C3%A6redygtighed/Klima-_og_b%C3%A6redygtighedsplan.pdf

Esbjerg Kommune. (2013). *HANDLEPLAN FOR Trafik- og Mobilitet*. Lokaliseret d. 28. april på:
https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Planer_projekter%20og%20trafik/Trafikplanl%C3%A6gning/Trafik%20&%20mobilitetsplan%20for%20Esbjerg/Handleplan_12042013_low.pdf

Esbjerg Kommune. (2014). *EnergiMetropol Esbjerg*. Lokaliseret d. 25. juni 2022 på:
[http://esbjerg-](http://esbjerg-kp13.cowi.webhouse.dk/dk/hele_kommuneplanen/esbjerg_kommune/energimetropol_esbjerg/)
[kp13.cowi.webhouse.dk/dk/hele_kommuneplanen/esbjerg_kommune/energimetropol_esbjerg/](http://esbjerg-kp13.cowi.webhouse.dk/dk/hele_kommuneplanen/esbjerg_kommune/energimetropol_esbjerg/)

Esbjerg Kommune (2015). ”Sundhedspolitik 2015-2020 - Sundhed prioriteres højt i Esbjerg Kommune. Med sundhedspolitikken vil vi sammen sikre energi til det gode og sunde liv”. Lokaliseret d. 18.02.22 på [Sundhedspolitik - Esbjerg Kommune](#)

Esbjerg Kommune. (2019). *Vision 2025 - velfærd og vækst*. Lokaliseret d. 8. juni 2022 på:
https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Om%20kommunen/Vision%20og%20politikker/Vision%202025/Pjece_Vision2025.pdf

Esbjerg Kommune. (2019b). *TRAFIKPLAN FOR ESBJERG MIDTBY*. Lokaliseret d. 26. juni 2022
på:https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Planer_projekter%20og%20trafik/Trafikplanl%C3%A6gning/Trafikplan%20for%20Esbjerg%20Midtby/Trafik_For_Esbjerg_Midtby_final_20200421.pdf

Esbjerg Kommune. (2022a). *Pendlere*. Lokaliseret d. 26. juni 2022 på:
<https://www.esbjerg.dk/planer-projekter-og-trafik/paa-cykel/cykelplan-2022-26/handlekatalog/pendlere>

Esbjerg Kommune. (2022b). *PLANSTRATEGI 2022–34 MÅL OG HANDLINGER*. Lokaliseret d. 28. april på:
<https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Om%20kommunen/Annoncer/Kommune-%20og%20Byplan/PDF%202019/Planstrategi%202022-34%20Samlet%20til%20Plandata.pdf>

European Environment Agency. (2020). COVID-19 and the environment: explore what we know. <https://www.eea.europa.eu/post-corona-planet/explore>

European Environment Agency. (2021). Air pollution: how it affects our health. Lokaliseret d. 3. juni 2022 på: <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

European Environment Agency. (2022). *Emissions from road traffic and domestic heating behind breaches of EU air quality standards across Europe*. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.eea.europa.eu/highlights/emissions-from-road-traffic-and>

Freudental-Pedersen, M. (2007). *Mellem frihed og ufrihed: Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Roskilde Universitet.

Freudental-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K., Friis, F., Rudolf Lindberg, M., & Grindsted, T. S. (2020). Sustainable Mobility in the Mobile Risk Society—Designing Innovative Mobility Solutions in Copenhagen. *Sustainability*, 12(17). <https://doi.org/10.3390/su12177218>

Geels, F. W. (2004): From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. *Research Policy* vol. 33, nr. 6-7, s. 897-920.

Gram-Hansen, K. (2014). *Indføring i og udvikling af praksisteori - hen imod en bedre forståelse af husholdningers energiforbrug* I: Holm, Jesper, J. O. Jensen, I. Stauning og B. Søndergaard (red.) (2014): *Bæredygtig omstilling i bolig og byggeri*, Frydenlund Academic, kap. 7

Halkier, B. (2018). *Fokusgrupper*. 3. udg. Samfundslitteratur.

Information. (2019). *Klimavalget*. Lokaliseret d. 2. maj 2022 på: <https://www.information.dk/serie/klimavalget>

IPCC. (2021). *Climate Change 2021 The Physical Science Basis*. Lokaliseret d. 16. Feb. På: https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_Full_Report.pdf

Jensen, S. S., Winther, M., Plejdrup, M. S., Nielsen, O. K., Brandt, J., Ketzler, M., & Ellermann, T. (2020). *VIRKEMIDDELKATALOG FOR BEGRÆNSNING AF LUFTFORURENING I ODENSE KOMMUNE - Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi* (Nr. 412). Aarhus Universitet, Institut for Miljøvidenskab.

Jensen, J. K. (2020). *Vores børn skal aldrig opleve at blive hentet efter klokken 15*. Information. Lokaliseret d. 19. juni 2022 på: https://www.information.dk/debat/2020/01/vores-boern-aldrig-opleve-hentet-klokken-15?lst_cntrb

Jensen, M. (1997): *Benzin i blodet*. Kvalitativ del. ALTRANS. Danmarks Miljøundersøgelser. 130 s. - Faglig rapport fra DMU, nr 191

Jungk, R. (1998). *Håndbog i fremtidsværksteder*, 2. udgave, 3. oplag. Politisk revy.

Juul S. (2012), *Nyere Kritisk Teori I*: Juul S. & Pedersen K. B (2012), *Samfundsvidenskabernes Videnskabsteori – en indføring*. Hans Reitzels Forlag. 1. udg. 5. opl. Kap. 9

Jørgensen, J. K. (2020). *Esbjerg-borgmester: Stop for olieudvinding er vemodigt men et godt skridt mod grøn omstilling*. Danske Kommuner. Lokaliseret d. 11. juni 2022 på: <https://www.danskekommuner.dk/nyheder/2020/december/14/esbjerg-borgmester-stop-for-olieudvinding-er-vemodigt-men-et-godt-skridt-mod-groen-omstilling/>

Klimabevægelsen. (2021). *Virkemiddelkatalog*. Lokaliseret d. 5. juni 2022 på: https://static1.squarespace.com/static/5e34c2a012415b5655ce7d51/t/61026838df53c12348612b43/1627547706181/Virkemiddelkatalog_v.1.2.pdf

Klima- energi- og forsyningsministeriet. (U.Å.). *Parisaftalen 2015*. kefm.dk. Lokaliseret d. 3. juni 2022 på: <https://kefm.dk/klima-og-vejr/klimaforhandlinger/parisaftalen-2015>

Kommunernes Landsforening. (2020). *46 kommuner har meldt sig: Nu skal de lave lokale klimahandlingsplaner efter internationale standarder*. www.kl.dk. Lokaliseret d. 29. april 2022 på: <https://www.kl.dk/forsidenyheder/2020/november/46-kommuner-har-meldt-sig-nu-skal-de-lave-lokale-klimahandlingsplaner-efter-internationale-standarder/>

Köhler, J., Geels, F. W., Kern F., Markard, J., Onsongo, E., Wieczorek, A. ... Wells, P. (2019). An agenda for sustainability transitions research: State of the art and future directions. *Environment Innovation and Societal Transitions*, 31, 1-32. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2019.01.004>

Kvale S. & Brinkmann S. (2015), *Interview - Det kvalitative forskningsinterview som håndværk*. 3. udg. Hans Reitzels Forlag

Lau C. B. & Delica K. N. (2020), *Hverdagslivssociologi som refleksionsrum for sundhedspraksis I*: Anderse

Lynggaard K. (2020), *Dokumentanalyse I*: Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020), *Kvalitative Metoder – En grundbog*. 3. udg. Hans Reitzels Forlag. Kap. 7

Madsen, M. B., & Nygaard, S. E. (2017). *Større trivsel med mindre klimabelastning*. Concito - Danmarks Grønne Tænketank. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: https://concito.dk/sites/concito.dk/files/u60/stoerre_trivsel_med_mindre_klimabelastning_livsstile_atalog_020117.pdf

Maimburg, B. (2022). *Efter 24 år i lokalpolitik: Jørgen Ahlquist får sin første formandspost* Ugeavisen.dk. Lokaliseret d. 11. juni 2022 på: <https://ugeavisen.dk/ribe/artikel/efter-24-%C3%A5r-i-lokalpolitik-j%C3%B8rgen-ahlquist-f%C3%A5r-sin-f%C3%B8rste-formandspost>

Maimburg, B. (2022a). Den konservative spidskandidat: - Jeg har sat mit præg på beslutninger i kommunen. Ugeavisen.dk. Lokaliseret d. 11. juni på: <https://ugeavisen.dk/ribe/artikel/den-konservative-spidskandidat-jeg-har-sat-mit-pr%C3%A6g-p%C3%A5-beslutninger-i-kommunen>

Miljøministeriet. (1997). *Sundhedsmæssig vurdering af luftforurening fra vejtrafik* (No. 352). Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1997/87-7810-737-7/pdf/87-7810-737-7.pdf>

Miljøministeriet. (2014). *Lokal Agenda 21 i kommunerne og regionerne*. ft.dk. Lokaliseret d. 3. juni 2022 på: <https://www.ft.dk/samling/20131/almDEL/MIU/bilag/225/1340671.pdf>

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri. (2002). *VEJ nr 9901 af 01/03/2002, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri*. Retsinformation. Lokaliseret d. 28. april på: <https://www.retsinformation.dk/eli/retsinfo/2002/9901>

Nationalt Center for Miljø og Energi. (2019). *Luftkvalitet og helbredseffekter i Danmark, status 2018*. Aarhus Universitet - Nationalt Center for Miljø og Energi. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Notat_luftkvalite_helbredseffekter_2018_210819.pdf

Nationalt Center for Miljø og Energi. (2022). *LUFTKVALITET 2020 Status for den nationale luftkvalitetsovervågning i Danmark (No. 467)*. Aarhus Universitet - DCE Nationalt Center for Miljø og Energi. Lokaliseret d. 25. juni 2022 på: <https://dce2.au.dk/pub/SR467.pdf>

Nielsen B. S. & Nielsen K. A. (2020). *Aktionsforskning*. I: Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020). *Kvalitative metoder - En grundbog*. 3. udg. Hans Reitzels Forlag. kap. 5

Nielsen H. K. (2020), *Kritisk Teori* I: Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020), *Kvalitative Metoder – En grundbog*. Hans Reitzels Forlag. 3. udg. Kap 18

Oslo Kommune. (2022). *Bilfritt byliv*. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>

Palmgren, F. et al. (2005). *Luftforurening med partikler i Danmark (No. 1021)*. Miljøstyrelsen. <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2005/87-7614-720-7/pdf/87-7614-721-5.pdf>

Pedersen K. B. (2012), *Socialkonstruktivisme I: Juul S. & Pedersen K. B (2012), Samfundsvidenskabernes Videnskabsteori – en indføring*. Hans Reitzels Forlag. 1. udg. 5. opl. Kap. 6

Pörtner, H., Roberts, D., Tignor, M., Poloczanska, E., Mintenbeck, K., Alegria, A., Craig, M., Langsdorf, S., Löschke, S., Möller, V., Okem, A., & Rama, B. (2022). *Climate Change 2022 Impacts, Adaptation and Vulnerability Summary for Policymakers*. Intergovernmental Panel on Climate Change. Lokaliseret d. 2. maj 2022 på: https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_SummaryForPolicymakers.pdf

Regeringen. (2022). The Esbjerg Declaration. Regeringen.dk. Lokaliseret d. 5. juni på: <https://www.regeringen.dk/aktuelt/publikationer-og-aftaletekster/the-esbjerg-declaration/>

Ritzau. (2020). *Esbjerg Kommune underskriver aftale om klimavenlig transport med regeringen | Esbjerg Kommune*. via.ritzau.dk. Lokaliseret d. 5. juni 2022 på: <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/esbjerg-kommune-underskriver-aftale-om-klimavenlig-transport-med-regeringen?publisherId=13560064&releaseId=13599727>

Ritzau. (2021). *Esbjerg Kommunes nye byråd har fordelt poster og udvalg mellem sig | Esbjerg Kommune*. via.ritzau.d. Lokaliseret d. 29. april 2022 på: <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/esbjerg-kommunes-nye-byraad-har-fordelt-poster-og-udvalg-mellem-sig?publisherId=13560064&releaseId=13637177>

Ritzau. (2022). *Opråb til forældre: I gør jeres børn til kegler i trafikken | Esbjerg Kommune*. via.ritzau.dk. Lokaliseret d. 11. juni på: <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/oprab-til-foraeldre-i-gor-jeres-born-til-kegler-i-trafikken?publisherId=13560064&releaseId=13651331>

Rosa, H. (2016). 'En teori om social acceleration' i Fremmedgørelse og acceleration. Kbh: Hans Reitzel. s 17-40.

Stagis A/S. (2021). BOSÆTNINGS- OG IMAGEANALYSE 2021 ESBJERG KOMMUNE. Esbjerg.dk. Lokaliseret d. 18. feb. på: <https://www.esbjerg.dk/Files/Filer/Om%20kommunen/Vision%20og%20politikker/Bos%C3%A6tning%20og%20branding/Stagis%20-%20bos%C3%A6tning%202021.pdf>

Stoknes, P. E. (2015). *What We Think About When We Try Not To Think About Global Warming: Toward a New Psychology of Climate Action*. Chelsea Green Publishing.

Sundhedsstyrelsen. (2010). *Sundhed på Tværs*. Lokaliseret d. 11. juni 2022 på: <https://www.sst.dk/da/udgivelser/2010/~~/media/9B311D9199BB4D59AB1A2B3F36FC149A.ashx>

Sundhedsstyrelsen. (2019). *Luftforurening*. Lokaliseret d. 8. juni 2022 på: <https://www.sst.dk/da/viden/miljoe/miljoe-og-sundhed/luftforurening>

Sund By Netværket. (2012). *Organisering og implementering af sundhed på tværs*. Lokaliseret d. 19. juni 2022 på: <https://sund-by-net.dk/wp-content/uploads/images/Sundhed%20p%C3%A5%20tv%C3%A6rs.pdf>

Svaneborg, R. (2020). *Esbjerg balancerer mellem at blive grøn energimetropol og bore til den sidste nødvendige dråbe olie*. Klimamonitor. Lokaliseret d. 4. juni på: <https://klimamonitor.dk/nyheder/art7779926/Esbjerg-balancerer-mellem-at-blive-gr%C3%B8n-energimetropol-og-bore-til-den-sidste-n%C3%B8dvendige-dr%C3%A5be-olie>

Søndergaard, B. J. Holm og I. Stauning (2014): Bæredygtig omstilling af bolig-energisystemer, I: Holm, Jesper, J. O. Jensen, I. Stauning og B. Søndergaard (red.) (2014): *Bæredygtig omstilling i bolig og byggeri*, Frydenlund Academic, s. 37-72

Tanggaard L. og Brinkmann S., 2020. *Kvalitet i kvalitative studier* I: Brinkmann S. & Tanggaard L. (2020). *Kvalitative metoder - En grundbog*. 3. udg. Hans Reitzels Forlag. Kap. 26

Top-Nørgaard, J. (2017, May 11). *Man kan altid hente lidt tidligere*. Information. Lokaliseret d. 19. juni 2022 på: <https://www.information.dk/debat/2015/08/kan-altid-hente-lidt-tidligere>

Traintafillou P. (2019), *Analyse af dokumenter og dokumentation* I:Kristensen C. & Hussain M. (2019), *Metoder i Samfundsvidenskaberne*. 2. udg. Samfundslitteratur. Kap. 9

Tværministeriel arbejdsgruppe. (2013). *Virkemiddelkatalog Potentialer og omkostninger for klimatiltag*. Lokaliseret d. 5. juni 2022 på: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/virkemiddelkatalog_-_potentialer_og_omkostninger_for_klimatiltag.pdf

Ugeavisen. (2022). *Skoleeleverne i Esbjerg Kommune går eller cykler til skole*. Ugeavisen.dk. Lokaliseret d. 11. juni på: <https://ugeavisen.dk/bramming/artikel/skoleeleverne-i-esbjerg-kommune-g%C3%A5r-eller-cykler-til-skole-2018-8-30>

United Nations. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development Our Common Future*.

United Nations. (1992). United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992 AGENDA 21. https://www.un.org/esa/dsd/agenda21/res_agenda21_00.shtml

Vasstrøm, M., & Paaby, K. (2021). Hvordan skapes rom for «omvendt deltakelse» i bærekraftig lokal samfunnsutvikling – aksjonsforskningens roller og bevegelser. *Forskning Og Forandring*, 4(2), 106–127. <https://doi.org/10.23865/fof.v4.3311>

Vejdirektoratet. (2000–2022). *Nøgletal om vejtransport* [Dataset]. Vejdirektoratet. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal>

Verdensmålene. (2020). *Verdensmålene.dk*. Lokaliseret d. 25. juni 2022 på: <https://www.verdensmaalene.dk/fakta/verdensmaalene>

Verdensmaalene. (2021). Mål 3: Sundhed og trivsel. Verdensmaalene.dk. Lokaliseret d. 3. juni 2022 på: <https://www.verdensmaalene.dk/maal/3>

WHO. (1986). Ottawa Charter for Health Promotion, 1986. www.euro.who.int.
https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/129532/Ottawa_Charter.pdf

Wikipedia (2022) *Esbjerg*. Wikipedia, den frie encyklopædi. Lokaliseret d. 29. april på:
<https://da.wikipedia.org/wiki/Esbjerg#Borgmestre>

Williams, L. (2019). *What happens when a city bans cars from its streets?* BBC Future. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.bbc.com/future/article/20191011-what-happens-when-a-city-bans-car-from-its-streets>

Wilkinson, R. & Marmot, M. (eds) (2003) *Social determinants of health: the solid facts*. WHO (33 sider) <https://apps.who.int/iris/handle/10665/108082>

World Health Organization. (2021). *What are the WHO Air quality guidelines?* Who.Int. Lokaliseret d. 20. juni 2022 på: <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/what-are-the-who-air-quality-guidelines>

Øyen, M. (2019). *På få måneder blev alle politikere klimakrigere. Hvad var det egentlig, der skete?* Christiansborg. Lokaliseret d. 29. april 2022 på:
<https://www.altinget.dk/christiansborg/artikel/paa-faa-maaneder-blev-alle-politikere-klimakrigere-hvad-var-det-egentligt-der-skete>