AALBORG UNIVERSITET
KØBENHAVN

Aalborg Universitet København
A. C. Meyers Vænge 15
2450 København SV
Danmark

Sekretær: Lene Wenstrøm Jørgensen
Telefon: 99 40 97 34
Lene Wenstrøm Jørgensen

Studenterrapport

Uddannelse: By, Bolig og Bosætning

Semester: 10 semester

Titel på projekt:

Byrummets bil(fri) kompleksitet

Projektperiode: 01.01.22 – 09.06.22

Vejleder: Mia Arp Fallov

Projektgruppenr.:

Medlemmer:

Lukas Dustin Torp

Sophia Rouvillain

Resumé:
Dette speciale undersøger de kompleksiteter, der opstår i debatten om (bil)fri byrum. Gennem rytmer, sanser og kropslige oplevelser, undersøges det, hvordan biler påvirker byrummene. Det metodiske arbejde består af et casestudie af Skindergade i København, Danmark (ikke bilfrit byrum) og Het Rond Plads i Houten, Holland (bilfrit byrum). Vores teoriramme udgøres af John Andersons stedteori og Henri Lefebvres rytmeanalyse og magtteori. Et uddrag af hovedresultaterne viser, at de historiske spor spiller en væsentlig rolle i måden hvorpå, byen er dannet udformet. Ydermere medfører mange lineære rytmer, at rummet opfattes som en passage af hurtigt flow. Det fysiske miljø har en stærk sammenhæng med de konflikter, der ses i et ikke bilfrit byrum på grund af den minimale plads, der gives til andre brugerne end bilister. Cyklisters rytmer vil tilpasse sig bilkørslen i ikke bilfrie rum. Derfor kunne en nytænkning af rummet, og især vejen, med inspiration fra bilfri byrum, være en potentiel løsning. Bilfri byrum er gennemsyret af polyrytmi, selvom der også er flere regelbrud i trafikken. Hverdagen og byrummenes rytmer har stor betydning for, hvordan byrummene bruges. Derfor bør politiske indsatser have respekt og forståelse for byrummets kompleksitet og de mange lag.

Antal normalsider: 85

Antal anslag: 240.735

Afleveringsdato: 08.06.22

Copyright © 2012. This report and/or appended material may not be partly or completely published or copied without prior written approval from the authors. Neither may the contents be used for commercial purposes without this written approval.

Byrummets bil(fri) kompleksitet

Specialeafhandling
Aalborg Universitet
9. Juni 2022

By, Bolig og Bosætning
Lukas Dustin Torp
Sophia Rouvillain

Abstract

Our research explores the complexities that arise in the debate concerning cars and urban spaces. Despite the importance of senses and embodied experiences they are often not acknowledged in urban planning.

This paper explores through rhythms, senses, and embodied experiences how cars affect the urban spaces. The casestudie investigated Skindergade in Copenhagen, Denmark (non-car-free-space) and Het Rond Plads in Houten, The Netherlands (car-free-space). Our theory framework is constituted by John Anderson's place theory and Henri Lefebvre's rhythmanalysis and power theory. Our data is conducted through the lens of hermeneutics and phenomenology which allows us to investigate the complexity of the city via our own bodies and prejudices.

The key findings from the analysis show that the historical traces are playing a significant role in the way the city is formed. Furthermore, many linear rhythms entail that the space is sensed as a passage of fast flow. The physical environment has a strong connection with the conflicts seen in a non-car-free urban space because of the minimum amount of space given to users besides cars. The cyclist's rhythms will adapt to the car driving. Therefore, a rethinking of the space, and especially the road, with inspiration from car-free spaces, could be a solution. Car-free spaces are permeated by polyrhythm even though there are several rule breaks in the traffic as well. Everyday life and the rhythms of urban spaces have a saying in how urban spaces are used. Therefore, political efforts need to have respect and understanding of the complexity of the urban space and the many layers that construct the city.

Indholdsfortegnelse

Abstract **1**

1.0 Problemfelt **4**

2.0 Afgrænsning **8**

3.0 Specialets forskningsdesign **10**

4.0 Tidligere forskning **11**

4.1 Retracing trajectories: The embodied experience of the cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and the city' in Utrecht af Jan van Duppen og Bas Spierings *11*

4.2 Blød by af David Sim *13*

4.3 Byrumsforsøget i Middelalderbyen *16*

5.0 Videnskabsteori **18**

6.0 Teori **21**

6.1 Retten til byen *21*

6.2 Om Rytmer *23*

6.2 Rum, sted (b)order *27*

7.0 Metode **30**

7.1 Karakterisering af cases *30*

7.1.1 Skindergade i København 30

7.1.2 Het Rond Plads i Houten, Holland 35

7.2 Casestudiet *37*

7.2.1 Sammenligning af cases 37

7.2.2 - Hvorfor case arbejde? 38

7.2.3 Case udvælgelse og samspil 39

7.3 - Observation *41*

7.3.1 Udarbejdelse af observationsguide 41

7.3.2 Observationer i felten 42

7.3.3 Praktiske rammer for observationen og feltnoterne 44

7.3.4 Udarbejdelse af anden observationsguide 47

7.3.5 De visuelle elementer 48

7.3.6 Fravalg af anden observation i Skindergade 48

7.4 Kvalitative interviews *50*

7.4.1 Eksperter og ekspertinterview ... 50
7.4.2 Udarbejdelse af interviewguide ... 52
7.5 Bearbejdning af empiri ... 53
7.5.1 Transskribering ... 53
7.6 Reliabilitet og validitet ... 53
7.7 Analysestrategi ... 54
8.0 Analyse ... 55
8.1 Spor af bilismens dominans ... 55
8.2 Byrummets kampe ... 59
8.2.1 Hverdagsmorgener i Skindergade ... 59
8.2.2 Hverdagsmorgener på Het Rond Plads ... 68
8.2.3 Fredag aften i Skindergade ... 72
8.2.4 Fredag aften på Het Rond Plads ... 74
8.2.5 Lørdag formiddag i Skindergade ... 77
8.2.6 Lørdag formiddag på Het Rond Plads ... 78
8.3 Cykelkultur ... 82
Delkonklusion ... 89
8.4 Kroppen og sanserne i byrummet ... 89
9.0 Diskussion ... 94
9.1. Er det hastigheden, som er problemet eller er det kategoriseringen af trafikanter? ... 94
9.2 Hvem dikterer byrummets forandring? ... 100
10 Konklusion ... 105
11 Litteraturliste ... 108

PROBLEMFELT

1.0 Problemfelt

Bilers tilhør i storbyerne er i nyere tid meget omdiskuteret. Spørgsmålet handler ofte om, hvordan byerne kan blive mere bæredygtige, men også om bedre livskvalitet til borgerne i byerne. I den forbindelse er det at mindske CO2-udledning blevet et sigte for mange europæiske storbyer. I kampen mod CO2-udledning i byerne, er det især at begrænse bilernes tilstedeværelse, der kigges henimod. Der tegner sig et billede af forskellige bilreducerende tiltag i europæiske storbyer for eksempel i Stockholm, Edinburgh og København. De bilreducerende tiltag kommer blandt andet til udtryk gennem forskellige indgreb såsom: Færre parkeringspladser i centrum af byerne, veje gøres ensrettet, bilfrie zoner etableres og hastigheder sænkes. Tiltagene har til formål at gøre det mindre attraktivt, at anvende bilen som transportmiddel i centrum af byen (Christensen & Greisen 2022).

Vi undrer os i denne sammenhæng over, hvad der ligger forud for de bilreducerende tiltag. Hvem vil tiltagene komme til gode? Er det de bløde trafikanter (cyklister og fodgængere), som særligt vil kunne få et stort udbytte af de bilfrie zoner, den sænkede hastighed og reduceringen af parkeringspladser i centrum af byen? Og hvad kommer det til at betyde for pendlerne, der har brug for at kunne komme hurtigt og ubesværet ind og ud af byen?

Indtil nu er bilerne, ifølge David Sim, som er arkitekt og urban ekspert hos Gehl, blevet favoriseret ved fordelingen af pladsen i de offentlige rum: *"Most cities have plenty of data on motorized vehicles and almost none for pedestrian activity, leading to a bias toward the car in decisions on the distribution of space"* (Sim 2019:115-116). Sim italesætter, at selvom fodgængere udgør den største gruppe, bliver de nedprioriteret. Hvilket har en betydning for, hvordan rummet opleves. Sim argumenterer for, at fodgængere forbedrer opfattelsen af tryghed, og er med til at opbygge et lokalt fællesskab, som bilerne ikke kan bidrage til. Modsat bilerne mener Sim, at cykling skal anses som en del af hverdagslivet og i øjenhøjde med fodgængere. Cyklister får også fordelene ved at være en del af det liv i, der foregår i gaderne (Ibid.:115-116).

Jonas Larsen, som er professor i mobilitet og urbane studier ved Roskilde Universitet, har undersøgt, hvordan cykelkulturen også kan være ekskluderende for bestemte brugergrupper på ikke cykelvenlige steder:

> "...is inscribed with positive sub-cultural meanings – adrenalin-rush and urban coolness – and of taking multiple risks on the other. Such materials and meanings necessitate psychological and physiological competences that will rule out most people, especially children, those traveling with children, older people, and those more risk averse, and they will therefore be likely to associate cycling with fear" (Larsen 2016:879).

Det udfordrer til Sims argument om, at cyklister kan bidrage med en mere lokal følelse og er mere i øjenhøjde med fodgængerne. Vi undrer os over, hvordan dét at gøre bilen mindre attraktiv kan fungere, når cyklen, som er alternativet, har en tilhørende cykelkultur, der kan være ekskluderende? Og hvordan spiller denne cykelkultur ind på oplevelsen af stederne? Oplevelsen af byrummet knytter sig til den menneskelige dimension.

Den menneskelige dimension inden for arkitektur og indretning har en betydning for vores sanseindtryk. Det understreger Anne Marie Tommerup, der er ekspert i adfærdsarkitektur. Ifølge hende besidder vi mennesker mellem 17 og 53 sanser (Tommerup 2022A). Gennem sanserne bliver vi stimuleret. Både under- eller overstimulering vil medføre et forhøjet niveau af stress i kroppen, hvorfor "*... variationen og intensiteten i sansestimuli er vigtigt for dit velbefindende*" (Tommerup 2022B).

Sim peger også på vigtigheden af sansestimuleringen: "*In particular, it means designing with attention to the experience at eye level, including appealing to sensory stimuli, and using dimensions that relate to the human body*" (Sim 2019: 220). Der er en tæt sammenhæng mellem vores materielle omgivelser og vores perception, oplevelser samt forståelse. Oplevelsen af de arkitektoniske omgivelser involverer flere sanser, da både rumlighed, stoflighed og størrelsesforhold indfanges med vores sanser (Pallasmaa 2015: 67-68). Jean Starobinski mente, at det visuelle paradigme (synet), i særlig grad har skabt grundlaget for byplanlægningen, mens andre sanser nedprioriteres:

> "Især er nutidens storbyer i stigende grad øjets byer - distanceret, som de er fra kroppen i udsynet fra forbipasserende trafik eller den fjerne udsigt fra et fly. Planlægningsprocessen har tilgodeset det ulegemlige, kontrollerende og distancerede kartesianske blik" (Pallasmaa 2015:49-50).

Idet sansestimuli har stor indvirkning på oplevelsen af byrummet, bygger dette speciale på en undren om hvilke sanser, som bliver stimuleret i bilfrie og ikke bilfrie byrum. Hertil er vi interesserede i, hvad denne viden kan bidrage med. Så der opnås en bedre forståelse af, hvordan biler påvirker det levede liv i byerne.

Forskellige bæredygtige tiltag fylder meget i byudviklingsdebatten, hvilket umiddelbart lyder meget positivt, men kan det også være med til at sløre, hvad det fælles formål med byudviklingen bliver i sidste ende? For André Botermans, som er tilknyttet det kommunale virke i Hollands bilfri provinsby Houten, er fokus ikke på CO2-reduktion eller trafikplanlægning, men i stedet på det levede liv:

> "Houten is like an urban planning thing instead of a traffic planning thing. Houten was designed in the 1970's (...) The saying that Houten is a bicycle city is first from halfway in the 90's when we were already 25 years designing and building the city. And it is not about cycling. It is about living a good life. A healthy life. A relaxed and quiet life" (Botermans bilag 6:2-3).

I Aalborg og Københavns Kommune har de, ligesom andre større byer i Danmark, også ønsket om at reducere CO2en via reducering af biler i bymidten:

> "Byrådet i Aalborg Kommune er nemlig fast besluttet på at nå målet om at reducere CO2-udledningen i kommunen med 70 procent frem mod 2030, og her spiller biltrafikken en afgørende rolle" (Pedholt 2022).

Københavns Kommune har sat en vision om at udvikle helt- eller delvist bilfri byområder. Kommunes vision tager udgangspunkt i *"…et stort politisk fokus på at reducere biltrafikken,*

opprioritere de bæredygtige transportformer (cykel, gang og kollektiv transport), sænke CO2-udledningen og skabe flere og grønnere byrum" (Københavns Kommune 2018:3). CO2-reduktion er et overordnet mål for Københavns Kommune, og i der peges blandt andet på helt- eller delvist bilfri områder såsom Sydhavn og Ørestaden. Københavns Kommune har desuden foretaget et byrumsforsøg, som også eksperimenterer med zoner, hvor blandt andet gående har første prioritet, i Middelalderbyen. Formålet med byrumsforsøget taler samtidig ind perspektiver på det levede liv, og hvilke udfoldelsesmuligheder, som kommer af at omprioritere mobilitetsformerne i zonerne. Efter byrumsforsøget har Københavns Kommunen udarbejdet en evaluering. Rapporten viser at borgerne oplevede, at det var mere attraktivt at opholde sig og være i byrummene, under forsøget (Københavns Kommune 2021:17).

Derfor er der flere formål i spil angående udviklingen af byrummene. På den ene side er der fokus på at skabe mindre biltrafik og bedre hverdagsliv. På den anden side er det at sænke CO2-udledningen mest mulig. Spørgsmålet er, om disse to agendaer overhovedet kan spille sammen i praksis? Måske skyldes sammenlægningen af disse agendaer, at der ikke er tilstrækkelige med viden omkring bilfriheds betydning for byrum? Vi er derfor interesserede i, hvordan vi kan skabe mere viden om oplevelsen af byrum, og i den forbindelse tage ved lære af lignende indsatser i andre lande, som også implementerer tiltag til mindre biltrafik.

Der er brug for en undersøgelse af, hvad bilernes tilstedeværelse egentlig betyder for vores oplevelse af byrummene. Derfor vil specialet skabe mere viden på området, som nuancerer og medtager flere aspekter og lag af byen. For at indfange byrummets kompleksitet vil specialet have fokus på byens rytmer. Af de årsager vil dette speciale dykke ned i sammenhængen mellem bilfrie tiltag, rytmer og stedbundne sanseoplevelser. Det skal ske gennem feltstudier i Hollands bilfrie provinsby Houten samt en af de nyligt afprøvede byrum med mindre biltrafik i Københavns middelalderby, Skindergade.

Til denne undersøgelse er nedenstående problemformulering udarbejdet:

Hvilken betydning har rytmer og sanseoplevelser, i hhv. bilfrie og ikke bilfrie byrum, for det levede liv? Og hvordan kan denne viden nuancere og kvalificere diskussionen om biler i de københavnske byrum?

2.0 Afgrænsning

Specialets idé er sprunget ud af en undren omkring, hvordan bæredygtige tiltag i byrum indvirker på formålene med byudviklingen. Herunder særligt, hvordan der er et fokus på at reducere CO2-udledning. Denne CO2-reduktion omtales at skulle ske gennem mindre biltrafik i bymidten. Hvilket kobles sammen med ønsket om at forbedre byrummene generelt. Her har vi valgt at tage udgangspunkt i Københavns Kommunes byrumsforsøg, som fokuserer på mindre biltrafik og bedre hverdagsliv. Et oplagt fokuspunkt kunne have været at undersøge, hvordan Kommunen arbejder med at sikre disse to agendaer mødes. Vores formål er dog i stedet at foretage en dybdegående undersøgelse af det levede liv på stedet, hvoraf en diskussion om ovenstående kan springe ud af. Det er dog ikke hovedformålet i sig selv. I den forbindelse vil dette speciale heller ikke undersøge, hvordan CO2-udledning kan begrænses bedst. Specialet vil i stedet vise, hvilke dynamikker, som er på spil i byrummet og ud fra det, analysere sig frem til, hvordan det levede liv udfolder sig og interagerer med omgivelserne.

Spørgsmålet om mobilitet og de mange brugergrupper, kunne ligeledes være interessant at se nærmere på, særligt deres specifikke brug af byen. Vi har dog valgt at fokusere på stedet i sig selv, og mindre på, hvilke grupperinger f.eks. pendlere eller beboere, der bruger stedet og deres behov. Det betyder, at spørgsmålet, om f.eks. pendlere og generelt erhvervslivet, kan komme til og fra København med bil, ikke bliver et omdrejningspunkt for specialet. På den anden side vedrører diskussionen i specialet overvejelser om en mulig eksklusion, hvis bilerne helt fjernes fra byrummet.

Desuden er emnet om mindre biltrafik i byrummet og CO2-reduktion et meget aktuelt emne, hvor der løbende opstår ny viden. Det har vi særligt erfaret undervejs i processen, da evalueringen af byrumsforsøget er blevet udgivet efter vi valgte dette emne. Derudover er

tidligere artikler, som koblede byrumsforsøget sammen med Københavns Kommunes mål om at være CO2 neutrale i 2025, ikke til at finde længere. Vi udarbejdede specialet på baggrund af de byrumsforsøg, som var blevet udført hen over sommer i 2021. Senere har vi medtaget evalueringens fokuspunkter i diskussionen. Derfor har vi holdt øje med den sideløbende forskning, som er opstået undervejs. Retorikken omkring 'bilfrihed' har desuden også ændret sig undervejs, hvor den mest anvendte betegnelse nu er 'mindre biltrafik'. Der er derudover de senest par måneder kommet endnu større fokus på sænkning af hastigheder for biltrafikken.

På baggrund af ovenstående afgrænsning, kan vi argumentere for at specialet tager hul på et stort emne, som kan brede sig i mange retninger. Det er dog vigtigt at have for øje, at specialet ikke kan svare på alle de mangeartede problemstillinger, som knytter sig til emnet. I stedet har vi valgt at gå i dybden med det levede liv i byrummet, og hvilken kompleksitet, som udspringer heraf. Denne viden kan danne grundlag for videre forskning på området, og derfor tilføre emnet den nuance og kvalificering, som vi særligt ser mangle på området.

3.0 Specialets forskningsdesign

Vores forskningsdesign er skabt med afsæt i vores erkendelsesinteresse for, hvilke sanseoplevelser og rytmer der knytter sig til bilfrie byrum og ikke bilfrie byrum. Herefter vil diskutere, hvordan viden kan sættes i spil i debatten om biler i de københavnske byrum. Vi har udvalgt bestemte teoretiske og metodiske tilgange for at kunne besvare vores problemformulering.

Valget af vores videnskabsteoretiske position henter inspiration fra hermeneutikken og fænomenologien. Den ontologiske og epistemologiske forståelse, som vores videnskabsteoretiske afsæt giver, vil ydermere danne rammen for vores teoretiske og metodologiske valg.

Den teoretiske ramme består af stedsteori - (B)orders af John Anderson, rytme- og magtteori af Henri Lefebvre. Sammensætningen af teorierne er nøje udvalgt, så de kan understøtte forståelsen af problemet. Denne teoretiske ramme bidrager med den nødvendige terminologi for at kunne analysere emnet. Teorierne giver os både mulighed for at undersøge med fokus på *hvordan og hvorfor*. Specialets metode er opbygget efter casestudiets principper for at kunne operationalisere empiriindsamlingen og skabe dybdegående viden gennem eksplorative feltmetoder og ekspertinterviews.

Første del af problemformuleringen, og derved vores første del af analysen, vil bestræbe sig på at besvare, hvilken betydning har rytmer og sanseoplevelser, i hhv. bilfrie og ikke bilfrie byrum, for det levede liv. Der vil undervejs blive trukket på vores teoretiske ramme og den indhentede empiri.

I anden del af vores analyse vil vi besvare, hvordan denne viden kan nuancere og kvalificere diskussionen om bilfri byrum i København. Vores resultater fra første del af analysen vil blive løftet fra et case baseret niveau til et mere generelt niveau gennem den diskussion.

Tidligere forskning

4.0 Tidligere forskning

I dette afsnit vil vi redegøre for, hvilken anden relevant forskning, der er på området. Formålet er at skabe indsigt i den eksisterende viden, og afklare, hvordan dette speciale placerer sig i forhold til tidligere forskning. Der findes mange undersøgelser, der enten omhandler bæredygtige byrum, bløde trafikanter og det levede liv. Der er derimod færre undersøgelser, som fokuserer på sanseoplevelser i byrummet. Vi har derfor valgt at præsentere de to forskningsundersøgelser, som vi finder mest relevante for dette speciale. Herunder *Retracing trajectories: The embodied experience of the cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and the city' in Utrecht* af Jan van Duppen og Bas Spiering. Duppen og Spierings undersøgelse foregår i den hollandske by Utrecht, som er en storby nær vores case Houten. Den anden undersøgelse, som vi vil præsentere, er *Soft City* af David Sim. Sims undersøgelse er et helhedsorienteret perspektiv, som kigger på flere parametre af det levede liv. Der er temaer i denne undersøgelse, som vi vil fremhæve, herunder sanseoplevelser i byrum og forholdet mellem bløde og hårde trafikanter. Til sidst gives en indføring i de fem byrumsforsøg, som er udført af Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. Ligeledes fremlægges resultaterne og andre findings fra forsøget.

4.1 *Retracing trajectories: The embodied experience of the cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and the city' in Utrecht* af Jan van Duppen og Bas Spierings

Byerne har i de seneste år været genstandsfelt for, hvordan de kan gøres mere bæredygtige. Tendensen er at, politikerne, kigger mod mere miljøvenlige transportformer såsom at cykle og gå. Der er dog et videnshul i, hvad det helt konkret betyder for individers hverdag og kropslige erfaring at cykle gennem byerne f.eks. til og fra arbejde. Oftest når der forskes i cykelkultur, centrerer studierne sig om, hvordan flere kan lokkes til at tage cyklen fremfor bilen eller hvordan infrastrukturen skal udvikles med samme formål (Spierings & Duppen 2013:234). Jan van Duppen, fra Department of Geography, Walton Hall og Bas Spierings, fra Urban and Regional Research Center Utrecht, Utrecht University, undersøger gennem deres

studie netop, hvordan den kropslige erfaring tager sig ud i rejsen fra A til B og hvordan de forskellige dele af byen kædes sammen herigennem (Ibid.:235).

Der tages udgangspunkt i, hvordan forskellige rum og deres rytmer påvirker cyklistens krop. Hertil udforskes taktikker til at forhandle rum og synkronisere rytmer. Duppen og Spierings bygger undersøgelsen op omkring *sensescapes*, der er måder, hvorpå pendlere både sanser byrum og påfører cykelturen taktikker. Begrebet bruges til at betegne forholdet og interaktionen mellem den sansende krop og det urbane miljø. Forholdet mellem materialiteten og det immaterielle kan observeres og reflekteres ud fra en cyklists perspektiv. Duppen og Spierings argumenterer for, at den kropslige erfaring er 'multimodal', hvorved alle sanserne flettes sammen i sensescapes (Ibid.:235).

Ifølge Duppen og Spierings tenderer det interaktive forhold mellem krop og miljø til at være intenst. Det, der særligt gør det intenst, er de høje hastigheder, som giver en form for eufori hos nogle cyklister. Når cyklister rejser gennem rummene, med høj hastighed, bliver rummene mere flydende og smelter sammen (Ibid.:2). En anden faktor, der spiller ind på forholdet mellem krop og miljø er, når regler brydes:" *… when traffic rules and lights are ignored and people intersect and interweave on chaotic, or both interactions between pedestrians, cars, cyclists, traffic lights, pavements, car noise, exhaust fumes…"* (Spierings & Duppen 2013: 235). Hvilket giver en oplevelse af, at trafikken er kaotisk udefra set. Derudover anvender Duppen og Spierings også begrebet *Place-ballets*. Med dette begreb sammenkædes adfærdsmønstrene med Lefebvre rytme terminologi, som er den terminologi, der anvendes i dette speciale.

Undersøgelsen konkluderer, at banerne mellem hjem og arbejde, involverer sammenhængende forhandlinger 'in motion' med andet trafik. Cyklisterne har udviklet manøvrer, der placerer dem sikkert på vejen og tilpasser dem til farten og andres rytme. Ved udførelse af disse indlærte manøvrer er der et højt niveau af koncentration, og i nogle tilfælde stress. Nogle af disse manøvrer er en afvigelse fra de gældende trafikregler. Cyklisterne har udviklet en særlig evne til at navigere i, hvor og hvornår de kan slippe afsted med at bryde trafikreglerne f.eks. at køre over for rødt, tage alternative veje eller køre imod ensretningen.

Et forhold, der spiller ind på omend disse manøvrer praktiseres, og den valgte cykel stil, er om cyklisten har ansvaret for et barn eller om de har kendskab til tidligere ulykker (Ibid.:242).

Dernæst finder undersøgelsen frem til pendlerens søgen efter sammenhængende rytmer og effektiv bevægelse, når de sammensætter deres ruter. Flowet er vigtigt for cyklisterne, og med afsæt i deres kendskab til byen og områderne, sigter de efter en rute med få lyskryds og genveje (Ibid.:242). Det handler dog ikke kun om at optimere og korte turen. Cyklisterne tager også bevidste valg om at benytte alternative ruter for at få et mere grønt og stille miljø. Omlægningen af ruterne gør, at cyklisterne ikke kan slå autopilot til, i samme grad som de kan ved de velkendte ruter. Kendskabet til ruterne ligger derfor også i den kropslige erfaring (ibid.:242).

Duppen og Spierings konkluderer også at sanserne spiller en rolle. Lugtesansen kan være med til mentalt at sammenkæde forskellige rum. I undersøgelsen er der et eksempel på, hvordan en cyklist kan dufte kaffe alle de steder, som der rejses igennem på cyklen. Hvilket skaber en sammenhæng mellem rejsen fra hjem og til arbejdspladsen. I rejsen til og fra arbejde foregår en omstillingsproces, hvor f.eks. cyklisten tænker på, hvilke opgaver de skal løse på jobbet. Omvendt, når cyklisten rejser hjem, går omstillingen ud på at lade arbejdet blive på arbejdspladsen, og se frem mod, hvad der skal ske derhjemme (Ibid.: 242). Pendlerruter er delt og forbundet på flere måder dvs., at de ikke nødvendigvis er lige, men består i stedet for af pendlernes egen forståelse og kropslige erfaringer (Ibid.:242).

4.2 *Blød by* af David Sim

Bogen *Soft City* af David Sim sætter fokus på, hvordan byer kan tilføres mere komfort og samvær i hverdagslivet. Han mener, at der er måder, hvorpå vi kan skabe sundere, mere bæredygtige og mere ønskværdige byrum (Sim 2019: 6). Som en del af undersøgelsen nedsætter Sim 9 kriterier: '1. Diversity of build form, 2. Diversity of outdoor spaces, 3. Flexibility, 4. Human scale, 5. Walkability, 6. A sense of control and identity, 7. A pleasant microclimate, 8. A smaller carbon footprint og 9. Greater biodiversity' (Ibid.:214-231).

Kriterierne nr. 4 og 5 taler særligt ind i dette speciales temaer, og understreger, hvorfor, at den menneskelige skala er vigtig. Det handler om, hvordan alle sanser kan blive stimuleret i byrummet. Hvis sanserne skal sættes i spil, er afstande en vigtig faktor. Afstandene skal være så korte, at det er muligt for kroppen at se og registrere detaljer, høre lave lyde, dufte og røre. Det vil, ifølge Sim, medvirke til at skabe flere møder og oplevelser. Samtidig vil steder, hvor afstandene er korte og mange sanser er stimuleret, give en øget følelse af tryghed (Ibid.:220). At indrette urbane steder på denne måde sætter derfor ikke kun krav til det overordnede visuelle billede, men til variation og liv på flere niveauer:

> "An urban environment should appeal to all the senses. It is not just about what you see, although visual stimulation is important. The more opportunities to observe living phenomena the better— seeing other people doing activities, viewing the big sky, shadows and light, flowers and trees, and birds and animals. Seeing a diversity of color and materials, as well as a variety of patterns and decoration, is also important" (Sim 2019:220).

Det handler også om at kunne bruge sin krop til det, som den er skabt til: At gå og bevæge sig på en naturlig måde (Ibid.:220). Sim mener, at både gående og cyklister det vil sige. bløde trafikanter, skal have mere plads i gadebilledet, da de bidrager positivt til byrummet. Hvorimod bilister ikke kan interagere med sine omgivelser i samme grad: "...*it can be argued that pedestrians improve the perception of security, help build community, and spend more money in local businesses. Passing cars cannot do these things in the same way*" (Sim 2019: 115). Ifølge Sim er cykling, som mobilitetsform, tæt knyttet til hverdagslivet og livet i gaden, da det er nemt at interagerer med sine omgivelser: "*On a bicycle, itis possible to stay connected to your surroundings— people, places, activities, and the forces nature— in a way that is more difficult on a bus or a tram and quite impossible in an automobile*" (Sim 2019:116). Han mener derfor, at cyklister også bør opfattes som en vigtig del af hverdagslivet, da deres praksis er i øjenhøjde med gående (Ibid.:116). Samtidig har Sim øje for, hvordan adskillelse af gående, cyklister og motordrevne køretøjer er vigtig. Hvis denne adskillelse overholdes, vil det afholde de mest basale konflikter. Københavns indretning, særligt ang. cykelstier, kalder Sim for 'The Copenhagen model'. Det, som kendetegner The Copenhagen model er vejenes inddelinger i fortov, cykelsti og kørebane (Ibid.: 118). Bilerne befinder sig endvidere kun på

den ene side af cyklisterne, og kan desuden parkere ved siden af cyklisterne uden, at det er en gene for cyklisterne:

> "The real perception of danger and stress for cyclists stems from the motorized vehicles on the road, not from the pedestrians. Having to deal with cars on only one side makes cycling feel much easier and safer. With the Copenhagen model, parked cars act as a protective barrier between the cycle lane and the lane of vehicle traffic" (Sim 2019:119).

Ifølge Sim er the Copenhagen model et godt eksempel på, hvordan cyklisterne kan indgå i det levede liv i gaden (Ibid:120). Fodgængerfeltet er lige ved siden af cykelstien, og cyklisterne kan derfor interagere med livet i gaden og være spontane:

> "Designing the cycle lanes next to the sidewalk allows for a phenomenon that might be called the Danish moment. As you are cycling past the bakery in the morning and smell fresh-baked pastries, you can, on the spur of the moment, decide to jump off your bike and pick up a breakfast treat for yourself and colleagues on the way to work" (Sim 2019:120).

Samtidig mener Sim, at cykelstier bør være brede, så der er plads til to til tre cyklister ad gangen. Det vil give cyklister god mulighed for at være sociale på cykelstierne, og at andre cyklister kan overhale, hvis de kører i et hurtigere tempo (Ibid:120).

4.3 Byrumsforsøget i Middelalderbyen

De fem byrumsforsøg, som specialet har hentet inspiration fra, er blevet til efter en dialogproces med en borgersamling i 2019 (Københavns Kommune 2021:6). Forsøgene er udført af Teknik- og Miljøforvaltningen under Københavns Kommune. Forsøgene blev afviklet over fire måneder hen over sommeren 2021. Formålet med forsøgene er at skabe en mere attraktiv bymidte *"… med bedre plads til fodgængere, cyklister og spændende byrum besluttede…"* (Københavns Kommune 2021:6). De fem udvalgte steder er placeret i Københavns Middelalderby, som vist på illustration 1 nedenfor.

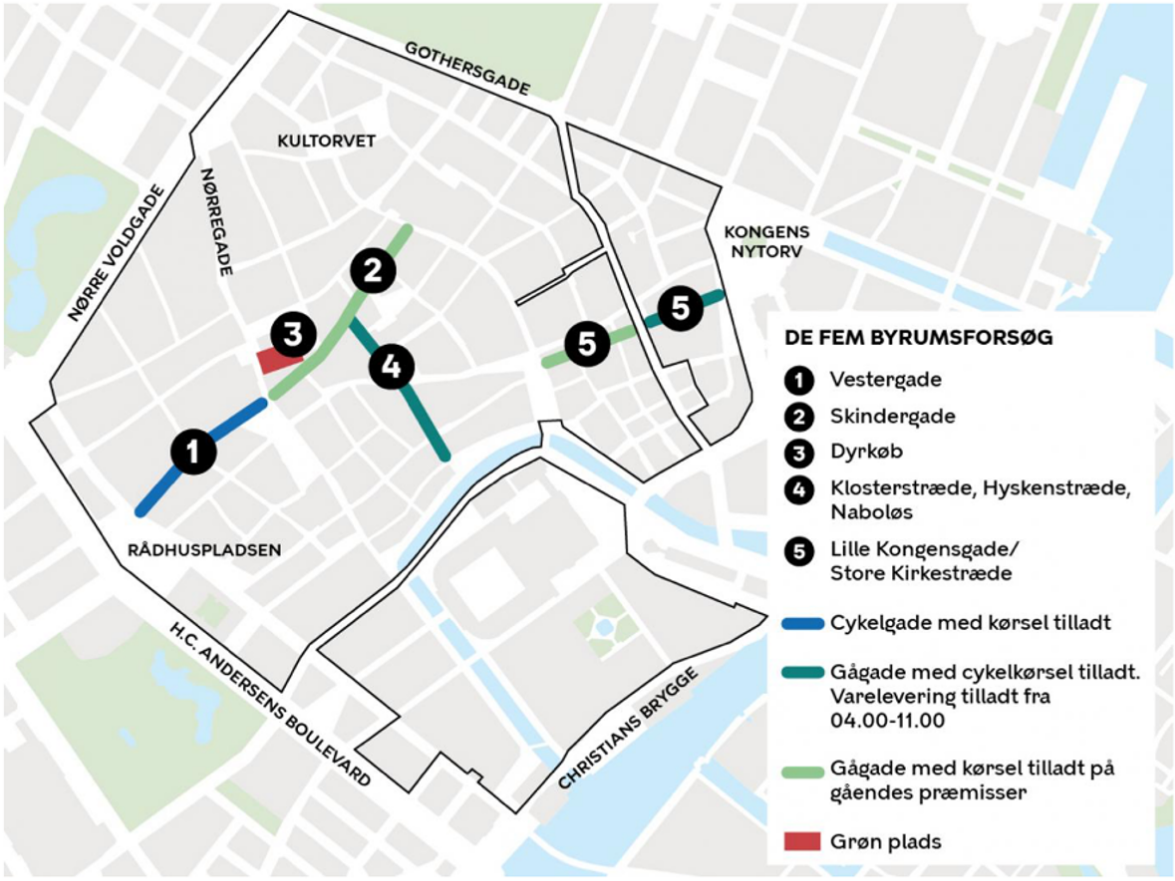


Illustration 1: Københavns Kommune 2022

For hver af de fem strækninger er der tilknyttet et særegent fokus, som skulle give indsigt i forskellige trafik flow og byens liv:

1. Den første strækning markeret på kortet er Vestergade. Her er byrumsforsøget tilpasset således, at det har et særligt fokus på natteliv og adfærd. Formålet er at

undersøge, hvordan indretning af byrummet kan bidrage til at forebygge og begrænse støj fra nattelivet og generende bilkørsel. Vestergade bliver omlagt til en cykelgade med kørsel tilladt. Som en del af forsøget nedlægges der 16 parkeringspladser i perioden (Olsen 2021).

2. Strækning nummer to er Skindergade. Der er i forsøget lagt vægt på indretningen, hvoraf gaden som afprøves som gågade, med kørsel tilladt på de gåendes præmis. Undersøgelsen skal give indsigt i muligheder for levende og varieret hverdagsliv for beboere og besøgende i en gade. Ligeledes er der lagt vægt på ophold i gaden. Der nedlægges 13 parkeringspladser i forsøgsperioden (Olsen 2021).

3. Forsøget i Dyrkøb, der angivet som nummer tre på kortet, har til formål at skabe et betydningsfuldt grønnere byrum og hertil ophold. Der opsættes træer og bænke for at skabe intimitet og ro. I perioden nedlægges der i alt 19 parkeringspladser (Olsen 2021).

4. Det fjerde forsøgsspot udgøres af tre gader: Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs. Formålet er at skabe en smutvej, der skal fungere som en forbindelse mellem Gammel Strand, Strøget og Skindergade. Forholdene skal her forbedres, så fodgængerne tilgodeses. Der nedlægges 14 parkeringspladser i perioden (Olsen 2021).

5. Den sidste og femte strækning er Lille Kongensgade og Store Kirkestræde. Forsøget havde til opgave at afprøve indretningen af gaden som 'gågade med kørsel tilladt'. Cykler og biler må desuden også køre, men på fodgængernes præmisser inspireret af Strædet. I forsøgsperioden er der fjernet 9 parkeringspladser (Olsen 2021).

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har som et led i processen udarbejdet en rapport. Rapporten er opdelt i tre dele; Konklusioner og anbefalinger, forsøgsbeskrivelse og resultater og erfaringer fra byrumsforsøgene. Relevante pointer fra denne evaluering vil blive udfoldet i specialets diskussion.

VIDENSKABSTEORI

5.0 Videnskabsteori

Det videnskabsteoretiske afsæt er forankret i inspiration fra de to retninger: fænomenologi og hermeneutik. Vores tilgang er derfor ikke stærkt knyttet til den ene retning fremfor den anden, men bygger derimod på elementer fra begge, og bygger bro mellem retningerne. Operationalisering af tilgangen vil vi redegøre for i afsnittet nedenfor.

Elementerne, som vi udvalgt fra de to retninger, er sammensat, så det passer til vores problemformulering. På den måde opnår vi den bedst mulige viden. Den fænomenologiske tilgang ses i specialet i sammenhæng med indhentning af viden om fænomener og de omkringliggende erfaringer. Fænomenologien forkaster ideen om, at der findes en objektiv virkelighed. Virkeligheden må derfor forstås som noget, der fremtræder for os, og den kan derfor indfanges og blive studeret gennem de subjekter, der erfarer den (Juul 2012A:65). Dog vil specialet også afvige fra den oprindelige fænomenologiske tilgang og i højere grad anlægge den hermeneutiske epistemologiske tilgang. Det forekommer, da vi som forskere, bruger vores egne kroppe, sanser og forforståelse, som genstandsfelt for indhentning af empiri. For som hermeneutikken forstår fordomme, kan de ikke elimineres, og skal bruges aktivt i forskningen (Ibid.:71). Den epistemologiske forståelse indenfor fænomenologien vægter derimod førstepersons perspektivet højt. Førstepersons perspektivet bliver derfor grundlaget for, hvordan viden indhentes, hvorfor det, ifølge retningen, skal foregå fordomsfrit. Den traditionelle fænomenologi kræver derfor, at forskeren sætter parentes om sin egen forforståelse og fordomme (Ibid.:70). Denne del, af den fænomenologiske tilgang er vi derfor ikke er tilhængere af i specialet.

I nyere tid er opgøret med den gængse forståelse af fænomenologiens grundantagelse om, at forskeren skal sætte parentes om sig selv, kommet til debat. Martin Heideggers, som repræsenterer fusionen af hermeneutikken og fænomenologien. Heideggers diskuterer subjektivitetens indlejring i historiske kontekster og at mennesker bør opfattes som en væren i verden. Opgøret bygger på, om det overhovedet er muligt, at mennesker og forskere er i stand til at fralægge sig sine fordomme og forforståelse og dermed tilgå viden neutralt. Heideggers udgangspunkt taler ind i en 'ren beskrivelse', der markerer vigtigheden i erkendelsens evidente forankring. Det skyldes, at han ikke fraskriver sig den

fænomenologiske reduktion. Vores forståelse af fusionen mellem de to videnskabsteoretiske retninger forankres i grundantagelsen: *"At begreber og teorier enten skal være forankret eller kunne spores tilbage til et førstepersonsperspektiv eller en før videnskabelig livsverden*" (Ibid.:73).

Specialet læner sig derfor op ad denne tilgang. Tilgangen kan knyttes til vores teoretiske analyseramme. Vores teoretiske ramme består blandt andet af Henri Lefebvres rytmeanalyse og magtbegreb, samt stedsteori af John Andersen. Ved at tage udgangspunkt i Lefebvres rytmetermologi får vi muligheden for at indfange og forstå, hvordan individer oplever og erfarer byrummene. Vi har i forbindelse med specialet anlagt os den forståelse, at vores kroppe og fordomme er en del af undersøgelsen af bilernes indvirkning på byrummene. Dette perspektiv henter vi fra den filosofiske hermeneutik, hvor den hermeneutiske cirkel sammensmelter forbindelsen mellem forsker og genstand. Forskeren kan ikke forblive beskuer til det undersøgte, da personen allerede er en del af den verden fænomenet udfolder sig i. Forskeren træder i den forbindelse ind i den hermeneutiske cirkel (Juul 2012B:111). Ligesom i den fænomenologiske tankegang, mener den filosofiske hermeneutik, at det ikke er muligt at fralægge sig sine fordomme (Ibid.:122). Det er særligt her de to videnskabsteoritiskeretninger smelter sammen og understøtter specialets grundantagelse om, at vores kroppe, og derved forforståelse, kan indgå i den videnskabelig empiriindsamling. For fænomenologien forstås sammenhængen mellem kroppen og erfaring som stærk:

> "Den levede krop opfattes som afgørende for sanseerfaringen og dermed af funderende betydning for alle andre former for erfaringer. Subjektets verdensmæssige væren er fra begyndelsen en kropslig væren" (Juul 2012B:77).

Ud fra dette synspunkt vil kroppen altid være referencepunktet for erfaring, da den er fysisk til stede i et rum (Juul 2012A:77).

De sanse- og kropslige oplevelser, som vi erfarer i felten, er derfor legitime. Det mener vi, da vi, som forskere, indgår og oplever den verden vi undersøger, på samme vilkår som andre. Det, som adskiller sig, er de fordomme vi som observatører og forskere har. Vi bruger fordommene aktivt til at udvælge et stærkt og relevant analyse- samt metodedesign. Samtidig

lader vi vores fordommene komme an på en prøve, og er klar til at lade de fordomme frafalde, som ikke opleves i felten.

TEORI

6.0 Teori

Vi har valgt at gøre brug af Henri Lefebvres teori i dette speciale, som omhandler magt, rytmer og sanseoplevelser. Det skyldes, at teorien omfavner flere sider af emnet. Lefebvres syn på magt træder i karakter med hans beskrivelser, der går under *The right to the city*. Vi anvender dette perspektiv på magt for at forstå, hvordan byrummet kan ses som en kampplads. Dernæst præsenteres Lefebvres teoretiske forståelser af rytmer og forbundetheden samt kroppen og sanserne, som giver en forbindelse til oplevelsen af byrummene. Efterfølgende gives en indføring i John Andersons stedsteori og begrebsliggøres af spor gennem (b)orders. Hvilket bruges til at analysere de materielle og immaterielle spor, som udgør steder.

6.1 Retten til byen

Ifølge Lefebvre bør byen anses som en organisme. Han mener, på den anden side, at byen i stedet bliver et ideologisk projekt. Idet byen altid har haft en relation til samfundet, bør byen anskues som 'et hele'. Samfundet består af mennesker og grupper, hvoraf familier, organiseringen af kroppe og forskellige foreninger får en rolle i denne helhed. Lefebvre skelner imellem de to begreber 'near order' og 'far order'. Near order betegner individer i større eller mindre grupper og relationerne imellem disse grupper. Far order betegner samfundets regulering af større institutionelle kræfter såsom kirken og staten. Byen kan derfor beskrives som en mægling '*mediation among mediations*', hvor både near order og far order indgår (Lefebvre 1996:101). Det hænger sammen med, hvordan byens rum kan beskrives som en kampplads (Ibid.:67). Denne kampplads er med til at understøtte kapitalakkumulation og kollektivt forbrug samt de tilhørende politiske processer. På den måde skal byens rum ses som en scene for at øge kapital. Hvorfor magtrelationer og kapital i den grad påvirker byens rum. Byrum bør endvidere anskues som et sæt af dynamikker, som tilsammen udgør en rumlig konfiguration (Jørgensen 2019:423). I forhandlingen bliver retten til deltagelse vigtig. I den forbindelse beskriver Lefebvre byen som 'the supreme *oeuvre*':

> "It is a totality assembling difference, characterized by formal simultaneity where all parts refer to the whole vice versa. The city itself is the supreme *oeuvre*, which enters

> into conflictual, ambiguous and dialectical relationships with its institutional form" (Lefebvre 1996:20).

Lefebvre uddyber, hvordan alle mindre dele, er en del af den helhed, som tilsammen udgør byen. Derudover mener han, at byen kan blive 'læst' ved at se nærmere på de små dele, som udgøres af det daglige liv, det umiddelbare og det ubevidste ved byen. Dette refererer særligt til historiske og andre tidligere hændelser, som gennem tiden har formet byen (Ibid:108). Udover at blive læst, så mener Lefebvre også at byen kan blive hørt:

> "What is inscribed and projected is only a far order, or a social hole, a mode of production, a general code, it is also a time, or rather, times, rhythms. The city is heard as much as music as it is read as a discursive writing" (Lefebvre 1996:109).

Byen bliver desuden en ramme om det private liv, hvor flows af netværk, information og kommunikation finder vej mellem forskellige samfundsniveauer, det vil sige fra far order og ned til near order. Byen kan derfor tilegne sig eksisterende politiske, religiøse eller filosofiske meninger. Det er både gennem byens fysiske udfoldelse og indretning og i måden, hvorpå steder bliver brugt (Lefebvre 1996:113-114). Byen skal altså læses, høres og udforskes for at kunne forstå det komplekse og levede urbane liv, der er med til at sætte sit præg på steder. Planlæggere må derfor undersøge det urbane og foranderlige liv, som skaber byen i sin helhed, i stedet for at planlægge byen ud fra en forudindtaget opfattelse og systemisk tilgang (Ibid:117).

Artefakter, signaler og instruktioner, som kommer i takt med tilrettelæggelsen af det daglige liv, såsom biler, fylder mere og mere på steder. Hvilket, ifølge Lefebvre, er med til at overskygge de kvalitative forskelle, der er mellem steder. Det er dog uundgåeligt, at det traditionelle bliver opløst til fordel for nye inputs, men det vil stadig bringe negative konsekvenser med sig. Er der ikke noget, som understøtter de symboler, stilarter, monumenter, tider og rytmer, der er med til at skabe forskelligheden og kvaliteten ved de traditionelle byrum, vil det indvirke på det sociale og mentale hos byrummets brugere (Ibid:127-128).

Med *The right to the city* udtrykker Lefebvre både en gråd og et krav dvs. både et opgør mod nødvendige mangler, men også en higen efter noget mere. Det handler om, at de som oplever at blive domineret kan sige fra samt at de, som ikke er tilfredse med hverdagslivets begrænsede indflydelse på byrummet, kan udfolde deres kreativitet og udviklingspotentiale (Ibid.: 158). Dette hænger sammen med Lefebvres begreb *Everydayness*. Everydayness omhandler hverdagslivet, og det niveau, hvorpå det sociale rum forhandles, formgives og praktiseres. Lefebvre har i sinde at begrebsliggøre byen som et menneskeligt produkt, der fortsat er og forbliver i forandring. For at kunne identificere, hvordan rum skabes, skal vi forstå skabelsen i sig selv, og ikke blot ud fra en politisk præmis (Sand 2018:3). Det er derfor i Lefevres interesse at konstruere og udvikle initiativer i byens liv, som kan understøtte modstand og handling mod den kapitalistiske dominans (Jørgensen 2019:423).

6.2 Om Rytmer

Lefebvres begrebsliggøres af rytme anvender vi i dette speciale til at dykke ned i, hvordan forskellige hastigheder og tider af døgnet spiller ind på hverdagslivet i byrummet. Ud fra menneskelig handling kan forskellige rytmer identificeres. Det bidrager til forståelsen af, hvilke forhandlinger og uoverensstemmelser, som eksisterer i forbindelse med brugen af byrummet. I følgende afsnit redegør vi for Lefebvres begreb om rytme samt, hvilke forskellige typer af rytmer og forbundetheden, som findes.

Lefebvre har i sinde at forstå og forklare, hvordan forskellige rytmer interagerer med hinanden og skaber nye rytmer. Hvilket kan udmunde i forhandlinger, sammenstød og samarbejder mellem mennesker i byens rum. Til det bruger han begrebet rytme (Sand 2018:4). Rytmer skal anses som en form for tidsbegreb. En rytme er således en tidsudstrækning, som kan karakteriseres ud fra varighed og gentagelse (Ibid.:4). Gentagelse, måling og variation er fundamentale elementer i forståelsen af rytmer. I og med, at rytmer gentager sig i tid og sted i en verden i forandring, vil rytmer ikke gentage sig helt ens. Der vil være et forhold mellem gentagelse og variation, som medfører, at nye rytmer opstår (Lefebvre 2004:5-6).

Rytmer har en forbindelse til det relationelle, ideer og virkeligheder i det levede liv, som ofte bliver overset (Ibid.:6). Rytmer i hverdagslivet kan samtidig blive påvirket af uventede hændelser. De forskelligartede rytmer indfanger, hvilke sociale indretninger, som er det væsentlige i byens liv (Ibid.:6). Lefebvre ønsker, med begrebet rytme, at synliggøre og forstå forbindelser samt forskelle mellem de mange processer, som eksisterer på forskellige niveauer af hverdagslivet (Ibid.:2).

6.2.1 Typer af rytmer og forbundethed

For at forstå, hvordan forskelligartede rytmer eksisterer, må vi kende til variationen i gentagelse. Ifølge Lefebvre kan der skelnes mellem lineære og cykliske gentagelser (Lefebvre 2004:90). I det levede liv vil disse forskellige gentagelser ikke være adskilte, men bevæge sig ind og ud mellem hinanden (Ibid.:8). De cykliske gentagelser kommer oprindeligt fra naturens kosmiske gentagelser som f.eks. fremtræder i skift mellem dag og nat, måneder og årstider. De cykliske gentagelser vil således være en tidsudstrækning, som gentager sig ved at starte forfra. Dog gentager de cykliske rytmer sig ikke ens, men med variation hver gang. Et eksempel herpå kan være dagen, som altid starter forfra, men alligevel vil optræde som en ny dag, hver gang (Ibid.:8).

Omvendt skabes de lineære gentagelser af social praksis og menneskelig handling (ibid.:8). De lineære rytmer optræder mere konsekvente og er derfor tættere på at være identiske. De lineære gentagelser kan karakteriseres som værende mere mekaniske, og kan derfor lettere måles (Ibid.:90). Det er det monotone element i de lineære gentagelser, som medfører strukturer (Ibid.:8). De forskelle, som eksisterer mellem de cykliske og de lineære rytmer kan lede til forstyrrelser i større eller mindre grad. Der er samtidig en gensidig aktivitet mellem de cykliske og lineære rytmer. Det kommer af, at det er muligt at tidsangive begge former for rytmer f.eks. tidsintervaller, som vi knytter til et døgn, er 24 timer. På den måde kan de to former for rytmer måles op imod hinanden:

> “Time and space, the cyclical and the linear, exert a reciprocal action: they measure themselves against one another; each one makes itself and is made a measuring-measure” (Lefebvre 2004:8).

Af den årsag kan alt angives som cykliske gentagelser gennem lineære gentagelser (Ibid.:8). I specialet operationaliseres de to rytmebegreber så de kan trækkes ned på byrums- og hverdagsniveau. Ved de lineære rytmer, forstås der i dette speciale, A til B bevægelser. Det tillader os at beskrive, hvordan individers rejse gennem steder, påvirker rummet og den praksis, der finder sted. Selvom al menneskelig aktivitet, ifølge Lefebvre, udspringer af lineære rytmer, udfolder vi det yderligere i specialet. Det skyldes, at der er behov for at skelne imellem bevægelser gennem rummet og aktivitet, som foregår på stedet. Ved aktivitet, som foregår på stedet, anvender vi udtrykket 'social aktivitet' eller 'ophold på stedet'.

Foruden de cykliske og lineære rytmer eksisterer det, som Lefebvre udtrykker som forbundethed. De måder, hvorpå, der kan opstå forbundethed er ved: *Polyrytmi, isorytmi*, *arrytmi* og *eurytmi*. Det polyrytmiske karakteriserer de rytmer, som kan sameksistere foruden, at der opstår gensidig konflikt (Sand 2018:6). Det polyrytmiske kan derfor beskrives som et sæt af forskellige rytmer, der har hver sin funktion. Disse funktioner vil kunne matche hinanden i et sæt f.eks. som forskellige organer i en samlet krop (Lefebvre 2004:89). Isorytmi indfanger de rytmer, som placerer sig hierarkisk i forhold til hinanden. Rytmerne optræder eksternt eller parallelt, og er derfor ikke i direkte dialog med hinanden (Sand 2018:6). Udvidelsen af rytmebegrebet, gennem forbundethed, bruges til at beskrive nærmere, hvad der sker, når de forskellige rytmer interagerer med hinanden. Ved at bruge disse begreber, kan vi synliggøre, hvordan rytmerne påvirker det levede liv på stederne. De to sidste former for forbundethed, eurytmi og arrytmi, kan med fordel beskrives gennem kroppen og brugen af sanserne.

6.2.2 Kroppen og sanserne

Lefebvre lægger desuden meget vægt på, hvordan kroppen og sanserne spiller en stor rolle. Han mener, at vi som forskere bør inddrage vores egne kropslige erfaringer i observations- og analysesituationen. I vores speciale trækker vi derfor på hans teoretiske beskrivelser af sammenhængen mellem indre og ydre rytmer, som kan indfanges ved brug af sanserne. I det følgende afsnit vil vi uddybe, hvordan kroppen er forbundet med og indeholder rytmer.

Rytmer eksisterer også i kroppen gennem vejrtrækning, puls og cirkulationer (Lefebvre 2004:1). Kroppen består af mangeartede rytmer, som er forskellige, men fortsat harmonerer

med hinanden. Billedligt skal disse harmonier af rytmer ses som en guirlande, der er et æstetisk hele, som er forbundet gennem mange led. Disse harmonier i kroppen kan beskrives med udtrykket eurytmi. Hvert organ og enhver funktion har sin egen rytme. Rytmerne holdes i ligevægt i kroppen undtagen når der opstår forstyrrelser. Disse forstyrrelser kan omtales som arrytmi. Forstyrrelserne vil før eller senere medføre sygdom i kroppen (Ibid.:20). Kroppens omgivelser skal, ifølge Lefebvre, ligeså anskues som et sæt af rytmer:

> "But the surroundings of bodies, be they in nature or a social setting, are also bundles, bouquets, garlands of rhythms, to which it is necessary to listen in order to grasp the natural or produced ensembles" (Lefebvre 2004:20).

Rytmerne, som eksisterer i omgivelserne, må vi derfor også lytte til for at kunne indfange det naturlige og skabe harmoni. Det er ikke muligt for observatøren at indfange både de indre og ydre rytmer hos et observeret individ. Dog kan observatøren forene de indre og ydre rytmer ved at lytte til sine egne indre rytmer, og bruge dem som reference. På den måde integreres det indre med det ydre og omvendt. For observatøren er intet immobilt. Det vil sige, at objekter ikke optræder uvirksomme for os. På samme måde vil opfattelser af tid og hastigheder ikke være tilsidesat for subjektet. Vi forstår kun hastigheden af det observerede objekt i relationen til kroppens egne og indre rytmer. Hvis et objekt bevæger sig i en hastighed, som opfattes f.eks. 'hurtigt' for os, vil det blot være hurtigt i relationen til vores egen hastighed og rytmerne, som eksisterer i vores krop (Ibid.:20). Foruden kroppens indre rytmer såsom vejrtrækning, blodcirkulation og hjertets banken, vil brugen af sanserne tilmed blive en nødvendighed. Det skyldes, at rytmer vil kunne identificeres gennem sanseoplevelser. Flere af de sanseoplevelserne, som vi gør os, vil udspringe af tidligere kropslige og individuelle erfaringer, som kan være opstået tidligere i livet. Disse sanseoplevelser vil kunne indikere rytmer eksempelvis gennem lugtesansen:

> "Yet smells are a part of rhythms, reveal them: odours of the morning and evening, of hours of sunlight or darkness, of rain or fine weather. The rhythmanalyst observes and retains smells as traces that mark out rhythms'' (Lefebvre 2004:21).

På den måde spiller rytmer i omgivelserne uden for kroppen sammen med både indre rytmer og sanseoplevelser. Rytmer skal, ifølge Lefebvre, opleves og identificeres i felten: *"He must simultaneously catch a rhythm and perceive it within the whole, in the same way as non-analysts, people, perceive it. He must arrive at the concrete through experience"* (Lefebvre 2004:21).

6.2 Rum, sted (b)order

Rum og sted er velkendte begreber i det almene sprog. Der veksling ikke specielt meget mellem dem i daglig tale. Differentiering mellem rum og sted kan derfor være svær at navigere i. Til dette vil vi tage udgangspunkt i geograf Jon Andersons begrebsliggørelse af sted og rum. Anderson beskriver rum (*space*) som en lokation, som blot handler om en adresse. Sted (place) er vores hjem eller der, hvor vi har en tilknytning (Anderson 2015:51). Rum og sted er modsætninger, da rum er abstrakt og noget du rejser gennem. Sted er konkret og fyldt med kulturelle tilskrivninger, hvor hverdagslivet leves (Ibid.:51). Steder konstitueres, ifølge Anderson, af det han kalder spor, hvilket gør det muligt at 'opspore' dem. Disse spor kan både være materielle (f.eks. bygninger, skrald, skilte eller graffiti) og immaterielle (f.eks. aktiviteter, minder og følelser). Det sker således både bevidst og ubevidst (ibid.:52-53). Sporene er en form for kulturel *order*, der angiver, hvordan det forventes, at individer opfører sig på det specifikke sted. Sporene afgiver også en *border*, som er en afgræsning af stedet. Anderson sammensætter disse to: Order og border, til en kulturel (b)order. En bestemt (b)order på et sted vil have den effekt at: "... *Some activities and people are accepted in some places, but others are not*" (ibid.:63). Eftersom steder er konstituerede af spor, er deres identitet under konstant udvikling og forhandling (ibid.:63). Steder er, trods (b)order, forbundet med hinanden. Det betyder, at de deler spor og bliver, af Anderson, kaldt for *sporkæder*. Sporkæderne kan både være lokale, globale og historiske (ibid.:67,70).

> "Places then are produced by an ongoing composition of traces emanating from both the local and the global. But new traces do not act on their own, rather they combine with previously constructed traces to order and border place identity." (Anderson 2015:70).

Idet, at alle sætter spor på de steder, de bevæger sig i, kan steder ikke betegnes som noget fast. Steders identiteter er derfor heller ikke faste og kan ændres.

Det er ikke alle, der har samme mulighed for at sætte spor. Ulige magtforhold gør, at nogle ekskluderes af dem der har den dominerende magt. Anderson mener, at den/de som har den dominerende magt, har definitionsretten over et steds (b)order. Det omfavner blandt andet hvilke handlinger, der anses, som værende passende og ikke passende for stedet (Anderson 2015:76). Det er denne magt, der afholder individer, i at gøre præcis som de vil, og kan i nogle tilfælde få dem til at handle mod deres egne interesser. Dette er, hvad Anderson beskriver som *dominating power*: *"Though imposing a range of ordering and bordering traces, domianting power manioulates, encurages, or enforces people to act in certain ways in certain places"* (Anderson 2015:76). Disse spor kan komme til udtryk gennem skiltning, der f.eks. promover god opførsel, appellere til individers etik og moral eller beskriver regler for området f.eks. parkeringsregler (Ibid.:79). Skiltene i bybilledet bliver en måde på at styre individernes agering og opførsel i byrummene. Du bliver fortalt, hvor, hvornår og indenfor hvilke rammer du må bruge bilen. Dette er et eksempel på hvordan skiltene er orders og borders, da de forsøger at implementere en kulturel order i et bestemt område samt en geografisk border (en afgrænsning af stedet). Magten her er, hvad der tager og skaber sted (Ibid.:77). Anderson uddyber at magt er lig med magten til at definere:

> "Domination power is thus the power to define. If one cultural group can achieve this power it can authorise its own version of reality as the 'official' one; it can create a commonsense view that majority of people subscribe to, and ultimately ensure the reproduction of its own culture" (Anderson 2015:79).

Når vi træder ind i nye rum eller bevæger os i velkendte steder, er det den dominerende gruppe for stedet, som kan understøtte en legitimering af 'ny' realitet. Det kan f.eks. være steder, hvor transportformer, biler eller cykler, dominerer. Det betyder, at deres måde at bevæge sig gennem rummet eller stedet bliver den normative bevægelse og derved bliver en del af den 'common sense' Anderson beskriver i citatet.

Handler man i uoverensstemmelse med den dominerendes magts (b)order, viser man, at en anden orden er mulig. I dette tilfælde er der tale om en grænseoverskridelse som Anderson begrebsliggør gennem transgression (Ibid.:85): *"Transgression bends, blurs, or breaks the (b)orders holding their hegemony together, with the power to transform no longer clearly held by one group alone"* (Anderson 2015:86). Han tilføjer, at fremstillingen af utopier ligeledes kan ses som en transgression. Utopierne viser en alternativ virkelighed og dermed udfordrer de eksisterende magtforhold (Ibid.:90).

De immaterielle og materielle spor, der sættes på stederne, udgør et steds (b)order. Sporene bliver herigennem en måde at analysere steder og den magt der strømmer gennem dem (Ibid.:63).

METODE

mindrebiltrafik.kk.dk
#voresmiddelalderby
Skindergade
— grøn gågade
Her undersøger vi, hvilket byliv der opstår, når fodgængerne indtager kørebanen, og træer og bænke erstatter parkeringspladserne.
Skindergade
Dyrkøb
Vestergade
Klosterstræde, Hyskenstræde, Nabolos
Lille Kongensgade og Store Kirkestræde
Skindergade er ét af fem byrumsforsøg
• 13 parkeringspladser er midlertidigt nedlagt.
• Træer og bænke erstatter parkeringspladser.
• Hensynsfuld kørsel tilladt på fodgængernes præmisser.
Mindre biltrafik – mere hverdagsliv
KØBENHAVNS KOMMUNE

7.0 Metode

I metodeafsnittet vil vi beskrive, hvilke fra- og tilvalg vi har truffet i forbindelse med udarbejdelsen af vores metodedesign. Dernæst præsenteres de to udvalgte cases og der argumenteres for brugen og vigtigheden af dem. Der vil være en gennemgang de metoder vi har valgt at benytte os af, herunder etnografiske metoder såsom observation og feltarbejde. Til sidst vil vi argumentere for specialets reliabilitet og analysestrategi.

7.1 Karakterisering af cases

7.1.1 Skindergade i København

København er en metropol, der huser omkring 644.431 indbyggere og breder sig over 86,4 kvadratkilometer, med en befolkningstæthed på 7.319 personer pr. kvadratkilometer (Danmarks statistikbank U.Å.; Lex 2022). I 2020 var der 251 biler pr. 1000 indbygger i København (Jessen 2020).

7.1.1.1 Byudviklingen og infrastrukturen

Rammen for København og hovedstadsområdets byudvikling udgøres af fingerplan, der blev udarbejdet i 1947. Planen blev udviklet med forventningen om, at der i ville ske en markant byudvikling uden for middelalderbyen og de omkringliggende brokvarterer (Samson 2015). Selvom planen aldrig officielt blev vedtaget, har fingerplanen været fundamenteret for byudviklingen i hovedstadsområdet. Kendetegnet for fingerplanen er, at København by udgør planens centrum (håndfladen). Fingrene symboliserer, som vist på illustration 2, fem forskellige retninger: Køge (1: Tommelfinger), Roskilde (2: Pegefinger), Ballerup (3: Langfinger), Farum (4: Ringfinger) og Hillerød (5: Lillefinger). Den kollektive trafik, bliver fingerens 'knogle' og mellem fingrene er der prioriteret grønne områder, landbrug og rekreative områder (Ibid.: 2015).

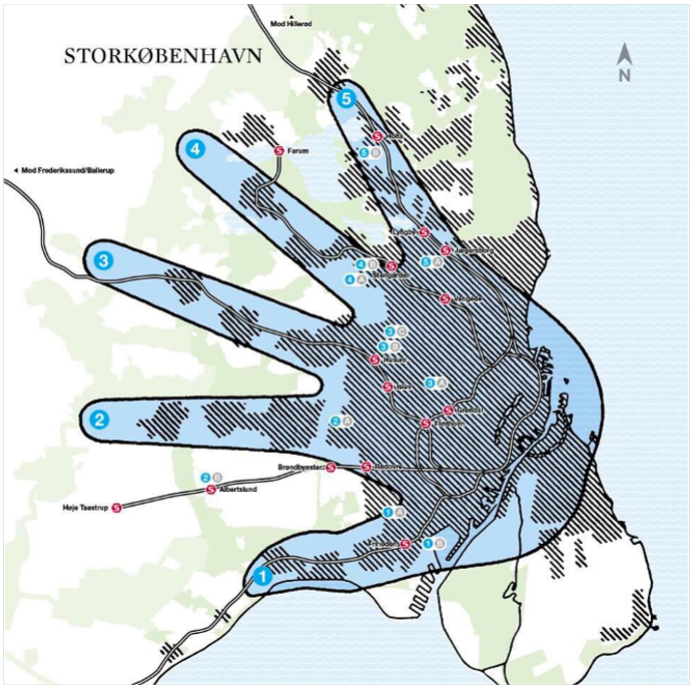


Illustration 2: Lex U.Å

Som en del af fingerplanen indgår hovedstadsområdets infrastruktur. Formålet var at forbinde de omliggende områder bedre sammen via kollektiv trafik. Fingerplanen giver derfor, en stor mængde af mennesker, muligheden for at pendle til og fra København (Ibid.: 2015).

Stilles der skarpt på infrastrukturen i København, er nogle af de mest trafikeret veje; H.C. Andersens Boulevard, Åboulevarden, Nørre Søgade og Nørre Voldgade. Disse veje bliver af Københavns Kommune beskrevet som regionale veje, der forbinder København med resten af regionen (Københavns kommune U.Å.A; Københavns kommune U.Å.B). Kortet viser, at flere af de regionale veje føres igennem København og langs Middelalderbyen. Middelalderbyen indrammes af H. C. Andersens Boulevard og Nørre Voldgade.

Hjertet af København udgøres af Middelalderbyen. De gamle gader og stræder ligger som et tæt bebygget område, der dateres tilbage til 1800-tallet (Danmarkshistorien 2022). Området rummer både butikker, cafeer, mindre torve, shopping centre, lejligheder og kontorer. Middelalderbyen er et knudepunkt for manges hverdagsliv og de tilhørende daglige gøremål. Det betyder, at mange transporterer sig til og fra området, både i hverdagene og weekenden. Infrastrukturen omfatter små veje, gader og stræder, der forbinder hele Middelalderbyen

internt og med resten af København. Få af vejene i indre by er strøggader, hvor det er forbudt at køre personkørsel såsom Strøget og Købmagergade, mens vareleveringer fortsat er tilladt (Københavns Kommune U.Å.B).

På illustration 1 ses Middelalderbyens vejnet, hvor fem veje fremhæves. De fem veje har været omdrejningspunkt for Københavns Kommuners byrumsforsøg omhandlende implementering af mindre biltrafik i byrummene. Som beskrevet i afsnit 4.3 *Byrumsforsøget i Middelalderbyen* er byrumsforsøgene et resultat af en borgerdialogproces fra 2019 (Københavns Kommune 2021:3). Byrumsforsøget forløb over fire måneder og blev gennemført i perioden fra juni til september 2021 (Ibid.:3). Formålet med forsøgene var at skabe forskellige erfaringer om, hvad byrummene ellers kunne bruges til. Erfaringerne skal indgå i arbejdet med en samlet byrums- og trafikplan for hele Middelalderbyen (Indre by lokaludvalg U.Å.). Byrummene med mindre biltrafik skal ligeledes understøtte kommunes vision om at reducere den tunge trafik, der går igennem Middelalderbyen og derved fremme målet om, at "... *antallet af bilture i 2025 maksimalt udgør 25% af alle ture, der foretages i København og at cykel, gang og kollektiv transport hver især som minimum udgør 25%*" (Københavns Kommune 2019:5).

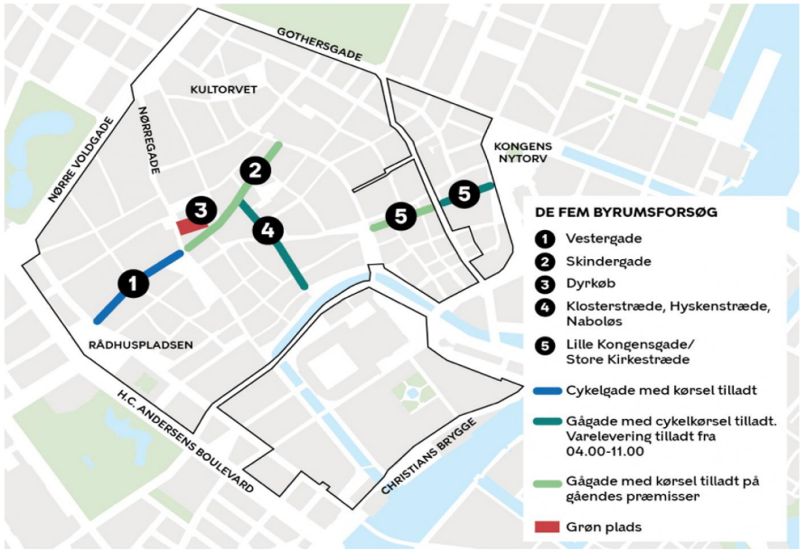


Illustration 1: Københavns Kommune 2022

7.1.1.2 Observationssted

Vi har valgt at zoome ind på Middelalderbyen på baggrund af det nu gennemførte byrumsforsøg om mindre biltrafik og bedre hverdagsliv. Vi har derfor fundet det oplagt at vælge én af de fem gader, som der har været en del af det omfattende byrumsforsøg. Gaderne ser i dag ud, som før forsøget, og vi vil derfor undersøge, hvordan et af disse steder tager sig ud med biler. Denne viden er interessant at indhente, hvis vi skal kende stedets potentialer i forhold til at blive et med mindre biltrafik på sigt.

Vores valg er faldet på Skindergade. Som vist på illustration 1 er Skindergade markeret som nummer to. Gaden er 350 meter lang og starter ved krydset, hvor Vestergade, Gammeltorv og Nørregade mødes. Gaden står som en klassisk vej med bebyggelse på begge sider, kørebane belagt med asfalt, fortov på begge sider og oplyst med gadelys. Kørebanen er tovejs og er smal. Der lige akkurat er plads til to personbiler ved siden af hinanden, og der er ingen optegnet cykelsti. Eftersom gaden er for lang til at kunne observeres i sin helhed, har vi afgrænset os til den del af gaden, der ligger op mod Strøget. I den østlige del af Skindergade findes der to cafeer: Cafe G og Flottenheimer, en pladeforretning: Accords lagersalg, et coctailsted: Hovmester og en bodega: Farfars. Under observationen så vores case Skindergade ud som på illustration 3.

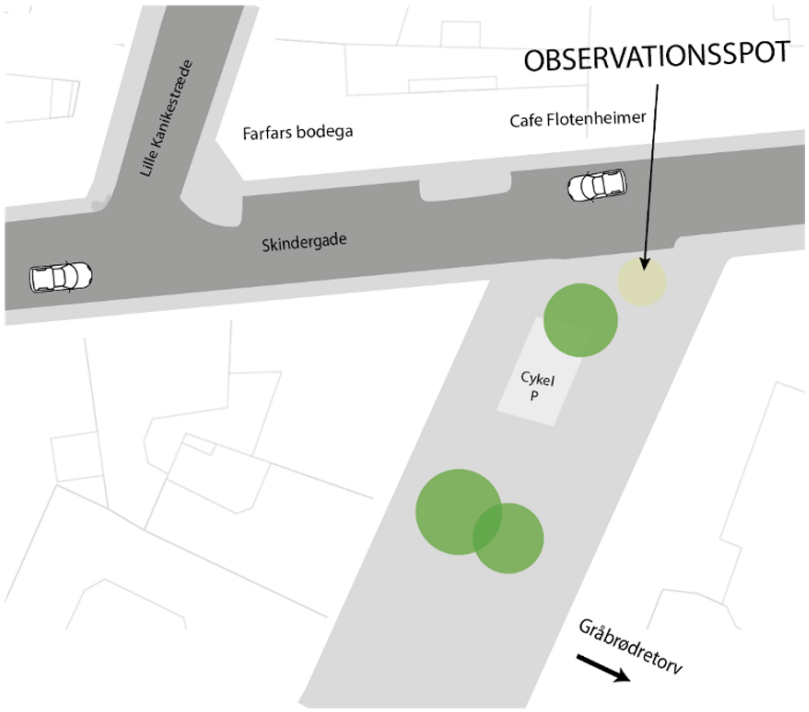


Illustration 3: Skindergade under observationen

Under byrumsforsøget så vores case Skindergade ud som på illustration 4.

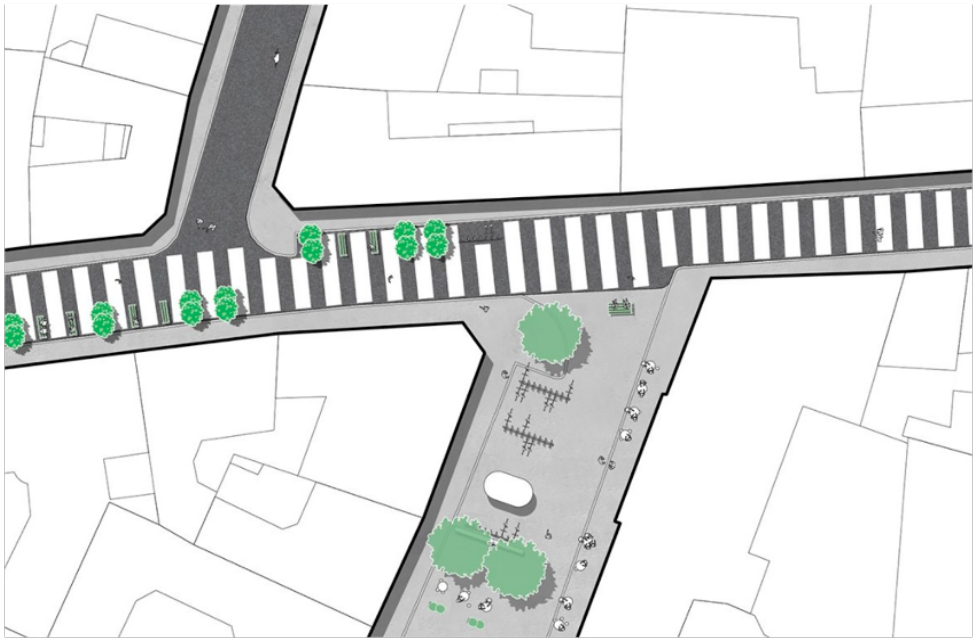


Illustration 4: Københavns Kommune U.Å.

REFORMHUSET
CAFE G

7.1.2 Het Rond Plads i Houten, Holland

Houten er en mellemstor provins til Utrecht i Holland, der er placeret en time syd fra Amsterdam. Byens areal breder sig over 59,02 kvadratkilometer og huser omkring 50.000 indbyggere. Befolkningstætheden er på 818,2 personer pr. kvadratkilometer (DBcity 2021). I 2015 var der 415 biler pr. 1000 indbygger (Foletta 2011:47). Houten er desuden unik på deres særlige fokus på at designe og udvikle byen til fordel for cyklister og fodgængere (Ibid.:48). Houten er både i 2008 og 2018 blevet kåret til den bedste cykelby i Holland. Ifølge Andrés Botermans, som er International cycling ambassador og tilknyttet kommunestyret i byen, er Houten uofficielt kendt som verdens bedste cykelby: "*Although not officially elected (and too small to get "copenhagenized") Houten is known as the best cycling city in the world"* (Andrés Botermans U.Å.).

7.1.2.1 Byudviklingen og infrastrukturen

Houtens fokus på god infrastruktur har sine rødder tilbage i 1968 og allerede her var der fokus på at begrænse bilernes dominans (Foletta 2011:48). I midten af begge ringveje ligger en togstation. Stationerne er omgivet af kontorer, butiksarealer og boligområder, der sikrer, at begge stationer er centrale punkter for hverdagslivet. Omkring halvdelen af alle rejser i byen foregår på cykel, hvilket skyldes den byggede infrastruktur (se illustration 5) og at rejseafstandene let kan cykles. De fleste ture, der ikke udføres på cykel, omfatter dagligvareindkøb, hvor bilen bruges til at transportere varer. De grå linjer i illustration 5, viser Houtens ringveje. De orange streger er fælles cykel- og motorkøretøjsveje, der er til for leveringer og nødsituationer. Den stiplede linje i begge figurer nedenfor er togforbindelsen. De røde linjer er de store cykelruter. Denne designmodel er ikke brugt andre steder i verden (Coordinates 2022).

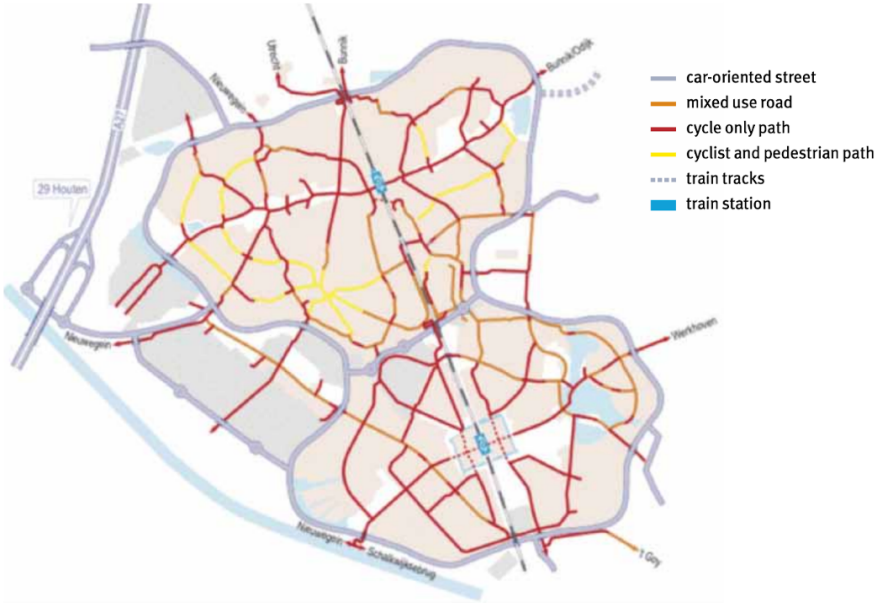


Illustration 5: Coordinates 2022

Byen er opbygget som en sommerfugl, og er i sine senere års udvidelse, fortsat udviklet efter samme princip (Schelds 2020). På billedet herunder ses Houten fra oven. Byen indrammes af to ringgader, hvoraf der går stier som fører hen til hver husstand. Infrastrukturen er designet således, at der ikke er direkte forbindelser mellem kvartererne i bil (Foletta 2011:49). Med planlægningen af byen, har det været en høj prioritet, at alt transport på tværs af byen skal foregå via cykel eller gåben. Det er sket ved hjælp af de smalle veje, trafikdæmpende foranstaltninger og adskillelse af cykelstier fra biltrafik i mange af byens områder (Coordinates 2022). Interessen for, hvordan mindre byer er indrettet til at prioritere cyklister og andre mobilitetsformer, spreder sig også ud over Europas grænser, mener Botermans:

> "This globally most successful concept of a city based on slow traffic is attracting more and more interest, both from home and abroad, including the United States, Canada, Germany, Belgium and China" (Botermans U.Å.).

Derfor er Het Rond Plads i Houten en unik case, der har en særlig tilgang til mindre biltrafik, som er interessant at se nærmere på.

VERSHOF

7.1.2.1 Udvælgelse af observationsspot

Vores valgte observationsspot er placeret tæt ved togstationen, der hedder Houten, ligesom selve byen. I nærheden af denne station er en større rund plads, som er afgrænset af butikker, restauranter og et shoppingcenter. Observationsspottet er denne plads, hvorigennem, der løber en central cykelforbindelse. Vi har udvalgt dette sted, som genstandsfelt for vores undersøgelse af, hvad udeblivelsen af bilerne gør ved oplevelsen af rummet. Vi er interesseret i, hvordan det levede liv tager sig ud uden bilernes tilstedeværelse. Vi har valgt dette sted grundet trafikken fra og til stationen samt de forskellige butikker og restauranter, som er placeret her.

7.2 Casestudiet

7.2.1 Sammenligning af cases

Store dele af specialets empiri er indhentet via feltarbejde, i de to caseområder. Forud for vores udvælgelse af de to cases, har vi gjort os mange tanker om at sammenligne hhv. en storby og provinsby. Det kan umiddelbart virke som en skæv sammenligning, hvis vi ikke har fænomenet og formålet for øje. Vores intention har særligt været at bygge bro mellem erfaringerne fra Houten og København. Måden hvorpå vi har gjort dette, har været ved, at observationerne i Houten bruges til forstå bilers indvirkning på byrum og det levede liv. Vi ser et stort potentiale i at drage erfaringer fra en anden by, som allerede har et særligt fokus på 'slow trafic' i byens centrum, tilbage til København. De erfaringer, fordele og udfordringer som måtte være opstået i udviklingen af de cykelvenlige byrum i Houten, vil være fordelagtige at undersøge, i forbindelse med, at der afprøves og udviklet zoner med mindre biltrafik i Københavns Middelalderby.

Selvom vi trækker på generelle erfaringer fra de to byer, må det forstås, at byernes størrelse og geografiske placering, har en betydning for resultaterne. Gennem arbejdet med de to cases er vi kommet nærmere på, hvor mange nuancer, der er i fænomenet 'bilfrihed' og tilgangen til det. Det handler både om formål, ønsker og brugere samt hverdagsliv, når bilfrie byrum eller byrum med fokus på mindre biltrafik, implementeres. Disse parametre adskiller sig

meget i hhv. Houten og København. Vi har derfor gjort os mange overvejelser om, hvilken type af case arbejde, som ville passe bedst til vores undersøgelse.

Den gængse forståelse af case orienteret forskning, er forsøget på at undersøge et fænomen i den kontekst, som det indgår i (Thualagant 2016:317). Formålet med casestudiet er at udføre en detaljeret undersøgelse af et enkelt tilfælde. Dog er casestudiet ikke strengt bundet til denne opfattelse, da det også kan bruges i bredere sammenhænge (Flyvbjerg 2015: 498). Vi vil derfor dykke ned i, hvordan case arbejdet ellers kan se ud, og hvad der taler for og imod hvordan case arbejdet anvendes i dette speciale. Det er med ønsket om at udføre en relevant undersøgelse, men samtidig tage forbehold for de mulige udfordringer og fejlkilder, der kan opstå i den forbindelse.

7.2.2 - Hvorfor case arbejde?

Forsker Gary Thomas skelner mellem forskellige tilgange til casestudiet afhængigt af faglighed. Psykologien, sociologien og pædagogikken anser casestudiet ud fra en hermeneutisk tilgang. Her er hensigten, at casen skal hjælpe med at opnå forståelse af et givet fænomen. Tilsvarende ser forskere inden for politik og økonomi case arbejde fra en fænomenologisk tilgang, der vil forsøge at forklare fænomenet (Thualagant 2016:344). Som en del af vores videnskabsteoretiske tilgang, er gennemsigtighed en vigtig del. Det er netop i denne gennemsigtighed, at vi bl.a. fremlægger vores forforståelse og hensigter med specialet. Vores valg om at arbejde case baseret er derfor også forankret i vores videnskabsteoretiske tilgang, hvor både dele af hermeneutikken og fænomenologien, indgår. Hvilket vil påvirke vores metodiske valg undervejs i processen. Som bekendt er hensigten med specialet at nuancere og kvalificere den offentlige debat om biler i de københavnske byrum.

I vores undersøgelse af felten, kunne vi se en tendens til, at magthaverne, herunder Københavns Kommune, planlægger byrummene efter politiske tendenser og agendaer, der omhandler bæredygtighed og CO2 reduktion. Det, som vi særligt undrer os over er, om byrummets kompleksitet medregnes, eller om dette overskygges af andre målsætninger. Derfor ønsker vi at lave en kobling mellem byrummets kompleksitet, det levede liv og 'bilfrie' byrum. Specialet vil altså forsøge at forklare, hvilke sanseoplevelser og rytmer der knytter sig hhv. til bilfrie og ikke bilfrie byrum med udgangspunkt i Houten og København. Ved at arbejde

med dybdegående case forskning, kan vi opnå den kontekstafhængige viden, der indfanger denne kompleksitet, som i sidste ende kan give den nuværende samfundsdebat, om 'bilfrie' byrum i København, mere nuance.

Kritikken af casestudiet er ofte, at den kontekstafhængige viden ikke er lige så værdifuld som den teoretiske uafhængige viden. En anden kritik af casestudiet er, at man ikke kan generalisere eller udvikle teorier på baggrund af en enkelt case, hvorfor casestudiet er bedre til at udvikle hypoteser, og ikke til at teste dem (Thualagant 2016:328). Bent Flyvbjerg er ikke enig i kritikken af casestudiet og argumenterer imod den gængse forståelse af, at casestudiet kun er god for beskrivelse af en case detaljeret (Flyvbjerg 2010:464). Flyvbjerg forklarer, at casestudiet giver netop den kontekstafhængige viden, som er nødvendig for, at mennesker kan udvikle sig fra regelbundne begyndere til eksperter (Ibid.:466). I specialet lægger vi os derfor op af Flyvbjergs forståelse af, at kontekstafhængig viden er en nødvendighed, og en forudsætning for den kognitive læring om den verden vi færdes i. Casestudiet er således vores måde at indhente viden. Gennem stedbunden observation kan vi indfange de rytmer og sanseoplevelser, der udfolder sig i hhv. Skindergade i København og Het Rond Plads i Houten. Den kontekstafhængige viden, der produceres, bliver fundamentet for de emner, som vores analyse og diskussion, centrerer sig om i specialet.

7.2.3 Case udvælgelse og samspil

Ifølge Flyvbjerg er det nødvendigt, at nøje overveje hvilken viden, man vil opnå, når en cases udvælges (Flyvbjerg 2015:507). Vores case valg har taget udgangspunkt i Flyvbjergs strategier for valg af cases. Flyvbjerg skelner mellem forskellige former for strategier ved case valg; kritiske, ekstremt/atypiske, cases med maksimal variation og paradigmatisk cases (Flyvbjerg 2006:475). En case er ikke nødvendigvis kun én af de førnævnte former, men kan indeholde flere aspekter og kan derfor være en blanding af de førnævnte cases (Ibid.:478). Vores strategi for udvælgelse af cases er forankret i at gå i dybden med, hvordan det levede liv påvirkes i hhv. 'bilfrie' og ikke bilfrie byrum. Udvælgelsen af Skindergade kommer derfor fra Københavns Kommunes byrumsforsøg, hvor fem byrum blev afprøvet som byrum med mindre biltrafik, heriblandt Skindergade. Hvorfor vi yderligere har valgt Skindergade som case over de andre byrum handler om sammenlignelighed med vores anden case: Het Rond Plads i Houten. Vi har valgt provinsbyen, Houten, i Holland, da vi ønskede at trække på erfaringer

fra en by, der prioriterer 'slow trafic' højere end biler. Houten er endda flere steder beskrevet som en bilfri by (Foletta 2011:48). Het Rond Plads udvalgte vi på baggrund af sammenlignelighed mellem Skindergade. Hvilket er yderligere beskrevet i vores case beskrivelser.

Ud fra Flyvbjergs strategier for valg af cases, mener vi, at Skindergade i København kategoriseres som en kritisk case. Argumentet for det findes i, at vores indhentning af information, tillader en logisk deduktion af typen: "*Hvis det (ikke) gælder for denne case, så gælder det for alle (ingen) cases"* (Flyvbjerg 2006:475). Afsættet er, at hvis biler har en betydning for sanseoplevelsen i Skindergade, gælder det sandsynligvis også for de andre byrum i Middelalderbyen. Dog vil der være variationer for de forskellige steder, som der selvfølgelig skal tages højde for. Skindergade i København bærer derfor samtidig karakterer af at være en paradigmatisk case. Det skyldes, at vi ønsker at udvikle en form for 'prototype', som kan bruges som udgangspunkt for at arbejde med de andre byrum i Middelalderbyen. På den måde kan resultaterne udvides til andre steder. På den anden side anerkender vi også, at de forskellige byrum, som der arbejdes med i København, ikke er ens, men, at der blot er et fælles udgangspunkt, som er Middelalderbyens overordnede karaktertræk.

Specialets anden case er, som nævnt, Het Rond Plads i provinsbyen Houten. Ønsket med denne case er at indhente viden om en 'usædvanlig' case, der kan give et særligt indblik i problematikker og gode erfaringer, der eventuelt er ved prioritering af 'slow trafic' frem for biler. Het Rond Plads i Houten må, ifølge Flyvbjerg terminologi om cases, forstås som en ekstrem og atypisk case. Ved den ekstreme case er et forståelsesorienteret og et handlingsorienteret perspektiv fremtrædende. Det er her vigtigere at tydeliggøre de dybere årsager bag et givet problem samt dets konsekvenser, end at beskrive problemets karaktertræk og hyppighed (Flyvbjerg 2006:473). Vores forventning til Houten er at indhente viden, som kan give nye aspekter til forståelsen af, hvordan bilfrie byrum fungerer i praksis. Med casen kan vi undersøge og forstå, hvordan byrum, som prioriterer anderledes end normalen, påvirker byrummets rytmer og sanseoplevelser. Het Rond Plads vil derfor være et eksempel på, hvordan et tilnærmelsesvis bilfrit byrum kan se ud, mærkes og opleves.

Spørgsmålet er så, hvordan de to cases kan spille sammen? Skindergade i København og Het Rond Plads i Houten vil have forskellige roller i dette speciale. Skindergade er udgangspunktet for vores undersøgelse, da der her, er et politisk ønske om forandringer. Forandringen består i at flytte et byrum fra at være et sted, hvor bilister på kan transportere sig gennem rummet på kørebanen, som i så mange andre byrum, hvor biler er velkomne. Til et byrum, hvor bløde trafikanter, særligt gående, skal have første prioritet. Het Rond Plads vil, som case, spille en rolle som minder om et 'mønstereksempel' på, hvordan et sådant byrum, isoleret set, kan se ud og fungere i praksis. Vi vælger samtidig også at gå i dybden med selve byen, Houten, da vi også undersøger byen som helhed. Det sker gennem ekspertinterview og en guidet cykeltur gennem hele byen.

7.3 - Observation

7.3.1 Udarbejdelse af observationsguide

De metoder, som vi anvender i specialets feltarbejde, er særligt observation kombineret med udvalgte etnografiske tilgange. Feltarbejdet vil afdække forskellige tider på døgnet samt to forskellige årstider: Vinter og forår. På den måde inddrages elementer, som knytter sig til rytmeanalysen, og vi kan den vej igennem skabe mere repræsentativ og nuanceret viden på tværs af sæsoner. Observationen vil tilmed have fokus på rytmer, gentagelser, artefakter og sanser.

Metodedesignet er sammensat med det formål at kunne indfange data på tre overordnede fokusområder: 1. Mobilitet & Infrastruktur, 2. Sanseoplevelser og 3. Social menneskelig aktivitet. Vi har udarbejdet indholdet i vores observationsguide med inspiration fra etnografiske øvelser fra en workbook af Liz Faier, som er tidligere senior lektor ved Malmö Universitet. Vi har særligt ladet os inspirere af tre forskellige tilgange: *The In/Visibility of Infrastrukture, Wrinting the Sensory City og Watching Human Movement*. I udformningen af den endelige observationsguide har vi tilpasset øvelserne, så de har fokus på at indfange præcis dét, der taler ind i vores emne. Vi har f.eks. lagt vægt på artefakter, som knytter sig til bløde trafikanter, parkeringspladser og lignende. Vi har valgt at sætte tidsintervaller på vores observationskategorier. På den måde sikrer vi os, at vores arbejde i felten er struktureret, og

at vi får indsamlet konkret og tilnærmelsesvis præcis empiri, om det vi ønsker at indfange. De metoder, som vi har fundet relevante at tage udgangspunkt i, vil blive uddybet i følgende afsnit.

7.3.2 Observationer i felten

I den første øvelse, som hedder: *The In/Visibility of Infrastrukture,* skal observatøren, som det første, nøgternt få øje på, hvilke tegn på infrastruktur, som viser sig i bybilledet. Derudover skal observatøren overveje hvilke retninger og strukturer, som infrastrukturen skaber på det pågældende sted ved hjælp af følgende tre spørgsmål: "*A. What is infrastrukture, B. Where is it, and C. How, where, and when you encounter it*" (Faier 2018:6). Observatøren skal endvidere overveje, hvordan infrastrukturen på den pågældende sted påvirker det levede liv. Hvilket kan dokumenteres med fotos (Ibid.:6). Som en del vores af observation i felten, var det derfor vigtigt at beskrive, hvordan vores observationssteder så ud. På side fire i bilag 1, har vi indledt siden med overskriften *Infrastrukturen*. Intentionen med en beskrivelse af infrastrukturen er at indfange de materielle og fysiske omgivelser, der udgør observationsstederne. Det giver os en bedre forståelse af, hvordan hhv. Skindergade og Het Rond Plads f.eks. regulerer adfærd, opfordre til interaktion og generelt er udformet. Vi har inddelt denne del af guiden i tre kolonner. Første Kolonne er en indskærpelse af, hvad vi som observatører skal have særligt for øje. Som det fremgår af bilag 1, er vi særlig opmærksomme på forskellige artefakter såsom parkeringsskilte, markeringer på veje, fortovet, vejen, parkeringspladser mv.

I den anden del kaldet *Writing the Sensory City*, skal observatøren foretage sine feltnoter på det pågældende sted. Noterne må gerne være rå og upolerede. I denne praksis er det observatørens egne perceptioner, tilstedeværelse og refleksioner, som sættes i spil. Denne tilgang kaldes også for *Auto ethnographic research*. Senere kan der foretages et nyt og mere nuanceret skriv på baggrund af feltnoterne (Ibid.:13). Denne praksis skal få forskeren til at lægge mærke til, hvilke sanselige perceptioner, som påvirker tilstedeværelsen og hverdagslivet på dette sted. Forskeren skal udforske stedet med sine sanser. Herunder: Lugte-, høre-, syn-, smag- og følesansen. Det kan skabe rum for det, som normalt bliver overset i hverdagen. Vejret vil have en stor betydning for sanserne f.eks. hvordan regnen mærkes på huden. Et redskab til at øge sanseoplevelsen kan være at forestille sig, hvordan oplevelsen

ville være, hvis en eller flere sanser manglede. Forskeren skal på baggrund af sanseoplevelserne desuden overveje følgende: "*Do we guide or affect the senses through planning, architecture, or build forms?"* (Faier 2018:13). I forbindelse med dette speciales emne og problemformulering kunne et eksempel være, hvordan hhv. tomme eller fyldte parkeringspladser indvirker på vores oplevelse af byrummet.

Vores sanser er i spil hver dag, men vi kan glemme at lægge mærke til dem. Forskeren kan endvidere lægge mærke til, hvilke følelsesmæssige indtryk, som sanserne kan være med til at bringe frem. Denne tilgang kan styrkes gennem sammenligning med andre lokationer, hvor der med fordel kan lægges vægt på opfattelsen og forståelsen af de to cases (ibid.: 13). I vores forsøg på at indfange sansning af stederne, har vi haft fokus på de mest omtalte fem overordnede sanser: Høre-, smage-, lugte-, føle- og synssansen. En fejlkilde, kan i denne forbindelse være, at vi senere i forløbet er blevet opmærksomme på, at flere eksperter mener, at der eksisterer mange flere sanser end fem sanser. Herunder en af vores ekspertkilder Anne Marie Tommerup, som mener, at der findes mellem 17 og 53 sanser. På den anden undersøger vi også rytmer, som kan hjælpe observatøren med at indfange flere sanselige oplevelser, end blot de oplagte, eksempelvis det at sanse hastighed.

På side 8 i bilag 1 starter beskrivelsen af sanser under overskriften: *Sanseoplevelser*. Sektionen er opdelt i seks kolonner. Ligesom i første del af observationerne, er der yderst til venstre en kort beskrivelse af tidsintervallet samt, hvad fokus for observationen er. Et af de særlige fokusområder var f.eks. lyd fra forskellige mobilitetsformer.

I den tredje tilgang kaldet *Watching Human Movement*, kan observatøren bl.a. holde øje med, hvordan mennesker bevæger sig, i og gennem stedet. For at komme det nærmere skal observatøren være opmærksom på følgende:

1. Hvordan bevæger personer sig gennem stedet?
2. Hvordan bevæger de sig? (f.eks. tværs gennem stedet eller langs kanter/stier)
3. Hvilke aktiviteter laver de? (f.eks. telefon, motion)
4. Følger personerne de åbenlyse regler for området? (f.eks. skrald i skraldespanden eller trafikregler)
5. Observerer du nogle uskrevne regler?

6. Om der bæres på genstande?
7. Om de går og taler alene eller med andre?
8. Om der interageres med fremmede?
9. Interagerer personer med forskellige mobilitetsformer (f.eks. cyklister med bilister)
10. Andre relevante observationer?

Forskeren skal overveje, om der kan identificeres nogle mønstre i observationerne, som kan klassificere eller kategorisere typer af adfærd eller mennesker (Faier 2018:7). Dette indgår i vores observationsguide under overskriften *Menneskelig aktivitet*, og bliver 3. del af vores observation.

De sidste to dele af vores observation er udskrevne overvejelser: *Overvejelser om sanseindtryk* og *Overvejelser om menneskelig aktivitet*. I Overvejelser om sanseindtryk uddybes de sanseoplevelser, som tidligere er beskrevet med stikord. Observatøren, har nu mulighed for at udskrive, hvad der blev oplevet i felten. Herunder hvilke følelsesmæssige oplever, som sanseoplevelserne gav. Efterfølgende skal det samme gøres med Overvejelser om menneskelig aktivitet. I Overvejelser om menneskelig aktivitet er der derimod et stort fokus på rytmer fremfor sanser. Fra Lefebvres rytmeanalyse trækker vi på begrebsparret cykliske og lineære rytmer samt forbundethed såsom isorytmi, arrytmi, polyrytmi og eurytmi (Sand 2018:6). Formålet er at se på, hvordan disse rytmer blander sig med hinanden, og hvilke magtkampe som optræder samt den sociale udfoldelse på stedet. Brugen af begreberne om rytme giver således indsigt i det levede liv på stedet, hvilket forskeren allerede tager stilling til i felten.

7.3.3 Praktiske rammer for observationen og feltnoterne

Observationen er i forlængelse af ovenstående planlagt efter at kunne indfange forskellige tider af døgnet og ugen. Derfor er særligt spidsbelastede tidspunkter af døgnet, såsom forventede myldretider, indtænkt i planlægningen. Det er f.eks. morgentimerne mellem kl. 07:00-09:00 og eftermiddagstimerne mellem kl. 15:00-18:00. I et ugentligt perspektiv ønsker vi at indfange de dage, hvor vi forventer en særlig aktivitet og skift i brugen af stederne f.eks.

mandag morgen: Myldretid, fredag aften: Weekendstemning og lørdag formiddag: Fridag. For at indfange flere cykliske skift, i forhold til årstider, er feltarbejdet planlagt af to omgange. Første gang foretages i uge 8, hvilket hører under vintermånederne. Anden gang foretages i uge 14, som er start april og hører til foråret.

I forbindelse med første indhentning af empiri, tog vi valget om at dele os op. Det betød, at det ene medlem af specialegruppen tog til Houten, mens andet medlem blev i København. Selvom sanseoplevelserne ville være mere sammenlignelige, hvis de var foretaget af samme personer på samme sted, fandt vi den største værdi i en opdeling. Den vej igennem kunne vi observere to steder på samme tidspunkt. Endvidere var observationstidspunkterne helt ens, men blot på to forskellige lokationer. Observationen, de to steder, forløb derfor parallelt med hinanden.

De første to timer af observationen, skal observatøren være i felten. Efter de to timer, var der indlagt en halv times pause mellem observation og den efterfølgende nedskrivning af overvejelser. Sidst var der afsat en time til uddybende nedskrivning af overvejelser og refleksioner. Disse refleksioner skulle enten foretages i felten eller på en café på selve observationsstedet for at blive i konteksten, for at kunne reflektere på selve stedet.

For at sikre, at vores feltnoter blev så ensartede som muligt, for senere at kunne sammenligne dem, nedsatte vi retningslinjer:

- Skriv dato og tid på forsiden.
- Vær' nysgerrig på spørgsmål, der opstår hos dig f.eks. omkring mennesker og deres ageren i rummet, som senere kan være interessant at dykke ned i.
- Skriv ned, hvis der noget, som ikke giver mening undervejs i observationsguiden.
- Husk at tage stemningsbilleder/videooptagelser undervejs.

Selvom det kan virke banalt, har det været vigtigt for vores feltarbejde at være enige om detaljer som disse. Særligt fordi, vi har observeret i de samme tidsrum, men ikke på det samme sted. Det har derfor, har det været vigtigt at sparre inden og efterfølgende gennem

telefonsamtaler. Så vi kunne justere undervejs, og blive klogere på metodiske valg gennem vores erfaringer i felten.

I skemaet herunder ses vores planlagte tidspunkter og intervaller for første gang i felten:

Ugedag	Morgen/formiddag	Eftermiddag/aften
Fredag d. 25/2	kl. 07:00-10:00	kl. 18:00-21:00
Lørdag d 26/2	kl. 10.00-13:00	
Mandag d. 28/2	kl. 07:30-10:30	kl. 14:00-17:00
Tirsdag d. 1/3	Kl. 10.00 - 13.00	

Vi har fordelt seks observationsgange over fire dage. Vores første tilgang var at udvælge tidsintervaller der var forskellige. Herigennem kunne vi se måden, hvorpå rummet ændres i udstrækning af de cykliske rytmer. Hertil havde vi en forventning til at overholde de nedsatte tidsintervaller. Vi foretog dog en løbende justering i observationstiderne. Et konkret eksempel er i forbindelse med tidsintervallet 07.00-10.00. Planen var, at vi skulle være i felten to gange i dette tidsrum, men valgte at rykke anden gang til 07.30-10.30. Årsagen findes i, manglen på den menneskelige aktivitet og flow fra kl. 07.00-07.30. Myldretiden startede således senere end forventet. Efter de tre første observationer tog vi valget om at rykke den fjerde observationstid med en halv time. Vores erfaringer i felten gjorde, at vi fik den nødvendige viden om stederne, så vi bedre kunne observere i et tidsrum, hvor der var aktivitet. Dog fik vi, i tidsrummet mellem 07.00-07.30 beskrivelser og oplevelsen af stederne, når stedet var 'renset' fra menneskelig aktivitet. Vi fandt dog en større værdi i at observere, hvad der sker, når flere mennesker bevæger sig i og gennem rummet.

7.3.4 Udarbejdelse af anden observationsguide

I vores metodiske arbejde med observationer og rytmer, har en vigtig del været at indfange to forskellige årstider: Vinter og forår. Det har vi vægtet højt, fordi det giver en bedre forståelse af stedet, og hvordan den konstante ændring af stedet, påvirker brugen af det. Hertil planlagde vi at besøge Houten af to omgange, hvor 2. gang (forår) skulle være med begge medlemmer af specialegruppen. Efter første gang med observation trak vi os tilbage og bearbejdede vores empiri, som der kan læses om i afsnit 7.5.

Udformningen af vores anden observationsguide tog udgangspunkt i den oprindelige guide, og havde til opgave at afdække de videns huller, som vi ikke havde afdækket i første omgang. Der opstod nye temaer i bearbejdningen, som vi ved første observation ikke var klar over, ville blive interessante herunder dybere observation af 'travlhed'. Vi ville eksempelvis gerne bliver klogere på, om der blev lukket af for omverden med redskaber såsom høretelefoner ved Het Rond Plads i samme omfang som i Skindergade.

Vores observationsguide centrerer sig om at indhente informationer om vores cases. Vi har derudover også et særligt fokus på bevægelse gennem stederne, aktiviteterne samt brugen af vores egne kroppe som redskab. Derfor var det også meningsgivende, at vi som en del af observationerne 2. gang bevægede os gennem stederne, for at kunne indfange oplevelsen af stederne. Derfor besluttede vi os for, at anden omgang med observation skulle implementere en gåtur eller en cykeltur undervejs i observationen.

Derfor tilføjede vi i 2. observationsguide *Bevægelse rundt i byrummet*. Her skulle vi ved hjælp af billeder, videoer og feltnoter dokumentere byrummet, vores oplevelser, sanselige og kropslige indtryk. Via en guidet tur med André Botermans, cyklede vi rundt i Houten, hvor han løbende forklarede om området samt, hvordan prioriteringen af slow trafic fungerede i praksis. Her kunne vi sætte vores egne kropslige erfaringer, som cyklist i København, i spil og få en forståelse af de kulturelle forskelle, der er mellem en storby, som København, og en provinsby, som Houten, når det kommer til cykelkultur. Vi valgte at beholde dele af de resterende overordnede temaer: *Flow og optælling*, *Sanseoplevelser* og *Menneskelige aktivitet*. Resultatet af begges tilstedeværelse ved 2. observation i Houten viste sig at

bekræfte de første observationer, og øge den fælles forståelse af stedets funktionalitet samt sanseoplevelse.

7.3.5 De visuelle elementer

De grafiske og visuelle elementer gennem fotos og illustrationer har været et vigtigt element for at kunne dokumentere stemninger og de fysiske rammer. Undervejs i observationen fik vi den idé at foretage en fotoøvelse. Øvelsen omhandler at skabe et sammensat foto, som kan karakteriseres som et panorama. På den måde genskabes stedet ud fra, hvad øjet faktisk ser. Et enkelt foto er nemlig kun en lille del af den halvbue, som synssansen tillader os at se. Dette sammensatte foto har vi valgt placere i case beskrivelserne (jf. afsnit 7.1). Denne metode er både givende for læseren, men også for os, da vi bedre kan huske stedet, som den helhed, som synssansen registrerede. Derudover viser det sammensatte foto, hvordan stederne er i konstant forandring. Vi har sammensat flere små øjebliksbilleder, hvilket vil gøre, at selvom det er taget i forlængelse af hinanden, kan de ikke sættes præcist sammen. Det skyldes at stedet allerede har ændret sig på blot få sekunder f.eks. når en bilist kører gennem stedet. Udover dette ønsker vi at have foto og tegninger med som del af vores analyse for at visualisere, de konkrete situationer, som vi observerer og analyserer på.

7.3.6 Fravalg af anden observation i Skindergade

I dette projekt har vi observeret seks gange i København og otte gange i Houten. Vi valgte at observere yderligere to gange i Houten. Anden gang vi besøgte Houten, havde vi planlagt et interview med embedsmanden André Botermans fra Houtens Kommune samt en guidet cykeltur.

Grundlaget for beslutningen differentieringen mellem de to cases, har været vores meget lille kendskab til Houten, som vi gerne ville udbrede. Dertil er Houten en særlig case, som adskiller sig fra andre byer vi kender til. Derfor besluttede vi at lægge en ekstra indsats i at få det bedst mulige kendskab til Houten. Da vi valgte at tage afsted 2. gang til Houten, bundede det i, at der var yderligere information, som vi søgte. Derudover fandt vi det også interessant at kunne

indfange forskellene mellem vinter og forår. Særligt da vores anvendte teori om rytmer lægger vægt på dette.

Vi oplevede dog ikke at have videns huller angående observationen i København i samme omfang som i Houten. 2. gang i Houten undersøgte vi mere byen som helhed i forhold til planlægning og byens historie, og det generelle flow gennem hele byen. Denne generelle viden om København har vi et større kendskab til. Derfor valgte vi at prioritere vores empiriindsamling i Houten. De to cases: Skindergade i København og Het Rond Plads i Houten, bidrager med noget forskelligt til vores speciale, hvorfor antallet af observationen ikke nødvendigvis bør være ligeligt fordelt for at give det bedste udbytte.

På den anden side ville den syvende og ottende observation, i foråret i København, muligvis have givet endnu flere indsigter i skiftet fra vinter til forår i København. Af sammen årsag lægger analysen mindre vægt på skiftet mellem vinter og forår, og mere vægt på magtkampene i byen. På den anden side bor og lever begge medlemmer af specialegruppen i Københavnsområdet, og mærker forårets rytmer på eget hverdagsliv.

Vi finder frem til undervejs, at magtkampene også udspringer af planlægning og magthavers politiske agendaer. Det var disse tematikker, som vi erfarede undervejs, og derfor vurderede, at de var vigtige at dykke ned. Det kunne vi opnå ved at tage til Houten af to omgange. Anden gang i Houten interviewede vi, som nævnt, André Botermans, som omtalte det oprindelige formål med byens indretning og regulering. Vi har derfor ladet os føre af vores erfaringer undervejs, hvilket har støttes os i at tage til- og fravalg. Den abduktive tilgang har spillet ind på vores projektdesign, da vi undervejs har justeret til. Vi har derfor haft et mindre fokus på rytmeskiftet mellem årstider, da vi kun har denne empiriske viden fra Houten, og derfor ikke kan sammenligne denne med København. I kraft af vores proces, har vi bevæget os fra at have fokus på både årstider, ugedag og tider af døgnet til at have et dybere fokus på skiftet mellem ugedag og tider af døgnet.

7.4 Kvalitative interviews

7.4.1 Eksperter og ekspertinterview

I vores speciale har vi valgt at bygge den primære empiri på observationer og kombinere dem med interview af fageksperter. Vores formål med interviewene, er at få indsigt i, hvilken eksisterende ekspertviden, der findes om byrum med mindre biltrafik, samt hvilke erfaringer og muligheder der er i 'bilfrie byrum'. Vi har taget kontakt til tre forskellige fageksperter inden for byplanlægning, arkitektur og interessevaretagelse for cyklisme.

Den første fagekspert er embedsmand André Botermans. Botermans er ansat ved Houten Kommune og har over 21 års erfaring i stillingen, som urban planner. Hans kerneopgaver består bl.a. af at varetage den videre byplanlægning af Houten, med særlig interesse for slow trafic. Derudover bor Botermans selv i Houten, og har sin egen hverdag her (Bilag 6:2,6). Som bekendt er Houten helt særlig på deres prioritering af slow trafic, herunder cykler og fodgængere. Botermans er endda beskrevet som Houtens cykelambassadør. Hans erfaringer og synspunkter har givet os en forståelse for, hvilken tilgang og hvilke tiltag der fungerer, i forbindelse med prioriteringen af slow trafic.

Vores anden fagekspert er arkitekt Anne Marie Tommerup. Hun er uddannet Cand. arch, bygningskunst ved Det Kongelige Akademi i 2004. Hun arbejder i dag med adfærdsarkitektur og er CEO i Together Architecture. Gennem hendes arbejde er hun særligt interesseret i at designe løsninger, der inddrager erfaringer og viden fra kroppen og dens psyke. Tommerup interesserer sig derfor for at skabe 'sense of belonging'. Tommerup bidrager med et perspektiv på, hvad sanserne og materialiteten kunne have af betydning for vores forståelse af byrummene.

Vores sidste fagekspert er Emil Maj Christensen. Christensen arbejder som politisk konsulent i cyklistforbundet og interessevaretager cyklister i udviklingen af offentlige byrum. Han er uddannet urban planner ved Roskilde Universitet og har arbejdet i Cyklistforbundet i 3 år. Vores interesse for at interviewe Christensen kom af vores forventning om at få indsigt i, hvordan Cyklistforbundet oplever initiativer til mindre biltrafik i Københavns Kommune.

Interviewet har være skriftligt, og vi har derfor fremsendt vores spørgsmål til Christensen over mail.

Vores formål med at inddrage eksperter, er for at kunne indfange den viden, som vi ikke selv har kunne læse eller observere os frem til. Det bliver derfor en central del for vores undersøgelse og videre arbejde at indfange eksperternes erfaringer og viden. Det er med det formål at kunne kvalificere projektets resultater, og diskutere forskellige synspunkter.

I udførelsen af vores ekspertinterview har vi valgt at gøre brug af det kvalitative forskningsinterview. Den kvalitative metode tillader os at indsamle vores interviewpersoners personlige og faglige viden samt erfaringer (Poulsen 2016:75). Rammerne for vores udarbejdelse af interviewet er forankret i det semistrukturerede ekspertinterview. Det semistrukturerede ekspertinterview skaber netop de rammer, der er nødvendige for vores indhentning af viden. Forud for interviewet udarbejdes en interviewguide, med udgangspunkt i temaer og emner, der agerer som rettesnor for interviewet (Ibid.: 2016:76).

Ved interviewet med Botermans havde han printet nogle forskellige kort over Houten. Han fortalte ud fra disse kort, så det var nemmere at identificere, hvilke steder i byen, som han talte om. Det gjorde meget for vores oplevelse af interviewet og medvirkede til, at vi hurtigt fik et overblik over planlægningen af byen, og de oprindelige tanker samt formålet med at planlægge til fordel for slow trafic.

Foruden at arbejde udefra det abduktive, arbejder vi også deduktivt. Det skyldes, at vi tager afsæt i vores teoretiske ramme, hvorfor interviewguiden spiller en vigtig rolle i indhentning af empirien. Vi har gennem interviewguiden kunne sikre, at vores teoretiske forståelse og begreber, bliver en aktiv del af interviewet. På den måde centrerer spørgsmålene sig omkring den teori, som anvendes i projektet. Ydermere tillader det semistruktureret ekspertinterview os muligheden for at afvige fra interviewguiden, for at kunne stille opfølgende spørgsmål eller lignende, hvis vi det bliver nødvendigt. Således opnås en mere flydende og autentisk samtale mellem interviewer og interviewperson (Ibid.:76,82).

Rytmer og sanseoplevelser, kunne ligeledes være blevet indfanget gennem semistruktureret interview. En mulig måde at indhente denne viden, kunne med fordel være gennem interviews med brugere af stederne, som vi undersøger. Det kunne have givet en dybere indsigt i, hvilke personlige indsigter og opfattelser, som er blandt brugerne. I specialets metodiske tilgang har vi dog valgt at prioritere observation og feltstudier, som ikke involverer kvalitative interviews med brugere. I observationen har der tilmed været fokus på de indre rytmer hos observatøren, hvilket bidrager til at skabe indsigt i, hvordan stederne opleves af individer.

7.4.2 Udarbejdelse af interviewguide

Som kort berørt i afsnittet ovenfor, arbejder vi deduktivt og har derfor, inden udarbejdelse af vores interviewguide, etableret vores teoretiske forståelsesramme. For vores udarbejdelse af interviewguiden, har det betydet, at vi bevidst har inddraget teorien i vores spørgsmål. Vores måde at inkorporere teorien er sket gennem en opdeling af interviewguiden i temaer. Som en blød opstart har vi f.eks. temaet *Præsentation af interviewpersonen*. Herefter har vi struktureret vores interviewguides efter vores fageksperters profiler. Herunder hvilken viden, som de bidrager med. På den måde adskiller interviewguiden til Tommerup sig fra interviewguiden til Botermans mv. I vores metodiske arbejde, har vi vægtet højt at differentiere mellem vores ekspertinterview, da formålet ikke er at indhente den samme viden. Det kommer til udtryk ved, at interviewguiden til Tommerup indeholder spørgsmål omkring sansestimulering i byer. Tilsvarende indeholder interviewguiden til Botermans spørgsmål, der tager afsæt i erfaringer og viden omkring byplanlægning og prioritering af slow trafic.

Ved at udarbejde vores interviewguides efter fageksperternes profiler, kan det give os muligheden for at tilgå interviewguiden med en reflekterende tilgang til den viden vi ønsker at indhente (Kvale og Brinkmann 2015:155).

En vigtig og central del af vores interviewguides bygger på de observationer og erfaringer, som vi har gjort os i hhv. Skindergade og på Het Rond Plads. Inddragelsen af vores observationer og erfaringer, har opkvalificeret interviewguiden. Det skyldes, at vi gennem en kognitiv proces, er blevet bevidste om, hvilke problematikker, der udfolder sig i felten.

7.5 Bearbejdning af empiri

7.5.1 Transskribering

Vores valg om at transskribere vores interviews, tager afsæt i vores ønske om at benytte uddrag af fageksperternes udtalelser i vores analyse. Fordelen ved at transskribere er, ifølge Brinkmann og Kvale, at vi kan arbejde mere i dybden med vores empiri (Kvale og Brinkmann 2015:239). Transskribering kan være tidskrævende og kan sjældent gøres af flere end én ad gangen. Hvilket har resulteret i, at vi internt, i specialgruppen, uddelte transskriberingen af interviewene mellem os. I forbindelse med dette valg, har vi nedsat fælles transskriberings rammer, som skal ensarte måden vi transskriberer på.

7.6 Reliabilitet og validitet

Det empiriske grundlag udgøres i dette speciale af tre ekspertinterviews, 14 observationer af tre timer og et litteraturreview bestående af tre undersøgelser. Vores data er indhentet ved hjælp af casestudiet suppleret med etnografiske metoder og interviews, der har hjulpet med at belyse det levede liv på de to steder samt bilers indvirkning på rytmer og sanseoplevelsen af byrummene.

Vores videnskabsteoretiske afsæt er en fusion mellem den hermeneutiske og fænomenologiske retning. Som beskrevet i afsnittet 5.0 Videnskabsteori findes der ikke en objektiv sandhed. I stedet er det de kropslige erfaringer, som subjekter oplever, der former og skaber virkeligheden, som de bevæger sig i (Juul 2012A:77). Da vi bruger vores egne kroppe til at indfange disse erfaringer, vil vores beskrivelser og forståelser bære præg af dette. Selvom den objektive sandhed ikke findes, må vi også tage højde for, at vores subjektive forståelser og tolkninger pålægges det empiriske materiale. Her har vi udformet vores metodiske ramme med henblik på, at det er oplevelsen og sanserne, der er i centrum for feltarbejdet. Den efterfølgende bearbejdning af empirien, har bestået af, tykke beskrivelser, der tager afsæt i feltnoterne. Udskrivning af feltnoterne er sket lige efter observationen, så erindringerne var i frisk hukommelsen. Vores videnskabsteoretiske tilgang kalder på

transparens, som vi har opfyldt gennem beskrivelserne i vores metodiske overvejelser og valg. I spørgsmålet om, hvor konsistent specialets undersøgelse er, vil vi argumentere for, at specialets metodiske design fremmer muligheden for at gøre os undersøgelsen efter. Vores beskrivelser øger muligheden for, at andre ville kunne udføre observationerne og få samme resultater. Specialets validitet består i, at vores metodiske ramme undersøger netop dét, der er meningen, at den skal undersøge. Vores udgangspunkt har været at indsamle viden, der kunne understøtte en analyse med fokus på at nuancerede og kvalificere diskussion om mindre biltrafik i Københavns Middelalderby. Dog vil generaliserbarheden for vores undersøgelse, også bære præg af vores egne forståelser, viden på området og tolkninger. Samlet set mener vi, at specialets konklusioner kan løftes op på et generelt niveau, og dermed tilføre feltet mere viden om bilernes indvirkning på det levede liv i byrummet.

7.7 Analysestrategi

Specialets design og opbygning har ændret sig i løbet af skrivningen. Den generelle tilgang til specialet har været midterposition mellem abduktion og deduktion.

Abduktion er ikke at verificere den teoretiske ramme, og teste om den passer ind i den observerede virkelighed. Ønsket er derimod at åbne for flere forståelser, der er forankret i den erfarede virkelighed. Dette er ifølge Thualagant kernen i at arbejde med abduktion (Thualagant 2016:353). Vores tilgang til udviklingen af specialet starter med en teoretisk fundering, og vi kan derfor argumentere for at vi arbejder deduktivt også. Ved den deduktive tilgang forstås at vi "… *Tester undersøgelsen teori, benyttes teori deduktivt*" (Thualagant 2016:45). Vores primære teori er som bekendt Lefebvres begrebsliggørelse af rytmer. Vi har løbende suppleret teoretiske ramme med ny teori, herunder sted- og magtteori, da vi i vores empiriindsamling har fundet nye tematikker, som vi ikke var bevidste om, før empiriindsamlingen. Vi har derfor ikke kun arbejdet deduktivt, men også abduktivt. På den måde stiller vi os i en midterposition, hvor vi bevæger os mellem empiri og teori. Det tillader os at forholde os mere kritisk overfor vores analysefund og præge undersøgelsen undervejs, ud fra hvilke temaer, som viser sig i felten.

ANALYSE

8.0 Analyse

Indledningsvis vil der være en indføring i den historiske udvikling af automobilitet, og deraf byrummets udvikling i en europæisk sammenhæng under overskriften *Spor af bilismens dominans*. Udviklingen relaterer sig til, hvorfor de fysiske rammer Middelalderbyen i København, og deraf Skindergade, ser ud som de gør. Derefter analyseres problematikken ud fra temaerne: *Byrummets kampe*, *Cykelkultur* og *Kroppen og sanserne i byrummet*. Analysen følges op af en diskussion, som samler op på resultater og problematikker, der tidligere er behandlet i analysen.

8.1 Spor af bilismens dominans

Mobilitet er en essentiel del af hverdagslivet i det senmoderne samfund. Det at kunne transportere sig fra sted til sted og opsøge nye såvel som gamle fællesskaber, spiller en stor rolle i individernes identiteter (Freudendal-Pedersen 2007:14). Det giver anledning til positive effekter, men indeholder også en lang række af negative konsekvenser "... *både for miljøet og ikke mindst for den socialitet vi som individer indgår i."* (Freudendal-Pedersen 2007:14). Ifølge Freudendal-Pedersen er mobiliteten det, som kæder hverdagslivet sammen, hvor det ofte er automobiliteten, der muliggør og opfylder elementerne i hverdagen, der skal resultere i 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007: 14). Automobilitet forstås ved at transportere sig via et motordrevet køretøj. De negative effekter af mobiliteten, særligt ved automobiliteten, bliver ofte overset i jagten på 'det gode liv'. På den måde bliver der sat lighedstegn mellem den frihedsskabende automobilitet og 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007:66).

Jögen Beckmann behandler i sin Ph.D. *Automobility—A Social Problem and Theoretical Concept* netop, hvordan bilen har opnået status som den fortrukne mobilitetsform. Som en del af undersøgelsen, har Beckmann fokus på, hvad det har betydet for udviklingen af byerne. Beckmann forklarer, at den gængse forståelse af, at byer ikke kan eksistere uden bilernes tilstedeværelse, udspringer af fortællingen om bilens vidundere. Som et resultat af bilens dominans har udvikling af nye byrum taget udgangspunkt i bilerne. Beckmann beskriver nogle af de senmoderne byer, der udgøres af flere bydele og fragmenteret dele "… *cannot exist without motorised individual transport. For the functioning of cities like Los Angeles, London,*

or Berlin, the car is seen to be a necessity rather than an option." (Beckmann 2001: 594). Udviklingen af stederne, der er produceret til bilerne, bliver ifølge Beckmann, anset som 'færdige' og kan ikke adskilles fra bilerne igen. Ofte er disse steder præget af tung infrastruktur såsom broer, tunneler og veje (Beckmann 2001:594).

Koblingen mellem 'det gode liv' og automobiliteten har dannet grundlaget for den måde de urbane områder i Europa er blevet udviklet. Automobilitet gav muligheder, der betød at byerne i højere grad blev udviklet til at kunne rumme biler. Byerne blev udformet ud fra et rationelt planlægningsparadigme, der opstod i starten af det 20. århundrede. Karakteristikaene for planlægningsformen var entydighed og ideologi, hvor det var traditionerne, der gav retning, orientering og forudsigelighed. Formålet og ideologien var at skabe sunde og gode steder til mennesker efter anden verdenskrig (Freudendal-Pedersen 2022:37). Det øgede behov for mobilitet og jagten efter 'det gode liv' betød at tiltroen til teknologien, og dens evne til at ændre verden til det bedre, voksede. Det rationelle planlægningsparadigmes prioritering af automobiliteten, har sat sit præg på den måde vi ser og forstår biler i byrummene. I Danmark mundede det øget fokus på automobiliteten ud i, at cyklen mistede sin status som den primære transportform. En del af ændringen i prioriteringen mundede ud i et redesign af vejene, hvor cykelstierne blev fjernet (Larsen 2017:876). I slutningen af det 20. århundrede skete der igen et paradigmeskift i måden befolkningen og planlæggerne så på cykelkultur. Larsen beskriver skiftet som en genopstandelse af cykelturen i de vestlige byer:

> "The recent resurgence of biking cultures in western cities was therefore unanticipated. After decades of being largely snubbed by planners and most commuters, the old bicycle is, once again, desirable: it represents the return of an 'old thing' rather than the innovation of a new one." (Larsen 2017:877).

Cykelkulturens renæssance var ikke forventet, da automobiliteten havde erstattet behovet for cyklen som transportform. I planlægningen af byerne måtte man igen se cyklisme som en del af hverdagslivet og etablere infrastruktur, som kunne understøtte det genopståede behov (Larsen 2017:877).

Steder er en del af en helhed. For at kunne forstå steder, skal helheden, som stedet indgår i, ligeledes forstås. En måde at forstå dette er gennem det Anderson beskriver som spor. Spor kan være historiske, globale og lokale. Disse påvirker og smelter sammen med de nye immaterielle og materielle spor der sættes på steder (Anderson 2015: 53). Det betyder, at de spor, der tidligere er sat, har en betydning for, hvordan steder udformes og udvikles i dag. For eksempel er skiftet i definitionen af 'det gode byliv', blevet en startskud for nye indretninger af byrummene. Automobiliteten har herved præget omlægningen af infrastrukturen, der har understøttet fastholdelsen af bilen som et dominerende element i byrummene.

Grundet den historiske prioritering af bilerne, som Sim beskriver, har bilerne fået tildelt mere plads i de offentlige rum, end andre mobilitetsformer (Sim 2019:151). Bilernes dominans, i det offentlige rum, ses fortsat i dag i byplanlægningen. Skindergade i København er et eksempel på dette, hvor pladsen i den ellers smalle gade, primært er tilgodeset til biler. Det betyder, at de materielle omgivelser i Skindergade, er udformet således, at de giver mobiliteten, der strømmer gennem stedet større mulighed for at sætte spor i rummet, end personer, der opholder sig på stedet. Den gruppe der har bedst forudsætninger for at sætte spor i Skindergade, er dette tilfælde bilister, da kørebanen optager mest af pladsen. Middelalderalderbyen er oprindeligt ikke designet til biltrafik (Københavns Kommune 2021: 58). Den dominerende gruppe, som er bilister, sætter sine spor i Skindergade, og der afgives en form for kulturel *order*, der angiver, hvordan det forventes, at individer opfører sig. Stederne afgrænses også af en *border*. Skindergade indrammes af bygningerne, men kørebanen og bevægelserne gennem stedet forbinder stedet til andre steder i byen gennem sporkæder. Begrebsliggørelserne fusioneres til det Anderson kalder (b)order. De historiske spor er derved med til at forme en kulturel order, da de materielle omgivelser begrænser muligheden for udfoldelse. Inddelingen af pladsen i Skindergade er forbeholdt bilerne, hvilket begrænser andre grupper såsom cyklister og fodgængere, i at sætte spor og derved muligheden for at ændre på stedets (b)order.

Den dominerende status har siden 1940'erne sat bilen øverst i mobilitetshierarkiet. Bilens status er derfor svær at udfordre (Larsen 2017:876). Der dannes et billede af at ændre på bilens dominerende status, er kompleks. Det forankres i den historiske udvikling og udformning af byen. Samtidig betragtes den hårde infrastruktur som svær at omlægge

(Beckmann 2001:594). I Houten var udgangspunktet dog et andet. Botermans fortæller, om den oprindelige tilgang til, at Houten skulle udvikles med udgangspunkt i 'det gode liv':

> "...it was not designed as a bicycle city. That is a strange thing. The saying that Houten is a bicycle city is first from halfway in the 90's when we were already 25 years designing and building the city. And it is not about cycling. It is about living a good life. A healthy life. A relaxed and quiet life" (Botermans bilag 6:2-3).

I Houten var der således ikke den samme kobling mellem 'det gode liv' og autombiliteten, som Freudendal-Pedersen beskriver i København. Udformningen af Houten bygger derimod på slow trafic systemer, hvor bilerne omdirigeres via ringveje uden om byen i stedet for gennem byen:

> "…there is an inside network for cycling and walking. There is a ring road outside the city with entrances going into closed areas for cars. They are closed areas. We have that in the southern part too. By doing this and having this slow traffic network it is possible to go anywhere in Houten with your bicycle or by foot. You can get anywhere. If you want to do that in a car you will always have to go to the ring road first, and then go to your destination, and get there. So, it is possible to get anywhere in Houten by car but most of the time you take a detour, it cost you more time and it is not that pleasant, healthy and you get some exercise you know, there are so many benefits of cycling. And you miss all that if you do it by car. So, it is very unlogic to do it in a car" (Botermans bilag 6:4).

Forudsætningerne for planlægningen i Houten og København har været forskellige. Begge byer har haft hverdagslivet for øje, da de skulle planlægges, men dét, der har gjort forskellen, er hvordan 'det gode liv' forstås samt den historiske planlægning.

8.2 Byrummets kampe

Med det historiske oprids in mente vil der i den næste del af analysen blive dykket ned i de magtkampe og hierarkiske inddelinger, som eksisterer i byens rum. Til at indfange byens kampe har vi valgt at fremhæve følgende sekvenser: Hverdagsmorgener, weekend aftener og weekend formiddage på vores to cases Skindergade i København og Het Rond Plads i Houten. Det giver mulighed for at analysere på, hvordan byens kampe i Skindergade adskiller sig fra kampene, som eksisterer på Het Rond Plads i Hollands cykelvenlige by Houten. Sekvenserne er udvalgt på baggrund af, at kampene i byrummet varierer og ændrer sig efter de forskellige tidspunkter, der forekommer i løbet af en dag og i løbet af en uge.

8.2.1 Hverdagsmorgener i Skindergade

De cykliske rytmer stammer fra naturens kosmiske gentagelser, og betegner skift i dag, nat, måneder og årstider. De cykliske rytmer vil repetere sig selv i takt med naturen f.eks. når en ny dag starter (Lefebvre 2004: 8). Der er således forskel på, om det f.eks. er morgen, middag eller aften samt hvilken dag, vi vælger at observere byrummet på. I det følgende vil analysen se nærmere på denne variation, ved at undersøge udvalgte observationer ud fra begreberne om rytme og byrummets fysiske indretning.

Kl. 07.00 om morgenen i Skindergade er der ikke meget liv gaden. Morgentrafikken vil vise sig at starte inden længe, men før det sker, er der kun få personer, som transporterer sig gennem stedet:

> "Lyden af cykel- og bildæk mod den våde asfalt er næsten terapeutisk for mine ører, men er samtidig en form for larm, når bilerne suser igennem gaden. Når gaden er tom, er der helt stille. Hvis man lytter godt efter, kan en lastbil høres i det fjerne. En fornemmelse af 'stilhed før stormen' breder sig i min krop, og det er ikke til at vide, hvornår og hvor den næste lyd kommer fra" (Bilag 3:3).

Den første menneskelige aktivitet, som viser sig i Skindergade, bryder med tomheden og stilheden, der har hersket i gadebilledet hidtil.

> "På et tidspunkt kommer to mænd til syne, den ene skubber en barnevogn, fyldt med flasker, foran sig mens den anden går og snakker højlydt. De taler ikke dansk. De bevæger sig langsomt hen til en skraldespand, der står placeret bag den bænk, som jeg sidder på. De er bag mig, og jeg kan derfor ikke se hvad de laver, men da de er færdige, udbryder den ene ud i sang. Sangen lyder som en blanding af fuldemands karaoke og opera. Sangen bryder med stilheden og giver mig et lille smil på læben" (Bilag 3:3-4).

Trafikken starter herefter stille ud, og der observeres 8 gående, 12 cyklister, 4 personbiler, 5 varevogne og 2 lastbiler mellem kl. 07.00-07.20. Dette understøtter en stilhed før stormen, som observatøreren beskriver i citatet. I løbet af en halv times tid tager morgentrafikken til, der hovedsageligt er drevet af bilister og cyklister. Det som kendetegner trafikken på dette tidspunkt, er særligt de lineære rytmer (Bilag 3:3). De lineære rytmer udspringer af menneskelig aktivitet. De er gentagende, ens og kan have karakter af at være lettere mekaniske (Lefebvre, 2004: 8). Det er særligt passagen og bevægelsen fra A til B, som er fremtrædende. De lineære rytmer gennemsyrer faktisk morgentrafikken og bliver karakteriserende for flere mobilitetsformer. Både bilister og cyklister dominerer gaden med deres hurtige og målrettede lineære rytmer. Formodentligt for at komme frem til deres destination for dagens gøremål. Samtidig skal storbyen forsynes med varer, der leveres af lastbiler og varevogne (Bilag 3:4). Disse hurtige og lineære rytmer får rummet til at fremstå som en passage. Det indvirker på byens samlede rytme, som kan karakteriseres som byens puls og eurytmien. Byens eurytmi optræder derfor hastig og stresset i dette tidsrum, hvilket afspejler sig i den menneskelige aktivitet på stedet.

Mange af de personbiler, der kører gennem gaden, vil gerne gasse op og få fat på. Samtidig er nogle bilister også tøvende. Usikkerheden på, om der pludselig kommer en cyklist flyvende frem fra Lille Kannikestræde, viser sig i deres hastige og flakkende orientering (Ibid.:4).

Cyklisternes færden gennem Skindergade er ligeledes præget af de lineære rytmer i morgentrafikken. Mange cyklister bærer høretelefoner og cykler alene. Det er kun få cyklister, som cykler to sammen og taler imens. Det er med til at indikere at deres færden gennem byrummet særligt omhandler det at komme fra A til B, fremfor at være sociale eller at udføre anden aktivitet på stedet (Bilag 3:5). Gående trafikanters mobilisering gennem byrummet kan, på dette tidspunkt, også karakteriseres med de lineære rytmers kendetegn. Mange gående bærer, ligesom cyklisterne, høretelefoner, og holder deres færden på fortovet (Bilag 3: 2). De lineære rytmer har en tæt sammenhæng med individuel menneskelig aktivitet. Det at transportere sig alene, og samtidig at lukke sig selv inde med høretelefoner mindsker interaktionen med byrummets omgivelser. Menneskene følger deres egne linjer gennem byrummet, og interagerer stort set kun med det højst nødvendige: Nemlig trafikken.

Ifølge David Sim kan gående forbedre opfattelsen af tryghed og være med til at opbygge et lokalt fællesskab. Ligeledes indgår cyklister også som en del af hverdagslivet i øjenhøjde med fodgængere. Det hænger sammen med, at de kan interagere mere med deres omgivelser end bilister kan (Sim 2019:115-116). Interaktion med omgivelserne er dog begrænset, når det er flowet af de lineære rytmer, som er styrende for den menneskelige aktivitet. Det levede liv på stedet i dette tidsrum, er derfor tæt knyttet til de lineære rytmer. På den anden side

observerer vi alligevel, at cyklisterne er mere opmærksomme på de fysiske omgivelser, som spiller ind på trafikken, end bilerne er. Hvilket kan udspringe af deres interaktion med omgivelserne:

> "Grundet indsnævringen i vejen ved cykelparkeringen, kan bilister og cyklisterne ikke passerer uden, at farten skal sættes ned eller kræver en at stoppe helt op. Det er oftest cyklisterne, der må nedsætte farten eller være ekstra opmærksomme på bilerne" (Bilag 3:4).

Den fysiske opdeling mellem kørebanen og fortovet gør det muligt for gående at distancere deres gang og dem selv fra de hurtige rytmer, som finder sted på kørebanen. På kørebanen deles biler og cyklister om pladsen (Bilag 3:2). De forskellige mobilitetsformer og deres forskellige rytmer, som forløber samtidig kan beskrives ved en form for polyrytmi. Det polyrytmiske fremhæver de rytmer, som kan sameksistere uden konflikt. Hver rytme har sin særegen funktion, som kan sameksistere med hinanden (Lefebvre, 2004: 89). Det vil sige, at de gåendes langsommere færden kan foregå på fortovet, samtidig med bilisternes og cyklisternes hurtigere rytmer forløber på kørebanen, uden at kollidere (Bilag 3: 1). Derudover kan en form for isorytmi argumenteres for at opstå i samme situation. Isorytmi omhandler de rytmer, som placerer sig hierarkisk i forhold til hinanden, og forløber parallelt med hinanden (Sand, 2018: 6). De gåendes rytmer forløber tilnærmelsesvis parallelt med de resterende rytmer, hvilket hænger sammen med fortovets fysiske adskillelse fra kørebanen. Hierarkisk set er fortovet et sted, hvor de gående kan forvente at være fri for andre trafikanter. Dog er fortovet på Skindergade smalt og kan ikke altid rumme to gående ved siden af hinanden. Det medfører, at gående af og til bevæger sig ud i kanten af kørebanen, hvis de vil passere en anden gående på fortovet (Bilag 3: 6). Netop denne adfærd kan bryde med polyrytmien, da der i stedet kan forekomme arrytmi. Arrytmi er en form for forstyrrelse, som bryder med balancen, harmonien og funktionen (Lefebvre 2004: 20). Det gensidige hierarki, der er mellem fortovet og kørebanens rytmer, skabes af isorytmi. Hvilket er med til at danne normer for aktiviteten på kørebanen og fortovet. Bilister og cyklister forventer derfor ikke, at gående vil træde ud på kørebanen og blande sig med de hurtigere hastigheder, som dominerer der. Hvis gående skal kunne træde ud på kørebanen, uden at bryde med polyrytmien, vil det kræve orientering og opmærksomhed mellem flere trafikanter på tværs af hierarkierne.

Andre konflikter i dette tidsrum opstår ligeledes, når der forekommer et brud med bilisternes og cyklisternes lineære flow. Det sker blandt andet ved, at lastbiler må holde stille, mens de leverer varer. Det halverer cyklisterne og bilernes bevægelsesrum. Denne handling legitimeres gennem et materielt spor, et skilt, der ændrer den hierarkiske rangorden i dette tidsrum (kl. 08.00 - 12.00), da stedet er forbeholdt varelevering. Det giver anledning til konflikt blandt de resterende mobilitetsformer:

> "Lastbilen spærrer ikke for trafikken, men gør, at andre lastbiler, varevogne og personbiler, må sænke farten for at kunne passere hinanden. Der opstår konflikter, i den tid lastbilen holder i gaden. Konflikterne er mellem cyklister og personbiler, som er modkørende. Det resulterer i gnidninger og ophobning af utålmodige cyklister bag bilerne, der må vente på at kunne køre forbi lastbilen" (Bilag 3:3).

Ophobningen af cyklister bag bilerne skaber en kamp, hvor de to mobilitetsformer skal forhandle om pladsen. Det, at der skabes konflikt udelukkende grundet øget 'ventetid', peger på, at et opbrud med den lineære rytmes flow, som ellers forløb i et hastigt tempo, er årsag til konflikt. Der er altså modstand fra begge parter (bilister og cyklister) for at skulle stoppe

op og vente. Hvis cyklisterne og bilisterne kunne enes om, hvem der skulle køre først samt at der ikke var modstand mod at skulle vente, ville der højst sandsynligt ikke være opstået en konflikt. Det indikerer, at der er en magtkamp til stede, som begge parter deltager aktivt i.

Her er der tale om en *transgression*. Ved transgression forstås, at en aktør går imod den dominerende magts (b)order. Hvilket indikerer, at en anden orden er mulig (Anderson 2015:85). Cyklisterne går imod den dominerende (b)order, ved at deltage i magtkampen på lige fod med bilisterne, fremfor at trække sig i den ovenstående situation. I Skindergade er den dominerende gruppe bilisterne, som præsenteret i tidligere i analysen, og derfor opstår der konflikt, når cyklisterne udfordrer den kulturelle order. Vigtigheden af de lineære rytmer gør, at cyklisterne ønsker at bibeholde deres flow, der kolliderer med bilerne, der har samme ønske. At cyklisterne i gaden, går imod den nuværende (b)order, munder ud i en magtkamp mellem bilisterne og cyklisterne om den begrænsede plads.

Blandt personbiler og cyklister på kørebanen ses et særligt magtforhold. Selvom cyklisterne ikke er beskyttede, udover de hjelme eller hövdings (krave med airbag i) som nogle bærer, så lader cyklisterne sig ikke uden videre dominere i trafikken. Cyklisterne opfører sig i stedet som om, at der ikke er fare på færde, når de indtager kørebanen på lige fod med bilisterne, uden

frygt for at blive kørt ned. Om deres adfærd bedst kan beskrives som 'tillidsfuld', 'frembrusende' eller 'risikovillig', er svært at vurdere. Det er tydeligt udefra, at cyklisterne er bløde og ubeskyttede trafikanter i modsætning til bilisterne. Hvorfor observatøren bliver bekymret på cyklisternes vegne. De manøvrer cyklisten benytter sig af, til at navigere gennem en hektisk situation, kan for observatøren opleves som dristige og farefyldte (Bilag 3: 5). Dog er cyklisternes evne til at navigere i sådanne situationer udviklet gennem egne kropslige erfaringer og opleves derfor anderledes af cyklisterne selv. Hvilket vi vil vende tilbage til i analysen i forbindelse med *Cykelkultur*.

Bilisterne er bedre beskyttet mod en mulig fare grundet bilens materialitet. Den fysiske afskærmning, der er mellem føreren og omgivelserne uden for bilen, medfører en distancering til omgivelserne. Et eksempel på cyklisternes adfærd og bilisternes distance til trafikken forløber således:

> "... en større flyttebil, der kommer kørende fra strøget mod Vestergade, stopper meget brat op ved indsnævring af vejen. Årsagen til opbremsningen ser ud til at være sket idet føreren af flyttebilen ikke har opdaget indsnævringen. Føreren skal til at dreje skarpt uden om indsnævringen, men det er lige ved at resultere i et sammenstød mellem flyttebilen og en cyklist, kommer kørende bag flyttebilen, da føreren ikke har orienterede sig og set cyklisten. Cyklisten bremser ligeledes hårdt op, imens han forsøger at undvige flyttebilen. Der sker ikke andet end flyttebilen kigger irriterede på cyklisten, og cyklisten ryster på hovedet i afmagt" (bilag 3:5).

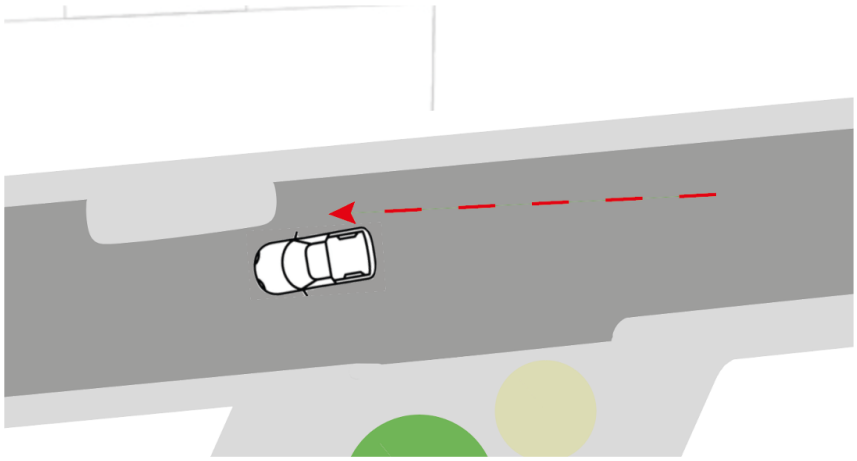


Illustration 6: indsnævringen af vejen

Cyklisten er højst sandsynligt bevidst om, den øgede risiko ved at cykle med kort afstand til flyttebilen. Cyklisten kan dog være i den gode tro, at flyttebilen ikke vil køre ud fra indsnævringen uden at orientere sig bagud. Hvorfor cyklistens handling kan beskrives som tillidsfuld. Der er en distance mellem de to forskellige mobilitetsformer: Cyklisten og bilisten, da de har sværere ved at se hinanden i øjnene og dermed aflæse hinanden. Hvilket understreges af Sim: "*On a bicycle, it is possible to stay connected to your surroundings (...) and quite impossible in an automobile"* (Sim 2019:116). Cyklisten og bilistens forhandling besværliggøres, da bilisten ikke er forbundet til sine omgivelser i samme grad som cyklisten er det. Det bliver derfor svært for begge parter at gennemskue hinandens fremtidige bevægelser og handlemønstre. Både cyklisten og bilisten transporterer sig i samme retning parallelt med hinanden, hvilket også kan medvirke til, at de har fokus på vejens forløb og deres lineære rytme frem for hinanden.

På trods af den risikovillige og tillidsfulde adfærd hos cyklisterne kan utrygheden mærkes hos observatørens indre kropslige rytmer, da pulsen stiger. Forholdet mellem indre og ydre rytmer kan beskrives med eurytmi. Eurytmi betegner kroppens indre rytmer, som kan bestå af vejrtrækning, puls og cirkulationer (Lefebvre 2004:20). Observatøren bemærker, at de indre rytmer, særligt er bundet op på de lyde og hastigheder, som kroppen opfanger og

påvirkes af. Herunder bilerne, der suser forbi, og de høje lyde af bildæk mod asfalten samt lyden af motorer:

> ”Selvom jeg ikke selv er bilist, cyklist eller fodgænger på vejen, løber der en ubehagelig følelse igennem min krop, når bilerne gasser op. Det er alt fra lyden af motoren til den susende lyd fra bilen, der fræser gennem gaden, som giver utryghed. Det er særligt det, at lydene kommer uventet, som overrasker mig og kan få min puls til at gå i vejret” (Bilag 3:4).

De hurtige skift i lyde og hastigheder påvirker de indre rytmer. Der er et forhold mellem de indre og ydre rytmer, som kan virke modsigende hos cyklisterne. En mulig forklaring kan være, at deres fremdrift i trafikken er drevet af stress eller travlhed, hvoraf den drivkraft fjerner fokus og opmærksomhed fra trafikken og de ydre rytmer. Desuden vil cyklister og gåendes brug af høretelefoner medvirke til, at byrummets lydfrekvenser bliver lukket mere ude. Denne menneskelige aktivitet i byrummet kobler sig op på de lineære rytmer. Adfærden kan skabe en distance til de omgivelser, som foregår omkring dem. Herunder trafikkens lyde og hastigheder. De indre rytmer vil af den årsag blive mindre påvirket af de ydre rytmer. Selvom cyklister og gående er mere forbundet til deres omgivelser end bilisterne, vil gående og cyklister alligevel være distanceret fra de ydre rytmer. Ifølge Lefebvre kan byen ‘læses’ og ‘høres’ ud fra det daglige liv, det umiddelbare og det ubevidste ved byen (Lefebvre 1996:108-109). Byrummet i Skindergade og den menneskelige aktivitet, er i forlængelse af ovenstående derfor præget af distance på flere parametre i dette tidsrum, hvor de ydre rytmer spiller mindre ind på det levede liv i praksis, når de lineære rytmer og passagen mellem A til B bliver den primære aktivitet i byrummet.

Ud fra vores observationer vurderer vi, at cyklisternes adfærd muligvis også kan handle om en hierarkisk ansvarsfralæggelse. Det bygger vi på, at de bløde trafikanter og særligt cyklisterne ikke umiddelbart ser bange eller skræmte ud på trods af de omtalte hektiske og delvist farefyldte situationer, som de indgår i. I relation til trafikkens generelle reglement, da bærer de hårde trafikanter, såsom bilister, et større ansvar end de bløde trafikanter, såsom cyklister og gående. Hvilket kan spille ind på cyklisternes adfærd. Dog er dette svært at konkludere ud fra blot observation af forbipasserende menneskelig aktivitet.

8.2.2 Hverdagsmorgener på Het Rond Plads

Morgenen starter stille ud på Het Rond Plads i Houten, og livet på pladsen er langsomt ved at gå i gang. Den cykliske rytme indikerer, at det er morgen, hvilket kan ses på himlens lys samt måden det spejler sig i omgivelserne. Pladsen bliver langsomt lysere og livet tager stille og roligt til:

> "Jeg hører duer og andre fuglelyde. Jeg kan høre cykelhjul hen over belægningen og på stierne. Ellers er det mest lyden af rengøringsmaskinen, som fylder på stedet. Den er motordrevet og puster luft ud for at fjerne skidt fra pladsen (...) jeg er overrasket over hvor meget skrald jeg ser. Jeg får helt flashback til at være oprydder på en festival. Men det handler måske også om den stemning, der er af liv, som skal til at starte. Tomheden på et sted, som man plejer at besøge, når stedet er i fuld af liv" (Bilag 4:2).

Omkring kl. 07.30 begynder stedet at ændre karakter. Nu er det særligt passagen gennem pladsen, som er fremtrædende. Passagen af gående, cyklister og knallerter kan beskrives med de lineære A til B rytmer. Cykler og knallerter virker målrettede og er formentlig på vej mod dagens gøremål såsom arbejde eller skole. De fleste bevæger sig alene, og få bevæger sig sammen to og to. Fra kl. 07:30 og 20 minutter frem optælles 16 gående, 34 cyklister, 2 varevogne og 4 knallerter. Der er derfor et overtal af gående og cyklister på pladsen. De få biler kan måske være med til at forklare, hvorfor området kan virke forladt eller tomt på dette tidspunkt af dagen:

> "Området synes at være længere tid om at vågne end andre steder, som jeg kan relatere til, hvor bilerne sætter gang i dagen (...) det er mennesker, som skal starte byen op og ikke biltrafikken. (...) Der er noget anderledes ved, at trafikken foregår, hvor menneskers kroppe er synlige, fremfor når kroppen er skjult/pakket ind i en bil. Det er jo også mennesker, som starter biltrafikken i en anden by, men den morgentrafik, som jeg kender andre steder fra, er i højere grad skjult bag bilernes facader og lyden af motorerne, som af kropsliggør trafikken. Ansigtsløs trafik" (bilag 4:10-11).

Der er to sider af denne mere langsommelige opstart af morgentrafikken og 'tomheden', hvor synlige menneskekroppe er i spil. Dels er dagen er længere tid om at starte med kun lidt aktivitet, hvilket kan føles uvant og en smule utrygt. Dels er dagens start mere personlig og intim, og når der endelig viser sig mere menneskelig aktivitet i gaden, forsvinder utrygheden fuldstændig.

De fysiske rammer er også anderledes her på Het Rond Plads sammenlignet med omgivelserne i Skindergade i København:

> "Her er ikke rigtig nogle fortove. I hvert fald ikke som vi kender dem i København. Det, der kommer tættest på, er et felt, der løber langs med cykelstien, og som i højere grad er designet i forlængelse af denne brede røde cykelsti. Det er altså ikke ligesom det traditionelle 'skel', som vi kender fra et fortov. Når gående går her, så følger man blot stiens forløb. Indtil de gående er nødt til at krydse den røde cykelsti. De gående krydser uden videre stien der, hvor de finder det mest passende" (Bilag 4: 10).

Den anderledes indretning af stedet giver anledning til andre bevægelsesmønstrer. Da de gående ikke skal passere 'kørebanen' ved et fodgængerfelt, bliver de nødt til at tage stilling til, om der er frit på stien, før de kan passere den, hvilket forudsætter stor opmærksomhed på andre trafikanter. Derudover er det midterste af pladsen og områderne tæt ved butikker og restauranter indrettet som gåzoner, hvilket oplyses via skiltene i rummet. Dette bliver dog langt fra efterlevet i praksis:

> "Både cykler, gående og knallerter bevæger sig enten på stien eller tværs over pladsen. Det er næsten 50/50 hvilken linje, som der bliver taget. De åbenlyse regler for området bliver fulgt, bortset fra, at et skilt viser, at pladsen er en gåzone. Det virker dog til, at det er helt accepteret og normalt at cykle og køre knallert her alligevel. Det må være en uformel regel, som er blevet etableret og accepteret (...) jeg fornemmer ud fra de forskellige bevægelsesmønstre, at jeg ikke ville kunne udpege et sted, hvor det ville være uacceptabelt at cykle. Du kan cykle over det hele (...) Det er den brede sti, som er den mest direkte vej gennem stedet, og her hvor der er færrest gående, men du behøver ikke at følge denne sti som cyklist eller knallert" (Bilag 4:11).

Hvordan de forskellige mobilitetsformer kan bevæge sig i disse mønstre, uden at der opstår konflikt, og dermed arytmi, er fascinerende. Polyrytmi er karakteriserende for området og aktiviteten. Det viser sig i måden, hvorpå den menneskelige aktivitet kan tage sig ud på stedet uden at kollidere med hinandens mønstre og adfærd. Cyklisternes indtræden på gåzonen, anses som en helt legitim handling. Det tyder på, at det er cyklisterne, som har definitionsretten og derfor skaber den kulturelle order. Det vil sige, hvilken adfærd og hvilke handlinger, der er acceptable. Denne tematik vil analysen vende tilbage til under *Cykelkultur*. En anden observation, som særligt adskiller sig fra Skindergade, er hastigheden. Hastigheden blandt trafikanterne på Het Rond Plads (cykler og knallerter) er hurtig, men generelt lavere end i Skindergade (cykler og biler). Det varierer alt efter hvilken mobilitetsform, der er tale om, men også på baggrund af, hvilke dage og tidspunkter vi observerer. Det leder os videre til, hvordan vores to cases tager sig ud, når weekenden sættes i gang.

Delkonklusion

Morgentrafikken i Skindergade er præget af lineære A til B rytmer, som gør at stedets eurytmi bliver hurtig og fremstår som en slags passage. Der er en sammenhæng mellem lineære rytmer, individuel aktivitet og begrænset interaktion med omgivelserne. De fysiske omgivelser og skel i vejbanen, gør det muligt, at forskellige hastigheder kan sameksistere parallelt med hinanden. Dog er fortovet på Skindergade for smalt til at rumme flere gående. Opbrud med de lineære rytmers flow skaber konflikt. Det munder ud i en magtkamp mellem bilister og cyklister. Bilister er mere distancerede til omgivelserne, end cyklister og fodgængere, grundet bilens fysiske afskærmning. De indre rytmer er bundet op på lyde og hastigheder, som kroppen opfanger. Skindergade og den menneskelig aktivitet er præget af distance på flere parametre i morgentimerne, hvor byens ydre rytmer spiller mindre ind på det levede liv i praksis. Modsat Skindergade starter morgentrafikken på Het Rond Plads anderledes. I det der ikke er nogle personbiler, er menneskekroppen mere i fokus, hvilket gør trafikken mere nærværende. En anden fordeling af pladsen giver desuden anledning til andre bevægelsesmønstre end i Skindergade. Adfærden på Het Rond Plads bærer endvidere præg af, at det er cyklisterne, der har definitionsretten. Hastigheden er generelt lavere på Het Rond Plads end i Skindergade.

8.2.3 Fredag aften i Skindergade

Rytmerne i Skindergade ændrer sig markant i takt med overgangen til aftentimerne en fredag aften. Skindergade summer af stemmer i gaden. Den cykliske rytme indikerer, at det er blevet aften, samt at arbejdsugen er ved vejs ende. Mørket er faldet på, men den menneskelige aktivitet er fortsat i gang. Ændringen fra tidligere består i, at Skindergade i højere grad har flyttet sig fra at være en passage til at være et omdrejningspunkt for ophold og socialt liv på stedet. Det viser sig særligt i de gåendes adfærd. De gående udgør nu en større del af gadebilledet. Ifølge optællingen er der i løbet af 20 minutter: 30 gående, 20 cyklister og 15 bilister. Der er desuden ikke længere varevogne i gadebilledet. Gående bevæger sig nu i sociale grupper frem for alene og fører samtaler: "*Der er et overtal af unge og voksne mellem ca. 16 og 35 år, som er i på stedet. Mange bærer på plastikposer eller muleposer med flasker nede i, der klinger mod hinanden, og skaber en genkendelig lyd*" (Bilag 3:7).

En afslappet og hyggelig stemning udspringer af denne adfærd, som kan knyttes til, at de gående har overtaget gadebilledet. Der er dog stadig cyklister, som med deres fortsat lineære og hurtigere A til B rytmer, ønsker at bane sig vej gennem byrummet. Hvilket skaber grobund for konflikt. En af konflikterne opstår på baggrund af, at grupper af gående ikke kan være på det smalle fortov. De gående spreder sig derfor ud på kørebanen, hvor cyklister og bilister fortsat holder til:

> "Cyklisterne skal koordinere sig gennem et virvar af gående, og det er de færreste, der rykker sig ind til siden for at cyklisterne kan passere. Hvis der derimod kommer en bil kørende, flytter de gående sig med det samme. Bilerne kan fortsat høres på afstand, hvilket kan ses på menneskene, som kigger bagud, for at bekræfte, at der kommer en bil og flytter sig herefter ind til siden" (Bilag 3:7).

Det polyrytmiske og isorytmiske, har tidligere præget byrummet i Skindergade i morgentimerne. Det er nu en anden form for rytme, der er kendetegnende for byrummet her i aftentimerne. Lyden fra bilernes motorer og dækkene mod asfalten er den samme som tidligere, og denne lyd overdøver lyden af stemmer. Byrummets samlede rytme, eurytmi og

puls har ændret sig, da det i højere grad er en social stemning, som præger rummet. Lyden fra bilerne medfører derfor gennemslag af arrytmi. De fysiske skel mellem vejbanen og fortovet synes ophævet, og Skindergade er ikke længere en arena for cyklisternes hurtige tempo og lineære rytme, da cyklisternes flow brydes, når de ikke kan bane sig vej igennem de gående på kørebanen. Det indikerer, at lyden og dermed høresansen spiller en helt særlig rolle i forhandlingen og kampen om byrummet på denne tid af døgnet. Magtkampen udspiller sig særligt mellem de gående og bilisterne. Bilisterne kan ved hjælp af den lyd de udsender fortsat opretholde deres flow og passage gennem rummet. Lyden er det, som skaber en reaktion hos de gående, men de bekræfter stadigvæk, at lyden kommer fra en bil ved at vende sig om. Først derefter flytter de sig fra kørebanen, men gør det hurtigt, da bilens hastighed er hurtig i reference til de gående. Det tegner et billede af, at bilen visuelt, også udstråler dominans. Bilerne udgør en fare, som de gående respekterer og derfor flytter sig for bilen. Cyklisterne må udgøre en mindre fare på denne tid af døgnet, siden mange gående ikke flytte sig for dem.

Lyden fra bilerne er dog ikke nok til at forstyrre den sociale stemning, der er blandt de gående, og hos dem som opholder sig på stedet. Bilernes gennemkørsel fungerer derimod som opbrud, hvorefter stemningen kan genoptages. Det virker til, at de gående har overtaget cyklisternes risikovillige adfærd. De gåendes adfærd kan også beskrives som tillidsfuld, da de må have tillid til, at f.eks. cyklister ikke kører dem ned, selvom de befinder sig sammen på kørebanen. På den anden side må de gående i denne situation argumenteres for at være velvidende om deres brud på de åbenlyse normer eller reglementer for stedet, som indikerer, at gående skal blive på fortovet. Det kan også hænge sammen med deres identitet som bløde trafikanter eller, at de gående i højere grad mener, at de har retten til byrummet i aftentimerne.

Kampene i byrummet udgøres af, hvilke aktører, som er mest dominerende i adfærd og fremtoning og de, som per antal fylder mest i gadebilledet. Hvorfor det i aftentimerne er de gåendes adfærd, som præger stedets samlede rytme og stemning mest. På trods af at der kan observeres flere cyklister end biler, placerer cyklisterne sig nederst i dette tidsrums hierarkiske fordeling. Bilernes høje lyd, farefyldte fremtoning og deres hastighed er med til at sikre dem en højere plads i hierarkiet. Der er sket en forandring, som har trukket kampene

i en anden retning end i morgentimerne. Retten til byrummet ikke er på de gåendes præmis, men de gående har indtaget en betydelig anden rolle, hvilket indvirker på stedet samlede rytme. Det gør stedet mere socialt, og reducerer stedets tidligere træk af at være en passage for hurtigt flow gennem rummet. Materialiteten og de fysiske skel ved f.eks. fortovet, som før syntes at forme adfærden, er mindre fremtrædende end tidligere. Byrummet forhandles nu i højere grad ud fra den udlevede praksis, hvor høresansen spiller en større rolle end tidligere: De mange gående, som er sociale på stedet overfor personbilernes høje lyd over for cyklernes manglende plads og lave lyd. Det kan også hænge sammen med at særligt gående ikke udfører individuelle praksisser og afskærmer sig med f.eks. høretelefoner. I aftentimerne spiller de ydrer rytmer derfor mere sammen med den menneskelige aktivitet, som foregår på stedet.

8.2.4 Fredag aften på Het Rond Plads

Aktiviteten på Het Rond Plads fredag aften udspiller sig anderledes. Her sker også et skift fra tidligere. Mørket har lagt sig, men stedet er lyst op af gadelygter, butiksvinduer og restauranter. Stedet emmer nu af socialt liv, men fremfor gående (som i Skindergade) er der er et flertal af cyklister og knallerter, som passerer rummet. I løbet af 20 minutter optælles 115 gående, 165 cyklister, 2 varevogne og 49 knallerter. Der er umiddelbart ingen konflikter mellem gående, cyklister og knallerter. Der er derimod en opmærksomhed på hinanden, som viser sig i, hvordan forskellige trafikanter kigger på hinanden imens de passerer hinanden (Bilag 4:11). Selvom stemningen er livlig, og der er ophold i gaden, så har stedet fortsat karakter af at være en passage. Det kan muligvis skyldes flowet af hurtige rytmer, der passerer:

> "Der er rigtig mange take away leveringsbude på både cykel og knallert, som kører gennem området. Der er generelt mange unge mennesker i gadebilledet her til aften. Der kommer på et tidspunkt en flok af knallerter kørende forbi. Der er både trafik på stien, men også hen over pladsen. Gå zonerne samt cykel- og knallert zonerne flyder sammen. Det gælder både for gående, cyklister og knallerter. Grupper på to og to eller flere går eller cykler og taler med hinanden (...) Gående bærer på poser med mad og shopping, som de har gjort i centeret (...) Flere sidder to på én cykel eller to på én knallert" (Bilag 4: 5).

Den cykliske rytme, som nu er skiftet til aften, spiller ind og ændrer den kulturelle order for hastigheder og lydniveauer. Det ses i, at trafikanterne generelt transporterer sig i et hurtigere tempo nu end tidligere. Derudover er der højere baggrunds lyd, som kommer fra knallerter, stemmer og musik. Det er bemærkelsesværdigt, at lyden ikke bryder med rytmen for stedet. Den samlede eurytmi og puls for stedet er en anden her til aften, hvilket også kan ses i, hvordan polyrytmien tager sig anderledes ud her:

> "Knallerter og cykler kører generelt hurtigere her til aften end ellers observeret, men det er ikke særligt forstyrrende stedets samlede rytme. Det er mere normen eller udgangspunktet, som har flyttet sig. Det virker også til at være ret normalt at være to på ét køretøj her til aften fremfor usædvanligt (denne adfærd sprang meget i øjnene tidligere, da det kun var enkelte tilfælde, men nu flyder det ud i mængden). Knallerterne gasser op, og vil gerne høres og ses, hvilket får opmærksomhed. Nogle knallerter kører også ekstra hurtigt. Hastigheden og lydniveauet fra disse kan skabe en mindre forstyrrelse, mens de andre gange egentlig ikke er forstyrrende for konteksten, der er her til aften" (Bilag 4:5).

De nye rytmer, som er indtruffet her til aften, ændrer således på rammerne for adfærden, så nye praksisser såsom at larme meget eller at køre hurtigt accepteres. Arrytmi indtræffer dog i små glimt, når nogle knallerter skiller sig ud fra mængden gennem ekstra høj lyd og hastighed. Forandringen skaber samlet set et sted, som minder om festlig og social myldretrafik men uden fare på færde. Pulsen er høj og hastighederne hurtige, men samtidig skaber musikken og adfærden blandt menneskene et socialt omdrejningspunkt for aktivitet. Leveringsbudene bidrager til en øget fart og har lineære målrettede A til B rytmer. Dog er andre cyklister og knallerter mere sociale i deres færden gennem stedet f.eks. når de bevæger sig i grupper eller sidder to på et køretøj. Samtidig er den menneskelige aktivitet på stedet såsom shopping og køb af mad med til at give stedet karakter af at være mere end blot en passage, som rummet ellers bærer præg af i myldretrafikken.

Delkonklusion

Skindergade flytter sig fra at være en passage til at være et omdrejningspunkt for ophold og socialt liv i overgangen fra hverdagsmorgen til weekendaften. Der færre lineære rytmer gennem Skindergade om aftenen, men cyklister og bilister bevæger sig fortsat at bane sig vej gennem rummet. De lineære rytmer brydes som et resultat af, at de gående breder sig ud på vejbanen, da det smalle fortov ikke kan rumme dem. Skindergades eurytmi ændres i takt med den cykliske rytme og kendetegnes derfor nu ved menneskelig og social aktivitet. Kampene i byrummet udgøres af, hvilke aktører, som er mest dominerende i adfærd og fremtoning og de, som per antal fylder mest i gadebilledet. Bilernes høje lyde, farefyldte fremtoning og hastighed er med til at sikre dem en højere plads i hierarkiet, selvom de er i undertal. I aftentimerne spiller de ydre rytmer mere sammen med den menneskelige aktivitet på stedet. Modsat Skindergade er der på Het Rond Plads et flertal af cyklister og knallerter, der passerer gennem rummet, dog emmer stedet også af socialt liv ligesom i Skindergade. Stedet har fortsat karakter af at være en passage, men opleves mere som et socialt sted end tidligere. Den cykliske rytme, som er skiftet til aften, spiller ind og ændrer den kulturelle order for hastighed og lydniveauer. Hastigheden er højere end tidligere, og den samlede eurytmi har ændret sig. Der er overvejende polyrytmi, men arrytmi ses i små mængder, som en konsekvens af de høje hastigheder. Cyklister og knallerter er mere sociale i deres færden gennem stedet, da de følges i grupper eller sidder to på køretøjet.

8.2.5 Lørdag formiddag i Skindergade

Lørdag formiddagen er der en mere fredfyldt stemning i Skindergade. Gårsdagens fest kan dog spores gennem skrald og flasker i gaden, men ellers er alt andet faldet til ro. Den form for polyrytmi, som ses nu, er mere mild og stille. Det hænger sammen med at passagen gennem stedet er mindre hektisk end tidligere, da der er færre hurtige personbiler til stede. Der er derimod flere varevogne på denne tid af ugen og dagen. Fra kl. 10.00 og 20 minutter frem optælles: 28 gående, 16 cyklister, 4 biler, 6 varevogne og 1 knallert. Der er liv og menneskelig aktivitet i gaden, men færre personbiler og cyklister end ellers. Der er generelt færre konflikter i rummet, hvilket giver plads til, at byrummet kan tage sig anderledes ud (bilag 3: 10).

> "Til at starte med, er her umiddelbart lidt stille i Skindergade, hvilket en gang imellem brydes af få varebiler eller cykler, som passerer rummet. Cafeerne: Cafe G og Flottenheimer er så småt ved at gøre sig klar til at tage imod deres første gæster. På Flottenheimer tænder personalet endda for en lille højttaler, der sidder over cafeens indgang og en behagelig causal musikgenre pryder nu rummet. Det skaber en rar varm stemning i gaden" (Bilag 3:11).

Byrummet indbyder til andre aktiviteter end tidligere: Butikkerne og cafeerne langs Skindergade bliver brugt af menneskene i gaden. Solen bliver nydt, og der er tid og rum til at

shoppe eller læse i en bog. Den menneskelige aktivitet, som foregår *på* stedet frem for *gennem* stedet, er mere iøjnefaldende sammenlignet med f.eks. morgentrafikken. Derudover er det lettere at spotte, hvilke forskellige aktiviteter, som forskellige personer foretager sig. Fredag aften flød aktiviteterne mere sammen til en stor social enhed. Hvorimod her lørdag formiddag kan enkeltstående menneskelig aktivitet komme til syne. Både lokale beboere og muligvis turister viser sig i gadebilledet:

> "Solen skinner og klokken nærmer sig 10.30. En større tilslutning af mennesker på gaden begynder så småt at vise sig. Flere af menneskene ville jeg gætte på var turister, idet de taler et andet sprog, og stopper op foran Flottenheimer og Cafe G for at tjekke menukortet ud (...) En beboer i Skindergade kommer ud fra opgangen ved siden af Flottenheimer. Hun drejer mod cafeens dør, går ind hilser på og snakker med personalet" (Bilag 3:9).

Selvom der er færre biler i gaden denne formiddag, er det stadig bilisterne, der dominerer gaden. Det kommer til syne gennem deres lydniveau og hastighed, som forårsager pludselige bevægelser hos gående, der bevæger sig ud på kørebanen, da fortovet igen er for smalt til dem:

> "En lille familie på tre personer vælger at gå side om side midt på vejen. Det ændrer sig hurtigt, da lyden fra en bil melder sig. Når bilen bliver synlig, flytter familien sig straks fra vejen og ind på fortovet" (Bilag 3: 9).

De gående bevægelser ud på kørebanen vidner om, at de fysiske rammer har svært ved at rumme den sociale aktivitet, som foregår på stedet. Den arrytmi, som skabes når biler suser gennem gaden, bryder med stedets eurytmi og stemningen. Det er stedets aktivitet, som er med til at danne eurytmien. På den anden side er Skindergades (b)order stadig intakt, når denne handling indtræffer, da bilerne fortsat kan dominere rummet.

8.2.6 Lørdag formiddag på Het Rond Plads

På Het Rond Plads er der, på samme dag, liv og hygge i gaden. Stedet bliver i høj grad brugt af børnefamilier og ældre. Der er masser af menneskelig aktivitet, og stedet er nu centrum

for ophold og stedbundne gøremål fremfor en passage. I løbet af 20 minutter observeres 130 gående, 142 cyklister, 1 personbil, 5 varevogne og 4 knallerter:

> "Jeg observerer glæde og samvær. Mennesker i små grupper og særligt familier og ældre (...) Der er mange barnevogne og rollatorer. Gående, cyklister og forældre med barnevogne bevæger sig gennem pladsen. Gående slentrer langsomt. Mange handler ind (...) Flere boder er sat op på pladsen, hvor der sælges både mad og store blomsterbuketter. Stedet er farverigt i dag. Jeg hører især fuglefløjt. Jeg hører stemmer, og en enkelt knallert af og til. Varevogne, som læsser af. Jeg ser cykler bevæge sig lydløst hen over pladsen. Jeg kan høre, se og dufte livet i gaden" (bilag 4:8).

De lineære A til B rytmer er stadig at se i gadebilledet, men de er mindre fremtrædende. Bevægelsen *gennem* og *på* stedet emmer af en polyrytmi, hvor alle brugergrupper synes at være tilpasse. Gå- og cykelzonerne er fortsat ophævet, men det medfører ikke forstyrrelser, da cyklister og gående let kan navigere mellem hinanden:

> "Her er små børn på cykler og forældre til fods. Jeg ser enkelte, som kører to på én knallert. Cyklister kan sno sig mellem gående på pladsen uden, at nogle ser utrygge ud (...) Det er helt accepteret at cykle på pladsen, selvom det er en gåzone" (Bilag 4:8).

Interaktionen mellem menneskene er anderledes i dag end tidligere på ugen: "*Der interageres med dem, som arbejder i boderne, og det virker som om, at der er mange som kender hinanden og hilser*" (Bilag 4:8). Der er endda også lokale beboere, som er interesseret i, hvad observatøren laver:

> "En mand kommer hen og spørger mig, om jeg maler. Jeg fortæller ham, hvad jeg laver, og han spørger ind til det. Han køber friturestegt fisk i en lille bakke fra en af boderne på pladsen, og spørger om jeg kunne tænkte mig et stykke. Han fortæller mig, at han elsker at spise fisken fra boden imens han sidder på pladsen i solen. Derfor tænkte han, at jeg skulle prøve det samme" (Bilag 4:7).

Den interaktion, der er mellem mennesker og aktiviteterne som udfolder sig på pladsen, skaber en meget hyggelig og inkluderende stemning, hvor alle ser ud til at være tilpas. De lineære rytmer fra A til B, som også kan ses i gadebilledet, tager sig ud på en ny måde i dag. Det skyldes, at det særligt er børnefamilier, som transporterer sig på cykel. Børnefamilier har nemlig en særlig måde at bruge cyklen på. Da familierne, ligesom alle andre indbyggere i Houten, ikke kan anvende en bil i centrum af byen, bruger de cyklen som en slags 'familietransport' i stedet:

> "…to små børn og én forældre er alle samlet på én cykel. Det kan lade sig gøre, da der både er barnesæde foran og bagpå cyklen. Andre cykler med små telte eller vogne der hænger efter cyklen eller er sat på foran cyklen, som på en ladcykel" (Bilag 4:2).

Denne måde at bruge cyklen gør, at de lineære rytmer er langsommere end ellers og samtidig er sociale undervejs, da børn og forældre interagerer med hinanden undervejs. Hvordan cyklerne endvidere bruges på forskellig vis, relaterer sig til den cykelkultur, som er gældende på stedet. Netop dette vil analysen vende tilbage til under temaet *Cykelkultur*.

Delkonklusion

Passagen gennem Skindergade er mindre hektisk end de andre dage. Der er generelt færre konflikter i rummet, hvilket giver plads til, at byrummet kan tage sig anderledes ud. Eurytmien emmer af afslappet social aktivitet, og bidrager til en lokal og hyggelig stemning. Der er stadig bilisterne, der dominerer Skindergade. På Het Rond Plads er der ligeledes masser af menneskelig aktivitet og stedet er nu centrum for ophold og stedbundne gøremål. Bevægelsen gennem og på Het Rond Plads emmer af polyrytmi, hvor alle brugergrupper synes at være tilpasse.

8.3 Cykelkultur

For at kunne uddybe de kampe, som opstår i byens rum, må vi også forstå den cykelkultur, som hersker i praksis. Ifølge Jonas Larsen, som er professor i mobilitet og urbane studier ved Roskilde Universitet, er cykelkulturen blandt andet bundet op på byens indretning. Derfor vil der særligt være forskel mellem byer, som er indrettet til at være cykelvenlige modsat byer, som ikke er. I den forbindelse omtales både København og Amsterdam som cykelvenlige byer. Hvorimod New York og London bliver omtalt som værende ikke-cykelvenlige byer. Beskrivelsen af New York og London, er særligt bundet op på, hvordan cykler er placeret på kørebanen sammen med bilerne:

> "...here [New York og London] 'cyclists are expected to perform largely in the same way as their motorized counterpart despite strikingly different affordances and possessing divergent capabilities' as there are scant bike lanes, cyclists are 'emplaced' on cardominated streets and they may have to ride fast and slalom around cars to avoid being pushed into the gutter" (Larsen, 2016: 878-879).

Cyklister i ikke-cykelvenlige omgivelser forventes derfor ikke at kunne præstere på lige fod med motordrevne køretøjer. Larsens karakteriseringer af storbyerne skal ses som en helhedsbeskrivelse. Dog vil vi argumentere for, at der vil være zoner i f.eks. Amsterdam og København, hvor omgivelserne minder mere om de beskrivelser, som tilhører ikke-cykelvenlige byrum. Herunder vores case Skindergade, hvor cyklisterne heller ikke har deres egen bane eller sti at køre på. Dette kan være med til at understrege, hvorfor vi observerer de mangeartede magtkampe udspille sig i denne zone af København. Dette mikroperspektiv er vigtigt at have for øje, da det er enkelte zoner, som ønskes forandret i Københavns Kommune (jf. afsnit 4.3). Denne indretning af byrummet hænger sammen med Middelalderbyens traditionelle gadekarakteristika med smalle gader og tæt bebyggelse (jf. afsnit 7.1.1).

Ovenstående kan være med til at beskrive, hvorfor cykelkulturen og magtkampene, som vi har observeret i Skindergade, kan kobles til den fare og risiko, som ellers knytter sig til ikke-cykelvenlige byrum:

> "On the one hand, cycling here [New York og London] is inscribed with positive sub-cultural meanings – adrenalin-rush and urban coolness – and of taking multiple risks on the other. Such materials and meanings necessitate psychological and physiological competences that will rule out most people, especially children, those traveling with children, older people, and those more risk averse, and they will therefore be likely to associate cycling with fear" (Larsen 2016:879).

Den beskrevne cykelkultur kan altså opfattes meget forskelligt alt efter, hvilke brugergrupper der er tale om. Cykelkulturen i København i Skindergade vil derfor kunne afskrække nogle brugergrupper f.eks. børn og ældre, da de er mindre risikovillige (Ibid. s. 879). Den cykelkultur, som hersker på Het Rond Plads i Houten, adskiller sig fra dette. Her er der eksempelvis markant flere ældre og forældre med børn samt børn på egen hånd i trafikken:

> "Jeg lægger mærke til en lille dreng, som cykler alene. Han er måske 6 år eller deromkring. Her er generelt mange småbørn, som cykler sammen med deres

> forældre. Der er opmærksomhed på børnene fra andre cyklister og gående. Forældrene virker ikke 'flove' over, at deres børn nogle gange glemmer at se sig for. Hvilket jeg ellers havde en forventning om. Det kan jeg se ved, at forældrene ikke griber hurtigt ind, men lader børnene cykle videre. Forældrene skaber i stedet øjenkontakt til andre cyklister og smiler. De andre voksne cyklister tager ansvar og holder tilbage for de yngre cyklister. Der er tid til det. Ro til det" (Bilag 4:8).

Selvom Het Rond Plads ofte er trafikeret, så forbindes det at cykle i mindre grad med fare og risiko. Det hænger sammen med at cykelkulturen er bundet op forskellige meningstilskrivelser. Hvorfor det at cykle både kan opfattes positivt og negativt:

> "Mobilities scholars show that everyday commutes are tied up with both positive and negative meanings. On the one hand, cycling is portrayed as dangerous and a source of stigmatization. While on the other, cycling is seen as a source of freedom and well-being. Cycling is a contradictory and contested practice that people associate with different meanings" (Larsen 2016:878).

Det at cykle kan også skabe øget følelse af frihed og sundhed. Ifølge Larsen er det særligt unge mennesker, som bliver tiltrukket af denne frie men risikofyldte cykelkultur. Som konsekvens af cykelturens karaktertræk må cyklisterne undervejs improvisere nye rytmer og måder at cykle på, som ofte strider imod trafikreglerne eller en 'passende' adfærd (Ibid.: 879). Hvilket også understreges af Duppen og Spierings. Som beskrevet i tidligere forskning har Duppen og Spierings fundet frem til, at cyklister har udviklet manøvrer til at navigere i høje hastigheder og andre mobilitetsformers rytmer. Hvoraf nogle af disse manøvrer bliver en afvigelse fra trafikreglerne. Deres manøvrer baserer sig desuden på en kropslig erfaring om, hvad de er villige til at gøre, og hvad der bliver for risikabelt (Duppen & Spierings 2013: 242). Et nyt perspektiv kan tilføjes gennem bygningsarkitekt Anne Marie Tommerup, som har specialiseret sig i, hvordan vores sanser påvirkes af vores omgivelser. Hun omtaler cyklisternes færden i byen med udtrykket 'anarki', og knytter deres adfærd til fortællingen om København som en cykelby:

> "Det bliver endnu mere anarki (...) jeg mener, at man kører sin egen vej først. Altså jeg oplever helt klart, at København er blevet promoveret som en cykelby i mange mange mange år og kommunen, har ligesom lagt det an på, at det skulle være en cykelby. Så der er kommet en eller anden fortælling om, at cyklisterne har retten. Den der fortælling om, at cyklisterne har retten, oplever jeg er gået over i, at den enkelte cyklist har retten til vejen. Så den regulering der foregår, er jo nærmest ikke eksisterende" (Bilag 5:6).

Dette kan være med til at forklare den risikovillige adfærd, som vi observerer i Skindergade blandt cyklisterne. Cyklisternes risikovillighed, regelbruddene og den anarkiske fremtoning, som Tommerup taler ind i, hænger sammen med promoveringen af København som en cykelby. Hvilket kan underbygges af Lefebvres måde at anskue byen som en kampplads, som blandt andet er understøttende politiske agendaer (Lefebvre 1996:67). Politikere og andre magthaveres agendaer, forestillinger og fortællinger, omtales af Lefebvre som 'far order'. Far order er den kommunikation og regulering, som institutionelt kommer fra magthavere, og florerer ned gennem samfundet. Denne kommunikation vil påvirke 'near order'. Near order betegner individer i større eller mindre grupper og relationerne imellem disse grupper (Lefebvre 1996:101). Brugen af byens rum samt udviklingen af byrummet påvirkes derfor af de fortællinger, som skabes for at fremme en adfærd. Det kan ske gennem retorik såsom 'Copenhagenize', hvor det også er med til at påvirke de fysiske rammer. Forandringen træder særligt i kraft når cyklister efterlever tanken om en cykelby i praksis. Denne måde at skabe byrum på indfanger Lefebvre med begrebet *Everydayness*. Han mener, at rum skabes gennem forhandling, formgivning og praksis (Sand 2018:3). For at kunne forstå forhandlingen af byrummet, må vi først forstå den konstante forandring, der foregår ud fra et hverdagsperspektiv. I praksis sker de små forhandlinger, der f.eks. kan udmunde i regelbrud. Disse forhandlinger foregår i byrummets rammer, hvor der sættes forskellige spor. Ifølge Anderson vil de forhandlinger, som foregår i byrummet sætte sine spor og være med til at danne stedet. Sporene kan både være materielle såsom skilte og beplantning, men også immaterielle såsom aktivitet og følelser, som er opstået på stedet (Anderson 2015: 52-53). I Skindergade har de materielle spor et historisk islæt eksempelvis det smalle fortov og kørebane. Senere hen er nyere materielle spor såsom skiltning, der indikerer parkeringsregler mm. kommet til. De immaterielle spor, der sættes, er forårsaget af den hektiske myldretrafik.

De immaterielle spor vil derfor sætte sig som kropslige erfaringer hos trafikanterne, og er derfor med til at påvirke den adfærd og cykelkultur, som sker på stedet. Således vil disse materielle og immaterielle spor skabe den kulturelle order for området.

Den kulturelle order anviser, hvilken adfærd, som hører til på stedet. Den kulturelle order er under konstant udvikling og forandring, da der hele tiden sættes nye spor (Anderson 2015: 63). På den anden side er cykelturen på Het Rond Plads også præget af regelbrud, som kommer af selvopfundne manøvre og procedure blandt cyklister. Dog ses en kontrast i, hvordan adfærden er mindre risikofyldt, da der er stor opmærksomhed på andre trafikanter. Regelbruddene ses i, hvordan adskillelsen af gå-zoner og cykel-zoner smelter sammen:

> "Der er forskellige skilte undervejs, som indikerer opdelte zoner såsom: Gåzone samt cykel og knallert zone. Dog bliver disse zoner ikke overholdt i praksis. Cyklister cykler igennem gåzonerne og gående samt løbere befinder sig også på cykelstierne. Der er dog forskellig prioritering eller hierarkisk opdeling internt i disse zoner. I gåzonerne er cyklister meget omhyggelige med at køre udenom om de gående, da de gående har første prioritet. Omvendt er de gående gode til at orientere sig før de krydser cykelstierne, men gør det hvor som helst. Cyklister rækker armen ud når de kører ind på pladsen, som er en gåzone, og indikerer på den måde til de andre trafikanter, hvad der skal ske, selvom det er et regelbrud. Bevægelsesmønstrene på området er derfor blandet ind i hinanden. Trafikanterne følger deres egne og selvopfundne linjer, og bevæger sig derfor hele tiden på kryds og tværs af området. Disse udeblivende reguleringer i trafikken samt de delvist uoverholdte zoner sætter krav til opmærksomheden og tilstedeværelsen i trafikken. Man er nødt til at holde øje med hinanden. Man kan derfor ikke bare slå autopilot til og blot følge trafikreguleringen" (Bilag 4:19).

De regelbrud, som observeres på Het Rond Plads i Houten synes dog ikke at forstyrre trafikken i samme grad. Det kan skyldes måden, hvorpå zonerne stadig eksisterer gennem en såkaldt prioritering og hierarkisk inddeling, som kan beskrives ved isorrytmi. Idet, at cyklerne anerkender at de gående har førsteret i gåzonerne, og omvendt på cykelstierne, kan deres rytmer forløbe parallelt med hinanden uden at der opstår konflikt. Spørgsmålet er, hvilke

forudsætninger, der gør, at dette kan lade sig gøre på Het Rond Plads i Houten? På den ene side, kan de bløde trafikanter, ifølge Sim, bedre kommunikere og interagere med hinanden, da de ikke er distanceret fra hinanden og trafikken, i samme grad som bilister er:

> "On a bicycle, it is possible to stay connected to your surroundings— people, places, activities, and the forces nature— in a way that is more difficult on a bus or a tram and quite impossible in an automobile" (Sim 2019:116).

Det kan også skyldes, at cykelkulturens meningstilskrivelse er anderledes på Het Rond Plads, og at 'frygt' derfor ikke er en kropslig erfaring på samme måde som i Skindergade. Det kan også skyldes, at personbiler tilnærmelsesvis er taget ud af ligningen generelt i Houten. Ifølge Botermans, så er bilernes udeblivelse et vigtigt element i trafikkens flow og trygheden blandt cyklister:

> "Vi observerer, at der ikke er nogen cyklister, som har cykelhjelm på. Vi spørger André Botermans hvorfor, og han fortæller os, at i Houten er der ikke nogen grund til at bruge en hjelm, for hvad skulle man frygte? Når der ikke er nogle biler, som ræser forbi, så er der ikke fare på færde. Han mener dog, at cykel- og knallertbude, der kører med take away mad, har travlt med at udføre deres arbejde, og derfor cykler for stærkt. Hvilket godt kan godt være en gene for trafikken og trygheden" (Bilag 4:22).

Ud fra Botermans forklaring kan vi udlede, at det ikke kun er bilernes tilstedeværelse, der har en betydning. Cyklisternes hastighed har også en betydning. Ligeledes kan det udledes at brugen af cykelhjelm vs. mangel på samme, er et udtryk for om cyklisten oplever et behov for at beskytte sig eller ej. Han lægger dog vægt på, at travlheden er problematisk for trafikkens flow. Særligt travlhed har vi observeret udfolde sig i myldretrafikken i Skindergade med de hastige lineære rytmer hos både personbiler og cyklister. At vi især observerer dette i myldretiden kan indikere, at formålet med rejsen gennem byrummet også har en betydning for hastigheden. Formålet kan formodes at være arbejde eller lignende gøremål for dagen. Selvom leveringsbudene ikke kun transporterer sig i myldretiden, så har et særligt formål med deres rejse gennem byen, som knytter sig til arbejde.

Netop formålet og måden hvorpå cyklen anvendes er meget forskellig i hhv. Skindergade og Het Rond Plads. Grundet personbilernes udeblivelse af bymidten i Het Rond Plads, bruges cyklen også som transportering af varer. En stor del af cyklerne er derfor udstyret med kasser eller tasker bagpå og foran. Tilsvarende er det tydeligt, at mange af cyklerne tilhører småbørnsforældre, som har børnesæder foran eller bagpå på cyklen (bilag 4: 22). De cyklister, som cykler hurtigt, herunder take-away-bude, skaber arytmi i rummet. Deres formål er at bringe maden hurtigt ud, som medfører en øget hastighed, som bryder med den eksisterende polyrytmi blandt de resterendende trafikanter på stedet.

Synliggørelsen af rytmer beskrives gennem Lefebvre som eurytmi. Byen skal forstås ud fra de mangeartede rytmer den rummer, og hvor de organisk eller konstruktivt forbinder sig til hinanden, eksempelvis samspillet mellem åndedræt og kroppens organer (Lefebvre 2004:8). Eurytmien for Houten karakteriseres ved de langsomme rytmer, som er de mest fremtrædende. Det er det polyrytmiske, hvor rytmerne sameksisterer med hinanden uden konflikt, der dominerer Houten. Det synliggøres via den tidligere beskrivelse af, hvordan cyklen anvendes på Het Rond Plads. Hvilket står i kontrast til København, hvor cyklen i højere grad bruges som transportmiddel til at komme hurtigt frem. De observerede regelbrud i Houten, herunder sammensmeltning af gåzoner og cykel samt knallertzoner, bliver dog i højere grad en legitim manøvre, som indgår i den samlede rytme uden at kollidere. Dette kan skyldes, at eurytmien og dermed den samlede rytme for Houten kan rumme disse regelbrud, da de ikke medfører fare grundet interaktionen, der ses mellem de forskellige mobilitetsformer og cyklisterne internt.

A til B transporten, der præger København, er genstandsfelt for mange af de magtkampe, der udfolder sig i trafikken og skaber arrytmi. Magtkampene, der præger byrummene, bliver en del af eurytmien, der strømmer gennem Københavns byrum som et hele. Der er således en relation mellem hastigheden fra de lineære rytmer og konflikter i trafikken. Hvilket påvirker opfattelsen og meningstilskrivelsen af cykelkulturen, som værende mere farefuld og risikabel. Det regelbrudene og cykelkulturens meningstilskrivelse, som bliver en præmis for byens samlede rytme og derfor eurytmien. For at være tilpas i eurytmien som cyklist skal man derfor være risikovillig.

Delkonklusion

Cykelkulturen er således både bundet op på de fysiske rammer og den menneskelige aktivitet, der udspiller sig i praksis. Spørgsmålet er, hvilke muligheder, der er for at kunne skabe en tryggere cykelkultur i Københavns Middelalderby? De smukke, gamle og bevarede omgivelser er historiske og fulde af kulturelle indtryk. Dog passer omgivelserne ikke til den hektiske cykel- og bilkultur, som udspiller sig, hvilket resulterer i konflikter, magtkampe og utryghed. Rammerne i dette byrum er svære at ændre på, hvorfor der måske skal være fokus på andet end blot det materielle i det eksisterende byrum. Dette leder os videre til en analyse af *Kroppen og sanserne i byrummet*.

8.4 Kroppen og sanserne i byrummet

Vores sanser stimuleres i forbindelse med den praksis, som vi udfører i byrummet. Men det er ikke nødvendigvis alle vores sanser, som stimuleres, hvilket kan have betydning for den måde vi oplever byrummet. Samtidig udspringer vores færden i byrummet af de kropslige erfaringer, som vi tidligere har gjort os.

Under vores observation oplevede vi i høj grad, at høre- og synssansen blev stimuleret mest. Det var både tilfældet i Skindergade og på Het Rond Plads. Samtidig oplevede vi også enkeltstående situationer, hvor flere sanser blev stimuleret samtidig:

> "Jeg hører stemmer, lyden af en knallert, cykelhjul på underlaget, grin, samtaler og skridt på pladsen. Jeg kan dufte mad og frisk kølig luft. Jeg kan mærke solen i ansigtet, kulden, min bløde tykke jakke og mine kolde fingre" (Bilag 4:13).

Disse sanseoplevelser finder sted en lørdag formiddag på Het Rond Plads (Bilag 4). Ifølge Tommerup er vi som individer bedst i balance, når mange forskellige sanser bliver stimuleret. Derudover er både over- og understimulering af vores sanser medvirkende til stress. Stressen er særligt fremtrædende, når vi har travlt. Tommerup beskriver, hvordan det f.eks. kan forekomme på en cykeltur:

> "... det er stress. Det er kroppen, der er i alarmberedskab. Hvis jeg nu cykler og tonser derudaf et eller andet sted hen. Så er jeg jo ikke i en balancerede position. Jeg er måske lidt i en overlevelses position, for jeg er lidt træt af verden og har travlt" (Bilag 5:11).

Sanseoplevelser spiller også ind på de kropslige erfaringer, som vi gør os i byrummet. Ifølge Lefebvre giver vores sanseoplevelser adgang til vores indre og ydre rytmer. Det skyldes, at vores sanseoplevelser ofte udspringer af tidligere kropslige og individuelle erfaringer (Lefebvre, 2004, s. 20). Dette kan knyttes sammen med de tidligere beskrevne immaterielle spor, som også udspringer af kropslige erfaringer. Botermans beskriver f.eks. hvordan besøgende i Houten har beskrevet byen som en ferieby "...*and other people say that it feels like a holiday area"* (Bilag 6:6). Dette kan hænge sammen med det, som særligt karakteriserer byen. Nemlig fraværet af personbiler og de sanseoplevelser, som tilhører denne kropslige erfaring. Sanseoplevelserne, som finder sted i Houten kan derfor knytte sig til en tidligere kropslig erfaring fra et ferieområde, for vedkommende, som har oplevet dette.

På den måde kan en øget balance i sanseoplevelser modvirke over- eller understimulering. Hvis det skal forekomme, skal flere sanser bringes i spil. Da sanseoplevelser indgår i byrummets konstante forandring, vil nye sanseoplevelser og balance i sansestimuli, være med til at skabe nye immaterielle spor på steder i byrummet. Ifølge Tommerup vil et byrum, som tilbyder andre oplevelser kunne øge stimuleringen af sanserne, hvilket hun relaterer til cykelstiernes forløb, hvor de lige veje indbyder til at køre og cykle hurtigt (Bilag 5:13).

Da byrummet i Skindergade, og generelt Middelalderbyen i København i et større omfang, er et fredet område, som har en kulturel og historisk betydning, er det mere besværligt at gøre større indgreb. Det er dog stadig muligt at foretage forandringer, og særligt hvis vi åbner op for forandringer, som ikke kun involverer det byggede miljø. Parametre såsom hastigheder, og opmærksomhed på den cykliske rytmes forløb, kunne åbne op for flere muligheder for forandringer.

Vi har tidligere i analysen fundet frem til, hvordan hurtige hastigheder kropsligt erfares. Hvilket hænger sammen med, hvordan cykelkulturen, som hersker i København er forbundet

med risikovillig adfærd og manøvre, der bryder med trafikkens reglement. Høje hastigheder kan derudover være en gene for byrummets generelle flow, som en helhed, da opmærksomheden på andre aktører nedprioriteres. At arbejde med lavere hastigheder i bestemte tidsrum, kan muligvis tilføre mere opmærksomhed og rummelighed blandt trafikanter, hvorved en mere inkluderende polyrytmi kan finde sted. På Het Rond Plads kunne en varevogn sagtens transportere sig gennem stedet uden at forårsage øget fare eller konflikt, fordi tempoet var skruet væsentlig ned:

> "En kvinde går langs med og helt tæt ved den røde cykelsti. Der kommer en varevogn kørende på den røde cykelsti bag hende. Hun går videre og rykker sig ikke hurtig væk fra vejen, da hun hører bilens motor. Det havde jeg ellers forestillet mig, at hun ville gøre. Hun ved at varevognen kommer kørende nu, og hun ser ud til at være helt tryg ved situationen. Føreren af bilen har også set hende og kører langsomt hen ad stien, som normalt. Idet bilen passerer hende, løfter hun hovedet og kigger mod varevognen. Derefter kigger hun lige ud igen og fortsætter sin gang som normalt. Varevognen er nu kørt forbi" (Bilag 4:24).

I denne situation er det særligt varevognens langsomme tempo og opmærksomheden på de gående, som er iøjnefaldende. Der er derfor en sammenhæng mellem hastigheden og en kropslig erfaring af tryghed i trafikken. Det peger på, at biler godt kan eksistere i byrummet uden at det nødvendigvis skaber utryghed. Tommerup lægger også større vægt på hastighedens betydning frem for bilernes fravær. Hun mener derfor ikke, at problematikken kan løses ved at fjerne bilerne fra byrummet, da cyklernes hastighed også indgår i problematikken:

> "Jeg tror stadig det ville medføre nogle sammenstød [selvom personbiler fjernes fra byrummet]. Jeg er ikke så bange for, at du bliver lidt stresset af at cykle ind til byen kl. 9, for det er på en måde præmissen. Og den tror jeg ikke man kan planlægge efter. Du, som cyklist, og bilerne har samme formål, I skal frem og det skal helst gå så hurtigt som muligt" (Bilag 5:10).

Et byrum uden bilister vil i sig selv ikke skabe trygheden og det gode flow i trafikken. Arytmien på stedet handler også om hastigheden hos andre mobilitetsformer, herunder cyklister. Udfordringer med hastighed knytter sig derfor ikke kun til bilisterne, men også til cyklisterne. Udover en høj hastighed ses der også forskellige regelbrud blandt cyklister, hvilket både foregår i Skindergade og på Het Rond Plads. På Het Rond Plads er hastigheden dog lavere og opmærksomheden større. På den måde er cyklisterne stadig frie til at udvikle manøvre, der passer sig til deres færden, men har en lavere hastighed end i Skindergade. Som tidligere beskrevet tilpasser cyklisterne deres rytme til de resterende mobilitetsformers rytmer. Derfor vil der muligvis være en sammenhæng med, at hvis bilisterne sætter farten ned vil cyklisterne have mindre behov for at tilpasse deres rytme til andre.

Samtidig pointerer Tommerup også, at adfærden og hastigheden særligt knytter sig til myldretiden i og med, at hastigheden og stressen er en 'præmis' i dette tidsrum. Med vores observation af de cykliske rytmer in mente, leder det os videre til, at forskellige perioder af dagen og ugen muligvis ikke skal håndteres ens. Den cykliske rytme, kan her spille ind på, hvilke perioder af dagen, det giver mening evt. at regulere passagen gennem stedet. Da stedet, i vores tilfælde Skindergade, er en del af en større helhed, vil passagen gennem stedet være uundgåelig. Skindergade er en del af Middelalderbyen, og dermed indre by, hvilket gør, at trængslen, som forekommer her, er en form for præmis. Dog kan vilkårene for stedet, som en passage forbedres, så det levede liv også får en stemme.

Hastigheden, og måden hvorpå den opleves, har en indvirkning på byrummet. I perioder af den cykliske rytme, hvor der er travlt for eksempel i myldretiden en hverdagsmorgen, opleves rummet i højere grad som en passage. De myldrende hastigheder, som passerer stedet, har derfor en betydning for, hvordan stedet i sin helhed fremtræder. Eurytmien for stedet forandrer sig i takt med den cykliske rytme. Både for andre trafikanter, men også for brugere af stedet. Hvorimod når, der er færre, som passerer gennem stedet eller i et langsommere tempo, kan stedets rytme og stemning få en karakter af at være inkluderende, og behagelig at være en del af. Det kan hænge sammen med at sanserne bedre er i balance og undgår at blive overstimuleret. Denne kropslige erfaring af byrummet enten som en passage eller et sted for ophold, knytter sig også til de lineære A til B rytmer, hvor nogle mobilitetsformer bevæger sig hurtigt og afskærmer sig fra sine omgivelser med høretelefoner. Byrummets

ydrer rytmer kan derfor ikke trænge ind, og synssansen bliver den eneste interaktion, der er med stedet. Det kan modvirke de kvaliteter, som bløde trafikanter og særligt gående, ellers bidrager med til byrummet. Herunder opbyggelsen af lokalt fællesskab og en øget følelse af tryghed.

Diskussion

9.0 Diskussion

Vi vil diskutere, hvordan vores viden om, om steders påvirkning af sanseoplevelser og rytmer kan nuancere og kvalificere diskussionen om biler i Københavns byrum. Ud fra specialets resultater kan vi med et nuanceret blik diskutere, hvad, der skal være i højsædet, når forandringer angående mindre biltrafik i byrum foretages.

På baggrund af byrumsforsøget, der forløb henover fire måneder, fra juni til september 2021, er der foretaget en evaluering. En af hovedresultaterne er, at det generelt er blevet mere attraktivt at opholde sig i byrummene under forsøgsperioden. Dog nævner Teknik- og Miljøforvaltningen, at der er mangel på før-målinger. Derfor er sammenligningsgrundlaget begrænset i sin udfoldelse. Det skyldes situationen med COVID-19, som har kompliceret processen, hvoraf før-målingerne er blevet fravalgt (Københavns Kommune 2021:17). Specialet har undersøgt Skindergade efter byrumsforsøget, og har derfor empiri fra stedet, som er foretaget uden for forsøgsperioden. Specialet og byrumsforsøget bygger metodisk på mange af de samme principper f.eks. observation og bevægelsestællinger, på forskellige tider af døgnet. Diskussionen vil derfor tage afsæt i specialets egne resultater fra Skindergade og Het Rond Plads, men anvende byrumforsøgets konklusioner og anbefalinger for videre undersøgelse, som pejlemærke for særlige opmærksomhedspunkter.

9.1. Er det hastigheden, som er problemet eller er det kategoriseringen af trafikanter?

Gennem analysen har hastigheden blandt brugere og forskellige mobilitetsformer vist sig at have stor indvirkning på rytmer og sanseoplevelser i byrummet. I evalueringen skelnes der mellem bilister på den ene side og cyklister samt fodgænger på den anden. Vores analyse viser dog, at cyklisters hastighed medvirker til, at rummet opleves som en passage for hurtig trafik. Derudover, peger specialet også på, at det tilmed handler om de rytmer, som optræder på stedet. Spørgsmålet er derfor, om det er hastigheden, som er problemet i sig selv? Eller om der er flere nuancer i stedets rytmer og i kategoriseringerne af trafikanter, som vi også bør være opmærksomme på? Netop denne viden kan specialet tilføre diskussionen om biler i de københavnske byrum.

Ifølge evalueringen oplever brugere, at bilister og cyklister fylder meget i gadebilledet. Det er på trods af, at bevægelsestællingerne viser, at der ikke var særlig mange biler til stede under forsøgsperioden (Københavns Kommune 2021:72). Det giver anledning til at spørge om, hvad bilerne og cyklerne har til fælles? Og hvad, der får dem til at 'fylde' i gadebilledet? Det som særligt adskiller bilister og cyklister fra anden aktivitet på stedet, er deres hastighed gennem rummet. Desuden er deres rytme, adfærd og fremtoning også af stor betydning. Specialets resultater viser, at hastigheden har en sammenhæng med eurytmien og den kulturelle order for stederne. Det skyldes, at eurytmien og den kulturelle order for stederne ændrer sig i takt med den cykliske rytme. Eurytmien og den kulturelle order afspejler, hvilken hastighed, som accepteres i praksis på det givne tidspunkt. Der vil derfor være nogle tidspunkter af dagen og ugen, hvor eurytmien og den kulturelle order legitimerer en højere hastighed, end ellers. Det betyder, at følelsen af, om en hastighed opleves hurtigt, vil være bundet op på, hvilken eurytmi, som hersker på det givne tidspunkt. Hastigheden, som er en ydre rytme, ses derfor i reference til de indre rytmer, som eksisterer hos beskueren. Beskueren kunne i denne sammenhæng være en gående eller én, som opholder sig på stedet. Derfor viser specialet, hvordan stedet i sig selv, bliver påvirket af rytmerne.

At bilister og cyklister kan opleves at fylde meget i gadebilledet, hænger derfor sammen den fremtræden og den hastighed, som fører dem gennem rummet i reference til beskueren og de indre rytmer. Den eurytmi, som præger stedet på dette tidspunkt, legitimerer muligvis en lavere hastighed, som cyklisterne og bilisterne bryder med. Denne viden har fokus på stedet, frem for rejsen gennem rummet, hvorfor specialets analyseresultater supplerer Duppens og Spierings forskning om cykelrejsen og den kropslige erfaring.

I Skindergade, ligesom andre steder i Middelalderbyen, er bilister og cyklister samlet på kørebanen. Det medvirker til, at cyklisters rytme påvirkes af bilisternes. Hvilket kun er en del af forklaringen. Biler og cykler er to forskellige transportformer, og hvis vi skal forstå de dybere årsager, må vi derfor, foruden deres samspil, også se på dem hver for sig. Hvis bilister og cyklister skal opleves at fylde mindre i rummet, må vi endvidere differentiere mellem mobilitet og ophold samt forskelle mellem bløde trafikanter internt. Vi har tidligere omtalt, hvordan byrummene enten kan opleves som en passage eller som centrum for ophold. Dette

varierer afhængig af den cykliske rytme og antallet af lineære A til B rytmer samt mængden af social aktivitet.

Når vi omtaler en samlet gruppe som 'bløde trafikanter' er der mange nuanceforskelle, som ikke bliver sat i spil f.eks. de store hastighedsforskelle mellem gående og cyklister. Modsat bliver cyklister også tit sat i kategori med bilister, da de f.eks. begge har høje hastigheder. Cyklisterne bliver derfor skubbet rundt mellem kategorier, hvilket kan være med til at sløre, hvad vi forventer og forstår ved cyklisternes brug af byrummet. Problematikken med kategoriseringerne omtales af Tommerup:

> "Men jeg tror det handler om kategorisering (...) fordi lige nu er biler og cykler i den samme kategori, og så er der fodgængere. Spørgsmålet er, om det er smart? Det kan sagtens være, at det er smart, men det kan også være det ikke er smart fordi, der kommer det, at de har samme hastighed (...) der er bare et eller andet med, hvad er det man kategoriserer i samme kategori" (Tommerup bilag 5:13).

Cyklisterne er derfor på den ene side en blød trafikant, som er bliver hyldet gennem udtryk som Copenhagenized, hvilket overskygger det faktum, at cyklisternes adfærd og rytme også kan være med til at præge oplevelsen af rummet negativt. Cyklisterne og deres risikovillige cykelstil samt høje hastighed medvirker til, at rummet opleves som en passage, hvilket påvirker eurytmien på stedet. Det medvirker til oplevelsen af, at cyklister fylder meget i rummet på trods af et lavt antal. For at skabe de bedste forhold, som kommer både bilister, cyklister, fodgængere og andre mobilitetsformer til gode, kunne der være stor værdi i at se på de enkelte gruppers behov og kulturelle særpræg.

På den anden side, er hastigheden, ikke en barriere på samme måde på Het Rond Plads i Houten. I nogle tidsrum f.eks. aftentimerne er hastigheden blandt cyklister og knallerter også høj. Det hænger sammen med, at gående på Het Rond Plads, ikke oplever cyklister som utrygge. Det er på trods af, at cyklisterne snor sig gennem gående i gåzonerne og opretholder deres flow. Cyklisterne er, på Het Rond Plads, ikke i sammen grad påvirket af bilisternes rytmer, da centrum er forbeholdt cyklister, fodgængere og knallerter. Cyklisterne tager sig

derfor anderledes ud og oplevelsen af cyklister og deres 'fylde' i rummet, er derfor ikke et problem.

Spørgsmålet er derfor, om cyklisternes skal adskilles fra bilerne, hvis de skal harmonere med gående? Eller om det er tilstrækkeligt blot at sænke bilisternes hastighed? Måske cyklisternes rytmer vil ændre sig, når bilisterne kører langsommere. På den anden side viser vores analyseresultater at cykelkulturen efterhånden er stærkt indlejret hos cyklisterne. Hvorfor, at mindre biltrafik og sænket hastighed, måske vil give endnu mere plads til, at cyklisterne kan 'fylde' i rummet? Og er det så overhovedet muligt at regulere på cyklisternes adfærd?

Selvom cyklister også er en del af problematikken, giver den flydende definition, cyklisterne en dobbelthed. På den ene side kan de i deres hurtige bevægelser gennem rummet skabe utryghed, og kategoriseres i den sammenhæng med bilisterne. På den anden side bliver cyklisterne f.eks. i evalueringen, en del af 'de bløde trafikanter', og kategoriseres derfor sammen med de gående. Det skaber et råderum, hvor cyklisterne er i stand til at påvirke oplevelsen af byrummet, gennem deres manøvrer og høje hastigheder. Det er alt imens, at bilisterne og deres høje hastigheder, i højere grad bliver genstandsfelt for den negative omtale.

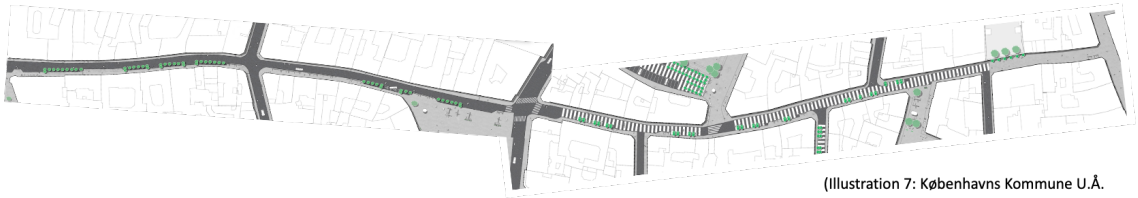
Spørgsmålet er dog også, om byrummene kunne tilbyde nogle forhold, som gjorde det lettere at være cyklist? Det kunne være en indretning af rummet, som nedsætter cyklisternes behov for at foretage risikovillige og hektiske manøvrer. I Houten har cyklister og motordrevne køretøjer den samme brede røde sti at køre på. Forskellen er, at de forskellige mobilitetsformer ikke skal kæmpe om pladsen. Varevogne har ikke førsteprioritet, hvorfor, at de holder sig bagved cyklister og knallerter (jf. afsnit 8.5), hvoraf de følger cyklisten eller knallertens tempo. Det foregår således, at de cykler og kører på en linje, frem for parallelt med hinanden. Problematikken om mindre biltrafik i Middelalderbyen handler måske også om en omprioritering på selve kørebanen? Det kan kunne betyde, at polyrytmien understøttes, hvis kørebanens funktion gentænkes, og udformes som i Houten? På den måde kan der ændres på præmissen, for brugen af stedet, med det formål at skabe færre af de gnidninger (kamp om pladsen), som præger byrummet nu. Det vidner om, hvordan specialets

resultater peger på, at kendskabet til de eksisterende problemer og magtkampe, er vigtige for udarbejdelsen af de mest effektive løsninger for det levede liv på stedet.

Cyklisterne og bilisternes færden gennem byen er også bygget op omkring et flow. Hvis dette flow brydes op, giver det anledning til konflikt. Selvom strækningerne under byrumsforsøget adskiller sig fra resten af København, vil den kulturelle order for byen i sin helhed stadig spille ind på adfærden i Middelalderbyen. Det skyldes, at steder er ikke isolerede fra hinanden, da de, som Lefebvre beskriver, er mindre dele, der refererer til et samlet hele og vice versa.

Under byrumsforsøget var Vestergade og Skindergade opdelt som to forskellige zoner. De havde derfor forskellige formål og indretninger. Vestergade var en cykelzone, hvorimod Skindergade var en zone, hvor gående havde førsteprioritet på kørebanen, men bilister og cyklister var også velkomne (Københavns Kommune 2021:52). Dog viste forsøget at:

> "Selvom Vestergade er en cykelgade, viser bevægelsestællingerne, at der faktisk også er mange, der cykler i Skindergade, og på nogle tidspunkter flere end i Vestergade. Det tyder på at Skindergade/Vestergade er en rigtig forbindelse for cyklister i området" (Københavns Kommune 2021:52).



(Illustration 7: Københavns Kommune U.Å.

I praksis er Vestergade og Skindergade ikke opdelt (se illustration 7), men er en sammenhængende gade. Det kan være med til at forklare, hvorfor denne overgang fra cykelzone til gåzone har været svær at gennemskue og tilpasse sig f.eks. som cyklist. En årsag til, at der er mange, som cykler i Skindergade, kan muligvis skyldes, at deres flow er startet i Vestergade og derefter fortsætter ned ad den sammenhængende gade, som bliver til Skindergade. Grunden til, at overgangen kan være svær at gennemskue, kan skyldes manglende sammenhæng. Om manglende sammenhæng bruger Tommerup betegnelsen *kognitiv dissonans*:

> "… jeg synes det spændende er, at hjernen leder efter sammenhænge. Hvis de sammenhænge ikke er der, så bliver hjernen stresset og i sidste ende kan man faktisk blive aggressiv" (Tommerup bilag 5:5).

Hvis cyklisterne skal ændre adfærd i overgangen mellem Vestergade (cykelgade) og Skindergade (gågade), vil deres flow blive opbrudt. Hvilket vil give anledning til kognitiv dissonans hos cyklisterne. Nogle cyklister har derfor muligvis oplevet et behov for at opretholde sammenhænge og flow, og derfor bibeholdt deres hastighed gennem Skindergade. Endvidere kan dette også opleves som kognitiv dissonans hos de gående, da de oplever en hurtig cyklist i en gågade (Skindergade).

Samme oplevelse kan argumenteres at ske for bilisterne. Bilisterne har muligvis oplevet, at deres hastighed havde en god sammenhæng med den eurytmi, som eksisterende i Vestergade. I Vestergade kunne bilisterne nemlig køre på cyklernes præmis. Eurytmien vil ændre sig, når trafikken foregår på de gåendes præmis i Skindergade. Hvorfor bilister også kan opleve at få brugt deres flow.

På Het Rond Plads er cyklister og gående fysisk opdelt gennem indretningen. Den klare fysiske opdeling skaber sammenhænge for de cyklister og fodgængere, der bevæger sig i rummet. Det er dog ikke ensbetydende med, at cyklister og fodgængere ikke blander sig med hinanden. Opdelingen understreger dog, hvem, der har førsteret, hvilket skaber klare retningslinjer. Skal vi tage ved lære af Houtens principper, kan kørebanerne i Middelalderbyen gentænkes med klare retningslinjer, og derved blive et sammenhængende element gennem byrummene. Det vil muligvis gøre det lettere for brugere at forstå og efterleve de regler og prioriteringer, som nedsættes sammen med forandringerne i byrummet. Hvilket også vil også vil reducere konflikterne på stedet mellem dem, som opholder sig på stedet og det gennemkørende flow.

9.2 Hvem dikterer byrummets forandring?

Det er bilerne, som politiske magthavere særligt har for øje. Det kan muligvis afspejle de politiske agendaer, som også er præget CO2-reduktion, frem for blot oplevelsen af byrummene i sig selv. Specialets analyse viser, at byen som kampplads viser sig gennem konflikter mellem 'far order' og 'near order'. Spørgsmålet er derfor, om byrumsforsøgets vision om, at forbedre hverdagslivet i byrummene, kan gøre op med de historiske spor, der er dybt indlejret i byrummene og brugerne?

Byrumsforsøgets omdannelse af stederne bestod blandt andet af skiltning samt placering af hvide striber og træer på kørebanen. Et af nedsalgspunkterne i evalueringen er: 'Skiltning, håndhævelse og kommunikation af forandringer'. Spørgeskemaundersøgelsen, der er udført i forbindelse med byrumsforsøget, viser desuden, at 56% af respondenterne har oplevet ulovlig kørsel eller parkering, på forsøgsstrækningerne, i løbet af forsøgsperioden (Københavns Kommune 2021:58). Derfor understreger evalueringen, at det vil det tage lang tid for brugerne af byrummene at opdage og vænne sig til de forandringer, der sker i byrummenes fysiske indretning. Dette sker i kraft af, at byrumsforsøget har lagt begrænsninger på biltrafikken (Ibid:58).

Kommunens vision, som udføres, gennem byrumsforsøget, kan betegnes som en far order. Med denne far order, forsøger Kommunen at pådutte Middelalderbyen en ny kulturel order og imødeser, at bilister, cyklister og fodgængere efterlever denne. Det kan måske også skabe grobund for yderligere konflikt blandt byrummets brugere. Det skyldes, at far order, går ned og indvirker på near order. Selvom byrumsforsøget bygger på grundig inddragelse af borgere og besøgende i byrummene, er den nye (b)order for stedet opstået på baggrund af politiske agendaer. Vi antager, at nogle brugere og beboere vil være tilhængere af forandringerne, mens andre umiddelbart ikke kan se dem selv og deres hverdagsliv i disse forandrede omgivelser.

Evalueringen beskriver, hvordan, der opstår konflikter mellem bilister og fodgængere i forsøgsperioden:

> "Det er bare nogen, der kører hasarderet, det behøver ikke være muskelbiler. De kører bare alt for hurtigt, og de tager slet ikke hensyn til folk. Så det er den ene ting, og det

> har slet ikke ændret sig med det her forsøg. Det er lige før, det er blevet lidt værre, fordi der så er flere folk ude på gaden. Så der er farlige situationer, hvor man også har hørt fodgængere og biler diskutere med hinanden." (Københavns Kommune 2021:59)

Det kan hænge sammen med, at bruddet med den tidligere (b)order, bliver genstandsfelt for magtkampe. Manglen på en forhandlet kulturel order, kan måske vise sig at være problemet. Københavns Kommune har via byrumsforsøget, forsøgt at ændre den tidligere (b)order. Analysen viser, at bilister uden for forsøgsperioden har haft definitionsretten. Det betyder, at bilisterne, uden for forsøgsperioden, i højere grad har kunnet sætte deres præg på, hvilken adfærd, der var ønsket og uønsket på stederne. Omdannelsen af stederne giver anledning til, at der nu er nogle bilister, som laver transgression mod den nye (b)order, der er trukket ned over stederne og brugen af dem:

> "Og så kører de der muskelbiler med forhøjet styrke. For de er jo maga-provokeret over, at de ikke må køre her. Og vi skændes jo med dem. Der er masser af konflikter med folk, der råber ad dem, og de truer jo folk på livet, og hvad ved jeg. Altså, det er maga-ubehageligt. Det er bare blevet værre i denne her periode, for nu kan man jo virkeligt se, at det kun er dem, der kører her. Og de almindelige bilister har jo fundet ud af, at de ikke må køre her. Så nu er det sådan 80 procent de der muskelbiler, og de cruiser jo bare rundt og rundt og rundt og høj musik og vinduerne nede. Så det eneste vi ikke er sluppet af med, det er så dem." (Københavns Kommune 2021:59)

Byrumsforsøget har lagt begrænsninger på biltrafikken i forskelligt omfang i de enkelte forsøgsgader. Der er derfor nogle gader, hvor biler forbydes, mens i andre gader, foregår trafikken blot på de gåendes præmis. Den nye skiltning og anvendelse af gaden som gågade overholdes af mange. Dog har flere af beboerforeningerne har oplevet, at den nye brug af gaden, giver plads på vejene til de bilister, der bevidst bryder reglerne (Københavns Kommune 2021:58-59). Opgøret mellem bilister, cyklister og fodgængere indikerer, at ændringen af byrummene, ikke kun handler om de fysiske omgivelser og skiltning, men også i høj grad om den kulturelle order, som også florerer i resten af København.

Specialets analyse viser, hvordan stedernes materielle udformning er forankret i den historiske udvikling af byrummene. Bilisternes tilstedeværelse i rummet spiller derfor en

signifikant rolle for, hvordan (b)orderen, der udgør stedet, udformes. Det kan altså ligge til grund for, at kampen mellem cyklister, bilister og gående stadigvæk gør sig derfor gældende under byrumsforsøget.

Hvordan near order spiller ind på byrummet på Het Rond plads ses i, at cyklister også etablerer deres egne manøvrer. De kører to på en cykel og cykler i gåzonerne. Ifølge Botermans bliver disse regelbrud accepteret som en del af kulturen (bilag 4:21). Desuden kan disse regelbrud indgå i polyrytmien, da stedets (b)order tillader det. Specialets fokus på rytmer giver derfor en unik mulighed for at indfange, hvordan det levede liv interagerer med omgivelserne samt far og near orders imellem.

Specialets analyse understøtter, at magtkampene opleves mere intense i byrum, hvor infrastrukturen ikke opdeler bilister og cyklister. Tommerup understreger, at problemet ikke kun handler om det materielle i byrummet:

> "Jeg tror mere på, at man tager et mere samlet greb. Det kræver ligesom mere end bare at sætte noget afstribning og nogle træer op. Der skal ligesom et større redskab til for at ændre på adfærden" (Tommerup bilag 5:11).

Spørgsmålet er, hvilke indsatser, som Københavns Kommune vælger at implementere på nuværende tidspunkt, hvor diskussionen om biler i indre by er optrappende? Det udmønter sig blandt andet i en diskussion, om hastighedsbegrænsninger vil give mening at implementere. Københavns Kommune fokuserer på at reducere CO2-udledningen, og mener, at en løsning kan være at sænke hastighederne i København:

> "København skal ned i puls. I hvert fald når det handler om at få bilerne til at køre langsommere på en lang række strækninger i kommunen. Teknik- og Miljøforvaltningen vil sænke hastighederne på de fleste københavnske veje med 10 km/t. Det betyder, at hastigheden bliver nedsat til 40 km/t i store dele af hovedstaden og endda helt ned til 30 km/t i brokvartererne tættest på centrum" (Jørgensen 2022).

Der er dog flere trafikforskere, som mener, at CO2-reduktionen gennem hastighedssænkning, ikke vil være effektivt i en større sammenhæng (Jørgensen 2022). Her er det blandt andet Philip Loldrup Fosbøl, der er lektor i Kemiteknik ved DTU, som mener følgende:"*Det er peanuts og ren symptombehandling. Hvis det virkelig skulle nytte noget, fik man folk over i enten elbiler eller offentlig trafik med det samme, hvis det skal gøre noget for klimaet"* (Jørgensen 2022). Derudover sammenfletter Københavns Kommune også visionen om CO2-reduktion med ønsket gøre byrummene tryggere og sænke byens 'puls':

> "Det er helt afgørende, at vi får sænket hastigheden på vejene i København. Det bidrager til at mindske udledningen af CO_2 og til at mindske luftforureningen, hvis flere vælger alternativer til bilen. Og lavere hastigheder gør det i sig selv mere sikkert at færdes i trafikken" (Jørgensen 2022).

Som diskussionen har berørt, vil sænkning af hastigheden blandt bilister, på den ene side, kunne medvirke til mindre hektiske byrum. Det skyldes, at bilisternes rytmer vil blive mindre dominerende. Hvilket muligvis kan bidrage til øget harmoni med omgivelserne i byrummet, og derved skabe mere polyrytmi. På den anden side, viser specialets resultater, at er der mere på spil i formgivningen af byrum til det levede liv, end hastighed.

Derfor vil det, på baggrund af specialets resultater, anbefales, at de to agendaer adskilles. Hvis ønsket er at skabe trygge byrum, skal dette være i højsædet for indsatsen. Er ønsket derimod at reducere CO2-udledningen, skal der muligvis andre redskaber til end sænket hastighed. Ikke desto mindre kan CO2-reduktion måske være en sideeffekt af en indsats, som skaber bedre forhold for det levede liv i byrummene. Hvis indsatserne adskilles, kan målene muligvis bedre indfanges og skabe den ønskede effekt. Byrumsforsøget og den tilhørende evaluering, har vist, at Københavns Kommune har gjort et stort stykke arbejde for at indhente viden, der har særlig fokus mindre biltrafik og bedre byliv. Hvorfor det er interessant at se, at disse informationer ikke bliver sat i spil.
Vores speciale bidrager desuden med nye indsigter og årsagsforklaringer på bilernes indvirkning på det levede liv i byrummet, gennem arbejdet med rytmeanalysen og sanseoplevelser. Specialet har, modsat den tidligere forskning, som undersøgelsen lægger sig

op ad, haft fokus på stedets og byrummets kompleksitet. Gennem analysen af rytmer på stederne, opnås en viden om, hvilke konkrete magtkampe, der eksisterer. Derfor ved vi f.eks. at hastigheden i sig selv ikke løser andre problemer såsom manglende plads til cyklister og gående samt interaktionen mellem brugere. Desuden kobler dette speciale sig også op på de fysiske omgivelser, hvorved indretningens betydning, og dens samspillet med rytmer og sanseoplevelser medtages.

Københavns Kommunes rolle som politisk aktør er betydningsfuld for, hvordan byrummene udvikles og dermed, hvordan det levede liv kan udfoldes. Derfor er det vigtigt at Københavns Kommune ikke bliver blind for byrummets kompleksitet, og de mange lag, som udgør byrummet i deres søgen på at efterleve eksempelvis klimamål.

Konklusion

10 Konklusion

Med afsæt i specialets problemformulering, vil vi konkludere på analysen og diskussionens resultater. Problemformuleringen lyder således:

Hvilken betydning har rytmer og sanseoplevelser, i hhv. bilfrie og ikke bilfrie byrum, for det levede liv? Og hvordan kan denne viden nuancere og kvalificere diskussionen om biler i de københavnske byrum?

Analysen viser, at byrummets rytmer har en stor indvirkning på det levede liv både i bilfrie og ikke bilfrie byrum. Byens rytmer skabes af den menneskelige aktivitet, som foregår på stedet. Forskellige trafikanter og andre brugere af byrummet stor indvirkning på, hvad der sker på stedet. Den cykliske rytme spiller ind på, hvordan stedet tager sig ud, og dermed, hvordan det levede liv kan udfolde sig. De lineære og målrettede A til B rytmer er særligt fremtrædende i morgentimerne. Det medvirker til at byrummets ydrer rytmer, får en mindre rolle, da trafikanterne overvejende er påvirket af deres indre rytme, og isolerer sig fra de ydrer rytmer. Hvilket i højere grad ses i ikke bilfrie byrum fremfor bilfrie byrum. Det medfører at rummet opleves som en passage af hurtigt flow. Det er især andre brugere, som har deres færden på stedet, som sanser denne passage, mens trafikanter selv oplever at være i et flow, som er kropsligt indlejret hos dem. På andre tider af døgnet f.eks. i aftentimerne, er der mere social aktivitet på stedet. Det får stedet til at fremstå som et omdrejningspunkt for ophold. Trafikanter kan også bidrage til denne sociale stemning, hvilket særligt ses på et bilfrit byrum, hvor cyklister er mere sociale, mens de transporterer sig gennem rummet. Den menneskelige aktivitet indvirker på stedets eurytmi, som derfor ændrer sig i takt med den cykliske rytme.

Aktiviteten i byrummene er i høj grad bundet op på de fysiske omgivelser. Forskellen er, at i byrum med mindre biltrafik er der meget plads til både gående, cyklister og knallerter. I ikke bilfrie byrum er størstedelen af pladsen tilegnet biler, der giver gående og cyklister mindre plads. Vi kan konkludere, at de fysiske omgivelser har en stærk sammenhæng med de magtkampe, som ses i ikke bilfrie byrum.

I ikke bilfrie byrum, er det bilernes rytmer, som indeholder høj lyd og høj hastighed, der præger rummet. Bilisternes rytmer påvirker derfor anden aktivitet i rummet. Herunder cyklisternes rytmer, som også er hurtige og tilpasset bilisternes kørsel. Mellem bilisterne og cyklisterne opstår der magtkampe, da de kæmper om, retten til først at bevæge sig gennem byrummet. Det medvirker til anarkistisk adfærd fra cyklister, som udfører risikovillige manøvrer i trafikken. Magtkampene indvirker på stedets eurytmi, som spiller ind på det levede liv på stedet. Der er desuden især høre- og synssansen, som overstimuleres i de ikke bilfrie byrum, hvilket er med til at skabe stress hos brugerne af byrummet. Det ikke bilfri byrum opleves derfor hektisk, utrygt og intenst.

I bilfrie byrum er eurytmien en anden, da bilernes dominans er fraværende. Eurytmien ændrer sig fortsat i takt med den cykliske rytme, også hastigheden stiger også blandt cyklister og knallerter i aftentimerne. Dog er den generelle rytme og hastighed lavere grundet bilernes udeblivelse. I bilfrie byrum er der en bedre balance i sansestimuli, som bidrager til en positiv oplevelse af rummet. Eurytmien præges derfor mindre af magtkampe, men mere af den polyrytmi og harmoni, som gennemsyrer stedet.

Vi kan konkludere, at denne viden kan nuancere og kvalificere det videre arbejde med bilfrie byrum, og deres indvirkning på det levede liv. Det er vigtigt at der kan bibeholdes et flow, hvis aktiviteten på stedet skal foregå i harmoni. Dette flow kan fremmes gennem sænket hastighed hos bilister, da bilisternes rytme vil påvirke cyklisternes risikovillige adfærd i mindre grad. Det vil ligeledes være oplagt at gentænke brugen af kørebanen, så cyklister og bilister ikke kører parallelt med hinanden, da det ses skabe mere plads og et lavere tempo, som på Het Rond Plads. Det vil styrke positive oplevelser hos brugere af rummet, fordi hurtige trafikanter vil fylde mindre i rummet, og færre konflikter vil præge rummet. Mobilitetsformer er forskellige og samlede kategorier slører de forskellige indvirkninger de har, som bør spille en aktiv rolle i planlægningen. De politiske aktører, skal indtænke det kulturelle aspekt i planlægningsprocesserne. Med dette menes indsatsen ikke alene skal handle om det fysiske miljø, men også indsatser, som afhjælper magtkampe, som bygger på den indlejrede adfærd. Med ønsket om implementering af bilfrie byrum, er der to agendaer i spil, som politiske aktører skal være varsomme med at slå sammen. Der er behov for et øget fokus på det levede liv i byrummene, som er isoleret fra ønsket om CO2-reduktion. Hvilket byrumforsøget

bidrager til. Dog viser de aktuelle indsatser for byrummene sig at fokusere mere på CO2-reduktion. CO2-reduktion man muligvis være en sideeffekt af sænket hastighed, men må ikke overskygge de indsatser, som fokuserer på det levede liv. Med andre ord, skal indsatserne have respekt og forståelse for byrummets kompleksitet og mange lag.

11 Litteraturliste

Anderson, J. (2015) *Understanding Cultural Geography Places and Traces*, Routledge, 2. Udgave

Blok, A. & Bagge Laustsen, C. (2019) *Sociologiens problemer: en grundbog.* 1. udgave. Kbh: Hans Reitzel.

Boterman, André https://www.linkedin.com/in/andr%C3%A9-botermans-4aa3a915/

Coordinates (2022) *BP#6: Houten Transportation Network Design,* https://coordinates.ce.gatech.edu/bp6-houten-transportation-network-design [11.05. 2022].

Danmarks historien, https://danmarkshistorien.dk/vis/materiale/koebenhavn/ [04.03. 2022].

Danmarks Statistik (U.Å.) *Transportmidler,* https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/transport/transportmidler[07.03.22]

DBcity (2022) *Houten,* Houten https://da.db-city.com/Holland--Utrecht--Houten [08.01.2022].

Flyvbjerg, B. (2015) *Fem misforståelser om casestudiet*, I Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (red.) Kvalitative metoder, Hans Reitzels Forlag, København, 2. udg., pp. 497-520.

Foletta Nicole, ITDP Europe (2010) *Houten utrecht, the Netherlands,* https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/22.-92211_itdp_ned_desktop_houten.pdf [21.03.2022].

Indre by lokaludvalg (U.Å.) *Nu starter forsøgene med færre biler Middelalderbyen*, https://indrebylokaludvalg.kk.dk/nyheder/starter-forsoegene-faerre-biler-middelalderbyen [11.02.2022].

Jessen, Anders Wendt (2020) *Her er Danmarks mest bilgalde område*, FDM https://fdm.dk/nyheder/bilist/2020-04-her-er-danmarks-mest-bilglade-omraade [12.01.2022].

Jørgensen, Anja (2019) *Byens og rummets sociologi - byen som kampplads og som socialt fællesskab* i Anders Blok & Carsten Bagge Laustsen (2019) *Sociologi* København: Hans Reitzels Forlag.

Juul, S. (2012A) *Fænomenologi* i Bransholm Pedersen, K. & Juul, S. (red.) Samfundsvidenskabernes videnskabsteori: en indføring. 1. udgave. 6.opl. Kbh: Hans Reitzel. pp. 65-107

Juul, S. (2012B) *Hermeneutik* i Bransholm Pedersen, K. & Juul, S. (red.) Samfundsvidenskabernes videnskabsteori: en indføring. 1. udgave. 6.opl. Kbh: Hans Reitzel. pp. 107-149

Københavns kommune (2012*) Det regionale vejnet i København*, https://www.trm.dk/media/yiiklocf/koebenhavns-kommune-det-regionale-vejnet-i-koebenhavnpdf.pdf [12.02.2022].

Københavns kommune (2019) *bilfri byområder - inspirationskatalog til dialog*

Københavns Kommune (2020) *Helt- eller delvist bilfri byudviklingsområder,* https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/bolig-byggeri-og-byliv/mindre-biltrafik/helt-eller-delvist-bilfri-byudviklingsomraader

Københavns kommune (U.Å.A) Trafikstøj https://www.kk.dk/trafikstoej [30.02.2022].

Københavns Kommune (U.Å.B) Byens vejnet https://kp19.kk.dk/retningslinjer/trafik/byens-vejnet[30.05.2022].

Lefebvre, H. (2004): *Rhytmanalysis: Space, Time and Everyday Life*, London: Continuum

Lefebvre, H. et al. (1996) Writings on cities. Oxford: Blackwell.

Lerche, Karoline (2021) *Her er københavnernes foretrukne transportmiddel: Disse to gider de slet ikke,* https://www.bt.dk/trafik/her-er-koebenhavnernes-foretrukne-transportmiddel-disse-to-gider-de-slet-ikke[06.02.22]

Lex (U.Å.) *Københavns Kommune* https://trap.lex.dk/K%C3%B8benhavns_Kommune

Lindenberg, Lars, Plan Gruppen (2021) *Bilen er danskernes foretrukne transportmiddel,* https://www.plangruppen.dk/post/bilen-er-danskernes-foretrukne-transportmiddel-og-en-betydelig-kilde-til-co2-udledning [06.02.22]

Mindre biltrafik og bedre hverdagsliv (2021) *Byrumsforsøg middelalderbyen - Evaluering af byrumsforsøg (juni-september 2021) Middelalderbyen*

Olsen, Christian M. (2021) *Nu går arbejdet i gang med at skabe nye byrumsforsøg i Middelalderbyen,* https://kobenhavnliv.dk/artikel/nu-går-arbejdet-i-gang-med-at-skabe-nye-byrumsforsøg-i-middelalderbyen[06.02.22]

Pallasmaa, J. et al. (2014) *Arkitekturen og sanserne,* 1. oplag. Kbh: Arkitektens Forlag.

Samson, Jensen (2015) *Københavnsudvikling*, https://faktalink.dk/titelliste/kobenhavns-byudvikling [06.03.22]

Sand, A.-L. (2018) *Hvad taler vi om, når vi siger rytmenalayse?* Net-publikation (Arbejdspapir, september, side 1-9).

Schelds, Lasse (2020) *Holland viser vejen til den bilfri by,* https://www.magasinetkbh.dk/opinion/holland-bilfri-by-houten [16.02.22]

Sim, David. Soft City: Building Density for Everyday Life, Island Press, 2019. ProQuest Ebook Central, http://ebookcentral.proquest.com/lib/aalborguniv-ebooks/detail.action?docID=6317985. [09.03.22]

Thualagant, N. (2016): Kontekstualiserede casestudier, I Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.) *Metoder i samfundsvidenskaberne,* Samfundslitteratur, Frederiksberg, pp. 317-330

Tommerup, Anne Marie (2022A) *DU HAR MELLEM 17 OG 53 SANSER,* https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6909811801366953984/ [06.04.22]

Tommerup, Anne Marie (2022B) *Arkitektur forbedrer vores livskvalitet,* https://www.linkedin.com/pulse/arkitektur-forbedrer-vores-livskvalitet-anne-marie-tommerup/?trackingId=ZOCE6TKUsVcZkx%2BanljX5g%3D%3D [06.04.22]

Tommerup, Anne Marie (U.Å.) *Linkedin,* https://dk.linkedin.com/in/anne-marie-tommerup-7a7498b?trk=pulse-article_main-author-card [06.04.22]

Duppen, J. Van & Spierings, B. (2013) *Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht*, NL. Journal of transport geography. 234–243.

W. Christensen, Peter og Greisen, Rolf (2022) *PA Consulting: Husk erfaringerne fra andre,* https://www.altinget.dk/transport/artikel/pa-consulting-lad-os-endelig-teste-traengselsafgifter-i-koebenhavn-men-husk-erfaringerne-fra-andre-storbyer [11.03.22]

Wendt Jensen, Anders FDM (2021) *#KV21: Byer sætter biler bagerst,* https://fdm.dk/nyheder/trafik/2021-10-kv21-byer-saetter-biler-bagerst [07.03.22]