

Miljøzonens skyggeside

Speciale i Sociologi - efteråret 2024

Thomas Ingemann Nielsen

Studienummer: 20193108

Antal anslag: 145.740

Vejleder: Hanne Louise Jensen

Miljøgodkendte
køretøjer
undtaget

Miljøzone

Indholdsfortegnelse

Abstract	4
Indledning	5
Problemformulering.....	7
Problemfelt	7
Hvad er en miljøzone	7
Sociologisk relevans	10
Den store ulighed i sundhed	11
Nordjydernes oplevelse af mobiliteten.....	13
Afgrænsning	17
Videnskabsteori.....	18
Fænomenologi	18
Intentionalitet	19
Livsverden	20
Reduktion	21
Essens.....	21
Metoden	22
Kombination af metode	23
Triangulering	24
Komplementaritet.....	24
Kompleksitet	25
Metodologiske/etiske overvejelser	25
Rekruttering af informanter	28
Vejen til Informanter	30
Transskriberingsstrategi	31
Interviewguide	33
Spørgeskema	35
Informant præsentation.....	38
Analysestrategi.....	39
Begrebsafklaring	40
Rummelighed	40
Magt.....	42
Aktiviteter	44
Analyse.....	44
Mobilitet	44
Mobilitet og offentlig transport	45

Ændringer i transportmønstrene	46
Byindretning og mobilitet	49
Klima- og miljøpåvirkning.....	50
Miljøzonens ekskluderende effekt	52
Ulighed	53
Konklusion.....	58
Mobilitet	59
Ulighed i sundhed	61
Tilbageblik på eksisterende forskning	62
Litteraturliste.....	65
Bøger	65
Rapporter	65
Websites.....	65

Abstract

The purpose of this project is to study how the environmental zone in Aalborg affects the people in Northern Jutland and their mobility in their everyday life. I will likewise study the influence that the environmental zone possibly has on the inequality in health.

The study has been made in Aalborg, because I think that Aalborg in many ways is to compare with the other big cities in Denmark, where environmental zones has been introduced, with the purpose to improve the air quality in these large more densely populated cities. This will also have a positive influence on the climatic and environmental issues, which affects our everyday life.

In the starting point this seems to be a sensible approach – or does it?

When the environmental zone was introduced something else happened too: The everyday logistics of the population got affected. Because with the environmental zone there comes legislation which forbids certain vehicles in the relevant area. This exclusion of certain vehicles will also have an influence on the citizens, who owns them due to the reduction of the freedom of movement, that the citizens should have, but this reduction will subsequently tribute to a division between the citizens.

The fact that the citizens will be excluded from parts of the society will also mean that the inequality increases – both financially, in terms of mobility and in the health. These challenges can also be named *“The shadow side of the environmental zone”*, and just these shadow sides are the ones who will be shed light on based on some of the citizens in Northern Jutland and their own subjective narratives about how they experience these challenges in their everyday life.

The phenomena will be described by means of some selected theoretical concepts and data that has been collected by means of combined methods. The collected data itself deals with questionnaire survey, interview, internet ethnography in forms of comment tracks on Facebook and small sporadic conversations between me and acquaintances, which has come to existence when the talks randomly has been aimed at the environmental zone and its influences.

All of this will be intertwined with the phenomenological description of the influences that come with the environmental zone and the question about if this zone is participating in the inequality of health.

Indledning

Miljøzonerne i København, Odense, Aarhus, Aalborg og på Frederiksberg har til formål, at mindske den forurening af luften, som man oplever i de større og mere tætbefolkede byer. Dette sker for at skabe renere luft til borgerne i de pågældende byer. Det kan lyde som en ganske fornuftig idé, og til alles bedste, at man fra politisk side vil forbedre luftkvaliteten i de større byer, ved at indføre miljøzoner i de dele af byerne, hvor der færdes mange mennesker. Årsagen til at der færdes mange mennesker er de forskellige udeaktiviteter såsom sociale, nødvendige og valgfrie¹. På den måde mindskes udledningen af de potentielt kræftfremkaldende og sundhedsskadelige partikler, men der sker også en indskrænkelse af den frie bevægelighed, som vi samfundsborgere har, når kommunerne indfører miljøzoner. Men er det kun den eneste konsekvens denne indskrænkelse af mobiliteten i de større byer har, eller kommer miljøzonerne blot til at bidrage til endnu en differentiering af samfundets iboende individer, samt en forværring af de socioøkonomiske forskelle, som eksisterer i samfundet? For med indførelsen af miljøzonen ligger der også en mulighed for at sanktionere de køretøjsejere hvis køretøj ikke opfylder de gældende krav, hvilket kan få betydning for de

¹ *Nødvendige aktiviteter: omfatter det man også kan kalde for hverdagsaktiviteter; det vil sige at de fænomener denne kategori handler om er fx indkøb, gåturen til arbejde og skole eller den nødvendige gåtur fra hjemmet og ned til toget, bussen osv. Kort sagt de lidt mere kedelige og farveløse, men nødvendige aktiviteter, som hverdagen rummer og som foregår hele året rundt, uanset om vejret er godt eller knap så godt.*

Valgfrie aktiviteter: kommer til at fremstå som en diametral modsætning til de "nødvendige aktiviteter", grundet de "valgfrie aktiviteter" rummer de aktiviteter, som individerne selv vælger at gøre, fordi de er lystbetonede. Det vil sige at det handler om forskellige aktiviteter, såsom at gå en tur for at få lidt frisk luft, slikke sol og så videre (Gehl: s. 2023:9). Det interessante ved disse "valgfrie aktiviteter" er at hyppighed afhænger af de ydre vilkår; hvilket også er med til at bekræfte vigtigheden af de forskellige aktørers påvirkning, hvilket også er med til at pege på at der er nogle ydre kræfter, som skaber en regulering af den menneskelige adfærd.

"Disse aktiviteter forekommer kun, når de ydre vilkår er virkeligt gode, når vejret og stedet indbyder til det.

Denne sammenhæng er specielt vigtig i forbindelse med den fysiske planlægning, fordi hovedparten af de rekreative aktiviteter, der i særlig grad gør det dejligt at være udendørs, befinder sig netop i denne kategori af aktiviteter, der er specielt afhængige af de ydre fysiske forhold." (Gehl 2023: s. 9)

Dette vil altså sige at hvis de ydre vilkår er dårlige, så kommer det til at have den modsatte effekt, da incitamentet for de valgfrie aktiviteter i det offentlige rum dermed falder (ibid.). Den sidste type af aktiviteter J. Gehl beskriver i sin bog er de aktiviteter, som han kalder for "sociale aktiviteter". De sociale aktiviteter kan kort beskrives som alle aktiviteter, hvor der indgår andre mennesker.

borgere, som ikke har det økonomiske råderum til at eftermontere et partikelfilter, eller købe en bil der opfylder de gældende krav, for at færdes i miljøzonerne. Dette skaber et dilemma, især når man tager udgangspunkt i Aalborg, som dette speciale gør. For nok har man indført såkaldte transitveje, hvor alle må køre i tilfælde af at der sker noget, der påvirker kørslen gennem Limfjordstunnellen, men indenfor miljøzonen i Aalborg ligger Sygehus Nord også. På Aalborg Kommunes hjemmeside kan man læse, at der er en mulighed for at søge om dispensation/undtagelse, så personer med køretøjer der ikke opfylder kravene, kan undtagelsesvis og i en begrænset periode køre i miljøzonen. Det er miljøstyrelsen der behandler ansøgningerne herom og derfor kan man sige, at udfordringerne ikke alene er kommunalpolitiske, men også statspolitiske, grundet at ministeriet skal ind over det.

Problemformulering

Hvordan oplever nordjyderne miljøzonens påvirkning på deres mobilitet og uligheden i sundhed?

Problemfelt

Hvad er en miljøzone

”En miljøzone er defineret som et afgrænset geografisk område - typisk et tætbeboet byområde - hvor der gælder særlige bestemmelser for trafikens emission. Essensen i miljøzoner er at introducere renere Euronormer tidligere end det ville ske gennem naturlig udskiftning af bilparken. Gevinsten er, at man hurtigere opnår en forbedret luftkvalitet og dermed sparer nogle helbredseffekter i befolkningen. Da Euronormerne løbende er blevet skærpet, kan man opnå en reduktion i emissionen ved at forbyde ældre køretøjer, som er konstrueret efter ældre emissionsnormer. De nuværende miljøzonekrav kræver, at lastbiler, personbiler og busser skal overholde mindst Euro 4 eller have eftermonteret partikelfilter på køretøjer underlagt ældre Euronormer.” (Jensen, Vinther, Kezel & Ellemann 2018 s. 3).

Formålet med at indføre miljøzonerne var at forbedre sundheden for borgerne i de større byer. Miljøzonen bidrager ligeledes også til en mindsning af forureningen af kvælstofdioxid, ved det at zonerne er etableret på de lokationer, hvor belastningen fra trafik vurderes værende relativ stor (Jensen, Vinther, Kezel & Ellemann 2018 s.3). Miljøzonerne blev introduceret i perioden 2008-2010, hvor der frem til 2015 kunne anses en effekt, men man kunne konstatere i 2020 at effekten af miljøzonen var aftaget, grundet en naturlig udskiftning af bilparkerne i de større byer. Efter man kunne se at forskellen på luftforureningen, inden for og uden for miljøzonen kun var marginal, mente man fra politik side, at hvis man fortsat ønskede en effekt af miljøzonerne, så var en skærpelse af miljøzonenloven en nødvendighed. Hvilket peger i retning af, at det er regeringen/staten der træffer beslutningen om endnu en indskrænkelse af den frie bevægelighed. Ydermere så ligger der latent i miljøzonenloven også en selektering af køretøjer, der bruger diesel og en favorisering af biler der bruger benzin, ved at man forbyder kørsel med dieselkøretøjer, der er underlagt ældre Euronormer² i miljøzonerne, hvorimod benzinkøretøjer, uanset Euronormer, fortsat kan køre i zonerne og det samme gælder brændselscellebiler, elbiler og hybridbiler (ibid.: s. 4). Stramningen af

² Euronormer er en lov der fastlægger grænseværdien for hvor meget en bil må udlede af kulilte, nitrogenoxider, kulbrinte og partikler. Kortsagt hvor meget forurener bilen.

miljøzonenloven resulterede i at man fra miljø- og fødevareministeriet lavede fem scenarier, som kort vil blive præsenteret nedenfor:

Scenarie A - Skærpede krav til alle dieseldrøjetøjer t.o.m. Euro 4¹

I scenarie A forbydes alle dieseldrøjetøjer (person- og varebiler, lastbiler og busser) til og med Euro 4, mens ældre dieseldrøjetøjer kan fortsætte med at køre i miljøzonen, hvis de har eftermonteret partikelfilter (DPF – Diesel Particle Filter). Euro 5 og 6 for alle dieseldrøjetøjer kan uhindret køre i miljøzonen. (Jensen, Vinther, Kezel & Ellemann 2018 s.5).

Scenarie B - Skærpede krav til alle dieseldrøjetøjer t.o.m. Euro 5

I scenarie B forbydes alle dieseldrøjetøjer til og med Euro 5 (person- og varebiler, lastbiler og busser), mens ældre tunge dieseldrøjetøjer før Euro 5 kan fortsætte med at køre i miljøzonen, hvis de har eftermonteret partikelfilter (DPF – Diesel Particle Filter). Euro 6 for alle dieseldrøjetøjer kan uhindret køre i miljøzonen. Scenarie B er således en skærpelse i forhold til scenarie A.

Scenarie - C Krav om eftermontering af partikelfilter og SCR for tunge dieseldrøjetøjer (lastbiler og busser) t.o.m. Euro 5

I scenarie C forbydes til og med Euro 5 for tunge dieseldrøjetøjer (lastbiler og busser), mens ældre tunge dieseldrøjetøjer kan fortsætte med at køre i miljøzonen, hvis de har eftermonteret både partikelfilter og SCR (Selective Catalytic Reduction, dvs. NOx-reducerende udstyr). NOx er kvælstofoxider bestående af kvælstofmonoxid (NO) og kvælstofdioxid (NO₂). Euro 6 for tunge dieseldrøjetøjer kan uhindret køre i miljøzonen, og det samme gælder alle lette dieseldrøjetøjer. I dette scenarie reguleres således kun tunge og ikke lette dieseldrøjetøjer. Dette er i modsætning til scenarie A og B, hvor også lette dieseldrøjetøjer reguleres.

Scenarie D - Krav om eftermontering af partikelfilter og SCR for tunge dieseldrøjetøjer (lastbiler og busser) t.o.m. Euro 5 og skærpede krav til dieselvarebiler t.o.m. Euro 4

I scenarie D forbydes til og med Euro 5 for tunge dieseldrøjetøjer, mens ældre tunge dieseldrøjetøjer kan fortsætte med at køre i miljøzonen, såfremt de har eftermonteret både partikelfilter og SCR (Selective Catalytic Reduction dvs. NOx reducerende udstyr). Euro 6 for tunge dieseldrøjetøjer kan uhindret køre i miljøzonen. Endvidere forbydes dieselvarebiler t.o.m. Euro 4, således at dieselvarebiler skal være mindst Euro 5 for at køre i miljøzonen.

Dieselpersonbiler kan køre uhindret i miljøzonen. Kravene i dette scenarie er det samme som i scenarie C for tunge køretøjer, men derudover forbydes dieselvarebiler t.o.m. Euro 4.

Scenarie E - Krav om eftermontering af partikelfilter og SCR for tunge dieselskøretøjer (lastbiler og busser) t.o.m. Euro 5 og skærpede krav til dieselvarebiler t.o.m. Euro 5
(Jensen, Vinther, Kezel & Ellemann 2018 s.5-6).

I scenarie E forbydes til og med Euro 5 for tunge dieselskøretøjer, mens ældre tunge dieselskøretøjer kan fortsætte med at køre i miljøzonen, såfremt de har eftermonteret både partikelfilter og SCR (Selective Catalytic Reduction dvs. NOx reducerende udstyr). Euro 6 for tunge dieselskøretøjer kan uhindret køre i miljøzonen. Endvidere forbydes dieselvarebiler t.o.m. Euro 5, således at dieselvarebiler skal være Euro 6 for at køre i miljøzonen.

Dieselpersonbiler kan køre uhindret i miljøzonen. Kravene i dette scenarie er det samme som i scenarie C for tunge køretøjer, og scenariet forbyder herudover dieselvarebiler t.o.m. Euro 5. Scenariet indeholder altså en skærpelse for dieselvarebiler i forhold til scenarie D.

Forskellen mellem scenarie D og E er således, at i scenarie D forbydes dieselvarebiler t.o.m. Euro 4, mens det i scenarie E er t.o.m. Euro 5. Nedenstående tabel opsummerer miljøkravene i de fem scenarier. Grøn indikerer, at den pågældende køretøjsgruppe og emissionsklasse må køre i miljøzonen, mens rød indikerer et forbud.

Brændstof	Køretøjstype	Euroklasse	Model A 2022	Model B 2022	Model C 2022	Model D 2022	Model E 2022
Diesel	Personbil	Euro <=4	Undtagen med DPF	Undtagen med DPF			
Diesel	Personbil	Euro 5		Undtagen med DPF			
Diesel	Personbil	Euro 6					
Benzin	Personbil	Euro <=6					
Diesel	Varebil	Euro <=3	Undtagen med DPF	Undtagen med DPF		Undtagen med DPF	Undtagen med DPF
Diesel	Varebil	Euro 4	Undtagen med DPF	Undtagen med DPF		Undtagen med DPF	Undtagen med DPF
Diesel	Varebil	Euro 5		Undtagen med DPF			Undtagen med DPF
Diesel	Varebil	Euro 6					
Benzin	Varebil	Euro <=6					
Diesel	Lastbil og bus	Euro <=IV	Undtagen med DPF	Undtagen med DPF	Undtagen med DPF og SCR	Undtagen med DPF og SCR	Undtagen med DPF og SCR
Diesel	Lastbil og bus	Euro V		Undtagen med DPF	Undtagen med DPF og SCR	Undtagen med DPF og SCR	Undtagen med DPF og SCR
Diesel	Lastbil og bus	Euro VI					

(Jensen, Vinther, Kezel & Ellemann 2018 s. 5-6)

Ved en undersøgelse af luftforureningen, tager man udgangspunkt i at der vil ske et fald i forureningen over en periode fra 2017- 2022 på 32% NO_x-emissionen. PM-udstødningen reduceres med 59%, men at mængden af de partikler der udledes ved bremsning og fra vejbanen forbliver det samme, fordi trafikken holdes konstant i de fem forskellige scenarier. Dette betyder at ved indførelsen af miljøzonerne, så vil den primære reduktion af partikler kun gælde den type partikler der udledes ved de dieseldrevne køretøjers forbrænding og som

udledes gennem udstødningen. Hvorimod den partikeludledning der sker ved slid på vejbanerne og ved bremsning forbliver på samme niveau (ibid.: s. 8).

Sociologisk relevans

Den sociologiske relevans ligger i at få kortlagt de konsekvenser, som miljøzonerne har. For ved at skabe miljøzonerne, så har man også indirekte dannet en myriade af aktør-netværk, som påvirker mobiliteten i de større byer og som skaber en påvirkning af de iboende individer i og uden for de geografisk placerede miljøzoner. For selvom der er forskning, der illustrerer at der er en lang række af negative konsekvenser, som følge af luftkvaliteten i de større og befolkningstætte byer, så er der måske også en bagside af medaljen, som bør blive belyst for at sikre at man ikke løser et problem, ved at skabe et nyt og måske knap så hensigtsmæssigt problem, som kommer til at bidrage til mere ulighed i vores samfund. For ved at indskrænke borgernes frie bevægelighed, kan der potentielt være borgere, som bliver hægtet af i farten. Derfor finder undertegnede det relevant at få belyst denne mulige skyggeside af miljøzonerne, for hvilken betydning får zonerne for mobiliteten og samfundets borgere? Og hvad er resultatet heraf? Hvordan påvirkes den menneskelige adfærd af en mere ”bøvlet” hverdag, hvor man skal til at ændre sit transportmønster, især for de borgere med et ældre diseldrevet køretøj? Og hvad med ligheden for sundhed, for den samme gruppe af borgere?

Ifølge FDM³ har de lavet en opgørelse over hvor mange gamle dieseldrevne biler, der findes på landsplan, som ikke opfylder Euronorm 4. Det er som oftest biler fra 2009 og tidligere, der ikke overholder de nye krav ([FDM 2023](#)).

Ifølge en artikel fra 21. september 2023, ville det være 63.088 biler der ville blive berørt af de nye skærpede miljøzonekrav, men ifølge bilstatistikken har 6000 af bilerne fået eftermonteret det lovmæssige partikelfilter, hvilket betyder at det samlede antal af biler, der blev ramt af forbuddet på landsplan endte på 57.000 biler i 2023 ([FDM 2023](#)). Ud fra det tilsendte dataset fra Bilstatistik.dk kan jeg se, at der er 15.935 dieseldrevne personbiler, der ikke overholder de nye miljøzoneregler i Nordjylland (Bilstatistik.dk), og derved reelt ikke må køre i zonen. Dette får ikke ene og alene en indflydelse på hvordan hverdagslogistikken⁴ udformer sig og må gentænkes for de berørte bilejere, men det kommer også til at have en betydning for de nordjyske bilejere, som ejer disse ældre biler, der ikke opfylder kravene, for de skal til at finde andre transportmuligheder, fx kombinere bus og bil, købe ny bil, låne bil osv., for at

³ Tidligere Forenede Danske Motorejere

⁴ Med hverdagslogistikken menes : den daglig transport til og fra arbejde, sportsaktiviteter , indkøb, møder osv.

komme på arbejde eller på shoppetur i Aalborg. Det mest problematiske, som de bliver berørt af, er dog udfordringerne med at komme på Sygehus Nord i Aalborg Centrum, som ligger i midten af miljøzonen i Reberbansgade. Sygehus Nord varetager bl.a. Børne- og Unge Ambulatorium, intensiv behandling af børn og patienter inden for specialerne: fødsler, gynækologi, urinvejs- og nyresygdomme, samt medicinske sygdomme ([sygehus Nord hjemmeside](#)). Så selv med et relativt lille antal af biler, som bliver påvirket af miljøzonen i Aalborg, så er der alligevel en relativ stor del af befolkningen, hvis adgang til sygehuset bliver indskrænket, hvilket påvirker den ulighed i sundhed, som der i forvejen kan anskues i samfundet, men også på disse breddegrader, hvor læger er en mangelvare og lægevagter, skadestuer osv. ligger langt fra hinanden og en del borgere, inklusiv undertegnede, som bor i udkantsdanmark har fået langt til sygehuset.

Den store ulighed i sundhed

Danmark er et af verdens rigeste lande. Den økonomiske ulighed mellem borgerne er relativt lille, når man sammenligner med andre lande, selvom der gennem flere år har været en stigning, samt en relativ stor formueulighed i samfundet (Vallgård 2019: s. 14). At den økonomiske ulighed ikke er større, men dog alligevel eksisterende, kan i de fleste tilfælde tilskrives den danske velfærdsstat, der er med til at sikre den enkelte borger et økonomisk grundlag, så man ikke behøver at sulte, fryse osv. Ligeledes bidrager denne velfærdsstat også til at borgerne har mulighed for at gå i skole og opnå det faglige niveau, som skal danne det faglige fundament, som kan agere springbræt for at komme videre og få en uddannelse. Ydermere bidrager velfærdsstaten også til at alle borgere kan få adgang til de forskellige sundhedsydelser. Men selvom at forskellen på borgerne, fra et økonomisk perspektiv, men også når man kigger på de rettigheder borgerne har, umiddelbart synes at være lige, så skal der ikke rides meget i overfladen, før der alligevel tegner sig et ret bekymrende billede af den omtalte *lighed for sundhed*. Der tegner sig et billede af at den måske alligevel ikke er så lige, som først antaget (ibid.), for når man måler ulighed i sundhed med middellevetiden i forskellige uddannelsesgrupper, og sammenligner den fjerdedel af borgere med korteste uddannelser med den fjerdedel af borgere med længste uddannelser, så ses der mere end en fordobling hos kvinderne i perioden 1987-2009. Det vil altså sige på en periode på 22 år er uligheden i sundhed steget fra 1,2-2,5 år for kvinder og i samme periode steg uligheden i sundhed for mænd fra 2-3,8 år i levetid. Ligeledes viser uligheden sig også ved at de borgere med de korteste uddannelser skal forberede sig på at de får færre år af deres alderdom, hvor de har et godt helbred i forhold til deres medborgere med lange uddannelser. Dette vil sige at

mænd og kvinder i 30-årsalderen og med lange uddannelser kan forvente at ud af deres resterende leveår vil 80% af årene være med godt helbred, hvorimod dette kun gør sig gældende for 61% af kvinderne med korte uddannelser, samt 67 % af mændene. Hvis man lige går lidt mere i dybden med tallene, så ses det at hos de borgere, hvor grundskolen er det højeste uddannelsesniveau var de 48,4% der havde en længerevarende sygdom, mens det samme kun gjaldt 26,9% af de borgere med en længere videregående uddannelse (ibid.). Ydermere viser en undersøgelse at de dårligt stillede også får en dårligere behandling, når de er i kontakt med sundhedsvæsenet. I januar 2019 kom rigsrevisionen med en rapport, som fastslog at patienter med lavere socioøkonomiske parametre, såsom alder, indkomst, uddannelse, tilknytning til arbejdsmarkedet, samlivsstatus osv., sjældent fulgte de gældende retningslinjer for apopleksi. (Vallgård 2019: s. 27). Og at denne forskel ikke blev mindsket i løbet af perioden de undersøgte, som var 2007-2016. Derfor kan man også argumentere for, at denne forskelsbehandling hjælper sundhedsvæsenet ikke med at gøre uligheden i sundhed mindre. Hvilket faktisk er ret problematisk, for hvad er idéen så med velfærdsstat og *gratis behandling* så, hvis kvalitet her af stadig afhænger af borgerens socioøkonomiske status. Den samme undersøgelse viste også at borgerens sociale position har betydning for borgerens kræftbehandling (ibid.). Dette gælder både når man taler udredning og den fornødne henvisning til speciallæge. Meget bedre står det ikke til for dem med korte uddannelser, når vi kigger på psykiske sygdomme, lidelser i bevægeapparatet og lungesygdommen KOL. Så er disse sygdomme særligt udbredte i den del af befolkningen der har kortes uddannelse og med de mindste lønninger. Oven i det så er disse sygdomme ovenikøbet også prioriteret lavere, end fx hjerte-kar-sygdomme og kræft, hvilket også bidrager til uligheden i sundhed (ibid.).

”Som allerede sagt viser epidemiologisk forskning fra Danmark og andre lande, at mange af de faktorer, der påvirker sundheden, helt eller delvis ligger uden for den enkeltes rækkevidde at påvirke. Det gælder fysisk og psykisk arbejdsmiljø, forurening, usunde produkter, boligmiljø, sundhedsvæsenets forskelsbehandling, opvækstvilkår, sociale relationer og økonomisk stress. Derfor er det også urimeligt at pålægge den enkelte det fulde ansvar for egen sundhed.” (Vallgård 2019: s. 30)

Som man kan læse ud fra citatet, så er forurening en af de udefrakommende faktorer som bidrager til uligheden i sundhed, hvilket man vil kunne argumenter for taler lige ind i et af de punkter man forsøger at mindske med miljøzonerne. Hvilket betyder at hvis man forholder sig lidt kritisk til den ovennævnte argumentation om uligheden i sundhed, vil man kunne bruge et modargument, fordi man kan se at der har været en positiv effekt angående

forureningen ved indførelse af miljøzonen, godt nok kun en relativ kort effekt før man fra politisk side vurderede at en fortsat effekt kun kunne opretholdes ved yderligere skærpelse af miljøzonen. Men hvordan vejen dertil og derefter at opretholde faldet af luftforurening, kommer til at påvirke den menneskelige mobilitet og adfærd og om det er med til at uligheden i sundheden i et relativt lille geografisk område som Nordjylland kommer til at stige, er det som jeg gerne vil undersøge i dette speciale.

Nordjydernes oplevelse af mobiliteten

I en artikel fra det elektroniske tidsskrift "Trafikdage på Aalborg universitet" fra 2019, skrevet af Christopher Holland fra Nordjyllands Trafikselskab: "NT's mobilitetsindeks", ønsker man fra NT's side at indfange de nordjyske borgeres opfattelse af mobilitet, samt mulighederne for at komme fra A til B. I artiklen ses der en variation af borgernes oplevelse af mobilitet, alt efter hvor man er bosat i Nordjylland. NT's mobilitetsindeks er baseret på en spørgeskemaundersøgelse og resultatet af spørgeskemaundersøgelsen er repræsentativt, for Region Nordjylland. Undersøgelsen bidrager med viden om bl.a. nordjydernes behov, transportvalg, transportvaner og bosætningspræferencer, med henblik på at blive bedre til at beskrive hvordan nordjyderne oplever mobiliteten; som god eller dårlig i deres område. Med område menes der landdistrikter, større byer og på tværs af kommunerne. ([NT's mobilitetsindeks](#))

"Sådan tolkes resultaterne for oplevet mobilitet

Værdien for oplevet mobilitet i et geografisk område er beregnet som en gennemsnitsværdi af alle besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen for det pågældende område.

En score på 0 betyder, at der er meget lav oplevet mobilitet. Dvs. at borgerne i det pågældende geografiske område oplever meget dårlige muligheder for at komme fra A til B

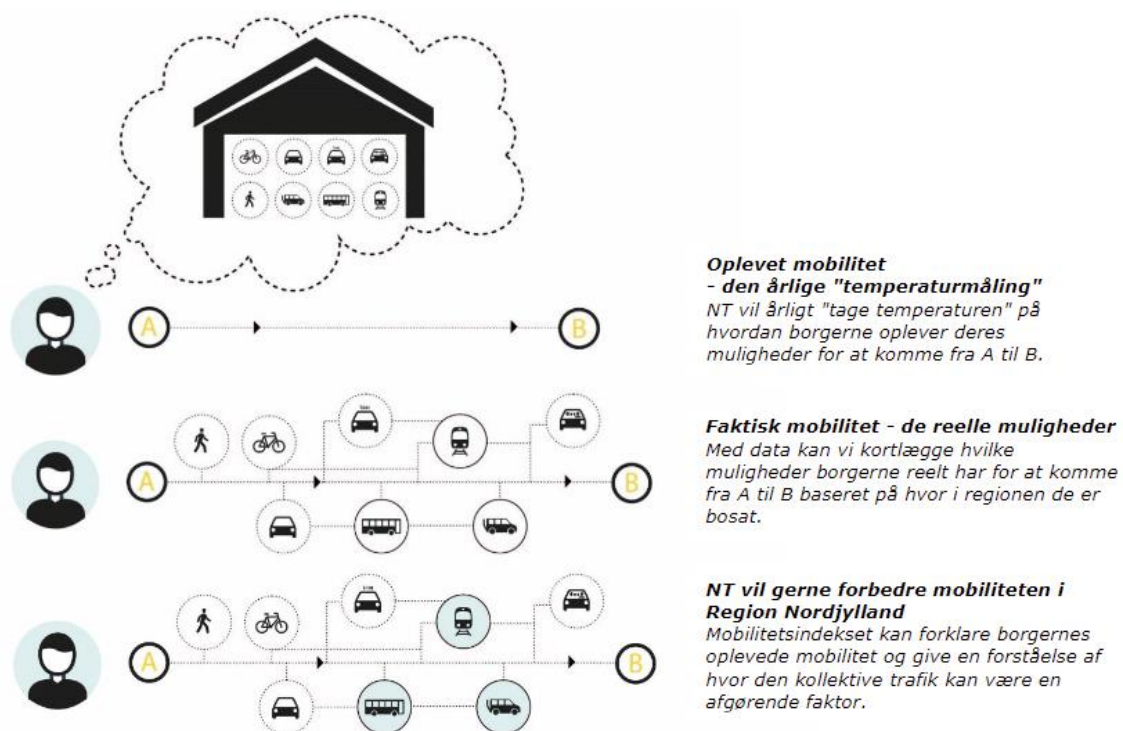
En score på 10 betyder, at der er meget høj oplevet mobilitet. Dvs. at borgerne i det pågældende geografiske områder oplever meget gode muligheder for at komme fra A til B."
([NT's mobilitetsindeks](#))

I den undersøgelse, som artiklen refererer til, har man kigget på den *faktiske* mobilitet og den *oplevede* mobilitet.

Den *faktiske* mobilitet omhandler altså hvordan borgerens mobilitet reelt foregår. Det vil altså sige at her har man ikke taget højde for tid, men i stedet forsøgt at indfange det aktørnetværk der igangsættes, når nordjyderne igangsætter deres rejser, samt de reelle muligheder for at komme fra A til B.

Hvorimod den *oplevede* mobilitet handler om at NT, vil undersøge hvordan borgerne oplever deres muligheder for at komme fra A til B.

På figuren nedenunder har NT lavet en visualisering af dette aktørnetværk, der muliggør nordjydernes mobilitet.



(NT's mobilitetsindeks)

"NT ønsker at skabe bedre sammenhæng og mobilitet i regionen, når regionens borgere skal på arbejde, i skole, til hverdagsaktiviteter eller på familiebesøg. Vi anerkender, at der i vores region bor 600.000 mobilister med individuelle mobilitetsbehov, som skal understøttes af forskellige gode transporttilbud lige fra privatbil, taxa, samkørsel og delebiler til bus, tog og flextrafik. NT ønsker derfor også i højere grad at forstå, hvordan borgerne i forskellige dele af regionen oplever deres egen mobilitet, og hvor kollektiv trafik kan være en afgørende faktor til at forbedre mobiliteten." (ibid.: 1)

For at følge op på NT's ønske om at forbedre mobiliteten i Nordjylland vil der årligt blive foretaget en måling på nordjydernes oplevede mobilitet.

Selve denne artikel viser at i 2018 lå den samlede oplevelse af mobilitet på 7,49 hvilket man ville kunne argumentere for er ganske fint, men når man kigger lidt dybere i tallene kan man se at nordjydernes oplevelse af mobilitet, når det gælder de faste dagligdags gøremål, såsom arbejde, skole osv., ligger på 7,67 hvilket også er ganske fornuftigt. Men lidt anderledes ser det så ud, når der spørges ind til nordjydernes oplevelse af mobilitet på de ikke planlagte ture fx sygehus, spontant eller planlagt besøg hos familie osv. Her ligger den kun på 7,40 og selvom det stadigvæk er ganske fint, så er der altså noget der tyder på at fleksibiliteten i mobiliteten bliver lidt udfordret. Disse udfordringer gælder både de borgere der bor i byer, landdistrikter og på tværs af borgernes aldre. Derfor kan man argumentere for, at oplevelsen af mobilitet varierer, alt efter transportmiddel og behov. Hvilket tyder på at når behovet gælder de faste planlagte ture, så har de fleste nordjyder en god og velfungerende mobilitetsplan, men at denne bliver udfordret når der sker noget uforudsigeligt og borgerne ikke har adgang til bil. Ifølge undersøgelsen gælder det ca. 20 % af den nordjyske befolkning, der er bosat uden for regionens 43 største byer, hvilket betyder at relativt mange borgere i regionen bliver udfordret i at komme fra A til B (ibid.: s. 4).

På tabellen nedenfor kan man se hvordan borgernes oplevelse af mobilitet fordeler sig, på tværs af de 11 kommuner i Region Nordjylland.

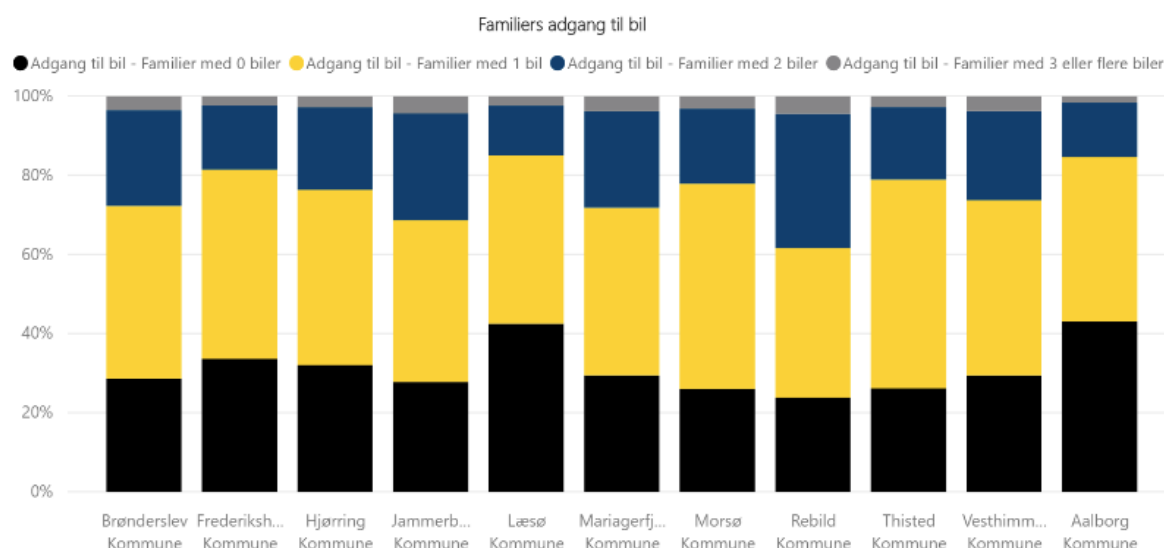
Kommune	Oplevet mobilitet - samlet	Oplevet mobilitet - fast dagligdag	Oplevet mobilitet - ud over fast dagligdag	Antal respondenter
Brønderslev Kommune	7,19	7,38	7,15	162
Frederikshavn Kommune	7,50	7,86	7,59	236
Hjørring Kommune	7,12	7,20	7,01	281
Jammerbugt Kommune	7,28	7,37	7,18	225
Læsø Kommune	9,30	9,30	9,00	20
Mariagerfjord Kommune	7,59	7,69	7,46	210
Morsø Kommune	7,09	7,78	7,14	74
Rebild Kommune	7,37	7,65	7,18	130
Thisted Kommune	7,07	7,27	7,04	184
Vesthimmerlands Kommune	6,96	7,33	6,84	183
Aalborg Kommune	7,88	7,99	7,76	946
Total	7,49	7,67	7,40	2651

Borgernes oplevede mobilitet samt antal respondenter fordelt på de 11 kommuner i Region Nordjylland.

(ibid.: s. 5)

I tabellen kan man se, at der er en væsentlig forskel i hvordan de nordjyske borgere oplever mobiliteten, hvilket også bevidner om en skævhed i mobiliteten blandt borgere i samme region. Denne forskel er geografisk forankret, hvilket ses ved at borgere i Læsø og Aalborg kommune scorer højest, for her ses der at borgerne i Læsø Kommune oplever, at mobiliteten ligger på 9,30 og at borgerne i Aalborg Kommunes oplever, at mobiliteten ligger på 7,88. Hvorimod borgerne i Vesthimmerland Kommune kun ligger på 6,96 og borgerne i Thisted Kommune ligger på 7,07 og derved oplever borgerne i disse kommuner at de har den laveste oplevelse af mobiliteten. Ydermere oplever borgere, der er bosat i de 43 største byer i regionen at deres oplevelse af mobilitet er på 7,74, hvorimod regionens 11 landdistrikters borgere har en oplevelse af mobilitet på 6,76, hvilket kort kan beskrives således: Jo længere væk man kommer fra de største byer i regionen, desto ringere bliver oplevelsen af mobiliteten. Dette bevidner om, at der ikke kun på landsplan, men også internt i regionerne er en ulighed i mobiliteten. Undersøgelsen viser også at de nordjyske borgere, med adgang til bil, oplever en større grad af mobilitet. Det samme gør sig gældende for de borgere der har kørekort og adgang til bil. Dette betyder også at borgere uden kørekort i landdistrikterne oplever en mindre grad af mobilitet.

Data om bilrådighed fra Danmarks Statistik viser, at mellem 20% og 40% af familierne i den enkelte kommune i Region Nordjylland ikke har adgang til bil. Der er således et stort antal nordjyder, som er afhængig af andre transportformer, herunder kollektiv transport.



Nordjydernes adgang til bil opgjort på kommuner. Kilde: Danmarks Statistik, 2018.

(ibid.: s. 8)

Danmarks Statistik er i besiddelse af en undersøgelse, som er udarbejdet af NT og hvor de har fundet frem til, at mellem 20% og 40% af borgerne i de nordjyske kommuner ikke har adgang til bil og derved er afhængige af kollektiv trafik, og det kommer til at have en påvirkning på forskellige ting og situationer. Dette gør mig nysgerrig på hvordan disse mobilitetsudfordringer kommer til at påvirke mobiliteten i Aalborg by og ligheden i sundhed, nu hvor miljøzonenloven er blevet skærpet. For selvom der er et relativt stor spænd i den procentdel af familier, som ikke har adgang til bil, hvordan påvirker det så sundheden og mobiliteten, at ud af de borgere der så har adgang til bil, er der 15.935 af de biler, der ifølge Bilstasestik.dk, er ramt af et forbud, som gør at de ikke må køre inde i miljøzonen, grundet de ikke overholder Euronorm 4?

Afgrænsning

At jeg har valgt at min afgrænsning kun skal omhandle Nordjylland og miljøzonen i Aalborg skyldes, at den tid jeg har til rådighed til at skrive dette speciale, ikke er nok til at gå i dybden med de mulige problematikker, der kan være forbundet med de fem miljøzoner, der er indført i Danmark. Ydermere så vil hele Danmark også være et for stort geografisk område at dække, når man som jeg er ene om at skrive. En anden grund til at jeg tager udgangspunkt i Aalborg er også, at der i Aalborg er flere sundhedsfaglige institutioner, såsom speciallæger, tandlæger, øre-næse-hals-læger, børneambulatoriet osv., som er placeret inde i miljøzonen i Aalborg. Denne tilstedeværelse af mangfoldige sundhedsfaglige institutioner antages ligeledes at kunne findes på lige fod i de fire andre miljøzoner, hvilket gør at man kan antage at ved at undersøge de sundheds- og mobilitetsudfordringer der findes i Aalborg, så vil man potentielt finde nogle fællesnævner blandt disse udfordringer, i de fire andre miljøzoner. Hvilket er årsagen til, at jeg finder en by som Aalborg yderst attraktiv til at undersøge disse udfordringer inden for mobilitet og ulighed i sundhed. For ligesom i indre by i for eksempel København ses der også en efterspørgsel på byrummets areal blandt de forskellige trafikanter: gående, cyklende, kørende, busser, løbehjul osv. Alle der på hver sin måde ønsker mere plads at bevæge sig på.

”De indre bydele er samtidig karakteriseret ved, at der er stor og varieret efterspørgsel på anvendelsen af de tilgængelige arealer. På gadeplan er der stor konkurrence om vejarealet mellem de forskellige transportformer – biler, cykler, busser og gående – der alle har behov for plads. Hertil kommer behovet for en effektiv gods- og varelevering til hovedstadens butiks- og erhvervsliv. Udover trafikale formål er der også bud efter gadearealerne til

rekreative og æstetiske formål. Med andre ord efterspørges byens områder for deres kvaliteter som byrum, hvor det levede liv udfoldes.” (Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden- hovedrapport: s. 72)

Selvom ovenstående citat omhandler hovedstaden, så kunne der lige så godt have stået Aalborg i stedet for. Det at forsøge at imødekomme alle disse forskellige transportformer kræver sit af kommunen, og ligeledes er der også, som tidligere nævnt visse risici, både for klima, miljø, mennesker og mobiliteten, forbundet med dette. Hvilket er med til at jeg mener, at en by som Aalborg potentielt kan være en repræsentant for de fem miljøzoner, som i øjeblikket eksisterer i kongeriget Danmark. Yderligere kan man også argumentere for, at miljøzonerne er et af de initiativer, som man fra politisk side har taget i forbindelse med den grønne omstilling, hvor man forsøger at mindske udledningen af diverse drivhusgasser osv. Men som nævnt tidligere, så gælder det om at finde en løsning – og samtidig en løsning der ikke rammer skævt og derved skaber et nyt problem. Derfor bør man også se tingene i et bredere perspektiv, for at finde frem til en løsning så de forskellige aktører påvirker hinanden på en hensigtsmæssig måde, så der ikke skabes mere splittelse i samfundet, hvilket er årsagen til, at jeg har valgt at belyse dette emne. For hvis miljøzonerne bidrager til en større ulighed i sundhed, eller mobiliteten bliver så besværet, at man fordriver de borgere, som kommer fra omlandet til de større byer, fordi man fortsætter med at gøre byerne mere ”Bilfjendske⁵”, så er det man begynder at kunne argumentere for et samfund under afvikling, i stedet for et samfund under udvikling, da samfundet kommer til at lide, både menneskeligt og økonomisk.

Videnskabsteori

Fænomenologi

I dette speciale er det fænomenologien, som bliver benyttet til det videnskabsteoretiske perspektiv. Selve udtrykket fænomenologi er et sammensat ord, som består af de to græske ord *phainomenon*, som oversat til dansk betyder ”det som viser sig” og det græske ord *logos*, som oversat til dansk betyder ”læren”. Hvilket betyder at fænomenologi oversat til dansk vil betyde noget i retningen af ”læren om det der viser sig for bevidstheden”. Altså en lære om de forskellige hverdagsfænomener, som man støder på og bliver bevidst om, når man

⁵ Bilfjendske: er når man indretter byerne så at det bliver mindre arealer til bilerne at fætres på og færre parkerings muligheder og især de frie/gratis parkeringspladser, eller på anden måde forsøger at fordrive bilerne ikke kun for by mitten men for største delen af byernes arealer.

interagerer med sine omgivelser (Brinkmann & Tanggaard 2020: s. 281). Fænomenologien har den fordel, at den både kan være beskrivende, som en forskningsretning, men også som en metode, en tankegang og en stil, som er brugbar indenfor en række forskellige felter, såsom kunst, videnskab osv. Selvom fænomenologien har spredt sig i en myriade af forskellige anvendelsesmuligheder, inden for det videnskabelige samfund, så er fællesnævneren i alle retningerne, at man tager udgangspunkt i nogle fællestræk der alle hører under det fænomenologiske, hvor et af de mest centrale træk er grundidéen om, at man skal kunne sætte sine fordomme i "parentes", for at kunne møde og erfare verden som den reelt er og ikke farvet af egne fordomme og opfattelser af verden. Når man arbejder med fænomenologien er det vigtigt at have in mente, at man aldrig skal tage det som en selvfølge, at man ved hvad modparten føler, tænker, ønsker osv. Dette gør sig i øvrigt gældende selv når man taler med sin nære familie, venner eller andre individer, at man skal indgå i feltet som en blank side, hvor nye erfaringer, oplevelser og viden kan nedfældes. Dette betyder også, at vi som forskere er nødsaget til omhyggeligt at spørge og lytte til det der bliver fortalt for vores ører, og derved for en stund må se bort for vores egne, holdninger, erfaringer, refleksioner, teorier osv., som vi ikke bare som forsker, men også som person har, angående det givet fænomen som vi undersøger (Brinkmann & Tanggaard 2020 s 282).

Fænomenologiens centrale ambition er at belyse fænomenet, som det fremstår i sine renhed. Dette betyder også at vi som forskere skal søge bag om alle, såvel stereotyper som ideer, indtryk osv., som vi som personer og forskere har med os og som vi almindeligvis tillægger de fænomener, som vi møder når vi færdes i samfundet og interagerer med vores omgivelser. Derfor kan man sige, at essen af fænomenologien handler om at "*møde fænomenet selv*" (ibid.).

Når man som forsker arbejder med fænomenologien, så er der foruden den bærende idé om at sætte i parentes også andre bærende ideer, som jeg i det følgende vil komme ind på.

Intentionalitet

Intentionalitet er en af de bærende elementer inden for fænomenologien. Begrebet intentionalitet betyder *rettethed* og at menneskers bevidsthed altid er rettet mod noget andet, end individets egen bevidsthed, hvilket betyder at når vi sanser og tænker noget, så er det altid rettet mod noget bestemt eller konkret. Som et eksempel på det kunne være at når vi som individer tænker på miljøzonen, så vil man veksle mellem tanken om hvordan den påvirker individets egen mobilitet og hvilke konsekvenser miljøzonen har for individet og samfundet, og tanken om hvordan miljøzonerne egentlig påvirker klimaet eller miljøet. Dette betyder

også at når disse tanker, sanser osv. danner relation mellem subjekt, objekt, os og verden, men ikke som relation mellem fragmenteret og adskilte genstande, men i stedet for som en symbiose.

”intentionaliteten ophæver på den måde opdelingen mellem menneske og verden, idet mennesket på den ene side altid er rettet mod verden, og verden på den anden side er rettet mod mennesket,” (Brinkmann & Tanggaard 2020: s. 284)

Dette betyder også at det er igennem intentionaliteten, at man som forsker får tilgang til de forskellige fænomener, som kan beskrives ud fra den betydning fænomenerne har for vores bevidsthed. Sagt på en anden måde, så undersøger man hvordan fænomenerne præsenterer sig for vores bevidsthed.

Livsverden

Livsverden er med tiden blevet et centralt begreb i den fænomenologiske forskning. Ifølge Husserl er livsverdenen en forudsætning for individets erfaringer. Begrebet livsverden omhandler individets/vores ”konkrete virkelighed” og med det menes den virkelighed vi oplever på daglig basis og som individerne tager for givet og er fortrolige med, når individet på daglig basis omgås andre mennesker, taler og træffer beslutninger. Dette betyder også at livsverden kan kategoriseres som værende en ”før-videnskabelig erfaringsverden” (Brinkmann & Tanggaard 2020: s. 284). Det er derfor yderst vigtigt at tage udgangspunkt i den virkelige verden, så en beskrivelse af de forskellige hverdagsfænomener kan erfares, i stedet for at manipulere virkeligheden, ved at udføre forskellige eksperimenter. Dette betyder også at de videnskabelige abstraktioner skal kunne føres tilbage til livsverden, for at kunne skabe mening for individet, hvilket betyder at når man udfører en fænomenologisk beskrivelse af livsverdenens strukturer så skabes der, som udgangspunkt ikke ny viden, men i stedet for bliver de meninger og betydninger, der så at sige ligger implicit i individernes hverdag liv synliggjort. Derfor insisterer man også på at videnskaben bør tilpasse sig virkeligheden, frem for at skabe verdenen forfra, når man benytter sig af fænomenologien. Hvilket også får den betydning, at man som forsker må tage udgangspunkt i livsverdenen, for at kunne beskrive de forskellige fænomener. Ligeledes er det også på baggrund af livsverdenen, at der muliggøres at man som forsker kan gå bag om de påvirkninger der skyldes fordomme, stereotyper, sociale og kulturelle forskelle, som har en påvirkning på hvordan vi oplever verden.

”Alt hvad jeg ved om verden, selv via videnskaben, ved jeg ud fra mit eget synspunkt eller ud fra en oplevelse af verden, uden hvilken videnskabens symboler ikke ville betyde noget. Hele videnskabens univers er skabt på grundlag af den oplevede verden, og hvis vi vil gennemtænke selve videnskaben stringent, vurdere dens mening og rækkevidde nøjagtigt, må vi først genoplive denne oplevelse af verden, som videnskaben er et sekundært udtryk for.”
(ibid.)

Reduktion

Reduktion er yderligere et af de bærende begreber indenfor fænomenologien. Ordet reduktion betyder *at lede tilbage*. Så når man taler om reduktion, så taler man om at lede fænomenet tilbage til sin oprindelse. Dette gøres med henblik på en muliggørelse af at møde de forskellige fænomener så åbent og fordomsfrit som muligt, så en præcis beskrivelse af fænomenet kommer til udtryk, ud fra den måde hvorpå fænomenet præsenterer sig for bevidstheden. En fænomenologisk reduktion er derved ikke videnskabelig reduktionisme, men snarere en bevægelse hvorved man er nødsaget til at suspendere sine egne fordomme og tidligere erfaringer med og om et fænomen. Dette kaldes også *at sætte i ”parentes”*. Selve det at sætte noget i ”parentes” handler i bund og grund om, at sætte ens commonsense og videnskabelige forforståelse af fænomenet i ”parentes”, for at kunne nå frem til en så fordomsfri beskrivelse af fænomenets væsen (Brinkmann & Tanggaard 2020 s. 285). Når man benytter sig af fænomenologien, så handler det om at tilstræbe at afvige fra de andre videnskabers forudindtaget viden om verden. Dette giver forskeren muligheden for at studere den rene bevidsthed, dette er også det man kalder en *epoke*.

Den transcendentale reduktion handler om at tilbageføre erkendelsen til sine ultimative betegnelser. Her taler man ofte om det, som man også kalder det transcendentale jeg. Dette kan man betegne som en form for identitetsspol, som alle bevidsthedstilstande benytter sig af, og som muliggør at individerne oplever en sammenhæng af de forskellige objekter og ikke bare en masse af løsrevet sansedata. Reduktionen handler på den måde om en ændring af forskerens indstilling, for at kun møde fænomenet så intuitivt og fordomsfrit som muligt (ibid.).

Essens

Essens er det sidste del af den fænomenologiske analyse, som omhandler det at man ved hjælp af reduktionen muliggør at finde frem til fænomeners endelige væsen. Dette sker ved, at man som forsker benytter sig af det man kalder den frie variation i fantasien og dette gøres

ved, at man varierer et fænomen i sin mulige form. Når man derved finder det konstante, så har man fænomenets essens. Dette sker ved at man forsøger at beskrive fænomenet, ved hjælp af den fænomenologiske reduktion, frem for at forklare hvorfor og hvad fænomenet er. Denne beskrivelse bliver foretaget uden benyttelse af videnskabelige teorier, der omhandler fænomenet. Netop det at forskerne beskriver, fremfor at forklare er også et af hovedpunkterne, som gør at fænomenologi adskiller sig fra andre videnskabsteorier, fordi mange andre videnskabsteorier forsøger, ved hjælp af den eller de valgte teorier at forklare hvorfor noget sker. Fænomenologien forsøger i stedet at beskrive fænomenet, så fordomsfrit som muligt og hvordan fænomenets renhed præsenterer sig for vores bevidsthed. (Brinkmann & Tanggaard 2020 s. 286)

Metoden

I dette speciale vil jeg benytte mig af *Mixed Methods* også kaldet *Kombinerede Metoder*. Dette skyldes at min problemformulering, på sin vis lægger op til to spørgsmål: Hvordan påvirkes mobiliteten? Og har disse påvirkninger indflydelse på at de enkelte borgere oplever mere ulighed i sundhed?

Jeg mener ikke at jeg kun ville kunne besvare min problemformulering ud fra min første antagelse, som var at lave et rent observationsstudie, dels fordi denne undersøgelse for det første er en ud af få af slagsen (faktisk har jeg ikke kunne finde en tilsvarende undersøgelse, hverken nationalt eller internationalt), og for det andet, fordi undersøgelsen rummer en vis kompleksitet. Hvis jeg lavede denne opgave som et rent observationsstudie, så ville det i min optik ganske enkelt kunne forklare for lidt om fænomenet, og nogle af de samme udfordringer ville man kunne risikere, ved et rent kvalitativt studie, og ligeledes ville et rent kvantitativt studie heller ikke være fyldest gørende nok. Så hvis specialet skulle kunne sige noget om fænomenet, så bør undersøgelsen rumme både et spørgeskema, som kan fortælle om der er et problem, samt interview som beretter om hvordan borgerne oplever påvirkningerne og hvordan de eventuelt forsøger, at løse de udfordringer der opstår ved indførelsen af miljøzonerne.

En anden årsag er, at jeg skriver alene, og dermed gælder det også om at få indsamlet så meget data, som muligt uden at skulle rejse over et større geografisk område, for at indsamle empiri. Eftersom der ifølge Bilstatistik.dk er 15.935 biler og derved teoretisk set er lige så mange familier der er berørte af, at de ikke må køre i Aalborg by, så er det også urealistisk at jeg alene ville kunne foretage en meningsgivende kvalitativ undersøgelse med interview,

transskribering osv. Ud fra det data undertegnede har til rådighed, så fremgår der ikke noget om hvor mange familier bilerne tilhører eller hvor mange af bilerne, der fungerer som bil nummer to eller hvor mange af ejerne der reelt er syge. Dette giver i sig selv et lidt vaklende grundlag at analysere og konkludere noget ud fra, hvilket også er medårsag til, at jeg er nødsaget til at indsamle mere empiri, for at få fænomenet bedre belyst.

Kombination af metode

At det videnskabsteoretiske udgangspunkt er fænomenologi, medvirker også til at Mixed Methods er en ideel tilgang, grundet at man i den fænomenologiske tradition omhandler at sætte sine egne fordomme og opfattelser af verden i ”parentes”, for at opnå så virkelighedsnære beskrivelser, hvilket muliggør at indfange så mange nuancer så muligt. Mixed Methods handler ganske enkelt om, at man bruger forskellige metoder til at indsamle sin empiri med. Årsagen til at man gør dette er, at når man kombinerer forskellige metoder, så kan man tilegne sig viden, som ellers ville være vanskeligere at opnå, hvis man kun brugte én metode. Dette gøres fordi de metoder der bliver kombineret i sammenhæng, kan bidrage til flere nuancer i undersøgelsen, hvilket for dette speciale for eksempel kan betyde at jeg kan støtte denne kvantitative undersøgelse med en kvalitativ undersøgelse. Det kan være således, at jeg gennem min foretaget spørgeskemaundersøgelse viser at x antal procent af de adspurgte borgerne bliver ramt på mobiliteten, fordi de har en bil der ikke overholder miljøzonenloven, og så kan jeg gennem mine interviews afklare hvordan de berørte borgere løser de logistiske udfordringer og om disse udfordringer har haft en indvirkning eller påvirkning på deres adgang til sundhed. For eksempel er der spørgsmål som: Har De måtte melde afbud til undersøger eller ventet for længe med at komme afsted, fordi det logistiske puslespil har været for uoverskueligt?

Samtidig åbner den kvalitative metode også op for, at man kan spørge borgerne om deres oplevelser med de påvirkninger, som miljøzonen har haft for dem. Ydermere kan man ved hjælp af internetetnografi belyse folks holdninger til miljøzonerne, men internetetnografien åbner også op for borgernes korte fortællinger om hverdagsoplevelser med miljøzonerne, samt at man som forsker også udbreder den geografiske afstand, og på baggrund heraf kan man undersøge om fænomenet er at finde andre steder og om der skulle være nogle fællesnævner. Dette ville også kunne øge validiteten og reliabiliteten i undersøgelsen.

At problemformuleringen også rummer en vis kompleksitet er også en medvirkende faktor, for at benytte sig af Mixed Methods. Ved det at jeg har til hensigt at benytte mig af både, spørgeskema, interviews, internetetnografiske, små samtaler med folk om emnet, gør også at

Mixed Methods ses som en frugtbar fremgangsmåde. Når man taler om Mixed Methods, så findes der flere forskellige måder at operere med at kombinere forskellige metoder på. En af de tilgange man som forsker kan vælge at arbejde med Mixed Methods på, er den man kalder for ”*Triangulering*”

Triangulering

Denne er en af de mest udbredte måder at arbejde med Mixed Methods forskning på, men triangulering er samtidig også en af de mest omdiskuterede forståelse af Mixed Methods. Selve begrebet triangulering er ikke endegyldig defineret, men i udgangspunktet omhandler trianguleringen om, at man kombinerer to forskellige metoder i sin undersøgelse. Et eksempel her på kunne være kvantitativ og kvalitativ (Tanggaard & Brinkmann 2020 s. 261). Dette gøres fordi når man benytter sig af triangulering, så vil man ofte tilstræbe at opnå det man kalder ”konvergent validering”. Selve udtrykket konvergent validering betyder, at man som forsker kun opfatter de forsknings fund, som begge metoder bekræfter som værende gyldige fund. Dette betyder også, at de fund der kun kan bekræftes af den ene metode, ikke bliver anerkendte som gyldige eller rigtige (ibid.). Bagtanken bag at kombinere metoder ligger til grunde for en forforståelse af, at alle metoder har svagheder, indbyggede fejl og begrænsninger. Disse svagheder osv. forsøger man at mindske, når man benytter sig af triangulering, ved at benytte sig af to forskellige metoder, som derved også har forskellige svagheder, så det den ene metode overser opfanger den anden metode og dette betyder at de fund begge metoder bekræfter er ”stærkt underbyggede”, i modsætning til de fund der kun bekræftes af den ene metode. Dette betyder også at de fund, som kun den ene metode bekræfter, må man som forsker forkaste. Triangulering ses oftest, når forskere kombinerer kvalitativ med kvantitativ forskning. Tilgangen er stærkt forankret i en ren kvalitativ og kvantitativ forståelse. Ligeledes knytter triangulering sig også til en komplementær viden, fremfor en valideringsforestilling (ibid.).

Komplementaritet

Dette er en anden måde at arbejde med Mixed Methods på og denne måde har at gøre med, at man som forsker har et ønske om at opnå komplementær viden. Grunden herfor knytter sig ikke til en forestilling om at skabe mere sikker viden, men derimod om at brugen af flere metoder skaber mere viden om fænomenet. Når man benytter sig af komplementaritet, kan man som forsker argumentere for, at man kan opnå en mere dækkende viden om fænomenet, fordi man afdækker flere empiriske områder, der er knyttet sammen (Tanggaard &

Brinkmann 2020 s. 262). Det vil sige, at man kan benytte en metode til at afdække det ene spørgsmål og en anden metode til at afdække det andet spørgsmål. Ydermere tilstræber forskeren at opnå komplementær viden på baggrund af, at det samme fænomen bliver belyst, ved at benytte forskellige metoder. På dette område minder denne komplementaritet om triangulering, men ved komplementaritet forventer forskeren ikke en konvergent validering mellem metoderne. Men i stedet for, så opfatter forskeren de følgende resultater af de to forskellige metoder som værende analytisk supplement til hverandre (ibid.).

Dette giver en dybere forståelse af fænomenet, fordi man sigter efter at afdække aspekter af sammenhængen, men ikke for at måle større sikkerheden, som man ville gøre ved triangulering.

Kompleksitet

Denne er en tredje måde at arbejde med Mixed Methods på. Ligeledes er det også kompleksitetens tilgang, som dette speciale gør brug af og dette skyldes, at denne tilgang rummer muligheden for at gå mere eksplorativt til værks med den empiri, der er blevet indsamlet ved hjælp af de forskellige metoder, som er blevet benyttet i forbindelse med dataindsamlingen (Tanggaard & Brinkmann 2020 s. 263).

Hensigten ved at bruge denne tilgang er heller ikke at give en endegyldig beskrivelse af den viden, der er blevet indsamlet ved hjælp af de forskellige metoder, men derimod at fremstille virkeligheden og dens kompleksitet, som denne består af. For eksempel: Hvordan påvirker miljøzonen mobiliteten i Aalborg og er denne påvirkning med til at skabe nogle konsekvenser for borgerne, som er med til at øge uligheden i sundhed (ibid.)? Dette betyder også, at hvis man ønsker at synliggøre kompleksiteten i forholdet mellem miljøzonen og dens påvirkning, ville man kunne beskrive empirien på en sådan måde, at det bliver muliggjort for læseren at sætte sig ind i fænomeners forskellige aspekter, på en sådan måde at forskeren ikke forsøger at skabe en samlede fortolkning af dataet.

Metodologiske/etiske overvejelser

Hvis man i et Mixed Methods design tager udgangspunkt i pragmatismen, så vil dette være karakteriseret ved, at den styrende del af undersøgelsen er problemformuleringen, hvilket også kommer til at have den betydning, at spørgsmålet bliver den vigtigste og bærende del af undersøgelsen, hvilket også betyder at metoden tillægges en mindre betydning. En anden ting er også at spørgsmålet håndteres fra mere end en vinkel. At Mixed Methods handler om at integrere både kvalitative og kvantitative metoder har også den betydning, at metoden ikke

binder sig til en bestemt videnskabsteoretisk tilgang. Når man har at gøre med en problemstilling, der både lægger op til en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse kan man, ved at kombinere disse to, opnå en mere nuanceret viden og besvarelse. Men at arbejde med Mixed Methods er samtidig også en lidt mere langsommelige fremgangsmåde, og kræver lidt flere ressourcer, grundet at man gerne vil have et mere dybdegående og bredere svar. Dette betyder også en mere repræsentativ undersøgelse, men også en forøget mulighed for generalisering.

Eftersom dette speciale omhandler mobiliteten og uligheden for en gruppe mennesker, som kommer til at have en påvirkning på deres hverdag, så vil jeg i min undersøgelse lade mig inspirere af Svend Brinkmanns bog ”Kvalitativ udforskning af hverdagslivet”.

”Når man forsker i mennesker, der er interesseret i, hvordan deres liv og oplevelser beskrives, begrebsliggøres og analyseres, er det umuligt at skelne skarpt mellem værdier og kendsgerninger, etiske spørgsmål og videnskabelige spørgsmål.”

(Brinkmann 2012: s. 80)

Ved at dette speciale tager udgangspunkt i borgernes egne subjektive fortællinger, om deres oplevelser af de konsekvenser miljøzonen har på deres mobilitet, så er det vigtigt at have for øje at man forsker i hverdagslivet og ikke mindst borgers privatliv. Derfor er det en god skik at have de etiske problemer, der kan opstå med i sine overvejelser. Det har jeg haft i den form at tænke over at det skal afleveres som et speciale i forbindelse med en uddannelse og derfor skal forsvares overfor en censor og vejleder til en eksamen. Et andet eksempel, er at beskrivelserne i en vis grad kom til at blive lagt offentligt frem, grundet at forskningen skulle bruges til at undersøge forskellige fænomener i forbindelse med et forskningsprojekt. Etiske problemer i kvalitativ forskning opstår især på baggrund af den kompleksitet, der er forbundet med at forske i hverdagslivet og personlige fortællinger om et samfundsmæssigt fænomen. Dette skyldes, at man som forsker bevæger sig rundt i samfundet og taler med mennesker og observerer og analyserer hvad individerne fortæller og hvordan de agerer og deres mobilitetsmønster og adfærd eller hvordan individerne bliver påvirket af hverdagslivet eller omvendt. Disse observationer og lignende kommer gennem vores bevidsthed og bliver fortolket og så ender man som forsker med at blive en del af en proces, der indeholder forskellige etiske aspekter (Brinkmann 2012: s. 81).

Selvom der findes mange forskellige retningslinjer, som kan benyttes til at sikre at etikken opretholdes, grundet at de kan bruges som støtte til at reducere en del af den usikkerhed, som

man som forsker kan have, når man mødes af forskellige moralske spørgsmål. Dette kan man også omtale som at anføre en ”sikkerhedsetik”. Dette ender ofte med at resultere i et forsøg på at manualisere det etiske. Derfor argumenterer Svend Brinkmann for, at i stedet for at fremsætte en ”sikkerhedsetik”, så er det mere givende at opsætte en ”tvivlsetik”, der muliggør at man som forsker opretholder evnen til at acceptere og samtidig være åben over for de dilemmaer man støder på (ibid.).

Når man arbejder med kvalitativ forskning, så knyttes der altid etiske spørgsmål til både måden hvorpå undersøgelsen foretages, men også på målet med undersøgelsen. Dette kan bedst beskrives med det man kan kalde et ”etisk hvordan” samt et ”etisk hvorfor”.

Dette vil jeg kort prøve at forklare. Når man som forsker falder over en undring, over et eller andet, er det altid en god idé lige at stille sig selv disse ”etiske hvorfor’er og hvordan’er”. Et eksempel kunne være: ”Hvorfor giver det mening at undersøge et fænomen som miljøzonen?”. Svaret hertil vil være at undertegnede har en hypotese om at miljøzonen rammer skævt, grundet at borgernes frie bevægelighed bliver indskrænket. Denne indskrænkning kan potentielt få konsekvenser for nogle borgere, hvilket kan betyde en stigning i ulighederne i samfundet og derfor er det relevant at få undersøgt, så disse uligheder og de dertilhørende konsekvenser, det har for borgerne kan blive belyst. Med en velfærdsstat, hvis formål er at skabe så lige et samfund som muligt, bør man tilstræbe at bekæmpe uligheden, fremfor at bidrage til den. Ligesom der altid er et ”etisk hvorfor” bør der også være et ”etisk hvordan”, hvor man som forsker stiller sig selv spørgsmålet: ”Hvordan kan jeg undersøge fænomenet og især hvordan kan det lade sig gøre, uden nogen kommer galt afsted?” (Brinkmann 2012 s. 81).

I det ”etiske hvordan” ligger spørgsmålet ligeledes om hvorvidt man som forsker vurderer om det er nok at være høflig, ordentlig, tale pænt og så videre – det man i dagligdagen omtaler som at være flink over for de mennesker man har med at gøre. Eller om de etiske problemer er af sådan en størrelse, at man bør forelægge projektet/undersøgelsen for et forskeretisk råd, med henblik på en efterfølgende godkendelse af projektet/undersøgelsen.

Efter at undertegnede har stillet sig selv disse etiske spørgsmål, så er min vurdering at en godkendelse af et forskeretisk råd ikke er nødvendig. Dette skyldes at jeg både i min rekrutteringstekst og i kontakten med informanterne, samt i starten af hvert enkelt interview gør opmærksom på hvad specialet handler om og grunden til undersøgelsen, samt at jeg i starten af alle interviews gør opmærksom på informanternes rettigheder om anonymitet, tilbagetrækning af deres fortællinger osv. Dette sker ikke ved et skriftligt samtykke, men ved

at dette bliver optaget på mine optagelser af interviewet, så deltagernes tilladelse er mundtlig og let at dokumentere, hvis der undervejs skulle opstå nogle misforståelser.

”Kvalitative forskere, der udforsker hverdagslivet, skal ikke forsøge at ’løse’ spørgsmålene om samtykke, fortrolighed osv. en gang for alle, men derimod gøre sig klart, at de arbejder på et område, hvor det ofte er vigtigere at være åben over for de konflikter, dilemmaer og ambivalenser, der uvægerligt vil opstå hele forskningsprocessen igennem.”

(Brinkmann 2012: s. 82)

Det sidste jeg kort vil kaste et blik på i dette afsnit, inden vi bevæger os videre er, at når man som forsker foretager en undersøgelse, så udstråler man også en vis integritet, når man indtræder i et forskningsfelt. Denne integritet er på mange måder den afgørende faktor og dette skyldes denne redelighed, viden, ærlighed osv., som vi som forskere kommer med, samt vores etiske retningslinjer, grundet at man som forsker ikke kan undgå at have en vis magt over de mennesker vi har med at gøre (ibid. 89).

De gamle grækere sondrede mellem *potestas* og *potentia*, hvilket oversat til dansk betyder *magten over* og *magten til* (Tønder 2020: s. 38). Hvad har dette så med etiske overvejelser og etiske spørgsmål at gøre? Dette skyldes at når mennesker interagerer, så vil der altid være et magtforhold, hvor individerne påvirker hinanden. Et eksempel herpå kan være, at hvis jeg foretager et interview, hvor jeg er for farvet og synes at miljøzonerne er noget som en vis person fra undergrunden har skabt, er der en potentiel sandsynlighed for at den person jeg interviewer ender med at mene det samme, fordi personen som bliver interviewet forsøger at besvare spørgsmålet ud fra hvad han eller hun mener er socialt acceptabelt (social desirability), inden for den kontekst de befinder sig i. Hvilket betyder at når man interagerer med mennesker er det relevant altid at være på forkant, og derfor overveje hvorvidt man vil bruge denne magt over modparten til egen eller modpartens bedste (Brinkmann 2012 s. 89).

I det følgende afsnit vil jeg beskrive hvordan jeg har grebet opgaven an, i forhold til at finde informanter og indsamle empiri.

Rekruttering af informanter

Det første skridt i retningen af at besvare min problemformulering var først og fremmest, at undersøge om der reelt var noget at undersøge, eller om det kun var undertegnede, som havde en hypotese uden hold i virkeligheden. Dette ledte mig til at lave et simpelt spørgeskema, som jeg kunne bruge som en fiske-snøre, for at se om der var nogen der bed på ret hurtigt efter

jeg havde sendt spørgeskemaet ud via sociale medier. Her ville jeg ellers mene, at jeg ville ramme rigtig mange, eftersom jeg har et ret godt netværk, som gav mig den største forventning om at denne opgave ville blive simpel. Det viste sig at have den modsatte effekt, for i stedet for at tænke, at det var nemt at finde 100 informanter til besvarelse af spørgeskemaet, endte jeg med et langsommeligt træk der resulterede i 34 besvarelser. Man vil selvfølgelig altid kunne argumentere for at denne langsommelige proces måske kunne tolkes som et vink med en vognstang, om at dette speciale var dødsdømt fra starten af, men jeg valgte i stedet at tage skeen i den anden hånd og kigge på de besvarelser der var kommet. Selvom det ikke er så mange besvarelser, så er de 34 besvarelser alligevel godt spredt ud over det nordjyske kort og der er dermed besvarelser der strækker sig fra Vesthimmerland og til Frederikshavn og syd på til Aalborg, Gandrup og Gistrup, blot for at nævne nogle af de områder der har været besvarelser fra. Efter en gennemgang af de besvarelser jeg har fået, kan jeg desværre kun se hvilken by eller område de er bosat, grundet besvarelserne er anonymiseret. Set i bakspejlet så må jeg erkende, at det var lidt et selvmål jeg havde lavet der, men nu er jeg ikke en der lader mig slå ud af en lille fodfejl, så jeg valgte at gå det data igennem, som jeg havde fået indsamlet og fortsatte med at lade skemaet køre, ved siden af at jeg søgte informanter til interviews. Uden at gå helt i dybden med mine resultater i dette afsnit, så kan det reelt set anskues at jeg ikke var ene om at bekymre mig om de mulige konsekvenser for de dårligst stillede borgere i Nordjylland, fordi det kan ses ud fra besvarelserne at der reelt er nogle af besvarelserne der beretter om at man har været nødsaget til at ændre sine mobilitetsmønstre. Dette fund bekræfter på mange måder de tanker, som undertegnede havde, angående at selvom mange af os synes den grønne omstilling er en rigtig god idé og at tanken og målet om at forbedre luftkvaliteten i de større byer, ved at mindske mængden af udstødnings partikler, er en god idé. Selvom intentionen med miljøzonen er god, så er der ud fra mine besvarelser stadig noget der tyder på, at en sociologisk undersøgelse af miljøzonen får kigget den efter i sømmene og får belyst bagsiden af medaljen. Dette har givet undertegnede blod på tanden, for at høre mere om de mobilitets- og menneskelige påvirkninger miljøzone har haft, ved at tale med nordjyske borgere og give dem muligheden for at fortælle om deres oplevelser af mobilitet og ulighed, gennem deres egne subjektive fortællinger, efter modtagelse af besvarelser på ovennævnte spørgeskema og efter en gennemgang af data. Eftersom spørgeskemaet blev udarbejdede i Forms, så var det enkelt at danne et overblik over hvor mange der havde svaret og hvordan svarene fordelte sig og så videre. Spørgeskemaet var udarbejdet så det var en kombination af spørgsmål, hvor der enten var svarmuligheder eller spørgsmål der skulle besvares skriftligt. Grunden til at jeg

valgte Forms var at programmet er meget brugervenligt for en kvalitativ forsker, som jeg selv, som der af den grund ikke er den mest erfarende bruger af en kvantitativ metode. Derfor var det vigtigt, at det var et program der var simpelt, men også det med at Forms automatisk laver de grafer, og procentudregninger som undertegnede finder vigtige, for at kunne formulere noget meningsgivende på skrift, men også for at visualisere hvor udbredt fænomenet er, uden at man skal til at gå i krig med et statistikprogram, hvor man skal sidde i timer for at kode data, for at opnå samme resultat. Og eftersom empirien i dette speciale ikke kun skal indsamles på én måde, men ved brug af kombinerede metoder, så vurderede jeg at der var langt flere fordele, frem for ulemper ved at benytte Forms.

Vejen til Informanter

Efter udsendelsen af spørgeskemaet gik jeg ind i næste fase af min empiriindsamling, som gik ud på at finde informanter, som ville stille op til interviews. Måden hvorpå jeg valgte at gøre det var ved at nedfælde en ny rekrutteringstekst, hvor jeg kort fortalte lidt om hvem jeg var, hvad jeg søgte informanter til og hvad specialet omhandlede. Denne rekrutteringstekst blev lagt op på sociale medier, såsom TikTok, Facebook, Instagram, LinkedIn og X. Ligeledes har jeg også sendt mails ud til forskellige nordjyske lokationer for eksempel Aalborg Sygehus Nord, Musikkens Hus, forskellige biblioteker og så videre, i håbet om at få tilladelse til at hænge rekrutteringsteksten op og på den måde kunne værge nogle informanter. Ydermere har jeg været ude på et par nordjyske virksomheder, hvor der efterfølgende er blevet hængt sedler op.

Efter et utal af opslag og genopslag af min rekrutteringstekst, på de forskellige SoMe platforme, lykkedes det at finde fire informanter, der på hver sin måde har nogle oplevelser med miljøzonen, som de ville dele i et interview. Men selvom at fire informanter, efter egen mening, ikke er nok fortsatte jeg jagten på flere informanter, men desværre uden held. Selvom der ikke kom flere infomater, så kunne jeg sideløbende med jagten på disse, se at der på nogle af de opslag jeg har lavet, i forskellige grupper blev udløst små debatter, hvor miljøzonen bliver diskuteret, både hvem der må køre og hvem der ikke må, men sågar også om hvad en miljøzone er. Dette udløste kommentarer såsom ”måske du skulle fortælle hvad en miljøzone er?”, hvor så forklaringen blev besvaret med at definitionen var for lang og så videre. Nogle af de kommentarer er også medtaget i den foretaget empiriindsamling, så selvom det samlede antal af respondenter kun er 38, så kan man argumentere for at en undersøgelse af miljøzonen er på sin plads og at yderligere debat om fænomenet øjensynligt

vil være på sin plads. Derfor vil jeg også sige, at selvom informanterne er svære at finde, så opstår der ofte små brudstykker af oplevelser af miljøzonen, som kan bruges som empiri, når man bevæger sig rundt i samfundet, men også når man taler med folk om mit speciale.

”kvalitativ forskning er en situeret aktivitet, der lokaliserer iagttageren i verden. Kvalitativ forskning består af en række fortolkende, materielle praksisser, der gør verden synlig. Disse praksisser transformerer verden. De gør verden til en række repræsentationer, herunder feltnoter, interview, samtaler, fotografier, lyde- og filmoptagelser og egne noter. På dette niveau er kvalitativ forskning forbundet med en fortolkende, naturalistisk tilgang til verden. Dette betyder, at kvalitative forskere undersøger ting i deres naturlige omgivelser og forsøger at forstå eller fortolker fænomener ud fra de betydninger, mennesker tillægger dem.”

(Brinkmann 2012 s. 37)

Transskriberingsstrategi

Ligesom der til metoden knytter sig det jeg tidligere kaldte etiske spørgsmål, så er det ligeledes etiske spørgsmål, der knytter sig til selve transskriberingen. Dette er der flere årsager til.

For det første: Når man interviewer personer om deres hverdagslivsudfordringer, så kan interviews personen ofte komme til at fortælle om sit eget privatliv og holdninger, hvilket kan betyde at man som forsker eller den person der transskriberer, kommer i en situation, hvor man har at gøre med personfølsomme emner eller oplysninger, som muliggør at personen fortæller noget der er med til at gøre den letgenkendelig for andre. Derfor er det relativt vigtigt, at man allerede inden transskriberingen påbegyndes, hurtigt gør sig sine overvejelser om hvorvidt man skal anonymisere interviews personen eller ej. Dette har undertegnede selvfølgelig også gjort, og dette er gjort ved at jeg både under indsamlingen af informanter, og inden interviewet blev påbegyndt, har forelagt informanterne tilbuddet om at blive anonymiseret, hvilket ingen af dem ønskede. Ligeledes forespurgte jeg om det ville være i orden med informanterne, at jeg benytter deres fornavn og hvis der skulle være flere med samme fornavn fik jeg tilladelse til at benytte deres efternavn. Da informanterne var fundet, var jeg så heldig at der ikke var nogen med samme navn, så derfor fremtræder alle informanterne under deres fornavne og den eneste der bliver omtalt med forkortelsen T.I.N. er undertegnede selv (Kval & Brinkmann 2014 s. 246).

Et andet etisk spørgsmål er ydermere i forhold til, hvor jeg gemmer lyd og transskribering henne. Og hvordan gøres det så på en sikker måde? Jeg har selv valgt, at jeg har dem til at

ligge på min pc, indtil jeg er færdig med at transskribere alle mine interviews, hvor de ligeledes bliver backup'et på en anden pc, der aldrig forlader hjemmeadressen og efterfølgende bliver de gemt på en krypteret USB-nøgle, som er opbevaret på mit kontor i privaten. Dette er gjort i et forsøg på at lave min egen standardisering, som jeg gennem hele min uddannelse har benyttet mig af. Ikke fordi jeg som sådan har arbejdet med en masse personfølsomme oplysninger, andet en navne på forskellige informanter, men fordi ved at standardisere det burde det bare komme til at ligge på rygmarven, så når jeg på et senere tidspunkt har en metode, hvorpå jeg opbevare mit data. Dette virker måske lidt absurd og besværligt, men jeg har altid forholdt mig til devisen: "better safe, than sorry". Samtidig med at dette virker som meget omfattende, så er det et relativt simpelt, men nødvendigt system, der oftest glemmes af forskere (ibid.).

Det sidste etiske spørgsmål er ikke så meget et reelt spørgsmål, som det er en vigtig handling at have med i sine overvejelser. Nemlig at huske på og eventuelt at informere informanten eller minde en selv om, at måden hvorpå transskriberingen bliver gjort på, og af hvem, kommer til at have en betydning for læsevenligheden, men også det skrivende ord. Fordi hvis man benytter sig af en talesprogsordret transskribering kan det komme til at fremstå usammenhængende af sådan en grad, at det tangerer til at være forvirrende at læse og derfor svært at forstå eller genkalde, når interviews personen eventuelt gennemlæser det (ibid.). Dette skyldes den naturlige forskel, der er på det man kalder talesprog og skriftlig sprogstil. Derfor er det også vigtigt at være opmærksom på, at hvis man offentliggør en usammenhængende transskribering, kan det resultere i etiske udfordringer, fordi dette kan resultere i at personen bag udtalens kan komme til at fremstå på en negativ måde, hvor personen måske kan virke småtbegavet eller ligefrem resultere i at personen bliver stigmatiseret, hvilket kan forekomme uetisk (Kval & Brinkmann 2014 s. 246- 247).

Når man som jeg laver kvalitative interviews, er det en almen praksis at transskribere sine lydoptagelser fra et interview, selvom dette ikke nødvendigvis er et krav, for et interview kan lige så godt lagres i vores hukommelse, ligesom når etnograferne udfører en undersøgelse af en gruppe mennesker, hvor de muligvis ikke lige har haft en lydoptager med.

Med ovenstående in mente har jeg alligevel valgt at hyre min kone som sekretær, til at hjælpe mig med at transskribere mine interviews. Dette sker af flere forskellige årsager, den ene er at det er meget tidskrævende at transskribere (ibid. 238) og en anden årsag er, at hukommelsen har nogle begrænsninger, for selvom man måske husker godt, så er der nogle sproglige

formuleringer der kan smutte, men omvendte så risikerer man at i en lydoptagelse kan hele stemningen under interviewet, det menneskelige sammenspil, den nonverbale kommunikation og så videre gå tabt, men disse elementer forbliver ofte i forskerens erindringer og dette kan også udfordrere etikken.

Jeg har i forbindelse med at interviews personerne har givet mig sit samtykke til at benytte deres interview i mit speciale, også gjort opmærksom på at min kone hjælper mig med at transskribere og dette har de alle også accepteret.

Selve måden hvorpå jeg/vi har transskriberet på, er en klassisk ordret transskriberingen. Velvidende at dette, som tidligere nævnt, kan medføre lidt udfordringer, har min vurdering alligevel været at det var den form jeg ville have. Dette skyldes at eftersom jeg ikke er alene om at transskribere, er det vigtigt for mig at teksten fremstår som den bliver sagt på optagelsen, og så kan undertegnede altid tilrette det til en mere fortolknings- og læservenlig måde senere, når jeg går materialet igennem og udvælger disse brudstykker/citater til min analyse af dataene.

Eftersom jeg selv har foretaget interviews, så er stemningen og så videre i min erindring og derfor vil jeg selv kunne trække på de erindringer, som jeg har fra hvert enkelt interview. At jeg også selv er en del af transskriberingen betyder, at jeg vurderer mulighederne for at få flere detaljer med og derfor har jeg inden transskriberingen også valgt hvilke interviews jeg selv transskriberer og hvilke min kone/sekretær transskriberer. For selvom alle mine informanter kommer med noget godt og brugbart, så er detaljegraden af deres subjektive fortællinger meget varierede (Kvale & Brinkmann 2014 s. 238-239).

Interviewguide

Tema	Spørgsmål
Præsentation af informanten og formaliteter	1. Navn: 2. Alder: 3. Hvor bor du (bare bynavn)? 4. Må din bil køre i miljøzonen?

	5. Har du børn? 6. Må jeg benytte dit interview til eventuelt senere undersøgelser?
Transportvaner	1. hvordan er dine transportvaner? 2. hvordan ser din hverdag ud hvor ”rejser” du til og fra? 3. hvor ofte kommer du til Aalborg 4. Har du oplevet udfordringer med mobiliteten efter indførelsen af miljøzonen og skærpelsen af miljøzonen? Hvordan? 5. Har du været nødsaget til at ændre dit transportmønster? Hvordan?
Påvirkninger	1. Hvordan har miljøzonen påvirket din hverdag? 2. Oplever du at din mobilitet og frie bevægelighed er blevet påvirket af miljøzonen? 3. Har du eller en bekendt fravalgt at handle i centrum af Aalborg, grundet miljøzonen?
Baggrundshistorie	1. Hvor ofte har du oplevet at du har været nødsaget til at finde alternative transportmuligheder end egen bil? 2. Hvordan er dine muligheder for at benytte offentlig transport?
Ulighed/mobilitet/ konsekvenser	

	1. Som bekendt ligger Sygehus Nord i miljøzonen i Aalborg, og derfor er nogle bilister udfordret i at komme dertil, da deres bil ikke opfylder kravene. Har du eller en i din omgangskreds oplevet, udfordringer ift. at komme til undersøgelse på sygehuset, grundet de krav der stilles i miljøzonen? 2. Oplever du i din dagligdag at være bekymret omkring din mulighed for at komme på Børneambulatoriet eller -akutmodtagelsen på Sygehus Nord?
--	--

Spørgeskema

Dette er mit spørgeskema, som man kunne gå ind og besvare.

Miljøzonens påvirkning af mobiliteten og lighed i sundhed i Nordjylland

I forbindelse med mit speciale i sociologi, har jeg valgt at undersøge hvordan miljøzonen i Aalborg påvirker mobiliteten, men også om zonen er medvirkende til at skabe mere ulighed i sundhed, blandt den Nordjyske befolkning. Formålet med denne undersøgelse er, at blive klogere på, hvordan andre borgere oplever denne miljøzone. Om de bliver påvirket af den og om det er på en positiv eller negativ måde, og ligeledes for at finde ud af hvordan de håndterer kravene der bliver stillet i miljøzonen.

1. Hvad er din alder?

2. Hvor bor du henne?

3. Hvilken type bil har du?

Benzin

Diesel

El-bil

Hybrid el - benzin

Hybrid el - diesel

Andet

Ingen

4. Hvilken transport benytter du dig af, når du skal til Aalborg?

5. Nogle har været nødt til at ændre deres transportmønster, efter miljøzonen i Aalborg er blevet indført. Dvs. at de fx er nødsaget til at tage bilen hen til et stoppested, for at tage en bus der fra, eller været nødsaget til at parkere bilen og gå gennem miljøzonen eller lignende. Har du oplevet det?

Ja

Nej

6. Hvis ja, hvilke ændringer har du været nødsaget til at foretage?

7. Må din bil køre i miljøzonen?

Ja, min bil opfylder de gældende krav

Nej, min bil er for gammel

Ja, fordi jeg har fået dispensation

Nej, jeg har ikke råd til at få monteret et partikelfilter

8. Oplever du din mobilitet og frie bevægelighed er blevet påvirket af miljøzonen?

Ja, det er blevet mere besværligt at køre rundt i Aalborg

Ja, for jeg er nødsaget til at parkere uden for miljøzonen og tage offentlig transport, når jeg har nogle erindringer i Aalborg.

Nej, slet ikke for jeg bruger kun offentlig transport

Nej, for min bil må gerne køre inde i zonen

Det kan godt være det er blevet lidt sværere, men jeg synes det er i orden, for miljøzonen er godt for klimaet og miljøet

9. Har du eller en bekendt fravalgt at handle i centrum af Aalborg, grundet miljøzonen?

10. Som bekendt ligger Sygehus Nord i miljøzonen i Aalborg, og derfor er nogle billister udfordret i at komme dertil, da deres bil ikke opfylder kravene. Har du eller en i din omgangskreds oplevet, udfordringer med at komme til undersøgelse på sygehuset grundet de krav der stilles i miljøzonen?

11. Har du været nødsaget til at melde afbud eller bede om at blive overflyttet til andet sygehus, grundet at du ikke har kunne komme til undersøgelse pga. miljøzonen?

12. Har du børn?

Ja

Nej

13. Har du oplevet udfordringer med, at få børn på Børne Ambulatoriet på Sygehus Nord, grundet miljøzonen?

14. Er du bekymret i dagligdagen om din mulighed for at komme på Børne Akutmodtagelsen på Sygehus Nord?

Ja, for min bil må ikke køre der

Nej, slet ikke. for min bil må gerne køre der

Nej, jeg klarer nok, at betale den bøde, hvis det kommer der til eller jeg ringer bare 1.1.2.

15. Har du i forbindelse med sygdom hos et barn, ægtefælle, familiemedlem eller dig selv gået længere, end du burde før du søgte læge, fordi det har været for uoverskueligt at planlægge turen, da din bil ikke må køre i miljøzonen?

16. Mener du at miljøzonerne er en god løsning?

Ja, jeg synes det er et fornuftigt tiltag

Nej, jeg synes mere at de er til gene, frem for hjælp

Nej, jeg er bekymret for, at det rammer skævt, fordi det ikke er alle der har råd til at købe ny bil eller betale for at få eftermonteret partikelfilter

Ja, vi er nødt til at bidrage til løsningen af klimakrisen og miljøkrisen

Informant præsentation

I dette afsnit vil jeg lave en kort præsentation af de informanter, der har indvilliget i at stille op til interview, angående deres oplevelser af mobiliteten og uligheden, efter at man fra politisk side indførte de fem miljøzoner, som der eksisterer i Danmark.

Disse fire informanter er på hver deres måde blevet berørt af miljøzonen i Aalborg. Der vil senere i analysen blive benyttet internetetnografisk indsamlet data, samt små samtaler, der belyser at udfordringerne med miljøzonen ikke kun er et nordjysk problem, som først antaget, men dette vender vi tilbage til senere.

Alle mine interviews informanter har givet mig tilladelse til at benytte deres fornavn. Dette betyder, at når der blive citeret fra eller beskrevet deres fortællinger, vil de fremgå med deres navn. At det ikke er deres fulde navn skyldes, at jeg ønsker at opretholde en vis anonymitet.

Den første informant er Kennie. Han er en 30-årig ung mand, som er flyttet fra Sæby til Nørresundby. Han har ikke nogen børn, men er afhængig af sin bil, grundet han arbejder i Sæby. På grund af den relativt lange afstand til og fra arbejde har han en Citroen C3 diesel fra 2008, hvilket betyder at bilen er for gammel til at have partikelfilter på. Dette betyder også, at Kennies bil er omfattet af forbuddet mod at køre i den del af Aalborg, der ligger udenfor de såkaldte transitveje. Dette betyder også at Kennie er nødsaget til at benytte bus eller anden form for transportmiddel, når han skal ind til Aalborg.

Som Kennie selv siger ” (...) *jeg er nødt til at skal med bus, når jeg skal ind og blive klippet og sådan nogle ting inde i byen, så det er super nederen.* ” (interview Kennie s. 1)

Den næste informant er Jon. Han er 43 somre og han bor i Skalborg, lidt syd for Aalborg. Han har ikke en bil, da den er blevet taget for et års tid siden. Han fortæller ikke hvorfor den er blevet taget. Jon har to børn. Han bruger offentlig transport eller cykel, når han skal ind til byen og på arbejde. I modsætning til nogle af de andre, som jeg har talt med, er Jon til at starte med ikke helt sikker på hvad en miljøzone egentlig er. Dette skyldes, at han som sådan ikke er berørt af den, fordi han cykler eller tager bussen. Men han synes generelt, at byen er indrettet ganske fornuftigt og at han ikke oplever de store mobilitetsudfordringer, når han bevæger sig rundt i Aalborg.

Den tredje informant er Kasper. Han er 38 år og bor i Brovst. Han er tilflytter fra Viborg og bor sammen med sin kæreste og hendes datter. Kasper er ikke biologisk far til datteren,

men har taget hende til sig som sin egen. Kasper har sammen med kæresten to biler, hvoraf den ene må køre inde i miljøzonen og den anden er omfattet af forbuddet mod at køre inde i miljøzonen. Hvilket betyder at foruden driftsomkostningerne, ved at have to biler, er familien også nødsaget til at betale for offentlig transport, når hans kæreste er på skole inde i Aalborg, i forbindelse med sin uddannelse. Dette betyder at miljøzonen har økonomiske konsekvenser for familien og Kasper fortæller også om de udfordringer, der er forbundet med brugen af offentlig transport, når man er en yngre børnefamilie, der bor i udkantsdanmark.

Den fjerde og sidste informant er Lone. Hun er 48 år. Lone bor i Nørresundby sammen med sin mand. De har ikke nogen børn, men til gengæld har miljøzonen medført at hende og manden har været nødsaget til at gældsætte sig, for fortsat at kunne køre på arbejde og fortsat at bruge Aalborg som en by, hvor man kan foretage sig forskellige aktiviteter. At de skulle gældsætte sig skyldtes, at de var nødsaget til at skifte den ene af deres campingbusser ud med en nyere, grundet at den gamle ikke kunne få eftermonteret partikelfilter. Lone og manden bruger deres campingbus som bil nummer to, fordi de arbejder i hver sin retning og for fortsat at kunne handle på vej hjem fra arbejdet osv. var de nødsaget til at investere i en nyere campingbus. Hvilket selvfølgelig har været en bekostelig affære, men ikke nok med at de har skulle låne penge, så er de også brændt inden med den gamle campingbus, fordi et salg er blevet vanskeliggjort, da efterspørgslen på køretøjer, der ikke må køre i miljøzonen, desværre ikke er så stor. Dette giver som sådan god mening, for hvem vil købe en dyr bil, som ikke må køre flere steder og derved indskrænke køberens frie bevægelighed?

Skønt disse fire informanter lever fire forskellige liv, så er tre ud af fire berørt af miljøzonen, som på hver sin måde har været årsagen til, at de har måtte ændre deres transportmønster, for at kunne komme til Aalborg i forbindelse med forskellige aktiviteter.

Deres fortællinger vil fungere som selvstændige dele af analysen, men også som supplement, til den indsamlede empiri, som der er blevet indsamlet i forbindelse med dette speciales udarbejdelse.

Analysestrategi

Da jeg i selve interviewfasen begyndte at overveje hvilken analysestrategi, der ville fremvise nogle sigende resultater, ville jeg i fænomenologiens tradition integrere enkeltdele af informanternes fortællinger, til en større helhed (Brinkmann & Tanggaard (2020): s. 54). Med dette menes, at jeg analyserer informanternes fortællinger enkeltvist, og i nedenstående analyse sammenfatter lignende besvarelser, for at finde en fælles konsensus. Den eksplorative

tilgang jeg benytter i projektet, understreger ligeledes hvordan vi lader den indsamlede empiri, samt problemformuleringen være det bærende element, hvor de anvendte begreber sætter borgernes beretninger i et helhedsbillede af fænomenet, der vil forsøge at beskrive hvordan miljøzonen påvirker mobiliteten i hverdagen og ligeledes vil beskrive om og hvordan miljøzonen påvirker ligheden i sundheden. Typisk når der foretages fænomenologisk analyse, søger man at opnå empiri, som er livsverdensnært og hvor der inddrages et mere personligt niveau. Eftersom jeg ønsker at beskrive borgernes individuelle fortællinger, om hvordan deres hverdagslogistik bliver påvirket og om de har oplevet en stigning i uligheden i sundhed har jeg valgt at lade informanterne selv fortælle om deres oplevelser efter indførslen af miljøzonen. Derfor vil projektets analyse blive lavet som todelt og dette betyder, at i den første del af analysen vil fokuset være på den fænomenologiske beskrivelse af fænomenet: Hvordan påvirkes mobiliteten i Aalborg (Brinkmann & Tanggaard 2020: 54)?

I den anden del vil jeg beskrive hvordan uligheden i sundheden bliver påvirket, ud fra borgernes egne fortællinger og erfaringer. Denne del af analysen vil mest være en fortolkning af de oplevelser, som optræder i borgernes fortællinger. Undervejs vil jeg bruge nogle forskellige teoretiske begreber fra forskellige teorier og teoretikere. Dette betyder som sådan ikke at jeg søger at forklare fænomenet, ved hjælp af videnskabelige teorier, men mere at begreberne bidrager til det akademiske sprog. Ligeledes bruges begreberne også som en forståelsesramme for læseren.

I det næste afsnit vil jeg prøve, at synliggøre hvordan vi som samfundsforskere, borgere, politikere osv. må begynde at udvide vores syn på aktører og erkende, at vores hverdagsliv og samfund bliver påvirket af myriader af aktører og at en aktør ikke ene og alene kun kan indskrænkes til det menneskelige legeme, eller menneskelige dominansrelationer i vor tid.

Begrebsafklaring

Rummelighed

Et begreb der er yderst frugtbart at kende, i forbindelse med dette speciales analyse, er begrebet *rummelighed*.

”Siden begyndelsen af 1990’erne har det været almindeligt at udtrykke politiske visioner om velfærdssamfundets udvikling ved begrebet rummelighed”. (Madsen 2005: s. 201)

Når vi som borgere og fagfolk benytter begrebet rummelighed, så bliver begrebet altid bundet op på alle de samfundsmæssige institutioners forskellige kontekster, med henblik på at skabe det rummelige samfund – det som Bent Madsen kalder ”et samfund for alle”. (ibid.) Sagt på

en anden måde, at samfundet og dets iboende institutioner, såsom arbejdsmarkedet, daginstitutioner, osv. Ligeledes vil jeg også tilføje at *byens rum* skal være rummeligt, såvel fysisk som menneskeligt og socialt, så der skal være plads til alle samfundets iboende individer, uanset hvilke særlige behov, sociale baggrunde og kulturelle tilhørsforhold, disse samfundsborgere måtte have til samfundet.

”Forestillingen om det rummelige samfund udtrykkes ofte med begrebet social inklusion, som er blevet et nøgleord i den internationale velfærds politik som den formuleres i EU-målsætninger og FN-deklarationer”. (Madsen 2005: s. 201)

Selvom begreberne *social inklusion* og *eksklusion* ofte bliver brugt af forskellige faggrupper, så vil jeg i forbindelse med min udarbejdelse af dette speciale lade mig inspirere af den socialpædagogiske definition af begrebet. Selve begreberne som inklusion og eksklusion kan man hos andre faggrupper finde beskrevet som *integration* og *udstødelse* (ibid.), men i dette speciale vil de benyttede begreber være *inklusion* og *eksklusion*. Selvom inklusion og eksklusion oftest findes i det socialpædagogiske begrebsapparat, så har sociologen Niklas Luhmann gennem sin systemteori også medvirket til at begreberne har vundet en sociologisk forankring, fordi han benytter begreberne som en af de mest fundamentale differentieringer i samfundet (ibid.: s. 202). Derved kan man argumentere for, at der sker en udvikling i begrebet, som kommer til at have en indflydelse på forståelsen af sociale problemer, men samtidig sker der også en ændring i den måde, hvorpå samfundet behandler visse grupper i vores samfund.

”Social inklusion er således udtryk for politiske forestillinger om at iværksætte sociale og pædagogiske indsatser med det formål at imødegå alle former for eksklusion i normale institutioner og fællesskaber” (Madsen 2005: s. 202).

Her vil jeg tilføje byens rum, da man med det ovennævnte citat må stille spørgsmålet: Hvis dette er intentionen, hvordan stemmer det så overens med miljøzonen og dens påvirkning på mobiliteten og uligheden i sundhed ?

Inden jeg går videre, vil jeg lige uddybe hvad der menes med ordene eksklusion og inklusion.

Jeg vil benytte samme definition, som Bent Madsen benytter i sin bog ”Socialpædagogik, integration og inklusion i det moderne samfund”:

”Ordet eksklusion har to betydninger: At holde nogen ude, som allerede er uden for, og at støde nogen ud, som hidtil har været inden for.” (Madsen 2005: s. 203)

Det vil altså sige, at i begge tilfælde udfører man nogle handlinger, som kommer til at have den påvirkning, at nogen bliver udelukket af fællesskabet, enten ved at udelukke bestemte grupper af borgere med særlige biler, eller med mere passiv handling, der kan være med til at skabe et yderligere skel i vores samfund.

Hvorimod inklusion kommer til at fremstå som den diametrale modsætning til eksklusion, fordi inklusionen netop handler om at man for enhver pris skal være rummelige og give plads til alle de individer, som samfundet består af. Da dette speciale omhandler miljøzonens påvirkninger på mobiliteten i Aalborg, men også om det skaber en øget ulighed i samfundet, kommer vi til primært at koncentrere os om social eksklusion. Derfor vil jeg også for en stund lade begrebet *social inklusion* hvile lidt og bruge energien på et af specialets væsentlige problemstillinger: Hvordan oplever nordjyderne miljøzonens påvirkning på deres mobilitet og uligheden i sundhed?

”Social eksklusion er altså et samfundsmæssigt problem, fordi det betegner en udelukkelse fra deltagelsen i det samfundsmæssige liv, hvor der stilles større og større krav til samfundsborgernes aktive deltagelse.” (ibid.)

Magt

Selve begrebet *magt* er også et begreb, som jeg finder nødvendig at kende til, når man taler om et fænomen som miljøzonen, fordi netop det at man indfører disse miljøzoner, ikke bare i Aalborg som dette speciale omhandler, men at man vælger at gøre det i de fem storbyer; Aalborg, København, Frederiksberg, Odense og Århus, medfører at man ikke bare forsøger at regulere borgernes mobilitetsmønstre i en by, men derimod at lave en mere landsdækkende mobilitetsregulering. Dette leder mig hen til, at man som borger støder på et netværk af forskellige adfærdsregulerende artefakter.

Når man førhen talte om magt, så blev der ofte talt om *”magtens tredeling”* som forlyder: *den lovgivende magt, den udøvende magt og den dømmende magt*. Disse inddelinger blev og bliver stadig brugt når man taler om lovgivning, men magt er mere end bare lovgivning.

Magten har historisk set altid været et genstandsfelt, som man har undersøgt, i håbet om at tøjre denne magt, samt at skabe en forståelse af og et begrebsbatteri herom. Selve magten har mange ansigter, så fortidens idé om, at magten var noget der udspillede sig som forskellige dominansrelationer mellem mennesker har vist sig at være forsimplet, som Lars Tønder udfolder i sin bog *”Om magt i den Antropocæne tidsalder”*. Når vi taler om magt har tiderne vist, at magt er et ret bredt begreb. Som Foucault siger det:

”styrkeforholdets mangeartede og bevægelige felt” (Tønder 2020: s. 27).

Netop det at styrkeforholdene er så mangeartede, kommer også til at have en særlig betydning. Derfor vil det være meningsgivende at erkende at de omgivelser, som individerne bevæger sig rundt i, består af flere forskellige aktører, menneskelige som ikke menneskelige. Disse aktører bidrager hver især til den magt der både explicit, men også implicit, udspiller sig i vores samfund. Denne magt er ligeledes med til at forme det man kan kalde det urbane felt, hvilket betyder at der er forskellige aktører, der kommer til at påvirke den magt, der finder sted i samfundet (ibid.). Når vi taler om magt har vi altså at gøre med det man kalder for et "*essentielt anfægteligt begreb*". Med det menes, at magt indenfor det samfundsvidenskabelige felt ikke er en stationær størrelse, men snarere at magt figurerer som et mere dynamisk og flydende begreb, hvor det beskriver en "*intern kompleks praksis*" (ibid.). Det vil altså sige, at et begreb som magt kan bruges på forskellige måder, når man arbejder med det. Udvidelsen af aktør-begrebet muliggør derfor en sammenfletning af det menneskelige og det ikke menneskelige, for eksempel "*arktisk permafrost, skovdød i Amazonas, Atlanterhavsstrømmen osv.*" (ibid. s. 29). Eller som i dette speciale om miljøzonens placering, lovgivning samt påvirkningen af mobiliteten. Den nymaterialistiske forståelse af, at en aktør er et objekt, der har en funktion i samfundet, men altså at denne aktør ikke nødvendigvis er et menneskeligt legeme, som Lars Tønder udtrykker det (ibid. s. 29).

Det vil altså sige, at det drejer sig overordnet om ikke at opretholde den arbejdsfordeling og det faglige skel mellem naturvidenskaberne, samfundsvidenskaberne og humaniora, når man taler om magt, for at få inddraget den ikke-menneskelige verden. Dette vil man kunne argumentere for, at det åbner op for sontringen mellem det, som de gamle grækere kaldte *potestas* og *potentia* (ibid. s. 38).

Derfor bliver man nødsaget til, indenfor samfundsvidenskaben at forholde sig til nogle flere niveauer eller begreber indenfor magt, i vores fremtidige magtanalyser. Derved kommer vi til at benytte os af Bruno Latours Aktør-Netværk-Teori, hvor han argumenterer for:

"sociologer beskyldes ofte for at forholde sig til aktører som lige så mange marionetter manipuleret af sociale kræfter. Der ser imidlertid ud til, at dukkeførerne, ligesom sopraner, har temmelig forskellige forestillinger om hvad det er, der får deres dukker til at gøre bestemte ting." (Latour 2005 s. 83).

Det vil altså sige, at en aktør ikke i sin renhed blot kan defineres som et menneske, men derimod bliver denne mere til en genstand, et artefakt, en lyd osv., som kommer til at have en påvirkning på en særlig adfærd og handling i det sociale rum.

Aktiviteter

De sidste orienterende begreber, som jeg vil benytte mig af, er Jan Gehls begreber om de forskellige aktiviteter, der er udspiller sig i hverdagens bevægelser og ophold i det offentlige rum. (Disse tre udeaktiviteter bliver uddybet i ”Indledningen”. Se Fodnote 1.)

Selvom disse begreber virker meget forskellige og på mange måde kan virke lidt usammenhængende, så synes jeg alligevel at det er meningsgivende at tage dem med. Dette skyldes at begreberne, har en gensidig påvirkning på hverandre, fordi det på forskelligvis ikke kun kommer til at påvirke borgerne, men også bylivet og mobiliteten.

Et eksempel herpå kunne være, når man opsætter aktører der kommer til at påvirke den eksisterende magtbalance, så skabes der, alt efter om det er en positiv eller negativ påvirkning, også en forbedring eller en forringelse af uderumskvaliteten, som kommer til at have en påvirkning på de aktiviteter der foretages. For eksempel kommer et skilt til at påvirke hvem og hvilket transportmiddel der er ønsket i området. Dette skaber ligeledes en påvirkning på borgernes aktiviteter i området, grundet at nogle grupper af borgere bliver ekskluderet. Ligeledes bliver det vanskeligt at argumentere for et rummeligt samfund, hvis ikke alle er lige velkomne i det, eller ikke har lige muligheder for at deltage.

Analyse

Mobilitet

Ud fra det anvendte spørgeskema, som jeg har benyttet, som en del af min empiriindsamling, fremgår det at lidt under halvdelen af de adspurgte kører i benzinbiler. I 14 tilfælde ud af de adspurgte fremgår det, at de kører i dieslbiler. Ydermere svarer to at de kører el-bil, en svarer hybrid el-benzin og den sidste svarer, at vedkommende slet ikke har en bil (eget datasæt.) Når man ser på den indsamlede data, kan man læse at respondenterne er fordelt ud over det meste af den del af Nordjylland, der ligger nord for Limfjorden og enkelte tilfælde af byer der ligger syd for Aalborg. Dette synes at stemme godt overens med, at i Region Nordjylland ses der også en overrepræsentation af ældre dieslbiler, i forhold til resten af landet, som ikke lever op til det der er lovmæssigt påkrævet miljøzonen (Bilstatistik.dk). Ydermere kan der også, ud fra spørgeskemaet, ses at størstedelen af de adspurgte benytter sig

af sin bil, som primære transportmiddel når de skal til Aalborg. En af respondenterne fortæller at vedkommende ikke selv må køre bil, men at vedkommende bruger venner og familie til at hjælpe med transport til Aalborg. Da personen er anonym kendes hverken navn eller køn på personen, men personen formulerer sit svar på følgende måde:

"Må ikke selv køre bil mere, grundet medicin, så ved ærinder i Aalborg, får jeg oftes tilbudt kørsel fra familie og venner. Kunne måske osse tage bussen, men det er oftes forbundet med megen ventetid og lange gåture". (person 17 – eget spørgeskema)

Mobilitet og offentlig transport

Det at tage bussen er ofte forbundet med lange ventetider og dette bliver også bekræftet af NT's eget mobilitetsindeks, der viser at selvom der generelt er en relativ høj mobilitetsfølelse i Nordjylland, så ses der en tydelig variation i mobiliteten, når man kigger på de forskellige nordjyske kommuner. Samtidig kan der også ses, at de borgere der er bosat i de 43 største byer i Region Nordjylland oplever en større del af mobilitet, end de borgere der bor uden for disse byer ([NT's mobilitetsindeks](#)). Dette taler blandt andet ind i den politiske debat om land og by. Denne debat vil jeg ikke komme mere ind på, men blot nævne. Men at person 17 fortæller om ventetid og lange gåture, synes på mange måder at være en del af forklaringen på hvorfor størstedelen af de adspurgte nordjyder vælger at benytte sig af sin bil, fremfor kollektiv trafik. Når man i spørgeskemaet spørger ind til hvilket transportmiddel respondenterne benytter sig af, når de skal til Aalborg, kan man ud fra de 34 svar, der er blevet afgivet, se at det er bilen der vælges. Årsagen hertil skal nok findes i den manglende og relativt dyre kollektiv transport, som nordjyderne uden for de store byer oplever. Selve det at prisen på bussen er relativ høj og at man får længere rejsetid, samt at borgerne er nødsaget til at ændre sine transportmønstre, grundet miljøzonen, fortæller Kennie kort på følgende måde:

"Kennie: Jamen altså, jeg er så heldig jeg har et arbejde nord på, så der har jeg arbejde i Sæby og der kører jeg til og fra arbejde uden problemer. Og så har jeg tre gange om måneden, hvor jeg skal ind og blive klippet, og det ligger inde i Aalborg. Øh, og så har jeg selvfølgelig også andre ting derinde. Og jeg er så, så heldig at min kæreste hun har en ny benzinbil, så den bruger vi altid når vi skal ind til byen. Ellers så starter jeg ud med ja, at tjekke hvornår bussen den går og tager bussen. Det tager tid og det koster penge. Det koster 24 kroner hver vej. Det er 48 kroner yderligere, bare for at blive klippet. Øhm, ja... Så jeg tænker over hver gang jeg skal ind til byen og jeg har da også andre ting... Nu havde jeg en

far der fx var indlagt. Der var jeg nødt til at tage min kærestes bil og køre ud til, eller køre ud med den. Så jo, det begrænser mig da. Nu er jeg så rigtig glad for at jeg bor i Nørresundby, så det er ikke fordi der ikke er noget som helst her i byen. Der kan jeg jo køre og gøre som jeg gerne vil, kan man jo sige, men Aalborg-mæssigt der prioriterer jeg og... Eller foretrækker at være i god tid. Ét er at jeg skal køre fra A til B, men nu skal jeg også sørge for at hvornår går bussen og jeg skal også sørge for at betale bussen og når jeg skal hjem er jeg også begrænset på den måde at jeg er nødt til at vente på at bussen den kommer og nu er det jo så heldigvis Aalborg, så de kommer jo hvert 10. minut hvert kvarter, så det er jo ikke fordi det gør den store forskel, men min rejsetid bliver markant længere, fordi jeg tager bussen og skal med bussen.” (mobilitet kodet data s. 1)

Kennie fortæller i sit interview, at sin egen bil ikke må køre inde i miljøzonen, da den ikke har partikelfilter. I citatet kan man læse, at han er i den situation at han har en kæreste, der har en bil der ikke er omfattet af reglerne, hvilket i nogle tilfælde gør Kennies muligheder for at færdes i Aalborg lettere, men samtidig fortæller han også om en lidt mere tidsmæssig og økonomisk krævende rejse, hvis han skal med bussen. Som det også ses i citatet, så bliver Kenzie også den første der italesætter, at det ikke kun er mobiliteten i Aalborg der bliver påvirket af miljøzonen. Han fortæller om en episode, hvor Kennies far er på sygehuset. Denne del af fortællingen vil jeg komme ind på senere i den anden del af analysen.

[Ændringer i transportmønstrene](#)

Noget undertegnede finder lidt interessant er, at 85% adspurgte i spørgeskemaundersøgelsen faktisk fortæller om at de ikke har skulle ændre deres transportmønster. Imens 15% fortæller at de har været nødsaget til at ændre deres transportmønster efter indførelsen af miljøzonen i Aalborg. Nogle af de beskrivelser, som de påvirkede respondenter benytter er følgende: at de låner en bil, der må køre derinde. Andre fortæller at de parkerer udenfor miljøzonen og går rundt, men også mere planlægning bliver benyttet. Så selvom det, ud fra spørgeskemaet, ikke er så mange der er påvirket af miljøzonen, så tegner der sig et lidt anderledes billede, når vi dykker ned i de interviews der er blevet foretaget, hvor informanterne med egne ord fortæller om deres oplevelser af mobiliteten, efter indførelsen af miljøzonen. Kasper fortæller hvordan han ikke selv er ramt af miljøzonen i sin dagligdags transport, fordi han arbejder i Viborg, men han fortæller også om hvordan hans kæreste bliver ramt, fordi hun har en bil der ikke må køre inde i miljøzonen:

Kasper: Altså personligt kører jeg bare fra Brovst til Viborg, hver dag og øhm, det er jo ikke en der rammer det så meget, men min kæreste og samlever er ved at tage uddannelse inde på social og sundhedsskolen (SOSU) og hun er med bus, når hun er på skoleforløb og sådan noget, fordi at hun ikke kan køre derind med sin bil. (mobilitet kodet data s. 6)

Ud fra citatet kan man læse, at på daglig basis bliver Kaspers kæreste altså ramt af de udfordringer, som mobiliteten har fået efter indførelsen af miljøzonen i Aalborg. Kasper fortæller også om, at det koster omkring 100 kr. om dagen for kæresten at komme til og fra uddannelsen. Dette er selvfølgelig en bekostelige affære for en børnefamilie, hvor der kun er en lønindtægt og SU i nogle perioder. Men økonomien er kun en del af de udfordringer Kasper og familien oplever, efter indførelsen af miljøzonen, for han fortæller også om at der i kærestens skoleperioder opstår yderligere et problem; For ikke nok med at busbilletterne er relativt dyre, så er transporttiden og mellemrummet mellem afgangene til Brovst fra Aalborg af sådan en karakter, at børneafhentningen nogle dage må udliciteres til venner og familie, grundet lang transporttid med bus, men også i bil hjem fra Viborg. Kasper fortæller ligeledes at dette også har en emotionel påvirkning på både kæresten og ham selv (interview Kasper s. 2).

Meget bedre lyder Lones fortælling ikke, selvom hun faktisk bor i Nørresundby, til forskel fra Kasper som bor i Brovst. Lone har ikke børn, men manden og hendes hverdag bliver ligeledes påvirket af miljøzonen. Som man kan læse nedenfor, så har de været nødsaget til at investere i yderligere en bil mere, grundet at den gamle autocamper ikke må køre i Aalborg. Da jeg beder Lone om at sætte ord på hvordan deres hverdags transportmønster ser ud, fortæller Lone følgende:

”Lone: Ja, der er to scenarier. Det er at vi har i familien et par biler. Lige i øjeblikket har vi 3 biler, det skal vi have skåret ned til to, fordi vi har en diesel auto øhe... En diesel stationcar og så har vi pt 2 autocampere også af, øhe ældre dato hvor det er sådan, at fordi vi har to er fordi, at vi har købt en lidt nyere pga. miljøzoner fordi, at den ældste af dem vi har, har vi problemer med at få partikelfilter på og, øhe vi bruger vores autocamper fordi den er så lille som bil nummer to, så det er i forhold til daglig transport, så er det enten den ene eller den anden af os der har stationcar eller autocamperen. Og jeg kører så ud på universitetet og min partner kører til Vodskov for at arbejde. Så det... Jeg gør ikke brug af offentlig transport, det tager for lang tid. Aalborg har et mystisk stjerneformet output for deres offentlige transport og i forhold til der, hvor vi bor og til at komme ud til Vodskov så er det heller ikke særlig let at få offentlig transport. (...)” (mobilitet kodet s. 11-12)

Netop denne stjerneformatet, som Lone benævner om den offentlige transport i Aalborg, uddyber hun med at det i sin enkelthed går ud på, at der går en lang række busruter ind til Aalborgs busterminal og ud til et punkt, hvor de så vender om for at køre tilbage til busterminalen. Dette får så den betydning, at når man skal benytte den offentlige transport i og omkring Aalborg, så er det altid forbundet med at man fx kører ind til busterminalen, skifter bus for at køre ud til fx universitetet, og omvendt fra universitetet til busterminalen, skifter bus og kører til Nørresundby. Denne hyppige skiften af bus betyder, at rejsetiden forlænges og gøres mere besværlig, frem for at have direkte ruter mellem fx Nørresundby og universitetet (interview Lone). Lone fortæller også at det samme gør sig gældende, når man taler Vodskov, som hendes mand arbejder i. Lone uddyber sin forklaring med, at nu hvor de har købt en nyere autocamper, som opfylder kravene til at må køre inde i Aalborg, er hverdagslogistikken ikke udfordret på samme måde som tidligere, men at det samtidig berører deres økonomi i det omfang, at de var nødsaget til at ændre status fra gældfri til at måtte gældsætte sig, for at kunne fortsætte med at køre til Aalborg, som de ofte gør i forbindelse med deres forskellige udeaktiviteter, som Jan Gehl kalder det (Gehl 2023 s. 5). Fordi Lone og manden ikke alene kun er afhængige af Aalborg, når man taler om nødvendige aktiviteter i form af fx indkøb, så havde miljøzonen også en påvirkning for det man kan kalde deres valgfrie aktiviteter, altså som nævnt tidligere de aktiviteter der så at sige er lystbetonede. Men ligeledes fik miljøzonen også en påvirkning på de sociale aktiviteter, som de holder meget af. Som Lone fortæller:

"Lone (...) og så måtte vi jo så ud og investere i en nyere, for at kunne komme omkring. Øhe fordi altså vi kommer til Aalborg, altså vi bruger Aalborg som by til indkøb og til at gå i byen og til at gå på restauranter osv. (...)" (mobilitet kodet Data s. 12)

Denne forringelse af uderumskvaliteten fik altså en så stor påvirkning på familiens hverdagsliv, at de som nævnt og som også fremgår af citatet, måtte investere i yderligere et transportmiddel. Derfor kan man altså sige, at selvom der ud fra spørgeskemaet kun var ganske få der oplevede udfordringer i deres transportmønster, er resultatet anderledes når vi kigger på informanternes subjektive fortællinger, for her ser fordelingen af berørte borgere anderledes ud, fordi der kun er én informant der ikke har oplevet udfordringer. Dette skal vi se lidt nærmere på nu.

Byindretning og mobilitet

Ifølge Jon så er der ikke noget reelt problem, men at problemet primært handler om dovenskab og at folk er lidt fastlåste i et retroperspektiv, hvor man er bange for at prøve noget nyt og at man sværger til at gøre som man altid har gjort. Og selvom Jon af samme årsag står i opinion til de tidligere udsagn om miljøzonens påvirkninger, så synes jeg netop at Jons udsagn fortjener at komme med, fordi det netop bidrager med noget konkret om byindretningen og mobiliteten, fordi hans fortællinger tager udgangspunkt i cykling og bus som primære transportmiddel, hvor de andres fortællinger omhandler biler og busser. Jon fortæller at hans hverdagslogistik består af at han cykler fra sit hjem i Skalborg og ud til Øst Havnen. Jons transportmiddel er cyklen og nogle dage tager han også bussen, så benene kan hvile sig lidt, eller hvis vejret er alt for træls. Han fortæller at han ikke har bilen mere, fordi den blev taget for et år siden – hvorfor den blev taget melder historien ikke noget om, men dette er også irrelevant. Derfor er miljøzonen heller ikke noget der som sådan påvirker ham. Jon har været så lidt påvirket af det, at han i starten af interviewet reelt set var lidt usikker på hvad en miljøzone var. Flere benævner i deres interview, kommentarspor osv., at der altid er problemer med at finde en parkeringsplads i Aalborg og at det er dyrt. Også her er Jon uenig med de andre, som jeg har talt med, så da Jon bliver konfronteret med kritikken af de manglende parkeringspladser kom han med følgende kommentar:

”Jon: Næh. Heller ikke da jeg havde bil. Jeg synes det er nemt nok at komme rundt i byen. Jeg ved godt der er mange der brokker sig lidt, men det er jo fordi de tror de kan køre lige udenfor alt og sætte bilen lige hvor de har lyst til, for det kan man i deres lille lokalsamfund på tusind indbyggere”. (mobilitet kodet data s. 3)

Ud fra citatet kan man læse at Jon ikke oplevede de store udfordringer, da han selv havde bil og han oplever dem stadig ikke, grundet at han cykler. Jon fortæller også at det giver sig selv, at man fra politisk side af er nødsaget til at finde løsninger på de mobilitetsproblematikker man har og vil få i fremtiden, for som Jon siger så flytter der flere og flere ind til de større byer og dette resulterer i, at der opstår en form for pladsmangel. Man kan sige at der indledes en kamp om de resterende arealer, der er til rådighed i de større byer.

Dette stiller politikerne i et paradoks, for hvordan skal byrummet indrettes? På den ene side betyder flere borgere også flere der skal bevæge sig rundt i byen og hvem har så førsteretten? Er det fodgængerne, cyklisterne eller er det bilisterne? Det må jo være op til politikerne at vælge og lige meget hvad, så vil der være nogen der bliver utilfredse. Jon kommer med sit bud på hvordan man kunne løse det:

”Jon: Jamen altså der er jo... Jo flere der flytter til byen, jo mere trængsel bliver der jo også. Du kan ikke have det samme antal, altså du kan ikke øge antallet af biler hele tiden, uden at øge vejene og der er jo ikke plads til at øge vejene. Du kan ikke gøre dem bredere og bredere, så man er jo nødt til at finde på nogle andre løsninger, som mere cykelsti eller bedre offentlig transport”. (Mobilitet kodet data s. 4)

Jon fortæller i sit interview, at efter man har indført plus-bussen og meget af det igangværende vejarbejde er blevet afsluttet, så er det meget lettere at komme rundt. Som Jon selv fortæller, så er han jo primært på cykel, så han kan i udgangspunktet altid komme rundt. Jon fortæller også at man som bilejer kan hente en app, som kan fortælle hvor der er ledige pladser og hvad det koster at parkere forskellige steder i Aalborg. Så der er rig mulighed for at de bilejere der måtte køre inde i byen også kan have deres bil med, men at det gælder om at acceptere, at man ikke kan parkere lige ude foran de forskellige steder i Aalborg. Ifølge Jon så har den nye indretning af byen, der er sket over de sidste åringer, været med til at forbedre byen. Han fortæller blandt andet om de grønne områder der er blevet anlagt, de forbedringer der er sket både på Nytorv, Østerå, Kennedy Arkaden osv., har været med til at strømline det hele, i stedet for det sammensurium af alt muligt, som det var for år tilbage. Ydermere fortæller han også om, at han kommer inden i byen tre gange om ugen, hvor han løber sammen med en løbeklub (mobilitets kodet data s. 4). Så overordnet set bærer Jons fortælling præg af en mere positiv opfattelse af både indretningen og miljøzonen.

Når man ser på spørgeskemaet, så deler 76% af de adspurgte en opfattelse, som minder om Jons, fordi de beretter om at deres biler godt må køre derinde, så derfor har de ikke en oplevelse af at deres frie bevægelighed er blevet indskrænket. I opposition dertil har vi så 21% af de adspurgte, der beretter om at det er blevet mere besværligt at færdes i Aalborg og at nogen er blevet nødt til at ændre transportmønster således at man må sætte bilen udenfor miljøzonen og så tage bussen ind i miljøzonen, hvilket betyder at for nogle er det blevet mere besværligt at komme til Aalborg og køre rundt i Aalborg (svar spørgsmål 8 skema).

Klima- og miljøpåvirkning

Til gengæld er der ikke en eneste, der har benyttet sig af den svarmulighed der omhandler at det godt kan være at det er blevet lidt mere besværligt, men at dette er i orden, fordi miljøzonen er godt for klimaet og miljøet. Når vi gennemgår de foretagne interviews, så bakker informanterne til gengæld op om modstanden og udsagnet om at det er blevet mere besværligt at komme til Aalborg. Ligeledes så fortæller de også at miljøzonens påvirkning på klimaet og miljøet er så lille at de synes, at det er et drastisk skridt at tage og at der helt

sikkert har været andre alternative løsninger, som man skulle have benyttet sig af først, fordi miljøzonen på mange måder er med til at skabe et yderligere skel i vores samfund (interview Lone s. 30 og interview Kasper s.3). Dette bliver igen bakket op af de besvarelser, der er kommet på spørgsmål 9 i spørgeskemaet, hvor flere fortæller at de reelt set synes, at det er blevet en trist fornøjelse at have sin bil med til Aalborg, hvilket har resulteret i at de har fravalgt at handle i Aalborg centrum, fordi der er mangel på parkeringspladser. Især fra de borgere, der kommer fra oplandet til Aalborg. Respondent Person 17 beskriver følgende, da der bliver spurgt ind til om de selv eller har bekendte, som har fravalgt Aalborg centrum, grundet miljøzonen:

”Ja jeg og flere af mine bekendte fravælger Aalborg at handle i, for føler virkelig ikke man er velkommen derude mere efter den miljøzone pjat. Det er jo ikke alle der bare lige vupti har råd til at skifte bil. Tænker osse at mange der har sygehusærinder, tand- og speciallægeærinder har besvær med at komme til disse steder, så synes simpelthen det er for tåbeligt med indførsel af deres miljøzoner. Det er jo osse oftes ældre lavtlønnede pensionister, der har brug for sygehus mv, og deres indkomster er jo ikke ligefrem til køb af store nye flotte biler. Tænker virkelig osse det kommer til at påvirke handelslivet i Aalborg. Jeg fravælger ihvertfald handel i midtbyen, så heller bare direkte til storcenteret eller handel på nettet.” (spørgeskemaet spørgsmål 9)

Man kan sige at netop svaret bakker op om det, der blev nævnt ovenfor, at miljøzonen implicit kommer til at skabe endnu en opdeling af befolkningen, for som Person 17 siger, så er det ikke alle der bare kan købe en ny bil. Ligeledes bliver der her også luftet en anden bekymring, som Kennie også var inde på, nemlig det med sygehuset.

Der bliver også italesat en anden problematik, som Lone også er inde på i sit interview, nemlig det med at der også sker en påvirkning af selve den butiksmæssige diversitet (interview Lone s.21). Men den stopper ikke der, for også Jon italesætter denne udfordring med, at der sker en påvirkning af detailhandlen i Aalborg. Jons argument er så ikke miljøzonen, men derimod nethandlen (interview Jon s.7).

Så lige meget om man mener det er det ene eller det andet, så tyder det på at udfordringerne stikker dybere end kun mobilitetsudfordringer.

Miljøzonens ekskluderende effekt

Med ovenstående in mente kan man også begynde at argumentere for, at der begynder at tegne sig et mønster af begrebet man kan kalde aktør-netværk, men også magt. Dette skyldes at der så at sige er kommet nogle kræfter i spil, der måske bedst kan beskrives med begreberne *Potestas* og *potentia* (Tønder 2020: s. 38). Hvorfor så benytte disse? Det skyldes at denne eksklusion af ældre dieselbiler ikke alene kommer til at betyde hvilke biler der må og ikke må være i Aalborg, så kommer man også til at ekskludere nogle borgere, hvis transportmiddel lige pludselige ikke kan benyttes i lige så stor en udstrækning som tidligere. Dette betyder at borgerne må til at ændre deres adfærd, i hvert fald rent transportmæssigt. Med denne ændring sker der også en påvirkning af både individerne og bylivet. Denne påvirkning kan til dels forsvares, hvis man som Lone benævner det som værende *nudging*, for at alle skal køre el-bil (interview Lone s. 15). Men ved det man begynder at opsætte forskellige magtudøvende aktører, i form af skilte, kamera osv., som har til opgave at overvåge og sikre, at det kun er de tilladte biltyper der kommer ind i zonen og ved overtrædelsen her af, så skal der ske en sanktionering omgående. Nogle vil måske ytre at sådan er loven og den skal overholdes, dette er selvfølgelig indiskutabelt. Flere af informanterne fortæller også om den skilteskov, som Aalborg er blevet til, især efter plus-bussen er blevet indført. Ligeledes så bliver der fortalt at den generelle skiltning, angående miljøzonen, er meget mangelfuld, og at man først som udefrakommende bliver opmærksom på miljøzonen, når man har drejet af og der er det for sent, for så er fælden klappet og bøden er afsendt. Dette betyder at man som borger skal til at sætte sig ind i hvor den konkrete miljøzone starter og slutter, fordi du får ikke en advarsel før det er for sent.

”Lone: Og jeg har det sådan lidt... Og i forhold til folk der kommer øh... Fra, fra hvad er det det hedder... Andre steder i landet, ikke bare i Hjørring, Skagen whatever øh, altså at have sat sig så minutiøst ind i hvilke veje er det og hvor langt skal du ud af den Ved Standen og Borgergade og der ud af øh, før du må dreje til venstre osv. osv. Det er ret besynderligt, også fordi at skiltningen er ikke lige det mest synderlige øh, der er skiltninger her og der og på må og få, men hvis man kører rundt i skilteskoven, som Aalborg er som kun bliver værre på grund af Plus Bussen, så er det ikke det du kan orientere dig efter, i forhold til at være sikker på at du gør det korrekt.” (interview Lone s. 6)

Om skiltningen fortæller Kasper ligeledes:

”Kasper: Ja, lige præcis, øhm altså hvis du kommer udenbys fra, altså i forvejen synes jeg at der har været meget, meget dårlig informering om alt hvad en miljøzone er og hvad man skal og ikke skal og hvad man må og alt det der. Og at skiltene er mangelfuldt i hele Aalborg, over det hele. Hvis du tager til Århus... Nogle af de skilte der er, altså når du kigger på dem, så er der altså orange tavler, hvor der står du kører nu ind i en miljøzone, men afkørslen før der står der altid et lige så stort skilt, hvor der står at dette er sidste mulighed, for at dreje af inden miljøzonen. Og det er om ikke andet end bedre.” (interview Kasper s. 5)

Ud fra det ovennævnte kan man også argumentere for, at skiltene kommer til at virke som ekskluderende magtudøvere, fordi skiltene bliver tegn på at man i dette område ikke ønsker særlige biler, men det bliver også til at udøve to variationer af magt. For det første *potestas*, som vi på dansk kalder *magten over*, altså hvem der reelt må komme ind i området. Og hvis dette overtrædes, så opstår *potentia* eller på dansk *magten til* at sanktionere borgeren, fordi netop skilte og den geografiske placering af miljøzonen, gør at man oplever en magt over den menneskelige adfærd, som enten indebærer en fravælgelse af Aalborg som by eller en ændring i mobilitetsmønsteret. Begge dele kan indfanges med det jeg kalder for adfærdsregulerende artefakter/aktører, fordi de påvirker borgene til at benytte et ønskeligt transportmønster, som latent er blevet skabt fra politisk side. Til at afrunde denne del af analysen kan man argumentere for, at indførelsen af miljøzonen ikke kun har fået en påvirkning på mobiliteten, der på mange måder kommer til at have en ekskluderende og skævvridende indflydelse på borgerne, alt efter hvilken transportmiddel man benytter sig af, så kommer det umiddelbart også til at bidrage til en stigning i uligheden i samfundet, som jeg nu vil forsøge at beskrive.

Ulighed

I denne del af analysen, der omhandler uligheden, vil jeg også begynde med at tage udgangspunkt i spørgeskemaet og så supplere resultaterne med informanternes fortællinger. I en besvarelse på spørgsmål 10 i spørgeskemaet, hvor der spørges ind til udfordringer for en gruppe borgere, hvis bil ikke lever op til kravene for at måtte køre i miljøzonen, samt om respondenterne har oplevet udfordringer med at komme på Sygehus Nord i Aalborg, som ligger i midten af miljøzonen. Som nævnt i starten af specialet, så huser Sygehus Nord blandt andet børneambulatoriet, nyrespecialister, fødegangen og medicinsk afsnit, blot for at nævne

nogle af behandlingsformerne, der er at finde på Sygehus Nord. Person 17 besvarer spørgsmålet på følgende måde:

”Ja det har jeg oplevet med sygehus nord, og som beskrevet i pkt. 9, synes jeg det er uforståeligt at der skal laves sådan noget pjat med miljøzoner, da det jo kommer til at gå ud over bl.a. grupper der ike bare lige har råd til at købe nye biler, men det er jo så nemt for dem i regeringen at foreslå sådanne tossede ændringer, for de har jo så stor en løn, at de bare lige svinger dankortet for at købe en ny luksusbil. Jeg tænker osse nogle gange at de har så travlt med at vi skal købe nye biler, med hvad koster det ikke osse i miljø ved at vi bare skal skrotte alle vore ældre biler, og der bare skal fremstilles nye og nye. Det koster ski da osse på miljøet. På andre områder har de så travlt med at råbe om genbrug og genbrug. Lad dog folk beholde deres biler til de selv ønsker at udskifte, men vi har ikke så meget at skulle have sagt herhjemme mere. Det ender osse med de skal bestemme hvad vi skal have at spise, hvis vi vælger at gå på restaurant derude.” (spørgsmål 10 i spørgeskema)

I citatet beskrives en del af de uligheder, som borgere kan komme til at opleve, hvis man ikke har en bil der må køre i miljøzonen. En del af det, som person 17 beskriver kan også beskrives med begrebet *social eksklusion*, men ikke kun at borgeren oplever en eksklusion fra en del af samfundet, så kan man også se at der beskrives en ulighed i sundhed, fordi nogle borgere, har oplevet udfordringer med at komme på sygehuset. Foruden Person 17's beskrivelse kan der også ses at der er fire andre, som bare har svaret ja til at de har oplevet udfordringer med at komme på Sygehus Nord grundet miljøzonen. Ydermere er der en person, der bruger ordet ”skandale” som besvarelse på spørgsmålet. Men også mellem de personer, der har svaret nej til at de har oplevet udfordringer med at komme på Sygehus Nord, kan man læse at Person 30 svarer med lidt skepsis ”nej, ikke endnu”. Person 32 skriver ”nej, men det er da problematisk, ikke mindst for fødende”. Så noget tyder på, at selvom mange beretter om, at de ikke har oplevet udfordringer, så er der stadigvæk nogle der har oplevet det og nogen der, skønt de ikke har oplevet det, ytrer nogle bekymringer herom. Lidt bedre ser det ud med besvarelserne på spørgsmål 11, der omhandler aflysning af eller at blive overflyttet til et andet sygehus. Her er der en der svarer ja til at vedkommende har været nødsaget til at foretage en af de to nævnte handlinger. Ydermere er der en, der beskriver at personen ikke har været nødt til at melde afbud, men derimod bevidst bede om at blive flyttet til et andet sygehus end Aalborg. Foruden besvarelserne på de to spørgsmål, som jeg lagde ud med i dette afsnit, så bliver dette også bakket om af tre af mine informanter. Kennie som var

en af de første, der kunne berette om at han selv havde oplevet, at miljøzonen har haft en negativ effekt på muligheden for at komme på Sygehus Nord. Han lægger ud med at fortælle at han selv har oplevet, at det var udfordrende at komme på Sygehus Nord, han fortæller om at han har stået to gange og skulle til vagtlægen, hvor han har været afhængig af kærestens bil, for at kunne komme ind og blive tilset af en læge, da det ville tage for lang tid med bussen. Kennie fortæller så at han heldigvis kunne planlægge det lidt, så han havde en bil der måtte køre ind til Sygehus Nord, men han fortæller også at den mulighed har man ikke, hvis der lige pludselig opstår noget akut (ulighed i sundhed s. 1). Foruden de gange Kennie selv har været patienten, så har han også stået i en situation hvor han var pårørende og også i denne rolle fortæller Kennie, at der var lidt udfordringer i forbindelse med at komme på besøg på Sygehus Nord:

”Kennie: Altså dengang min far blev indlagt, der kan man sige der var det lidt akut, så der smed jeg jo hvad jeg havde i hænderne og der var min kæreste heldigvis hjemme, så jeg kunne tage hendes bil. Og øh, så... Så har jeg jo så selv skulle være derinde et par gange og det flasker sig jo hver gang, men man er sådan lige nødt til, at tænke en ekstra gang over det, inden man gør det.” (ulighed i sundhed s. 1)

Ligesom Kennie har oplevet nogle udfordringer med at komme til lægen og på Sygehus Nord, så kan Kasper også fortælle om at han har oplevet nogle udfordringer, ikke lige med at komme på sygehuset, men i forhold til at Kaspers datter skulle til øre-næse-halslæge inde i Aalborg. Datteren skulle ind og opereres, for at få fjernet polypper og sat dræn i ørene. Kasper og kæresten har hver deres bil; Kasperes må køre inde i miljøzonen i Aalborg, hvorimod kærestens ikke må. På den måde kan man sige, at deres vognpakke er sammenlignelig med det Kennie, også beskriver med en bil der må og en bil der ikke må køre i miljøzonen. Men at Kaspers datter skulle opereres i Aalborg vurderede parret ikke var noget problem, da de bare kunne tage Kaspers bil. Skæbnen ville dog, at dagen inden datterens operation, så gik Kaspers bil i stykker og ville ikke starte.

”Kasper: øhe så vi stod akut og skulle have en lille pige der skulle ind og opereres dagen efter og kunne ikke komme der ind fordi man kan jo ikke have en lille pige med i bus, så det kostet mig lige 1100 kr. for at leje en bil for at kunne få lov at få en lille pige til lægen.” (ulighed i sundhed s. 1)

Kaspers fortælling viser rigtig godt noget at det jeg benævner tidligere med miljøzonens skyggeside, for som Kasper fortæller så er det ikke alle der har den mulighed for at kunne håndtere en ekstra udgift på 1100 kr. for at blive behandlet. Kasper fortæller også at hverken

kæresten eller hendes familie havde haft den mulighed og den eneste grund til at Kasper og kæresten kunne klare det var, fordi Kasper havde fået udbetalt en bonus fra sit arbejde.

Kasper fortæller videre, at han synes at det er forkasteligt, at man som borger der betaler skat bliver udelukket fra en del af sit land, bare fordi man har en bil der ikke lever op til de krav der bliver stillet. Ligeledes tilføjer Kasper at han synes, at det er uansvarligt af politikerne at dele Danmark op på den måde (ulighed i sundhed s. 2). Om dette skel fortæller Kasper således:

Kasper: (...) Altså du laver bare et skel i Danmark, som bare er endnu større altså... Fordi så kan man sige sådan, altså de fattigste i vores samfund, hvis de får sådan en bøde, hvordan skal de betale den? Så lader de være med at betale den, og så bliver den større. Altså det er en skrue uden ende, altså. (ulighed i sundhed s. 2)

Som man kan læse i citatet, fortæller Kasper at man laver et skel. Denne holdning vækker også genlyd i spørgeskemaet, hvor man i svarene til spørgsmål 16, der omhandler hvorvidt respondenterne synes at miljøzonen er en god løsning. Her ytrer 50% af de adspurgte faktisk at de ikke synes, at miljøzonen er en god løsning, fordi de er bekymrede for om miljøzonen rammer skævt, fordi ikke alle har den økonomiske frihed til at købe en ny bil, eller få påsat partikelfilteret på deres bil. Hvilket man kan læse ovenfor har en betydning på nogle grupper af borgeres mulighed for at komme til lægen og ind på Sygehus Nord. At denne eksklusion bliver italesat af informanterne, er også med til at bevidne om netop vigtigheden af, at undersøge miljøzonen lidt mere, især de ulighedsskabende konsekvenser heraf.

Udsagnet om uligheden dukker nemlig om flere steder, når man debatterer miljøzonen i Aalborg.

Jeg sad og talte med en tidligere sygeplejerske om mit emne, og da jeg fortæller at det går fremad med opgaven, men at der er noget der tyder på at miljøzonen rammer skævt og derved er med til at øge uligheden, svarer hun at det er hun ret sikker på at den gør, men at der i øjeblikket ikke er bevis herfor. Denne bevisbyrde kan man argumentere for er ved at blive akkumuleret (ulighed i sundhed s: 11). Så også her er der altså en tidligere fagperson, der også ytrer en bekymring om øget ulighed i sundhed.

På Facebook raser der ligeledes en debat om miljøzonens påvirkninger på ulighed i sundhed, for tidligere på året kom Ekstra Bladet med en artikel under overskriften "*Miljøbøde for behandling: koster 1500 kroner at komme på hospitalet*" ([Ekstrabladet miljøbøde 1500 kr](#))

Denne artikel handler om, at OUH ligger inde i miljøzonen i Odense, hvilket betyder at borgere med ældre dieselbiler uden partikelfilter, er frataget muligheden for at komme på skadestuen, fødegangen osv., uden at få en bøde på 1500 kroner, hvilket har fået mange borgere til at indsende klager. En af klagerne omhandler en patient, der var meget angrebet af kræft og som måtte gå en relativ lang stækning, for at komme til sin behandling og for at undgå en bøde. Selvom artiklen ikke i udgangspunktet omhandler miljøzonen i Aalborg, men derimod i Odense, så er der flere der nævner problematikker, angående Sygehus Nord i Aalborg. En der hedder Carina, skriver i kommentarsporet til en der hedder Helle. *”Ja vi har haft problemer med og komme ind til Aalborg sygehus nord det var ik vildt smart vi måtte holde bag den store kirkegård og gå hele vejen til hospitalet ik videre genialt og indføre miljøzone ved hospitalerne.”*

Helle bakker op om kommentaren og fortæller at hendes forældre er gangbesværede og har store problemer, men de køber ikke en ny bil i deres alder. Foruden de udfordringer, der påtales i kommentarfeltet om Sygehus Nord, så er der også en lang række kommentarer om det økonomiske og om at alle ikke har lige muligheder, for at låne penge til ny bil osv. (ulighed i sundhed s. 5). Denne økonomiske udfordringer beskriver Lone også i sit interview, da hun fortæller om at de måtte ud og låne penge til at købe en ny autocamper, hvor de foruden købsprisen også skulle betale 25.000 kr. oven i prisen, for at få partikelfilteret monteret (ulighed i sundhed s. 4). Lone fortæller også om at hun har gået til psykolog, og der var hun heldig at psykologen lå uden for miljøzonen. Ligeledes fortæller Lone også om at psykologen flere gange havde fortalt om, at hun var glad for at ligge hvor hun gjorde, grundet mange af hendes kolleger inde i centrum begyndte at opleve en afgang af deres klienter, især dem med forskellige angstproblematikker, fordi mange af dem bliver udfordret i forhold til offentlig transport. At der lægges forskellige offentlige institutioner såsom læger, uddannelser osv. inde i miljøzonen sætter borgerne i en prekær situation (ulighed i sundhed s. 5).

Når man læser videre i kommentarsporet, så kan man også se at der er borgere, som benævner at de har læst at det er ulovligt at forskelsbehandle, ved ikke at sikre samme adgang for alle borgere til sundhedsvæsenet. Og ganske rigtigt, hvis man læser Sundhedsloven §2, så beskrives blandt andet let og lige adgang til sundhedsvæsenet. Så man kan vel med rette argumenter for, at Miljøzonenloven og Sundhedsloven kommer i karambolage med hverandre. Kommentarsporet fortsætter med at komme med en lang række beskrivelser fra forskellige borgere, fra det meste af landet, der omhandler både fordele, ulemper, mudderkastning osv. Langsomt som man læser sig igennem tegner der sig et billede af, at det ikke kun er Aalborg

og Odense, hvor miljøzonen gør at borgere ikke kan komme på sygehuset, til speciallæger osv., for Aarhus Universitetshospital bliver også nævnt og det samme gælder Rigshospitalet.

Ole skriver om Rigshospitalet:

”vi blev nød til at skifte vores bil ud, for at komme til behandling på riget, ufattelig økonomisk skævvridning af samfundet”

I det interview, som undertegnede lavede med Kasper beskriver han også udfordringerne med at komme på Aarhus Universitetshospital, som ligger i miljøzonen. Kasper fortæller at i Århus, der har man valgt at gøre sådan, at hvis man kører i en bil der ikke må køre i miljøzonen, og er nødsaget til at køre på skadestuen, så får man stadigvæk en bøde, men hvis man så kan dokumentere, at man har været på skadestuen, så bliver bøden annulleret igen. Selvom dette ikke er en optimal måde at gøre det på så er det trods alt bedre, end at man bliver straffet for at køre på sygehuset (interview Kasper s. 5). Slutteligt kan man argumentere for, at et fænomen som miljøzonen på mange måder kommer til at have en påvirkning på forskellige borgers hverdagsliv, både rent mobilitetsmæssig og ulighed i sundhed, men også det at u-sjæleliggøre byrummet, fordi den vante diversitet af trafikanter og butikker ændres, som resultat af denne eksklusion af særlige grupper af borgere. Som Lone siger:

”Lone: (...) Så altså de tømmer basalt set vores centrum”.

”Lone: Og hvem i alverden synes det er sjovt? Jeg gør ikke.” (ulighed i sundhed s. 4)

Konklusion

Ligesom min analyse er opdelt, så vil jeg også opdele konklusionen, og med dette menes at den første del af konklusionen vil omhandle mobiliteten, samt de udfordringer med mobiliteten, som der gennem mit data og min analyse bliver beskrevet af informanter og respondenter. At denne sontring er valgt, er ene og alene for, at undertegnede selv kan holde styr på hvem der siger hvad og hvem jeg referere tilbage til. Informanter og respondenter er i udgangspunktet bare forskellige ord for en person der giver information. At begge begreber bruges, er fordi når jeg skriver respondenter, så er det dem der har svaret på spørgeskemaet og når der tales om informanter handler det om de personer der er blevet interviewet. Den anden del af konklusionen omhandler ulighed i sundhed, som dataene har vist og som i udgangspunkt kan resultere i at sundhedsloven og miljøzonenloven kommer i karambolage med hinanden og hvordan uligheden bliver øget i vores samfund. Den tredje og sidste del

kommer til at omhandle problemformuleringen og eksisterende forskning, samt at få det hele bundet sammen i en form for opsamling på hele specialet, i håbet om at skabe en form for analytisk generaliserbarhed.

Mobilitet

Som et led i den første del af konklusionen, vil der blive lagt ud med at se på den eksisterende forskning af miljøzonens effekt. Som det fremgår af den eksisterende forskning, så var der fra 2015 og frem en reel effekt af miljøzonen, men at denne effekt begyndte at aftage med tiden, grundet en naturlig opslidning af og udbytning af vognpakken hos nordjyderne og den øvrige befolkning. I 2020 betød ovennævnte at forureningen var blevet reduceret i sådan et omfang at forskellen inde i miljøzonen og uden for miljøzonen var så minimal, at man kan argumentere for, at luftforureningen i og udenfor zonen er den samme. Dette er der flere forklaringer på, blandt andet at slid fra dæk og asfalt, samt bremsepartikler stadigvæk forekommer uændret, selvom der er kommet flere el-biler, hybrid og benzinbiler. Så den eneste forskel i partikeludledningen er de udstødningsudledte partikler, hvilket allerede ved en Euro 4 godkendelse er faldet relativt meget og fortsat vil falde ved de fremtidige Euro godkendelser som 5 og 6. Faktisk viser en nyere undersøgelse at Euro 6 dieslbiler udleder færre udstødningsudledte partikler end ældre og nyere benzinbiler gør. (Bruun 2019 s. 4) Hvilket i sig selv åbner op for en undring om hvorvidt miljøzonen egentlig reelt giver mening at benytte som metode, fremfor mindre drastiske tiltag. For når vi kigger på denne undersøgelse, så tegner der sig et mønster, som bevidner om at man måske skulle overveje, om miljøzonerne er mere til ulempe for borgerne, end til gavn herfor. Grunden til dette skyldes, at der bare ud fra mit spørgeskema ses et lille flertal af biler, der må køre i miljøzonen. Og selvom antallet af respondenter ikke er stort nok til at kunne generaliseres, så tegner der sig et mønster, af et flertal af biler der overholder kravene. Foruden at lidt under halvdelen af de adspurgte respondenter kører benzinbiler, så ses der at hele 21% af de adspurgte har en bil der overholder kravene, og derved ikke har skulle ændre sit transportmønster, for at komme til Aalborg.

Hvis vi prøver at kigge på landsplan, så er der 57.000 biler der ikke overholder kravene ([FDM 2023](#)). Så taler man altså om en relativ lille gruppe af biler på landsplan, som ikke overholder kravene. Hvis vi skalerer lidt ned, så vi kun tager udgangspunkt i Nordjylland, så befinder der sig her den største del af biler der ikke overholder kravene. I selve Region Nordjylland er der registreret 15.935 biler der ikke overholder kravene (Bilstatistik.dk). Så selvom det er relativt mange, så er det stadig færre biler, end dem der overholder kravene,

hvilket man i sig selv kunne argumentere for var grund nok til ikke at indføre miljølov, når det ikke er flere der er berørte heraf og derfor vil de ikke rykke så meget på den samlede CO₂-udledning, samtidig med, som nævnt tidligere, at forskellen på luftforureningen er så minimal. Omvendt set kan man så argumentere for, at selvom der ikke er så mange biler der bliver berørte, så er der mange mennesker der bliver berørte og som får sværere ved, at få hverdagslogistikken til at hænge sammen. Dette leder mig hen til min problemformulering:

Hvordan oplever nordjyderne miljøzonens påvirkning af deres mobilitet og uligheden i sundhed?

Her kan man så konkludere, at ud af de adspurgte i spørgeskemaet er der 85%, som beretter om at deres transportmønster ikke bliver påvirket af miljøzonen, fordi deres bil overholder kravene for at køre i miljøzonen. Hvorimod de sidste 15% beretter om at de har været nødsaget til at ændre sit transportmønster. Som analysen viser, så er der, med udgangspunkt i spørgeskemaet, ikke så mange der bliver berørte af det, men til gengæld dem der bliver påvirket af miljøzonen bliver faktisk påvirket i en ret så stor grad. Samt de oplever en social eksklusion fra byrummet, hvilket man vil kunne argumentere for skaber det, som nogle af informanterne beskriver som et skel i samfundet.

Yderligere kan man også konkludere, at alt efter måden man undersøger fænomenet på, så kommer man til at have lidt forskellige resultater, hvilket bekræfter valget om at benytte Mixed Methods var det rigtig valg, fordi der ville være mistet nogle nuancer, ved kun at have benytte en metode. Dette kan bekræftes på to måder; den første måde er ved at kigge på informanternes subjektive fortællinger, fordi de kan benyttes til at forklare de udfordringer, som individerne oplever i deres hverdag, når ens transportmiddel ikke overholder Miljølovens krav. Ligeledes åbner disse fortællinger også op for noget af den ulighed der opstår, ved denne eksklusion, som miljøzonens påvirkninger har. Samtidig ved at benytte små samtaler og ved at benytte sig af den internetnografiske metode, resulterede det i, at flere informanter, så at sige bakkede svarene fra både respondenterne og informanterne op. Dette muliggør at man kan konkludere, at miljøzonen ikke alene har en påvirkning på borgernes frie bevægelighed, men mobiliteten og uligheden i sundhed. At uligheden øges, kan ses ved de økonomiske konsekvenser, som ny bil, bus, montering af partikelfilter osv. medfører, da ikke alle har den økonomiske frihed, til at realisere disse krav, der bliver stillet, men at denne eksklusion af borgere/biler også som flere af informanterne fortæller kommer til at have en påvirkning på den menneskelige, transportlige og butiksmæssige diversitet. Som Lone

fortæller, så kommer det til basalt set at tømme centrum for liv. Så selvom man skal passe på med ikke at konkludere for meget, når ens empiri og data ikke er større end det er, så tør jeg godt sige, at der tegner sig et mønster af at miljøzonen øger uligheden i mobiliteten for en gruppe af nordjyske borgere.

Ulighed i sundhed

I ovennævnte konklusion kan man læse, at der ved indførelse af miljøzonen i Aalborg opstår en række utilsigtede konsekvenser, når man kigger på mobiliteten, som kommer til at lave et skel i samfundet. Men det er ikke kun økonomisk og mobilitetsmæssigt, at der skabes denne opdeling af befolkningen, for ud fra analysen kan man også se, at der tegner sig et mønster i at uligheden i sundheden øges. For som det også fremgår af afsnittet ”Den store ulighed i sundhed”, så viser undersøgelser at der i Danmark allerede er en relativ stor ulighed i sundhed, som gennem de sidste par årtier er steget for begge køn. Selvom vi i Danmark skulle have en vældfærdsstat og en Sundhedslov, der skulle mindske denne ulighed, så opfattes det som bekymrende at man, ud fra analysen kan se at de ulighedsskabende faktorer endnu en gang har formeret sig, ved indførelsen af miljøzonen. For som flere af informanterne, respondenterne og kommentarsporene viser i analysen, så tegner der sig et mønster af en øgning i uligheden i sundhed. Fordi ud fra fortællingerne kan der læses, at flere borgere rent faktisk har oplevet en udfordring med at komme til læge og på sygehuset, grundet miljøzonen. Eller at et besøg er forbundet med en straf. Dette er i sagens natur en udfordring, for kigger man på Miljøzonenloven, så er der borgere hvis bil ikke må køre i miljøzonen. Gør man dette alligevel, så er der en bøde i vente, men omvendt set så foreskriver Sundhedsloven §2, at der skal være lige og let adgang til sundhedsvæsenet, hvilket man kan konstatere bliver problematisk at overholde, når forskellige sundhedsinstitutioner er omringet af en miljøzone, som forbyder grupper af borgere at benytte deres bil, til at komme til læge, sygehus osv. For som det fremgår af analysen og informanternes og nogle af respondenterne svar, så er det ikke alle, som er i besiddelse af den økonomiske frihed til at skifte bil eller montere et partikelfilter, som gør at bilen overholder Miljøzonenloven, eller for dens sag skyld til at betale bøden. Hvilket ifølge undersøgelsen bliver italesat i flere af informanternes subjektive fortællinger og i respondenterne besvarelser på spørgeskemaet, samt i kommentarerne i debatten på Facebook. Her har enten de selv eller nogle de kender oplevet, at der sker en øgning i uligheden i sundhed og dette synes også at blive bakket op af de 50%, der i spørgeskemaet beretter om at miljøzonen ikke er en god løsning, grundet en bekymring om at den rammer skævt. Ydermere bliver bekymringen også bakket op af den

forhenværende sygeplejerske, som jeg nævnte tidligere i analysen. Så med den skævhed i sundhed der begynder at vise sig, så kan man argumentere for, at grundet miljøzonen, så er borgerens mulighed for at komme til læge blevet afhængig af både hvor man bor, hvilken bil man har og borgernes egen økonomi. At man ud fra dataet og analysen, kan se at det ikke kun er i Aalborg, at udfordringerne med at komme til læge og på sygehuset bliver øget, men at det samme gør sig gældende i Århus, Odense og København gør også kun bekymringen større, og samtidig understreger det vigtigheden af, at sætte miljøzonerne under lup og eventuelt genoverveje om miljøzonerne er den bedste løsning, eller om vi reelt er ved at løse et problem, ved at skabe et nyt, hvor en gruppe mennesker endnu en gang kommer til at opleve endnu en forringelse og en indskrænkelse af deres rettigheder. Så igen kan det være svært at generalisere og konkludere for meget, ud fra den indsamlede empiri, men man kan begynde at se at der tegner sig et mønster af, at miljøzonen ikke kun i Nordjylland, men på landsplan har en øgende effekt på uligheden i sundhed.

Tilbageblik på eksisterende forskning

I denne sidste del af konklusionen lægger jeg ud med at besvare problemformuleringen, som tidligere nævnt forlyder således:

Hvordan oplever nordjyderne miljøzonens påvirkning af deres mobilitet og uligheden i sundhed?

At der så at sige er to led i problemformuleringen, er også en af årsagerne til, at analysen er todelt og konklusionen er tre delt, for først har vi et led, der omhandler nordjydernes oplevelse af miljøzonens påvirkning på deres mobilitet. Ud fra den eksisterende forskning, kan man læse i afsnittet, der omhandler mobilitet, at NT's egen undersøgelse foreviser et billede af, at nordjyderne generelt oplever en relativ høj oplevelse af mobilitet, skønt der desuden vises en kommunal variation i mobiliteten, hvilket betyder at der reelt er en forskel i de nordjyske borgeres opfattelse af mobiliteten. Denne variation bliver dog så at sige også bekræftet af informanternes fortællinger, og ligeledes bliver det af en gruppe respondenterne også bekræftet, at et flertal ikke oplever de store udfordringer i mobiliteten, fordi de har egen bil, som de benytter som primære transportmiddel. Dette kan argumentere for, at dette speciale reelt set bare bekræfter den viden, der så at sige allerede er at finde, og derved ikke i udgangspunktet bidrager med ny viden om nordjydernes oplevelse af deres mobilitet. Men her er det relevant at nævne, at ny viden ofte betyder nye spørgsmål og ikke med garanti nye svar (Brinkmann & Tanggaard 2020 s. 659), hvilket også i dette speciale betyder at den

eksisterende viden om denne forskel i nordjydernes mobilitet ikke kan benægtes. Til gengæld kan det fortælle noget mere konkret, om hvordan miljøzonen kommer til at påvirke borgernes mobilitet og frie bevægelighed i Aalborg, men også i andre byer, hvor miljøzonerne er placerede, samt hvordan borgernes mobilitet bliver mere indskrænket og hvilke konsekvenser dette får for borgere, forretninger og bylivet. Ligeledes om hvordan uligheden ikke blot får det økonomiske skel til at vokse, ved at man pålægger borgere at investere i nye biler, opgraderinger af de gamle biler eller at gældsætte sig for fortsat at beholde sin frie bevægelighed. Samt at sikre borgerne lige adgang til sundhedsvæsenet, uddannelse, indkøb osv. Derfor kan man også argumentere for at indførelsen af miljøzonen resulterer i en forringelse af uderumskvaliteten, hvilket kommer til at påvirke ikke kun borgerens lyst, men også mulighed for at deltage i udeaktiviteter, som hverdagen byder på. Hvorvidt de så er sociale, nødvendige eller valgfrie.

Ydermere kommer der også nye kræfter i spil, som kommer til at påvirke den eksisterende magtstruktur i byen, ved hjælp af forskellige magtudøvende aktører, der sikrer at det kun er de særlige udvalgte borgere og køretøjer der opholder sig i det pågældende område. Disse magtudøvende aktører kommer til at have flere påvirkninger på borgeren. Først kommer de til at have magt over den menneskelige adfærd, men også magt til at regulere denne adfærd gennem sanktionering. Ligeledes kommer de også til at have magt til at få borgerne til at overveje hvordan deres fremtidige hverdagslogistik skal være, men aktørerne kommer også til at have en magt over hvilken bil borgerne skal anskaffe sig, for at sikre borgerens frie bevægelige og mobilitetsmønster i fremtiden. Foruden mobilitetens påvirkninger, så fremgår det af analysen at uligheden i sundhed viser sig. Når vi gennemgår den eksisterende forskning i afsnittet ”Den store ulighed i sundhed”, så ses ligeledes en forskel i sundheden blandt borgerne. Dette bliver også italesat af flere af informanterne, respondenterne osv. men at denne ulighed endnu en gang har fået tilvækst, grundet miljøzonens social ekskluderende effekter, kan siges at være et nyt fænomen, som ikke kun lovmæssigt, men også borgermæssigt skaber nogle udfordringer. Disse udfordringer er også dem begrebet miljøzonens skyggeside indfanger, hvilket også kommer til at betyde at den tidligere manglende bevisbyrde om miljøzonens påvirkning af ulighed i sundhed, begynder at blive akkumuleret og at der reelt set er borgere, som fortæller om at de har oplevet dette. Samtidig med at man i analysen kan se, at dette ikke kun gør sig gældende i Aalborg, men at der i kommentarspor og artikler ligeledes findes fortællinger herom, åbner også op for at den benyttede afgrænsning, hvor der ligeledes argumenteres for at Aalborg kunne være repræsentativ og sammenlignelig med de udfordringer, der kunne opstå i de fire øvrige

miljøzoner. I afsnittet "Afgrænsning" bevidnes om at selvom empirien og datasættet ikke er omfattende nok til at generalisere ud fra, så danner der sig et mønster af at både mobiliteten og uligheden i sundhed bliver påvirket af miljøzonens indførsel, som på flere måder kommer til at have en splittende effekt i vores samfund, der ellers skulle være så lige. Ligeledes åbner dette speciale op, om ikke for en genovervejelse af miljøzonerne, så i hvert fald for en debat om behovet for yderlige undersøgelser af dette fænomen, med dette for øje, at få belyst flere nuancer af de problematikker, der er opstået i følgeskab af miljøzonernes opståen.

Litteraturliste

Bøger

Brinkmann, Svend (2012): Kvalitativ udforskning af hverdagslivet 1. udgave, 1. oplag, Hans Reitzels forlag

Brinkmann, Svend & Kvale, Steinar (2015): Interview: "Det kvalitative forskningsinterview som håndværk" 3. udgave, Hans Reitzels forlag

Brinkmann, Svend & Tanggaard, Lene (2020): Kvalitative Metoder "En Grundbog" 3. udgave, 1. oplag Hans Reitzels forlag

Gehl, Jan (2023) livet mellem husene, 8. udgave, 1. oplag, Arkitektens Forlag

Latour, Bruno (2005): "en ny sociologi for et nyt samfund: introduktion til Aktør-netværk-teori. 1. udgave, 1. oplag 2008 Akademisk Forlag.

Madsen, Bent (2005): Socialpædagogik "Integration og inklusion i det moderne samfund" 1. udgave, 6. oplag, Hans Reitzels forlag

Steen Solvang Jensen, Morten Winther, Matthias Ketzel og Thomas Ellermann (2018) Institut for Miljøvidenskab

Tønder, Lars (2020): "Om magt i den antropocæne tidsalder" 1. udgave, 1. oplag Djøf forlag

Vallgård, Signild (2019): Hvordan mindsker vi uligheden i sundhed, Informations Forlag, 1. udgave

Rapporter

Bruun, Kim, Wenter (2019) Sammenlignende måling af partikler i udstødningsgas samt omgivelsesluft Peugeot 308, Teknologisk Institut

Jespersen, Per Homann Trængselskommissionen (2013): Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden- hovedrapport

Websites

Bilstatistik.dk – (se bilag)

Ekstrabladet miljøbøde 1500 kr - (<https://ekstrabladet.dk/nyheder/samfund/miljoeboeder-for-behandling-koster-1500-kroner-at-komme-paa-hospitalet/10329972?fbclid=IwY2xjawGr2kRleHRuA2FlbQIxMAABHXA2Lw42zRoJWerF>)

[KLWn9wpt3AsjamJe26ta6GiG0CLjs8InTL5rXYZ_NA_aem_q9e76JENI8FTKhL1LbWQAw](#)
)

FDM 2023 - (<https://fdm.dk/nyheder/bilist/2023-09-roedt-kort-til-hver-10-dieselbil>)

NT's mobilitetsindeks - (<https://journals.aau.dk/index.php/td/article/view/5012/4388>)

sygehus Nord hjemmeside - (<https://aalborguh.rn.dk/intensiv-nord>)