

PLAN
22+

NÅR EL-BILEN IKKE ER NOK

– bæredygtig mobilitet
i hverdagslivet

Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som frem mod 2027 skal udvikle ny viden og redskaber til at indfri klimamålsætninger gennem den fysiske planlægning. Formålet er at understøtte kommunernes klimaarbejde ved at udvikle det faglige grundlag for at vurdere, prioritere og diskutere, hvordan klimahensyn kan indarbejdes i den helhedsorienterede fysiske planlægning for velfungerende byer og landområder.

© 2026 / Plan22+

NÅR EL-BILEN IKKE ER NOK – bæredygtig mobilitet i hverdagslivet

FORFATTER

Professor Malene Freudendal-Pedersen.
Aalborg Universitet. Institut for Bæredygtighed og Planlægning

REDAKTION

Ellen Højgaard Jensen

FORSIDEFOTO

Ellen Højgaard Jensen

PORTRÆTFOTO

Thomas Lekfeldt

LAYOUT

by Ida Nissen



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen



**AALBORG
UNIVERSITET**

Denne artikel er en del af en serie, hvis mål er at give et bredt billede af, hvad der forskes i i relation til den fysiske planlægning, den grønne omstilling og reduktion af CO₂.

Samtidig giver artiklerne også bud på, hvor vi mangler viden. Alle artikler vil komme ind på tre grundlæggende spørgsmål, nemlig: Hvad ved forskningen om emnet, hvad er der brug for mere viden om og sidst men ikke mindst, hvad er de største udfordringer?

Du kan finde dem alle her på hjemmesiden: www.plan22.dk

Rigtig god læselyst!

Britt Vorgod Pedersen
Sekretariatschef Plan22+

NÅR EL-BILEN IKKE ER NOK

– bæredygtig mobilitet i hverdagslivet



MALENE FREUDENDAL-PEDERSEN

Professor, Aalborg Universitet.
Institut for Bæredygtighed og Planlægning

Hvordan bliver hverdagens mobilitet mere bæredygtig? Bilafhængighed, byernes udformning og de strukturelle fortællinger om frihed påvirker hverdagslivet og dagligdagens mobilitet. Det kan virke som meget fastlåste systemer, men det er faktisk muligt at ændre dem – blandt andet gennem 1-1 forsøg.

Vi vil helst gøre, som vi plejer

Hverdagen er noget, vi alle deler, og meget af den er præget af rutiner og vaner, vi tager for givet. For de fleste er hverdagen en række aktiviteter, der skal forbindes, og mobilitet er en naturlig del. Vores daglige rutiner, som morgenmad, pendling eller indkøb, følger oftest de samme mønstre dag ud og dag ind. Rækkefølgen på morgenens rutiner bliver sjældent ændret; kaffedrikning, avislæsning, bad, madpakker, morgenmad, det sker på samme måde hver morgen. Så er der tid til at tænke på alt det, der skal ordnes i løbet af dagen eller måske slet ikke tænke overhovedet. Det er netop disse rutiner, der gør, at vi kan få hverdagen til at fungere med alle dens mange opgaver og forpligtelser. Hvis vi hele tiden skulle tænke over eller forhandle vores vaner, og hvordan vi navigerer i hverdagen, ville det være næsten umuligt at få noget til at fungere. Måske netop derfor bliver hverdagen ofte betragtet som banal, trivial eller personlig, og derfor overses dens betydning ofte i forskningen.



Bilen er ofte det nemme valg.
Foto: Malene Freudendal-Pedersen.

Reducering af CO₂ udledningen fra transportsektoren kræver, at hverdagslivet og dets praksis tages alvorligt. Forskning i bæredygtig mobilitet peger på vigtigheden af at forstå nuancerne i hverdagen, med alle dens forhandlinger, ambivalenser, følelser og praktiske aspekter, især når det kommer til politik og planlægning. Allerede i 1991 pegede Henri Lefebvre, i sin bog *Critique of Everyday*, på manglende opmærksomhed på hverdagens kompleksiteter og argumenterede for, at disse kompleksiteter udfordrer den såkaldte 'enkelhed' i kapitalismen og den politiske økonomi. For eksempel reducerer den traditionelle transportforskning, med sit fokus på økonomi og effektivitet, pendlingstid til spildt tid. Men den kvalitative forskning viser, at pendlingstid for mange i virkeligheden er en værdifuld og personlig tid. David Bissell viser i sin bog *Transit Lives* (2018), hvordan pendling også forandrer hverdagslivets sammenhængskraft ved at give et 'mellemrum' i et ofte presset hverdagsliv. I denne artikel er fokus på, hvordan planlægningen af bæredygtige mobilitetsfremtider kan se ud, når hverdagslivet tages alvorligt.

Hvad er bæredygtig mobilitet?

I dag udmærker transport sig som en af de største bidragydere til klimaforandringer og udledning af CO₂, og derfor er det uundgåeligt, at der skal ske ændringer på området. I forhold til hverdagslivet handler det især om vores stigende brug af privatbilen. I sin kerne handler arbejdet med at opnå bæredygtig mobilitet om at prioritere transportformer med lav miljøbelastning (f.eks. gang, cykling, offentlig transport) og skabe systemiske ændringer, der reducerer afhængigheden af private biler, samtidig med at der tages højde for de kulturelle, strukturelle og materielle betingelser, der former mobilitetspraksis. Dette omfatter for eksempel at tænke over, hvordan vi designer vores byer (f.eks. 15-minutters byer og kompakte byer), at revurdere de politikker vi har på transportområdet (f.eks. omkostninger ved bilejerskab, og de midler der bliver brugt på at muliggøre forskellige transportformer), infrastruktur (f.eks. sikre cykelnetværk og effektiv offentlig transport) og kulturelle forestillinger (f.eks. at udfordre strukturelle fortællinger som at "*man har brug for en bil, når man har børn*"). Bæredygtige mobilitetsformer handler også om retfærdighed, så mobilitetssystemer er tilgængelige, overkommelige og sikre for alle, uanset socioøkonomisk status, alder eller evner.

Er el-bilen løsningen?

I Danmark bliver el-biler præsenteret som den grønne løsning på transportsektorens klimaproblemer, og den har uden tvivl en vigtig rolle at spille i bæredygtig transport. Problemet kommer, når løsningen bliver en-til-en udskiftning af benzinbiler med el-biler. El-biler reducerer lokale CO₂ emissioner, men produktion af elbilen udleder ifølge klimarådet omkring 12,3 tons CO₂, sammenlignet med 7 tons for dieselmotorer. Alt efter hvilken type af energi der bruges til at oplade elbilen, kan den dog indhente noget af udledningen ved at have en lang levetid og køre på bæredygtig energi. Cox et. al (2020) lavede i 2020 en sammenligning af bilers livscyklusanalyser (analyser af alt det, der skal til for at producere og afskaffe en bil) samt prisen for at have bilen. Deres analyse viser, at et skift til elbiler kan reducere CO₂ belastningen på mange parametre, men den viser også, at lignende gevinster kan opnås ved at vælge mindre køretøjer og bruge de biler, vi allerede har længere. Faktisk er miljøbelastningerne på alle parametre samt de samlede ejerskabsomkostninger ret følsomme over for reduktioner i bilens vægt og forlængelse af bilens levetid. El-bilen har også en stor udfordring i forhold til mikropartikler. Selvom elbiler ikke udleder partikler direkte fra udstødningen, opstår der slidpartikler fra dæk, bremses og vejbelægning, som er lige så skadelige, som dem fra benzin- og dieselmotorer. El-biler er også tungere end benzinbiler på grund af vægten på batteriet, og det øger udledningen af mikropartikler. I forhold til forurening viser forskningen, at el-biler i høj grad bidrager til forhøjede koncentrationer af små partikler, der er under 2,5 mikrometer (PM_{2.5}), som er forbundet med astma og hjertekarsygdomme og for tidlig død, samt udledning af mikroplast, for bare at nævne nogle af udfordringerne. Samtidig viser det sig, at når folk først erhverver sig en el-bil, kører de ofte mere i den. Det kaldes rebound effekten, som ofte ses i forhold til bæredygtig omstilling. Langbroek et.al (2017) viser fra et studie i Stockholm, hvordan el-bils ejere kører mere, fordi de betragter el-bilen som bæredygtig og endda mere bæredygtig end kollektiv transport. Samtidig sker der også noget i forhold til den oplevede pris på at køre i bil. I en artikel i Nature fra 2020 vises, at bilister gennemsnitligt undervurderer prisen på det at have en bil med 50%. Det skyldes, at de fleste udgifter ligger i husholdningsbudgettet og således ikke er noget, vi konfronteres med på daglig basis. Det bliver derfor prisen, der betales, når der tankes benzin, der sammenlignes med f.eks. prisen på kollektiv transport. Det vil sige, at anskaffelsesomkostninger, afgifter, reparation og vedligehold ikke bliver regnet med. Med el-biler sker der så oveni oftest det, at den meste af tiden lades om natten hjemme ved boligen og bliver en del af den månedlige elregning. På den måde opleves det nærmest som 'gratis' at køre i bil, hvis det er en el-bil. Samtidig er der en lang række udfordringer, som er gældende for alle biler. Det handler i høj grad om brug af plads. I en by som København bruges 59% af den fælles plads på veje

og parkeringspladser. Så er der de sundhedsmæssige effekter ved, at hverdagstransport foregår i bil. Forskningen viser, at daglige cykel- eller gåture har en afgørende betydning for en lang række af livsstilssygdomme såsom diabetes 2, stress osv. Og vi ser, at børn og unge transporterer sig mindre ved egen kraft.

Antallet af bilture skal reduceres

Bæredygtig mobilitet handler i høj grad om at ændre hverdagens praksis, at reducere antallet af bilture og få flere ture med gang, cykling og offentlig transport. Det er ikke en umulig opgave, da omkring ca. 30% af alle bilture er under 3 km – så der er et sted at starte. Bæredygtige mobilitetssystemer kræver et samspil mellem teknologier, praksis og systemer. Det kræver en planlægning, hvor bilen ikke ligger øverst i mobilitetshierarkiet. Det handler om adgang til både aktiv grøn mobilitet og offentlig transport som rygraden i mobility-as-a-service, herunder biler, cykler og mikromobilitet. På trods af målet om at ændre de nuværende ikke bæredygtige systemer, forbliver nutidige transportplanlægningsmodeller forankret i tekniske videnssystemer, i et isoleret siloperspektiv, selv om disse modeller har været udsat for hård kritik siden 1970'erne, se for eksempel Atkins (1977), Healey (1977) og Marsden & Reardon (2017).

Hverdagslivet giver et særligt blik

At forske i hverdagslivet handler ikke om at skille tingene ad (mobilitet, arbejde, hjem, digitale fællesskaber osv.), men om at forstå helheden i alt dens kompleksitet. At tage udgangspunkt i hverdagslivet giver et blik på, hvordan politik og planlægning virker og påvirker mennesker. Som forskerne Guillaume og Huysmans (2019) skriver i deres artikel om 'hverdagslivet som begreb':

"Hverdagsobjekter, -praksisser og -mennesker i sig selv er ikke hovedsagen. De er redskaber, der bringer forskellige opfattelser af det internationale og det politiske liv i spil...".

Eller for at vende tilbage til Henri Lefebvre, så kalder han hverdagen for „den højeste domstol, hvor klogskab, viden og magt bliver dømt“.

Med andre ord: Det er her, vi ser, hvordan samfundet, planlægningen og politik hænger sammen – eller ikke hænger sammen.

Den danske sociolog Birthe Bech-Jørgensen skriver i sin bog *Når hverdag bliver hverdag* (1994), at vi ikke skal skære hverdagen op i småbidder (arbejde her, fritid der), men forstå det som en samlet pakke, der former vores liv:

"Hverdagsliv er de liv, vi lever, vedligeholder og fornyer, genskaffer og forvandler hver eneste dag. Sådanne liv kan ikke defineres udelukkende med sociologiske begreber. Det, der kan defineres, er hverdagslivets betingelser og den måde, disse betingelser håndteres på."

Når politik og planlægning prøver at opnå mere bæredygtighed ved at lægge pres på det enkelte menneske, fejler det som oftest. Selv om hverdagslivet undersøges ved at interessere sig for enkeltindivider, er der ingen tvivl om, at forskningen viser, at hverdagen ikke handler om det enkelte menneske, det handler om mennesker i relationer med andre mennesker. Vaner og rutiner formes af vores interaktion med alle hverdagslivets elementer såsom familie, arbejde, fritid og så videre. Pointen her er, at det er vigtigt ikke at overse betydningen af hverdagslivet, fordi det virker kedeligt, følelsesmæssigt, ustruktureret eller uvigtigt. Jeg har ofte fået spørgsmålet: *"Tager du ikke højde for politik og planlægning i din forskning?"* – men sjældent hørt nogen spørge en politisk forsker: *"Huskede du at inkludere hverdagen?"*. Det er i hverdagen livet udspiller sig, med alt dets rod, følelser og kropslighed, som oftest kan præsenteres som velovervejet og rationel, selvom der er meget mere på spil.

Hverdagspraksis og mobilitet

Når vi om morgenen automatisk tager den velkendte rute til arbejde eller undviger visse gader, bliver mobiliteten ofte et mellemrum i den daglige praksis. Valget af transportmiddel er ikke kun et praktisk spørgsmål, men også en del af identitet og sociale tilhørsforhold, hvor cykling, bilkørsel, gang og brugen af offentlig transport kan afspejle klimabevidsthed, frihed, fleksibilitet etc. Samtidig rummer hverdagsmobiliteten en række udfordringer i forhold til trafikpropper, forsinkelser, utryghed og ulige adgang til transportmidler. For at forstå og eventuelt ændre mobilitetsvaner er det derfor nødvendigt at forstå det som en central del af, hvordan vi lever, organiserer os og skaber mening i vores dagligdag.

Udledninger fra trafik gør det svært at nå de klimamål, vi har sat i forhold til CO₂-reduktion. Ofte er der et stort fokus på pendlere, når der argumenteres for at opretholde status quo i forhold til infrastruktur til og adgang for biler, selvom pendling kun udgør omkring 24% af de daglige ture. Samtidig er planlægningen for pendlere ofte baseret på en konstrueret forestilling om en 'ra-

tionel rejsende', som forventes altid at vælge den mest effektive og økonomisk optimale rute. Her betragtes rejsetid som 'spildt tid' og uønsket, og det primære mål bliver at minimere den tid, der bruges. Blandt andre har Lyons & Jains (2007) vist, at disse bestræbelser på at gøre transport mere effektiv ikke hænger sammen med mange pendleres behov for det gentagende mellemrum, der tilbyder en mulighed for mentalt at skifte mellem udgangspunktet og destinationen. Rejsetid har personlig værdi i højere grad end økonomisk værdi for mange rejsende.

I et nyligt afsluttet forskningsprojekt populært kaldet 'Bilen, Bøffen og Boligen' (<https://www.build.aau.dk/web/fomoho>) var fokus på unge klimabevidste voksne, som var i en proces, der handlede om at flytte i ny bolig. Før de flyttede, boede alle de unge voksne i en af Danmarks fire største byer og levede i høj grad bæredygtigt. Der var en del af dem, der ejede en bil, selvom den ikke blev brugt til hverdag, hvor det var aktiv grøn mobilitet, der var i centrum. Formålet med projektet var at forstå sammenhængen mellem praksis på de tre forbrugsområder: mobilitet, fødevarer, boliger, som er stærkt sammenvævede og gensidigt afhængige, dog stærkest i forhold til bolig og mobilitet og i mindre grad i forhold til fødevarer. Det nedslående ved projektet er, at det klart viser, at de unge bliver mindre klimabevidste, når de flytter ud af byen. En af deltagerne, der flyttede til en forstad til København, fortæller for eksempel, hvordan han efter at være flyttet ud af byen kan finde på at tage bilen ned til supermarkedet efter et kilo mel. Supermarkedet ligger kun en kilometer væk, det vil sige tættere på, end da han boede i byen, men *"Bilen bliver defaultløsningen når man bor i en forstad"*, som han udtrykker det.

Hvorfor bliver bilen så vigtig?

Når mobilitet betragtes udelukkende som en rational handling, kan den også reduceres til kun at handle om tid og penge. Men hvordan vi forbinder hverdagslivet, så behovene opfyldes bedst muligt, friheden, fleksibiliteten, fællesskaberne, aktiviteterne, det handler om følelser. Ingen ønsker blot at komme fra A til B, der er en grund til at bevæge sig, og der er en grund til at ankomme. Det, der sker før og efter og ikke mindst tiden, mens vi bevæger os, er det, der betyder noget for mennesker. At rette opmærksomhed mod følelserne er ikke det samme som at sige, at rationalitet eller systemisk tænkning ikke er vigtigt. De institutionelle og materielle rammer, sammen med følelserne, har en betydelig indflydelse på hverdagens mobilitet.

Det er især bilen, som vækker stærke følelser hos mange. I en grad så jeg ofte starter oplæg ude i byen med at sige, at jeg ikke hader biler, men bare synes, vi

skal bruge dem bedre. Forskningen har i flere årtier beskæftiget sig med bilen som et socialt symbol, der kommunikerer status, livsstil og tilhørsforhold. Der har også været stor fokus på de følelsesmæssige elementer af bilejerskab. Mimi Sheller skrev i 2004 artiklen *Automotive emotions* (bilens følelsesmæssige aspekter), hvor hun peger på at:

"Ved at tage alvorligt, hvordan folk føler om og i biler, kan vi først begynde at forstå, hvad der reelt kræves for at skifte fra nutidens bilkultur til mere sociale og miljømæssigt ansvarlige mobilitetskulturer".

Hendes forskning peger også på, hvordan bilen for mange er en central del af deres identitet, forestilling om frihed og fleksibilitet på trods af, at bilen i mange sammenhænge skaber mangel på fleksibilitet og ufrihed. I min egen forskning har det været interessant at se, hvordan bilister og cyklister taler om glæden ved deres transportmiddel på den samme måde. Når jeg ikke nævner navn, steder og alder på interviewpersonerne skyldes det et bevidst valg, der handler om at vise, at disse forestillinger artikuleres på tværs af grupperinger i forhold til alder, køn og geografi. De første to citater her handler om følelsen af frihed:

"Jeg elsker at sidde i bilen, mange af os gør. Der er noget godt i den frihed man har, man kan høre musik og så kan man lige få den der tid alene."

"Det bedste ved at cykle er friheden, det er himlen ovenover mit hoved som er meget meget stor når jeg cykler. Det er også friheden til at gøre smarte ting hvis der opstår forhindringer på min vej og så er det den fysiske bevægelse."

De næste to citater handler om fleksibilitet:

"Man er ikke så bundet af hvad man kan. Man er ikke bundet i sin planlægning af hvad man har lyst til, hvis det er det vi vil er det det vi vil og så kan vi bare hoppe ned i bilen og køre til stranden."

"På en cykel kan du altid stoppe og du kan også komme sjovere steder hen end du kan i bil. Måske en tur langs stranden, på en eller anden hemmelig sti eller i skoven. Jeg hopper aldrig af cyklen."

Citaterne åbner for en refleksion over, hvorfor det er bilen, der løber af med prædikatet som frihedsskabende, og der hvor fleksibiliteten er. Det kan have noget at gøre med, at bilbranchen er en af de brancher i Danmark, der bruger flest penge på reklamer, og de handler ofte om frihed og fleksibilitet. Når der

ofte kommer voldsomme reaktioner fra bilister, når der er snak om bompenge eller trafikomlægninger, skyldes det både de følelsesmæssige elementer, og at de føler sig truet på deres hverdagslivsorganisering. Et af de store problemer, vi har med bilen, er, at når folk først får en, så bruger de den til de fleste ture.

Planlægningens rolle

Planlægning spiller en afgørende rolle i at skabe bæredygtig mobilitet ved at designe byrum, infrastruktur og politikker, der kan understøtte forandringer. En af de store udfordringer i forhold til bæredygtig mobilitet er ikke viden eller opfindsomhed, men at det kræver en ændring af kultur, en adfærdsændring. Inden for forskningen er der stor forskel på, om vi taler om adfærd eller praksis. Elizabeth Shove (2010) beskriver, hvordan adfærd ligger inden for det, hun kalder ABC-rammen. Her antages det, at samfundsforandring afhænger af holdninger og værdier (A), som derefter driver den adfærd (B), som individer vælger (C). Måden at ændre adfærd via oplysning, uddannelse og kommunikation. Forskningen viser dog, at der ofte er et stort gab mellem holdninger og handlinger.

Klima er højt på dagsordenen for danskerne, og alligevel kører vi mere i bil, flyver mere, cykler mindre. Når vi i stedet taler om praksis, er det en forståelse af, at handlinger sker i en interaktion mellem materielle forhold, personlige kompetencer og meningsskabelse, måden at ændre praksis sker i et samspil mellem disse ting. Materielle forhold er både cyklen og cykelstierne, cykel-parkering, cykelmedtagning i toget, cykelsmeden osv. Det er her planlægningen spiller en afgørende rolle. Men det er også vigtigt, at planlægningen er opmærksom på kompetencerne. Man kan godt tænke *"alle kan finde ud af at gå ned på stationen og stige på et tog"*. Ja, det kan de godt, men hvad sker der, hvis toget er aflyst. Dem der er vandt til at bruge toget hiver telefonen frem og tjekker rejseplanen. De ved hurtigt, hvilken en af de 5 muligheder, der bliver tilbudt, der er den bedste mulighed. Måske er den hurtigste forbindelse med ti minutters ventetid på en station uden læ, og det regner, så det er bedre at tage en anden mulighed. Det er en kompetence, som kommer af erfaring. Meningsskabelse er der, hvor forskellige ting bliver tillagt forskellig betydning eller vægt, det er påvirket af kommunikation, reklamer, følelser og holdninger og ofte præget af normalisering eller strukturelle fortællinger (det kommer jeg tilbage til lidt senere).

Der er en anden afgørende stor forskel på adfærd og praksis, som er, at i praksisforskningen handler det ikke om det enkelte individ, selv om det er her studiet laves. Der er ikke fokus på at ændre adfærd hos den enkelte, men fokus på kulturændringer i samfundet, det vil sige grupper af individer. Ansvar for bæredygtig omstilling skal ikke individualiseres. (Se artikel fra Anne Gravsholt Busch om *Hvad der skal til for at ændre adfærd* (2025) (<https://plan22.dk/da/publikation/hvad-skal-der-til-aendre-adfaerd-kommunernes-arbejde-med-co2-udledninger>) for en mere detaljeret beskrivelse af praksisforskning).

En lang række byer i Danmark bruger midlertidighed, demonstrationsprojekter og trafikforsøg som en del af planlægningen. Både for at afprøve hvad der virker, men i lige så høj grad for at give brugerne af området erfaring med, hvordan hverdagslivet kan fungere med disse nye fysiske rammer. Forsøgene viser, at det ikke nødvendigvis betyder helt nye konstruktioner, hvis der skal prøves noget nyt, men at det er muligt at omdefinere det, der allerede er. Det betyder ligeledes, at det er muligt at indhente erfaringer, justere løsninger og skabe lokal opbakning, inden der investeres i dyre, permanente forandringer. Forskningen peger på, at det kræver længere perioder at afprøve, om en ændring er en god løsning, og hvis forsøget kan køre over flere årstider, så indhentes der bedre viden. (se <https://wupperinst.org/en/a/wi/a/s/ad/8258/> og https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/8441/file/Z126_Urban_Mobility_Transition.pdf)

Samtidig ses det også, at selv i områder, hvor der var meget kritik i udgangspunktet, kommer der en stor tilfredshed med projektet efter noget tid. Det handler både om, at der skal indarbejdes nye hverdagspraksisser, og at der skal skabes erfaring med, hvad et sted kan bruges til, når det ikke domineres af biler.

15 minutters byen

I de seneste år har 15-minutters byen vundet indpas som et planlægningskoncept, der fokuserer på nærhed, tilgængelighed og livskvalitet. Konceptet handler om at skabe lokalmiljøer, hvor borgere kan dække deres daglige behov inden for en 15-minutters gang- eller cykeltur. Politikere og planlæggere har mange steder omfavnet idéen om at skabe mere levede, robuste og sociale byer og byrum ved at reducere bilafhængigheden og fremme gang, cykling og offentlig transport. Konceptet markerer et brud med den traditionelle, bilcentrerede planlægning, men er ikke en universalløsning. Det er snarere et fleksibelt redskab, der tilpasses lokale forhold, hvilket har ført til varianter som

TRAFIKFORSØG NØRREBROGADE, KØBENHAVN



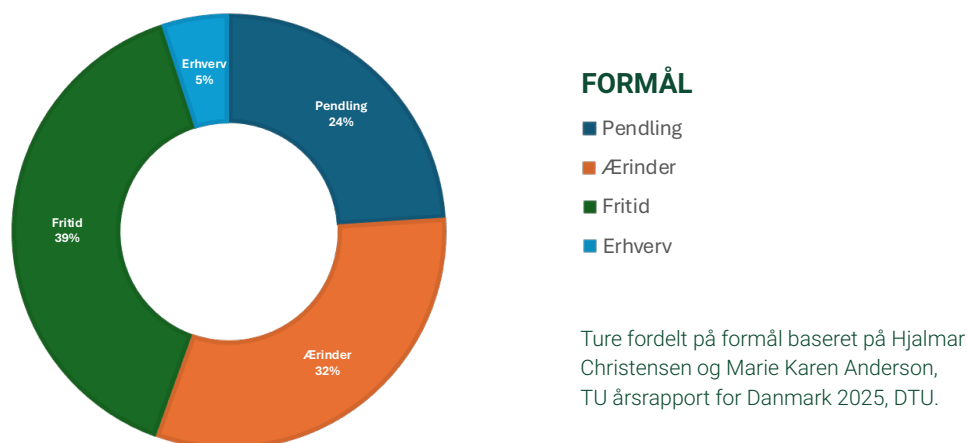
Cyklister på Nørrebrogade
Foto: Ellen Højgaard Jensen.

Planlægning, hvor bilen rykker nedad i trafikhierarkiet, har haft stor succes, når det er blevet igangsat med trafikforsøg og demonstrationsprojekter. Det er en vigtig måde at teste nye mobilitetsløsninger på, inden de bliver permanente. Et af de mest kendte eksempler er Nørrebrogade-forsøget (2008-2009), hvor Københavns Kommune midlertidigt

omdannede gadens trafikforhold for at prioritere cyklister, busser og fodgængere. I første omgang blev det gjort med maling og flytbare gademøbler, uden fysisk at ændre infrastrukturen. Efter perioden blev forsøget gjort permanent, og konceptet strøggade er blevet et nyt planlægningskoncept i Københavns Kommune.

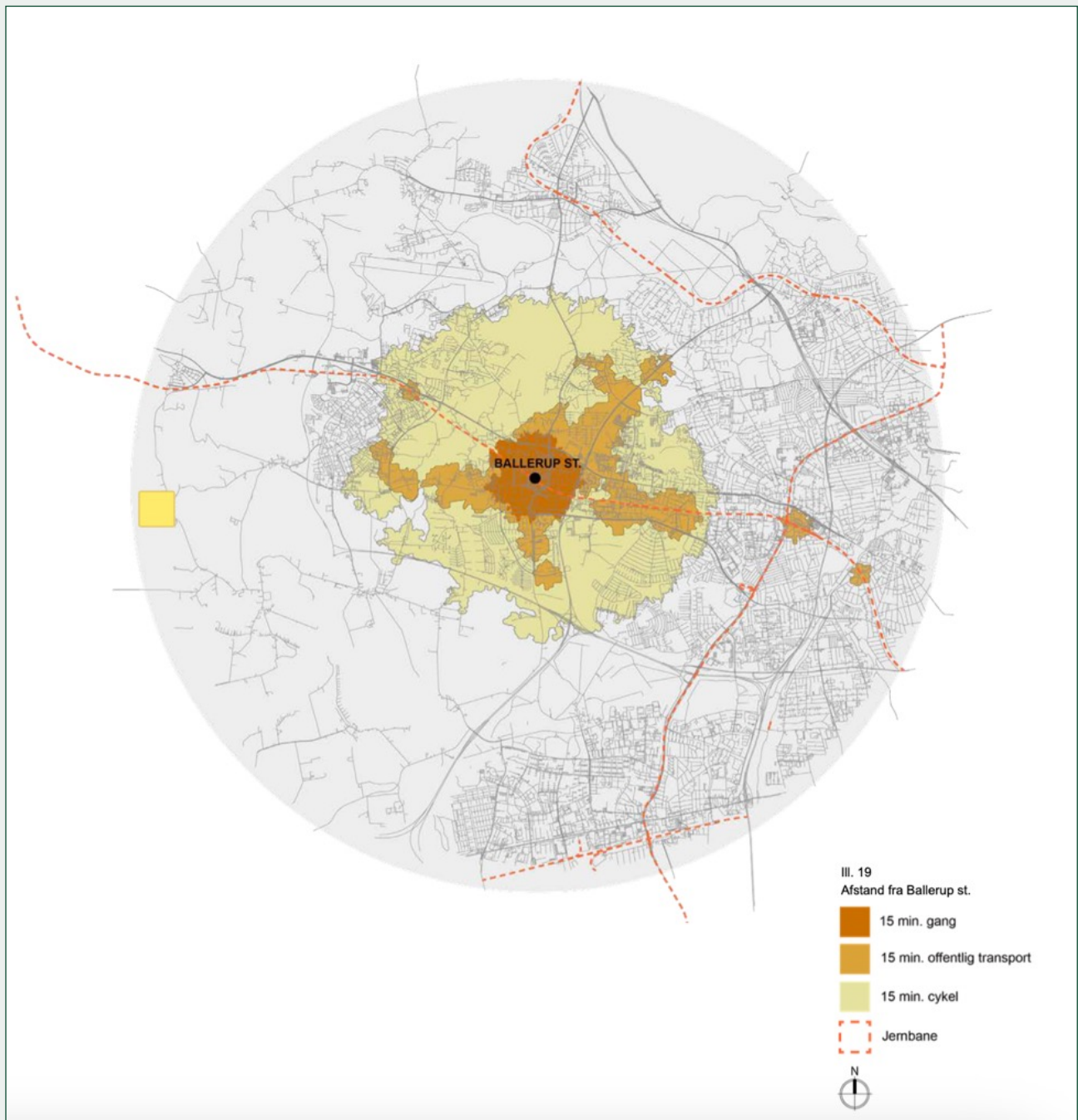
5-, 10- eller 20-minutters byen. Fælles er målet om at skifte fra bilinfrastruktur til aktive, bæredygtige mobilitetsformer, der fremmer sundhed og bedre byliv. 15-minutters byen handler ikke kun om fysiske forandringer, men også om sociokulturelle og politiske dimensioner. Det kræver en forståelse af, hvordan borgere lever og bevæger sig, og at koble disse indsigter med konkrete bystrategier og gentænke byrummet ud fra borgernes behov. Bilen har stadig en plads i 15-minuttersbyen, men den er ikke længere øverst i mobilitetshierarkiet. Det giver mulighed for at omfordele pladsen til bedre mødesteder, byliv og aktiv mobilitet – noget, der er afgørende for at fremme sundhed og forebygge livsstilssygdomme. For yderligere viden om 15 minutters bykonceptet se <https://realdania.dk/projekter/15-minutters-byen>

15 minutters byen er relevant i en dansk kontekst af mange grunde. Den generelle folkesundhed i forhold til partikelforurening og mangel på bevægelse er et vigtigt element. Levede byrum hvor handelslivet kan trives, og hvor der skabes nye mødesteder for borgerne, er også højt på dagsordenen, og så er det en måde at gentænke det trafikhierarki, som vi har fået bygget mange byer op omkring i Danmark. I de nyeste TU data fra 2025 kan vi se, at på landsplan er 90,8% af alle ture med bil, 2,5% er kollektiv trafik, cykel står for 4% af turene, og gang er 2,7%. Det ser meget anderledes ud for de større byer i Danmark, hvor cykling, gang og kollektiv transport fylder meget mere. Der sidder i gennemsnit 1,37 personer pr bil. Nedenstående figur viser formålet med turene.



Vi står overfor en situation, hvor der skal ske noget ikke mindst i forhold til at leve op til de klimaplaner, der ligger i kommunerne. 15-minutters by konceptet fokuserer på det nære miljø og på at veksle de kortere ture til gang eller cykel. Fra TU data 2025 kan vi se, at 10,4% af bilturene er under 2 kilometer, og 28,8 er under 3.9 kilometer. Der er rigtig meget potentiale her for at gøre nogle af de ture til gang eller cykelture.

BALLERUP OG 15-MINUTTERS-BYEN



I et tidligere projekt om 15- minutters byen arbejdede vi med Ballerup, som er planlagt med en dominerende bilinfrastruktur. Her blev et isochronkort et interessant hjælpemiddel, da det illustrerede, at det faktisk var muligt at komme rundt i hele Ballerup - og mere til - inden for 15-minutters gang eller cykel.

Isochronkort over Ballerup.

Et andet vigtigt element ved 15-minutter bykonceptet er, at det tager udgangspunkt i tid i stedet for i afstand. Når hverdagslivet diskuteres og planlægges, handler det som oftest om tid, hvor lang tid tager det at komme hen til børnehaven, i stedet for hvor mange kilometer der er til børnehaven. Den norske forsker Helge HillnHütter (2025) har undersøgt, hvor langt folk er villige til at gå og betydningen af de områder, de går igennem. Hans forskning peger på betydningen af attraktive gåmiljøer såsom gode bymiljøer og grønne områder. Aktiv grøn mobilitet har langt større succesrate, når det ikke blot er en cykel eller gangsti ved siden af en trafikeret vej. Når vi taler tid i stedet for afstand, taler vi ind i den måde, vi forstår og organiserer hverdagslivet på.

Storytelling og strukturelle fortællinger

Måden, vi taler om hverdagslivets mobiliteter på, er med til at skabe mening, som er en vigtig del af hverdagslivets praksis. Fortællinger eller storytelling som er det teoretiske begreb, er et kraftfuldt kommunikationsredskab, der former vores opfattelse af virkeligheden og vores visioner for fremtiden. Med Fischer og Foresters antologi *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning* (1993) kom der for alvor fokus på sprogets rolle i politik- og planlægning. Næsten 20 år senere fulgte Fischer og Gottweis (2012) op med en efterfølgende antologi om sprogets betydning i hverdagens politiske diskussioner. I dag anerkendes storytelling som et centralt redskab til at forestille sig fremtidens byer og forme planlægningspraksis. Her er fortællinger ikke blot en praksis, men en metode til at artikulere og forme fremtiden. Et nøglebegreb i denne forskning er *framing* (rammesætning), der viser, hvordan definitionen af et problem i sig selv peger på mulige løsninger og leder opmærksomheden væk fra andre. Gennem fortællingernes magt formes for eksempel forestillingen om byer som løsninger på klimakrisen og retningen for politiske indsatser. 15-minuttersbyen er et eksempel på en sådan rammesætning.

Strukturelle fortællinger er en anden type af fortællinger, der er med til at skabe bestemte praksisser. I forhold til hverdagslivet giver strukturelle fortællinger mening til hverdagens mobilitetsvalg og fremstiller bestemte transportformer – som bilkørsel, cykling eller offentlig transport – som naturlige, ansvarlige eller endda moralsk rigtige. Når sådanne fortællinger gentages gennem social interaktion, medier og daglige rutiner, bliver de til selvfølgeligheder, der guider vores adfærd. Eksempler på udbredte strukturelle fortællinger er "*Når man har børn, har man brug for en bil*" eller "*Man kan ikke stole på toget, det er altid forsinket*". Disse udsagn bruger typisk det upersonlige 'man', hvilket generaliserer erfaringen og fremstiller den som en universel sandhed frem for et personligt valg. Selvom disse udsagn ikke altid afspejler virkeligheden, f.eks. kører de

fleste tog til tiden, og mange børnefamilier klarer sig fint uden bil, så bidrager de alligevel til at opretholde bestemte mobilitetsmønstre ved at fremstille dem som normative og uundgåelige. De strukturelle fortællinger bliver også brugt i politik og planlægning. Her kan det for eksempel være, når handelsstandsforeningen opponerer mod at fjerne parkeringspladser for at skabe plads til bedre byrum. Her kommer historien om, at mindre biltrafik skader handelslivet, som oftest frem, på trods af, at der er mange eksempler på det modsatte og forskning, der viser, at gående og cyklister er bedre for handelsgader. I et interview med en handelsstandsforening blev det da også indrømmet, at:

"Handelsstandsforeningerne har stort set ingen data. De magter typisk ikke det kæmpe arbejde, det er at lave den slags (data). Så når de er imod, er det fordi, de er anekdotiske. Eller sådan bare mavefornemmelsesagtige."

Storytelling og strukturelle fortællinger er således også vigtige redskaber og analyseobjekter i forhold til bæredygtige mobilitetsfremtider. Den hverdagspraksis, mennesker har, bliver båret med som en naturlig forståelsesramme i arbejdslivet, uden vi nødvendigvis er opmærksomme på det. Denver Nixon (2012) peger på, at bilen måske også har fået lov at spille den dominerende rolle, den gør, fordi *"størstedelen af dem, der træffer beslutninger på transportområdet, selv kører i bil"*. Hvorvidt det er rigtigt i en dansk kontekst, har vi ingen forskning på, men vi ved, at 38,4 % af Danmarks familier, ifølge Danmarks statistik, ikke har nogen bil, og det ser ikke umiddelbart ud, som om det er dem, der er i centrum, når der planlægges transport.

Hvorfor byer af alle størrelser kan lære noget af hinanden

I mit arbejde med kommuner af forskellig størrelse, hører jeg ofte, at der ikke kan læres noget af andre byers erfaringer. Men selv om der er åbenlyst forskellige kontekster, er der også mange fælles udfordringer. Byer kan lære af hinanden ved at udveksle erfaringer om, hvordan man integrerer borgernes drømme og behov i planlægningsprocesser, metoder og tilpasninger. 15-minuttersbyen er et godt eksempel på, hvordan et koncept kan tilpasses forskellige bystørrelser. I en storby kan 15-minuttersbyen bestå af flere bykvarterer, hvor kollektiv transport skaber et 30-minutters territorie, som giver adgang til funktioner, der ikke er i den enkelte bydel. I mellemstore byer kan bykernen være en 15-minuttersby, der rækker ud til hele byen via et 30-minutters territorie. I områder med mindre byer kan der være tre små byer, der hver især er 15-minuttersbyer, som tilsammen dækker et 30-minutters territorie. 15-minuttersbykonceptet er således ikke en standardløsning, men en inspiration til at tænke byplanlægning i nye baner og tilpasse den til lokale behov.

GÅGADEN I AABENRAA



I Aabenraa har man arbejdet målrettet for at styrke handelslivet i gågaden.
Foto: Ellen Højgaard Jensen.

Det er vigtigt at være opmærksom på historiefortællingen, og hvad den stammer fra. Et af de steder, hvor de har haft stor succes med at ændre gågadens udformning og afhængighed af biler, er i Aabenraa. Her er der lagt et stort arbejde i samarbejdet med handelsstandsforeningen, borgere og forskellige andre interessenter. Her var der for eksempel en af forretningerne, der var meget imod,

at parkeringspladserne foran butikken forsvandt. Så aftalte kommunen en prøveperiode med butiksejeren, hvor der blev opsat midlertidige løsninger. Det kræver en villighed fra alle til at være åbne og prøve sig frem, og i dette her tilfælde betød det en permanent løsning, hvor fokus var på byliv og handlende og ikke parkerede biler.

Materialiteterne er oftest meget forskellige, men hverdagslivets ønsker og behov er oftest mere ens, end vi tror.

Hvad mangler vi viden om

For at træffe bedre beslutninger på transportområdet er der behov for et stærkere vidensgrundlag, der integrerer de mange faktorer, der spiller ind på mobilitetsvalg. Det er problematisk, at store dele af de elementer, der har betydning for vores beslutninger, ikke spiller en rolle i de nuværende modeller. Vi mangler en helhedsorienteret forståelse af, hvordan elementer som stress, sundhed, byliv, støj og social interaktion hænger sammen med hverdagsmobilitet. Der er således brug for forskning, der undersøger, hvordan disse faktorer påvirker hinanden, og hvordan de kan indgå i beslutningsmodeller for at skabe mere menneskecentrerede og bæredygtige mobilitetsløsninger. Uden denne viden risikerer vi at træffe beslutninger, der overser de vigtige sociale og sundhedsmæssige aspekter af mobilitet. Den største udfordring, vi har, er nok også et politisk ønske om, at alt skal kunne kvantificeres, og der skal kunne sættes tal på. Der var engang en kollega, der arbejder med trafikmodeller, der spurgte mig, om jeg forestillede mig, *"at han også skulle finde en måde at få fuglesang ind i sin model på?"*. Denne rationelle økonomiske tilgang dominerer transportpolitiske beslutninger, og det er nemt at forstå hvorfor. Problemet er blot, at meget af det, der også er vigtigt og betyder noget i hverdagslivet, ikke bliver en del af beslutningsgrundlaget, og at mange af de omkostningstunge sideeffekter ved bilkørsel ikke er en del af de samfundsøkonomiske modeller. Det vi også skal huske er, at en samfundsøkonomisk model blot er en meget velfungerende og gennemtænkt bageovn. Hvordan brødet, der bages i den, bliver kommer i høj grad an på hvilke ingredienser, vi bruger. For at komme ud med et resultat, lægges der en række forudsætninger ind i en samfundsøkonomisk model, hvad er tid for eksempel værd? Hvorfor er spildtid dyrere for en bilist end en kollektiv bruger? Disse forudsætninger bliver baseret på en lang række udregninger og bagvedliggende forudsætninger – der er nogen, der har truffet et valg. Det er de her valg, der i sidste ende har en betydning for de udregninger, der ligger bag det endelige resultat. De er ingredienserne i brødet, og måske er det på tide at finde en bedre opskrift for at kunne studere klimaproblemerne på transportområdet, for de er i hvert fald ikke løst med den nuværende tankegang

TRE TIPS TIL KOMMUNERNE

1

Vær kritisk overfor selvfølgeligheder

Det gælder både i forhold til den måde konkret planlægning bliver lavet på, og de værktøjer der bruges (f.eks. trafikmodeller).

Tænk over hvilke selvfølgeligheder, der reproduceres, og hvad der tages for givet, og indhent data så der handles på baggrund af viden og ikke mavefornemmelser.

2

Hjælp borgerne på vej

Husk at når du ændrer byrummet og mobilitetshierarkiet, skal borgerne ændre hverdagslivsorganisering. Hjælp dem med at finde ud af hvordan ved at vise dem nye muligheder (f.eks. markerede cykelstier og gåruter) og lad være med at tage for givet, at de har kompetencer, bare fordi de kan gå op til stationen eller cykle langt.

3

Tænk langsigtet og lad være med at reproducere det, der allerede er

Nutidens mobilitetsbeslutninger former fremtidens trafikanter.

Børn, der bliver transporteret i bil hele deres barndom, vælger i høj grad bilen, når de bliver voksne.

Kilder

- Andor, M.A., Gerster, A., Gillingham, K.T., Horvath, M., 2020. Running a car costs much more than people think – stalling the uptake of green travel. *Nature*. <https://doi.org/10.1038/d41586-020-01118-w>
- Atkins S, 1977: "Transportation planning: Is there a road ahead?", *Traffic Engineering and Control*, Vol 18, No 2, February.
- Bech-Jørgensen, B., 1994. Når hver dag bliver hverdag. Akademisk Forlag, Copenhagen.
- Batty M, 1994: "A chronicle of scientific planning: The Anglo-American modelling experience", *Journal of the American Planning Association*, Vol 60, No 1, Winter.
- Bissell, D., 2018. Transit life: How commuting is transforming our cities, *Transit Life: How Commuting Is Transforming Our Cities*. <https://doi.org/10.1080/2325548x.2019.1579568>
- Cox, B. et.al 2020. Life cycle environmental and cost comparison of current and future passenger cars under different energy scenarios. *Applied Energy* 269. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2020.115021>
- Fischer, F., Forester, J., 1993. *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press Books, Durham.
- Fischer, F., Gottweis, H., 2012. The argumentative turn revisited, in: Fischer, F., Gottweis, H. (Eds.), *The Argumentative Turn Revisited*. Duke University Press, Durham, pp. 1–27.
- Freudendal-Pedersen, M, 2023. *15 minuttersbyen - i en dansk kontekst*. Aalborg Universitet
- Guillaume, X., Huysmans, J., 2019. The concept of 'the everyday': Ephemeral politics and the abundance of life. *Coop. Confl.* 54. <https://doi.org/10.1177/0010836718815520>
- Healey, P 1977: "The sociology of urban transportation planning: a socio-political perspective" in
- Hensher DA (ed), *"Urban Transport Economics"*, Cambridge University Press.
- Hillnhütter, H., 2025. Walking environments for transit access: Travelers' perspectives. *J. Transp. Geogr.* 129. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104414>
- Langbroek, J.H.M., Franklin, J.P., Susilo, Y.O., 2017. Electric vehicle users and their travel patterns in Greater Stockholm. *Transp. Res. D Transp. Environ.* 52. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.02.015>
- Lefebvre, H., 1991. *Critique of Everyday Life I*. Verso, London and New York. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Lyons, G., Jain, J., Holley, D., 2007. The use of travel time by rail passengers in Great Britain. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 41, 107–120.
- Marsden, G., Reardon, L., 2017. Questions of governance: Rethinking the study of transportation policy. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 101. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.008>
- Nixon, D. V., 2012. A sense of momentum: mobility practices and dis/embodied landscapes of energy use. *Environ. Plan. A* 44, 1661–1678.
- Sheller, M., 2004. Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory Cult. Soc.* 21, 221–242.
- Shove, E., Walker, G., 2010. Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Res. Policy* 39, 471–476.

"I dag udmærker transport sig som en af de største bidragydere til klimaforandringer og udledning af CO₂, og derfor er det uundgåeligt, at der skal ske ændringer på området. I forhold til hverdagslivet handler det især om vores stigende brug af privatbilen."

Malene Freudendal-Pedersen

PLAN 22+