Byen og bilen – et demokratisk bæredygtighedsdilemma

Ole B. Jensen, professor, Institut for Arkitektur og Medieteknologi, Aalborg Universitet, obje@create.aau.dk

Efterkrigstidens byudvikling er struktureret omkring bilen som en afgørende transportform. Forholdet mellem byen og bilen handler ikke kun om vejanlæg og arealanvendelse, men også om biodiversitet og økologi. I lyset af demokratisk bæredygtighed er det også et socialt anliggende, der tematiserer, hvem der har retten til byen. Artiklen spørger derfor om, hvordan der sikres en bæredygtig og demokratisk omstilling henimod mindre bilkørsel i danske midtbyer? Artiklen rammesætter denne diskussion begrebsmæssigt og bruger eksempler fra Aarhus Kommune og Københavns Kommune til at illustrere disse dilemmaer og modsætninger.

Der er næppe nogen, som har overset, at danske byer har udfordringer, når det kommer til deres sameksistens med bilen. Efterkrigstidens byudvikling er struktureret omkring bilen som en afgørende transportform, hvilket har skabt adskillelsen af bolig- og arbejdssted og dermed pendlingen (Sverrild, 2024). Forholdet mellem byen og bilen er ikke kun et anliggende for logistik, vejanlæg og arealanvendelse. Det er et anliggende for vores slid på klodens naturressourcer, biodiversitet og økologi. Men det er også et socialt anliggende, der tematiserer, hvem der har retten til byen (Lefebvre, 1996; Sheller og Urry, 2008), og hvordan byens sociale geografi skal organiseres. Spørgsmålet bliver derfor, hvordan sikres en bæredygtig og demokratisk omstilling henimod mindre bilkørsel i danske midtbyer? Dette spørgsmål rummer store politiske modsætningsforhold, kontroverser og dilemmaer.

> *Byen og bilen er, når det kommer til de større byer, et demokratisk bæredygtighedsdilemma, hvis udtryk er meget fysisk, rumligt og konkret. Vi er bogstavelig talt vidner til kampen om byens rum*

Men hvorfor er dette et særligt presserende problem for byerne? Byernes planlægning og udvikling i efterkrigstiden er ikke blot præget af stort pres fra privatbilismen i byen, men også mellem byerne. Adskillelsen af bolig og arbejdssted koblet med privatbilismen har skabt fænomenet pendling, og her er lokaliteterne uden for de store byer lige så berørte af bilen som de store byer selv. Grunden til, at man alligevel kan behandle by og land forskelligt, er, at tætheden og dermed knapheden på plads er meget mere udtalt inde i byerne. Det betyder ikke, at de mindre bysamfund og landsbyerne ikke er vigtige, eller at de ikke har udfordringer. Men det betyder, at de store byer står med helt andre dilemmaer, når det gælder om at skabe bæredygtige transportløsninger på et demokratisk grundlag. Byen og bilen er, når det kommer til de større byer, et demokratisk bæredygtighedsdilemma, hvis udtryk er meget fysisk, rumligt og konkret. Vi er bogstavelig talt vidner til kampen om byens rum.

For at skabe en bæredygtig omstilling på mobilitetsområdet skal danske midtbyer opleve et skifte fra bil over til aktive og bæredygtige mobilitetsformer som gang, cykel, kollektiv transport m.m. (Concito, 2024; DARE, 2024; Den Grønne Ungdomsbevægelse, 2023; Gilbert og Perl, 2010; Larkin, 2022;

Metz, 2016; Næss o.a., 2001; Thunberg o.a., 2022). Reguleringsmæssigt kunne man forbyde bilerne i midtbyerne, men en sådan "løsning" ville være problematisk set ud fra et demokratisk legitimeringsperspektiv. En by, hvor hverdagsmobiliteten begrænses eller fjernes, er ikke nødvendigvis en by, vi ønsker at leve i (tænk blot på byerne under covid-19-nedlukningen, der havde meget lave CO_2-emissioner, men som ikke var særligt attraktive ud fra sociale parametre, se Jensen og Schultz, 2020). Hoveddilemmaet mellem byen og bilen udspiller sig mellem "materielle trægheder" (f.eks. veje, by-spredning, adskillelse af boliger og arbejdssteder) og "mentale trægheder" (f.eks. vaner, normer, kultur, automobilisme som værdi) (Jensen, 2025): et begrebssæt, der uddybes nedenfor.

Jeg vil benytte to aktuelle eksempler fra danske byer, nemlig Aarhus Kommunes planer om at ændre bilkørselsforholdene i en række centrale gader gennem indførelse af såkaldte sommergader og Københavns Kommunes midlertidige lukning af Vesterbro Passage for biler. Da dette er en kort artikel, kan jeg ikke lave dybe analyser af disse to eksempler, men jeg vil inddrage eksemplerne, for at læseren kan se, at de demokratiske bæredygtighedsdilemmaer, der knytter sig til byen og bilen, ikke er abstrakte eller teoretiske. Kampen og diskussionen foregår, mens du læser denne tekst.

At have et sprog til at formulere og løse problemer med

Man skal have begreber for at kunne formulere og løse problemer. Det gælder både i vores hverdagsliv såvel som indenfor politik og forskning. I dag er det blevet ret almindeligt, at politikere siger, at noget skal "italesættes". Dermed rammer man hovedet på sømmet i forhold til at kunne formulere både udfordringer og løsninger. Det samme gælder for samfundsvidenskaberne. Deres opgave er både at dokumentere og analysere, hvad der foregår, men også at etablere begreber og nye forståelsesrammer, for at man kan begribe vigtige samfundsmæssige dagsordener og bekymringer. De fleste af de problemstillinger, der knytter sig til bæredygtighed, er meget komplekse og rækker over skalaer fra det lokale til det globale, og opfattes ofte som vanskelige at overskue for individuelle borgere og vælgere. Med et begreb fra 1970'erne kan man sige, at spørgsmål om bæredygtighed er et "vildt problem" (Rittel og Webber, 1973). Et vildt problem er et problem, hvis afgrænsning er svær, hvis kompleksitet er høj, og hvor mulighedsrummet snarere består af omprioriteringer end endegyldige løsninger. Dette er en ret træffende karakteristik af demokratiske bæredygtighedsdilemmaer.

By- og transportplanlægning

Indenfor transportplanlægning har man opfattet byens og bilens forhold som et teknisk problem, hvor man har set mobiliteten som en sekundær effekt eller et nødvendigt onde (Rodrique o.a., 2006). Samtidig har man haft en opfattelse af, at mobilitet kunne planlægges gennem rationelle forudsigelser baseret på kvantitative transportmodeller (Dennis og Urry, 2009). Det blev erkendt tidligt i 1960'erne, at byens relation til bilen var problemfyldt og ville blive svær at håndtere (Buchanan, 1963). Man så også græsrodsaktivisme kæmpe mod menneskefjendtlig infrastruktur og bilbaseret byudvikling (Jacobs, 1961). Trods dette kan man ikke sige at have løst problemet. Den nutidige transport- og byplanlægning har dog, f.eks. gennem begrebet om "15 minutter-byen", taget fat på, at bilbaseret byudvikling må stoppe, og fodgængere prioriteres (Moreno, 2024). Litteraturen betoner ofte teknologiske løsninger på byens forhold til bilen (Dyson og Sutherland, 2021; Metz 2016), men også bilsystemets olieafhængighed (Gilbert og Perl, 2010; Urry, 2013). Der tales også om nedskalering eller afvikling af væksten. John Urry taler f.eks. om "powering down" som en strategi hen mod det, han kalder et "lav-CO_2-samfund" (2013: 213). Gennem kritikken af den modernistiske og centralistiske byplanlægning (Jacobs, 1961; Gehl, 1996) opstod en tilgang til byplanlægning med fokus på midlertidighed og eksperimenter. Fremfor 30-50 års planlægningshorisonter med såkaldt blåstempling (dvs., at man fastlægger fremtidsvisionen) har man indset, at der er brug for kortere tidshorisonter, mere fleksibilitet og eksperimenterende interventioner (Aalborg Kommune o.a., 2025). I samme spor har urbane designere udviklet metoder for participatoriske hand-

linger i offentlige rum (Guerra og Ottolini, 2019). Der tales om projektcentreret demokrati med borgerinvolvering, som sigter mod et distribueret fremfor et centralistisk demokratibegreb (Manzini, 2019). Disse udviklinger er vigtige at huske på, når vi kommer til eksemplerne senere i denne artikel. De viser nemlig, at fleksible og mere åbne tidsrammer og planprocesser samt konkrete fysiske indgreb rummer muligheden for borgerinvolvering og samskabelse, som er vigtige værktøjer, når demokratiske bæredygtighedsdilemmaer skal adresseres.

Samfundsvidenskabernes mobilitetsvending

Siden årtusindeskiftet har den såkaldte mobilitetsvending indenfor samfundsvidenskaberne dog budt på en alternativ forståelsesramme. Gennem en blanding af sociologi-, geografi- og humanvidenskabelige perspektiver har man her argumenteret for, at mobilitet er kulturbærende og socialt forankret (Jensen, 2026; Sheller, 2018; Urry, 2000). Hvor transportforskning ser mobilitet som noget, der handler om, at ting, mennesker og varer kommer hurtigst og mest effektivt fra A til B, har mobilitetsforståelsen dokumenteret, at mobilitet er "mere end A til B" (Jensen, 2025). I en analyse af, hvordan samfund ville se ud efter bilen, påpeger Dennis og Urry, at bilen er dybt indrulleret i alt fra hverdagslivsrejser til de måder, vi har struktureret vores byudvikling på i efterkrigstiden (2009). Der er tale om en systemisk fastlåsthed (Urry, 2003), som opstår med adskillelsen af bolig og arbejdssted (Graham og Marvin, 2001; Urry, 2003). Under denne mobilitetsdagsorden påpeges det, at de udfordringer, man har med bilafhængighed, kan anskues som to trægheder (forstået som forhindringer mod forandring): de materielle (f.eks. bygninger, infrastrukturer og transportsystemer) og de mentale (f.eks. vaner, værdier, privilegier og kulturer) (Jensen, 2025: 17). Begge er filtret ind i hinanden, men den materielle træghed, som består i, at boligområder ligger udenfor byer eller langt fra arbejdspladser, betyder, at man ikke uden videre f.eks. kan sige, at bilkørsel skal forbydes. Den mentale træghed ses f.eks. ved, at forstadslivet (som jo er betinget af bilen) i meget stor udstrækning går hen og bliver en kulturel norm og en social værdi (Putnam, 2000; Sverrild, 2024). Kun ved at bruge dette brede mobilitetsbegreb forstår vi de dilemmaer, der rækker ind i sansemæssige, følelsesmæssige og affektmæssige dimensioner (Sheller, 2004). Man kan sige, at mainstream transport- og byplanlægning primært sigter på de materielle trægheder (f.eks. behov for anlæggelse af en ny vej samt dens afskrivning over lang tid). Her kommer mobilitetsbegrebet os til hjælp, ved at tilbyde en forståelsesramme, der også tager sig af de mentale trægheder (f.eks. at forstadsliv er blevet en kulturel værdi, og at folk knytter sig emotionelt til noget så teknisk som biler).

Bæredygtighed og grøn samfundsteori

Bæredygtighedsbegrebet introduceredes i den såkaldte Brundtland-rapport, "Vores Fælles Fremtid" (World Commission on Environment and Development, 1987). Den gang var det nyt at formulere hensynet til de fremtidige generationer som et trilemma. Man skulle tage hensyn til de fremtidige generationers behov både ud fra økonomiske, miljømæssige og sociale hensyn. Det synes dog at være en stigende udfordring for denne helhedsorienterede bæredygtighedsforståelse, at der ensidigt fokuseres på økonomien eller miljøet. De kulturelle og sociale dimensioner bliver blinde pletter, hvis der ikke skabes alternative begreber. Det skyldes ikke mindst politikere og administratorers forkærlighed for det målbare. Kroner eller CO_2 kan måles og vejes, men de socialt udsatte, de ældre, børnefamilierne, migranterne, eller de handicappede bør indgå med lige så stor vægt i bæredygtigheds-trilemmaet som økonomi og miljø. Værdien af forstadslivet eller at køre i egen privatbil kan ikke begribes, hvis man kun vil tælle og måle. Disse sociale normer og kulturelle værdier er indlejret i vores praksisser og kræver kvalitative metoder og nye begreber for at kunne blive "sat i tale" og dermed forstået.

Ydermere er der behov for begreber, der ikke ser mennesket som modstillet til naturen, og som ikke forstår den materielle verden som værende under menneskets fulde kontrol (Ejsing, 2024; Latour, 2018; Latour og Schultz, 2022). Vi er som art snarere vævet sammen med naturen og verdens materialitet på måder, der gør, at vi ikke har fuld kontrol, hvilket

understreger nødvendigheden af en mere helhedsorienteret bæredygtighedsforståelse. Nogle forskere er af den opfattelse, at "klimakrisen fremstår … som en generator for demokratisk fornyelse og nytænkning" (Tønder, 2024: 322), og taler i den sammenhæng om demokratisk innovation (p. 340). Dette behov for demokratisk innovation kan også identificeres i denne beskrivelse, som kommer fra en anonym planlægger fra Gentofte Kommune (her gengivet fra Byrummonitor, 31. januar 2024):

"Planlæggerne har én idé om det gode liv – færre kvadratmeter, færre biler, mindre befæstelse, flere fællesfunktioner, mere kollektiv transport, mere natur. Men markedet og ejendomsmæglerne har en anden fortælling – 200 kvadratmeter, to biler og vedligeholdelsesfrie haver. Det er en udfordring, at mange drømmer om liv, som ikke kan lade sig gøre inden for de planetære grænser."

> *Det er netop de mentale trægheder, der gør, at man har en forestilling (og kulturel værdi) om et liv, der går udover de planetære grænser, og derfor må kulturdimensionen inddrages, når vi taler demokratisk bæredygtighed*

Demokratiteori

Ved demokrati kan man forstå mindst to ting. Man kan tale om demokrati som teknik eller system (Ross, 1967) sat overfor et syn på demokrati som en livsform (Koch, 1991). Man kan se begge dele med fornuft. Den systemiske side af demokratiet består af procedurer, regler og formalia, som sikrer mindretalsbeskyttelse og styrker legitimitet og beslutningstagning. Men der er også den helt basale omgang med medmennesker, hvor man helt fra barnsben oplæres til at respektere det modsatte synspunkt og værdien af den demokratiske samtale trods uenighed. Det kræver en kulturel orientering helt ind i dagligdagens omgang med hverandre. Demokratiteori rummer naturligvis mange flere nuancer, men her er den grundlæggende modstilling mellem system og kultur velegnet til at spejle modstillingen mellem transportplanlægningens fokus på teknik og mobilitetsanalysens fokus på kultur.

Udover at diskutere demokrati som system eller kultur, kan man diskutere demokrati set som en konsensusorienteret proces, hvor man arbejder henimod det fælles bedste gennem enighed (Habermas, 2009, 2023; Held, 1987), sat overfor en demokratiopfattelse, som fremhæver værdien af uenighed og dissens (Mouffe, 1999; Venturini og Munk, 2022). Sammenfattende kan man altså se demokratiet spændt ud mellem polerne *system og kultur* og imellem *konsensus og produktiv uenighed*. Perspektiverne kan hver for sig have deres pointer, men hvis man vil forstå kontroversen omkring byen og bilen, er en demokratiforståelse, der vægter kulturdimensionen såvel som værdien af at være enige om at være uenige, meget anvendelig.

Demokratisk bæredygtighed

Demokratisk bæredygtighed, som jo er hele rammen for denne og andre artikler i dette temanummer, er således en kobling både af system- og kulturforståelsen og det helhedsorienterede bæredygtighedsbegreb.

Udfordringen med at nå en demokratisk og bæredygtig løsning på bilens forhold til byen er på ingen måde ukompliceret. Hvis man begrænser bilerne i byen, ofres noget komfort og muligheden for at rejse langt og hurtigt. Omvendt vil man få fredeligere byrum, øget trafiksikkerhed og mindre miljøbelastning. I forhold til byen og bilen handler det om, at vores fysiske og teknologiske indretning med afstand mellem bolig og arbejde, forstadsdannelse og bilafhængighed har skabt materielle trægheder. Vi har bygget byer gennem de sidste 50 år, hvor bilen og dens infrastrukturelle landskaber på denne vis har låst os fast. Samtidig har vi, netop fordi vores mobilitet i disse systemer er blevet vaner og hverdag, udviklet værdier og normer omkring dem. Vanerne er blevet til mentale trægheder, der f.eks. kan fastlåse os i forstadslivet som en kulturelt forankret værdi, også selvom vi tilbydes en anden geografisk løsning. Hvis man skal løse udfordringerne omkring byen og bilens forhold både på bæredygtig og demokratisk vis, står man med andre ord overfor et dilemma.

Udfordringen med at nå frem til en demokratisk bæredygtig løsning på dilemmaet om byen og bilen

udstiller, at man må forlade en ren systemtænkning om demokrati såvel som en konsensusopfattelse. Snarere må man tilrettelægge processer, der indfanger problemets kompleksitet, diversitet, uregerlighed, og dermed også ser demokratisk bæredygtighed som noget, der i lige så høj grad handler om kultur og socialitet som om miljø og teknik. Vi skal med andre ord "stoppe med at opføre os som om klima- og bæredygtighedsdagsordenen er en ren teknisk dagsorden. Det er en social og kulturel dagsorden så meget som det er en teknisk. Før vi får det på plads, bliver det svært at løse byernes mobilitetsudfordringer" (Jensen, 2025: 1). Kulturdimensionen er central i denne bæredygtighedsforståelse og kobler til mobilitetsteorien, som dels ser mobilitet som kulturbærende, men også forstår de mentale trægheder som kulturelle praksisser. Hvis bæredygtighedsdiskussionen forbliver teknisk, mangler man en brik i puslespillet.

Eksempler på at kampen faktisk foregår her og nu

Både i Aarhus Kommune og Københavns Kommune har man gennem de seneste år haft indsatser overfor bilen i midtbyen. I begge byer ses bilens rolle som et funktionelt og symbolsk artefakt, der udgør et hverdagspolitisk konfliktfelt – en kontrovers, der udkrystalliserer biltilhængere overfor bilmodstandere.

Sommergader i Aarhus[1]

Tre gader i Aarhus midtby var udset til at få begrænsning af privatbilismen. Her skal vi på baggrund af de materielle og mentale trægheder samt bilen og dens infrastrukturs betydning for byrummene give et bud på, hvordan man kan bruge designmetode og borgerinvolvering til at indramme udfordringerne med at skabe en demokratisk og bæredygtig byplanlægning.

Denne dagsorden rammesættes både af miljøhensyn (bilens negative effekter på byens nærmiljø), en forståelse for de sociale tematikker (f.eks. fastlåsthed i pendlingssituationer og bilafhængighed) samt et fokus på mobilitet som kultur. Sidstnævnte fokus handler om bilen som ikke bare en transportform, men også et kulturelt betydningsfuldt artefakt, der bærer på normer og værdier som f.eks. forestillinger om frihed, fleksibilitet og tilgængelighed (Jensen 2025). Figur 1 viser fotos af de fire gader.[2] Nederst i venstre hjørne er Jægergårdsgade, hvor arbejdet allerede er igangsat. Øverst fra venstre er det Borggade, Klostergade og Guldsmedgade.

Figur 1: Sommergadeforsøg i Aarhus



Fotos: Morten Skou Nicolaisen, Afdelingsleder, Mobilitet, Aarhus Kommune

Byrumsforsøg i København

I Københavns Kommune har man i foråret 2026 lukket Vesterbro Passage for bilkørsel fra 1. maj frem til december. Københavns Kommune beskriver interventionen som et "forsøg" på deres hjemmeside[3]:

1. Det skal siges, at det nyvalgte byråd fra januar 2026 i Aarhus ikke har udvist samme appetit på at udfordre privatbilismen i byens centrum som det forrige byråd der vedtog netop disse eksperimenter. Visse af disse er derfor sat på pause, men det ændrer ikke ved deres illustrerende værdi omkring de konkrete ting man kan tage fat på når det demokratiske bæredygtighedsdilemma handler om byen og bilen. Men det illustrerer til gengæld, at bilen er et objekt som skaber kontrovers fra gaderne helt ind i byrådssalen.
2. Billederne fra Aarhus er venligst udlånt af afdelingsleder Morten Skou Nicolaisen fra Mobilitet, Aarhus Kommune.
3. Nu starter byrumsforsøget på Vesterbro Passage | Københavns Kommune, hjemmeside tilgået 20. maj, 2026.

"I forsøgsperioden lukkes Vesterbrogade mellem Hammerichsgade/Bernstorffsgade og H.C. Andersens Boulevard for biltrafik. Strækningen omdannes til et midlertidigt byrum bestående af et stort trædæk, nye træer og plantebede, bænke og siddemuligheder, samt mindre opholdsrum og områder til aktiviteter. Busser og cykler kan fortsat passere, men flyttes til den nordlige side af vejen. Byrumsforsøget skal give erfaringer med, hvordan området kan fungere med mere plads til mennesker og ophold, og hvordan byrummet bruges både om dagen og om natten. Forsøget skal bl.a. give viden om, hvordan borgerne oplever tryghed i byrummet, hvor der opstår ophold og aktivitet, hvordan trafik og bevægelse fungerer, og hvor grønt byrummet kan blive. Der vil også være mulighed for at afholde arrangementer i det nye, midlertidige byrum".

Figur 2 viser fotos af Københavns Kommunes midlertidige byrumseksperiment på Vesterbro Passage.

Figur 2: Byrumseksperiment på Vesterbro Passage



Fotos: Carsten Hvid Nielsen, Aalborg Universitet

I lighed med projekterne i Aarhus er der i København tale om et midlertidigt og eksperimenterende forsøg. Forsøgsperioden fremhæves her som et argument, der understreger, at byrumseksperimentet ikke er permanent eller forpligtigende, men at man må afvente den viden, som eksperimentet genererer.

Byrumseksperimenter og mobilitetslaboratorier

Fælles for de to eksempler er således, at der er tale om eksperimenter og forsøg. Faktisk startede de aarhusianske interventioner som forsøg, men er endt som forslag om blivende ændringer. Muligvis var det udsigten til at permanentgøre disse, der fik det nye byråd til at ryste på hænderne og droppe forsøget (jvf note 1). De to eksempler er hver for sig komplekse og unikke for deres lokalitet. Omvendt er de også sammenlignelige, og her diskuteres hvordan man ville kunne tage denne slags fysiske initiativer og eksperimenter meget direkte ind i en borgerinvolveringsproces, der synliggør det demokratiske bæredygtighedsdilemma, som bilens forhold til byen udgør.

> *I stedet for kun at lægge planer oppefra med lange tidshorisonter, noget begge kommuner har praktiseret flittigt i deres respektive by- og trafikplanlægning, kan man invitere borgerne ind til at udforske, hvordan vi skaber en bæredygtig demokratisk omstilling væk fra bilens dominans i midtbyerne*

Hvis man kort skal skitsere, hvordan disse radikale interventioner kan give mest værdi for de to kommuner (eller andre interesserede storbykommuner), er etableringen af by-laboratorier og mobilitetseksperimenter en oplagt løsning, hvor samskabelse, borgerdesign og involvering iværksættes gennem workshops, scenariebygning og fysiske interventioner. I stedet for kun at lægge planer oppefra med lange tidshorisonter, noget begge kommuner har praktiseret flittigt i deres respektive by- og trafikplanlægning, kan man invitere borgerne ind til at udforske, hvordan vi skaber en bæredygtig demokratisk omstilling væk fra bilens dominans i midtbyerne. Ved at sætte fokus på de materielle trægheder bliver det synligt, at man må komme med alternative mobilitetsløsninger, hvis man f.eks. begrænser bilens tilstedeværelse i byen. Men det bliver også synligt, at vores vaner og daglige praksis stille og roligt bliver til værdier, som kan styre os, uden at vi tænker over det. Kommunerne må med andre ord facilitere en proces, hvor de mentale trægheder og vanens magt synliggøres og knyttes til de materielle trægheder. Det er en kompliceret diskussion, der nemt kan blive abstrakt og fastlåst i modsætninger. Her er muligheden for at arbejde med fuldskalaeksperimenter en vigtigt designinvolverende metode, som åbner for, at man konkret kan afdække borgernes værdier og holdninger til byen og bilen, og dermed potentielt set skabe en

bedre demokratisk forankring af de nødvendige forandringer.

Hvis man etablerer en række borgerdrevne samskabelses- og workshopaktiviteter, kan disse tage udgangspunkt i de konkrete, fysiske interventioner i gaderummene. Disse beskrives dels med kortmateriale, visualiseringer og fysiske modeller, dels med stedsbesøg. Disse inputs diskuteres af de workshopmedvirkende, der gennem kritik og alternativer søger at formulere hvilke generelle principper og konkrete interventioner, som man kan anvende for at skabe en demokratisk bæredygtig by-bil relation i Aarhus og København. Ved at tage udgangspunkt i en demokratiforståelse, der vægter kultur og produktiv uenighed, kan man vise samspillet mellem materielle og mentale trægheder. Samtidig kan bæredygtighedsforståelse forankres i en bred rammesætning, hvor man både ser på økonomi, miljø og socialitet.

Holdbar forandring skal indlejres i sociale fællesskaber

Siden anden verdenskrig har byer verden over kæmpet med at finde en fornuftig model for, hvordan byen og bilen kan sameksistere (Buchanan, 1963). Der findes megen viden om de miljøeffekter og belastninger, som bilen forsager. Ikke desto mindre er vores handlinger endnu ikke rettet mod at løse disse problemer. Det såkaldte videns-handlingsgab er derfor ikke lukket.

Vi mangler mere præcist at forstå, hvordan menneskers almindelige hverdagsliv er forankret i materielle strukturer, som kan gøre det svært eller umuligt at gøre det rigtige (f.eks. at tage bussen på arbejde, hvis der ikke er kollektiv transport). Der er skabt en række systemiske fastlåstheder, der gør det svært at rette sin adfærd ind mod miljømæssigt gode løsninger. Opfindelsen af pendlingen skete med adskillelsen af bolig og arbejdssted og udgør en af de største transformationer af samfundet, som er meget svær at ændre på. Hvis man samtidig ønsker en demokratisk og involverende tilgang til disse løsninger, er en grundlæggende forståelse for borgernes hverdagsliv og de mobilitetsuretfærdigheder (Jensen, 2026), vi har skabt gennem byplanlægning i snart 100 år, afgørende. Hertil kommer problemet med, at der er svagere samfundsgrupper, hvis adgang til mobilitetssystemer og muligheder for at deltage i samfundslivet begrænses (Sheller, 2018).

Indtil nu har mange af de bæredygtige politikudfordringer generelt haft en tendens til at fokusere på det målbare og det tekniske (Jensen, 2025). Diskussionen af demokratisk bæredygtighed kan derfor ses som en måde at genintroducere den sociale dimension af bæredygtighedsbegrebet, som man kender det fra den oprindelige formulering (World Commission on Environment and Development, 1987). De to eksemplers bidrag til social forandring kommer således til udtryk på to måder. For det første gennem konkrete muligheder for workshops, hvor borgeres erfaringer og ideer til bedre løsninger kan udvikles og testes. Disse løsninger og ideer kan skaleres til nationalt niveau og introduceres i andre danske kommuner. For det andet rummer eksemplerne mulighed for at blive brugt til begrebsudvikling. Dette er vigtigt, fordi man som førnævnt ikke kan løse problemer uden at have et sprog for dem først. Vores sprog for bæredygtighedsudfordringerne har udviklet sig til primært at være teknisk fokuseret, f.eks. på CO_2, som har den klare fordel, at den kan kvantificeres og vejes og dermed gøres til genstand for målbare politikker. Udfordringen er dog, at man ikke kan løse bæredygtighedsproblemer i den demokratiske ramme med en ren teknisk dagsorden og med et rent teknisk sprog. Der må skabes fortællinger om social forandring, som nok er evidens- og faktabaserede, men også socialt indlejrede i fællesskabers afsøgninger af mulighederne for social forandring. Med de materielle og mentale trægheder som omdrejningspunkt for en kritisk og involverende diskussion af bilens forhold til byen kan kommunerne facilitere en borgerdebat om, hvordan man forholder sig til demokratiske bæredygtighedsdilemmaer.

Referencer

Buchanan, R. (1963), Traffic in Towns. The specially shortened edition of the Buchanan Report, London: Penguin Books.

Concito (2024), Naturbaserede Byer, København: Concito.

DARE (2024), Grøn Omstilling af det Byggede Miljø. Forsknings- og Udviklingsindsatser til fremtidige roadmaps, Aalborg: Aalborg Universitet.

Den Grønne Ungdomsbevægelse (2023), Retfærdig Naturbevarelse. Et manifest, København.

Dennis, K. og J. Urry (2009), After the Car, Cambridge: Polity.

Dyson, P. og R. Sutherland (2021), Transport for Humans. Are we there yet? London: London Publishing Partnership.

Ejsing, M. (2024), Verden er ikke længere den samme – økologiske krisefortællinger i det antropocæne, København: Hans Reitzels Forlag.

Gehl, J. (1996), Livet Mellem Husene. Udeaktiviteter og Udemiljøer, København: Arkitektens Forlag.

Gilbert, R. og A. Perl (2010), Transport Revolutions. Moving People without Oil, Gabriola Island: New Society Publishers.

Graham, S. og S. Marvin (2001), Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities, and the urban condition, London: Routledge.

Guerra, M. og L. Ottolini (2019), In the Street. Participatory actions in public spaces, Mantova: Maurizio Corraini s.r.l.

Habermas, J. (2009), Borgerlig Offentlighed. Offentlighedens Strukturændring. Undersøgelser af en kategori i det borgerlige samfund, København: Informations Forlag.

Habermas, J. (2023), Den nye borgerlige offentlighed. Strukturændringer og deliberativ politik, København: Samfundslitteratur.

Hansen, S.K., S. Krøjer og L. Tønder, red. (2024), Grøn Samfundsteori. Tanker til en økologisk krisetid, København: Hans Reitzels Forlag.

Held, D. (1987), Models of Democracy, Oxford: Polity Press.

Jacobs, J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, New York: Vintage Books.

Jensen, O.B. (2025), Byer, CO_2 reduktion og Mobilitetsudfordringer, København: PLAN 22+.

Jensen, O.B. (2026), Mobility Injustice by Design, London: Routledge.

Jensen, O.B. og N. Schultz, red. (2020), Det Epidemiske Samfund, København: Hans Reitzels Forlag.

Koch, H. (1991), Hvad er demokrati? København: Gyldendal.

Lefebvre, H. (1996), "The Right to the City", i E. Kofman og E. Lebas, red., Lefebvre: Writings on Cities, Oxford: Blackwell: 147-59.

Larkin, A. (2022), "Transportens udfordringer", i G. Thunberg m.fl., Klimabogen, København: Politikens Forlag: 279-84.

Latour, B. (2018), Ned på Jorden. Hvordan orienterer vi os politisk? København: Informations Forlag.

Latour, B. og N. Schultz (2022), Notat om den nye økologiske klasse, København: Hans Reitzels Forlag.

Manzini, E. (2019), Politics of the Everyday, London: Bloomsbury.

Metz, D. (2016), Travel fast or smart? A manifesto for intelligent transport policy, London: London Publishing Partnership.

Moreno, C. (2024), The 15-Minute City. A solution to saving our planet, Chichester: John Wiley & Sons.

Mouffe, C. (1990), "Deliberative Democracy or Agonistic Pluralism", Social Research, 66(3): 745-58.

Næss, P., M.J.H. Moridge og S.L. Sandberg (2001), "Wider roads, more cars", Natural Resources Forum, 25(2): 147-55.

Putnam, R. (2000), Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community, New York: Simon & Schuster.

Rittel, H. og M. Webber (1973), "Dilemmas in a General Theory of Planning", Policy Sciences, 4(2): 155-68.

Rodrique, J-P., C. Comtois og B. Slack (2006), The geography of transport systems, 2. udgave, London: Routledge.

Ross, A. (1967), Hvorfor Demokrati? København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busk.

Sheller, M. (2004), "Automotive Emotions. Feeling the Car", Theory, Culture & Society, 21(4/5): 221-42.

Sheller, M. (2018), Mobility Justice. The Politics of Movement in and Age of Extremes, London: Verso.

Sheller, M. og J. Urry (2008), "The City and the Car", International Journal of Urban and Regional Research, June 2008, 24: 737-57.

Sverrild, P. (2024), "Forstæder og bilisme", i S.B. Fosset, red., Den Sorte Omstilling, København: Nordic Academia: 237-65.

Thunberg, G. m.fl. (2022), Klimabogen, København: Politikens Forlag.

Tønder, L. (2024), "Kan demokrati skabe en bæredygtig fremtid for alle? Debatten om demokratiets rolle i den grønne omstilling", i Hansen, S.K., S. Krøjer og L. Tønder, red., Grøn Samfundsteori. Tanker til en økologisk krisetid, København: Hans Reitzels Forlag: 321-44.

Urry, J. (2000), Sociology beyond Societies. Mobilities for the 21st Century, London: Routledge.

Urry, J. (2003), Global Complexity, Cambridge: Polity.

Urry, J. (2013), Societies Beyond Oil. Oil dregs and social futures, London: Zed Books.

Venturini, T. og A.K. Munk (2022), Controversy Mapping. A Field Guide, Cambridge: Polity.

World Commission on Environment and Development (1987), Our Common Future, Oxford: Oxford University Press.

Aalborg Kommune, Aarhus Kommune og Urban Creators (2025), Grøn mobilitet og levende handelsgader. Cases fra Aarhus og Aalborg, København: PLAN22+.

Aarhus Kommune (2018), Mobilitetsplan Aarhus Midtby, Aarhus: Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune (2023), Klima og Bæredygtighedsudvalgets anbefalinger om forceret omstilling af transporten, Aarhus: Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune (2025), Aftale om Grøn Mobilitetsplan, Aarhus: Aarhus Kommune.