

Abstract

This thesis aims to examine the experience among cyclists regarding bike conditions and behavior on the bicycle lanes of Copenhagen. Furthermore, it aims to investigate how these experiences respond to the *Bicycle Strategy 2011-2025* formulated by the Municipality of Copenhagen. The overall objective in the strategy is to increase bicycling in the municipality. The thesis is based on twelve individual qualitative interviews with cyclists living in Copenhagen, as well as three ethnographic field studies of the bicycle traffic in the city. To investigate the experience with bike conditions and behavior on the bicycle lanes, a hermeneutical approach is used to reach a fusion of horizons of this field. Furthermore, various theoretical perspectives are applied. These are concepts of power and society by Michel Foucault, Hartmut Rosa, and Georg Simmel, notions on mobility by Mimi Sheller, John Urry, and Tim Cresswell, and aspects on behavior and social interaction by Erving Goffman. These perspectives constitute our analytical frame. The findings of the analysis shows that the overall biking experience in Copenhagen is satisfactory on both a structural and a cultural level. In addition, the findings show that it has gradually become more challenging to be a cyclist due to the increased number of cyclists in the city. This development causes a physical lack of space as well as a widespread feeling of ruthless behavior in the bike traffic. In the evaluation of the *Bicycle Strategy 2011-2025*, it is evident that the municipality is operating with essential infrastructural initiatives that positively contributes to the bike experience. Yet, there is still room for improvement, before the overall aim of increasing bicycling can be met. The objective is primarily challenged by governmental political decision-making processes in the transport sector as well as prevalent ruthless behavior on the bicycle lane. Therefore, it is crucial for the municipality of Copenhagen to consider these aspects in the forthcoming work within the field.

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1 Indledning	1
1.1 Problemformulering.....	3
Kapitel 2 Cykelstrategi og status i dag	6
2.1 Københavns Kommunes Cykelstrategi.....	7
2.2 Status i dag.....	8
Kapitel 3 Litteraturreview	9
3.2 Planlægning	11
3.2.1 Teknologisk og fysisk planlægning.....	11
3.2.2 Politisk og rumlig planlægning af cyklisme.....	12
3.3 Adfærd	13
3.3.1 Holdninger og adfærd.....	13
3.3.2 Ulige forudsætninger for cyklisme	14
3.4 Vores bidrag til den eksisterende litteratur.....	15
Kapitel 4 Metode	17
4.1 Videnskabsteoretisk udgangspunkt	18
4.1.1 Epistemologisk, ontologisk og abduktivt udgangspunkt.....	18
4.1.2 Hermeneutik som analytisk og fortolkende tilgang.....	19
4.2 Den etnografiske metode	20
4.2.1 Etnografisk feltarbejde	20
4.2.2 I feltet	21
4.3 Den kvalitative metode	26
4.3.1 Interviewguide.....	26
4.3.2 Udvælgelse af interviewpersoner og rekruttering	27
4.3.3 Interviewsituationen	29
4.4 Etik.....	30
4.5 Validitet, reliabilitet og generaliserbarhed.....	31
4.6 Transskription.....	33
Kapitel 5 Teoretisk rammesætning	34
5.1 Magt og samfund	35
5.1.1 Magt.....	35
5.1.2 Accelerationssamfundet.....	36
5.1.3 Det urbane liv.....	37
5.2 Mobilitet	38
5.3 Adfærd og sociale interaktioner i trafikken	41
Kapitel 6 Analysestrategi	44
6.1 Anvendelse af teorier	45

6.2 Kodning	48
6.3 Fortolkning af fænomenet.....	49
Kapitel 7 Analyse	52
7.1 Præsentation af interviewpersonerne	53
7.2 Cyklisme i en københavnsk kontekst	54
7.2.1 De københavnske cyklister	54
7.2.3 Den københavnske cykeloplevelse	57
7.2.4 Delkonklusion.....	59
7.3 Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025	60
7.3.1 Byliv	60
7.3.2 Komfort	64
7.3.3 Rejsetid.....	68
7.3.4 Tryghed	71
7.3.5 Delkonklusion.....	75
7.4 Adfærden på de københavnske cykelstier	77
7.4.1 Den generelle cyklistadfærd.....	77
7.4.2 Færdselslov og cyklistadfærd	81
7.4.3 Tilpasning af cyklistadfærd	85
7.4.4 Den gode cyklist	87
7.4.5 Delkonklusion.....	89
7.5 Cykelforhold og adfærd i et fremtidigt perspektiv	89
7.5.1 Infrastrukturel prioritering af cyklisme	89
7.5.2 Adfærdsregulering.....	92
7.5.3 Plads til alle på cykelstien?.....	94
7.5.4 Delkonklusion.....	97
Kapitel 8 Metodologisk refleksion	98
Kapitel 9 Diskussion	103
Kapitel 10 Konklusion	108
11 Litteraturliste	111

Kapitel 1

Indledning

I det seneste årti har spørgsmål om klimakrise og grøn omstilling fyldt stadig mere i den offentlige debat, mediebildet, civilsamfundet såvel som politiske beslutningsprocesser. På globalt plan afspejles dette blandt andet i lanceringen af FN's 17 verdensmål for en mere bæredygtig udvikling, der trådte i kraft i 2016 (Verdensmålene). Blandt disse verdensmål er øget fokus på sundhed og trivsel, industri, innovation og infrastruktur, bæredygtige byer og lokalsamfund samt klimaindsatser. På et nationalt plan vedtog Folketinget i 2020 derfor en juridisk bindende dansk klimalov, der sigter mod at mindske udledningen af drivhusgasser med 70 % inden 2030 og at gøre Danmark klimaneutralt senest i 2050 (Energistyrelsen, 2020). Hertil lyder en af anbefalingerne fra Klimarådets seneste statusrapport, der rådgiver regeringen om klimaneutral omstilling, at der bør fokuseres mere på forpligtelsen til at anvende vedvarende energi i transportsektoren (Klimarådet, 2023). Andelen af transportture i Danmark i 2021 var mest domineret af bilisme med 52,2 %, mens cyklisme udgjorde 12 %, gågang udgjorde 31,3 %, og kollektiv transport udgjorde 4,5 % (Transportvaneundersøgelsen, 2022, s. 7). Når mere end hver anden transporttur fortsat foregår i bil, er der således stadig et stykke vej mod klimaneutralitet i 2050.

På cykelområdet har cykeltrafikindekset, der angiver den procentvise udvikling i cyklisme ud fra basistallet 100 med 2012 som startår, faldet til 92,5 % i 2021. Indekset har været faldende siden 2014, hvor det toppede med 107 % (Vejdirektoratet, 2023a). Forhenværende transportminister Trine Bramsen fremsatte i 2022 en målsætning om at nå tilbage på niveauet fra 2014 inden 2030, og allerede samme år som målsætningen blev fastlagt, er cykeltrafikindekset steget til 100,3 % (Vejdirektoratet, 2023a; Transportministeriet, 2023). Et politisk greb til at indfri målsætningen for 2030 afspejles i Folketingets afsættelse af tre milliarder kroner til nationalt at anlægge flere cykelstier og fremme cykelinfrastrukturen frem mod 2035 (Prakash, 2022). På trods af de seneste ti års nyanlagte cykelstier på landsplan, er mængden af cyklister dog ikke steget. Den generelle udvikling de seneste 20 år viser, at danskerne cykler markant mindre. Dette er ifølge Vejdirektoratet "*et udtryk for, at danskerne ikke bruger cyklen helt så meget og på helt samme måde, som vi har troet*" (Prakash, 2022). Det viser således en uoverensstemmelse mellem fysisk planlægning og reel adfærd, hvorfor det er væsentligt at nuancere, hvad der får danskerne til at anvende cyklen som transportmiddel. Yderligere peger Vejdirektoratet på, at der hersker demografiske forskelle i danskernes cykelvaner, idet unge og byboere cykler mest (Prakash, 2022). Men også i hovedstaden ses et fald i andelen af cykelture i Københavns Kommune fra 28 % til 21 % i perioden 2017-2021 (Københavns Kommune, 2022b). Der er således behov for øget prioritering af cykelområdet

for at få andelen af cyklister i Danmark til at stige på nationalt såvel som kommunalt niveau, hvis ambitionen om klimaneutral omstilling skal kunne indfries. Ud over regeringens nationale målsætning om at få flere til at cykle inden 2030, har Københavns Kommune siden 2011 arbejdet ud fra en langsigtet cykelstrategi, der overordnet set skal få flere københavnere til at cykle frem mod 2025 (Københavns Kommune, 2011). Med de nuværende statistikker på området og det øgede politiske ønske om, at flere vælger cyklen til, finder vi det relevant at undersøge, hvordan oplevelsen af mobilitet og adfærd kommer til udtryk i en københavnsk kontekst. Dette leder os frem til følgende problemformulering:

1.1 Problemformulering

Hvordan opleves cykelforholdene og adfærden på de københavnske cykelstier, og hvorvidt stemmer det overens med Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025?

Her ønsker vi at undersøge, hvordan de adfærdsmæssige aspekter af den københavnske cykeloplevelse fremtræder hos brugerne selv. Dette adfærdsperspektiv vil vi sætte i forhold til Københavns Kommunes planlægningsperspektiv med udgangspunkt i kommunens strategi på området. Vi skriver os dermed ind i det væsentlige spændingsfelt mellem planlægning og adfærd, som Vejdirektoratet fremhæver.

1.2 Læsevejledning

Specialet er inddelt i ti kapitler inklusiv dette kapitel. I følgende læsevejledning præsenterer vi de resterende kapitler og deres indhold:

Kapitel 2: Her præsenteres Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 for at rammesætte vores undersøgelse. Dernæst udfolder vi statistikker og tal over den nuværende status på cykelområdet i kommunen.

Kapitel 3: Er specialets litteraturreview, hvor eksisterende forskningslitteratur og undersøgelser på området udfoldes. Først gennemgår vi undersøgelser i et planlægningsmæssigt perspektiv, for derefter at præsentere undersøgelser i et adfærdsmæssigt perspektiv. Afrundingsvist beskriver vi vores bidrag til vidensfeltet, og hvordan specialet indplacerer sig i forhold til den eksisterende litteratur.

Kapitel 4: Her beskrives specialets metodiske grundlag. Først udlægger vi undersøgelsens videnskabsteoretiske udgangspunkt, der indeholder en socialkonstruktivistisk epistemologisk og ontologisk tilgang i måden, vi forstår og erkender verden på samt den hermeneutiske tilgang i vores analytiske og fortolkende arbejde. Dernæst begrundes vi valget af den etnografiske og kvalitative metode og gennemgår specialets etiske overvejelser, validitet, reliabilitet og generaliserbarhed samt grundlaget for transskriptionen af indsamlet empiri.

Kapitel 5: Udgør specialets teoretiske rammesætning, der danner baggrund for specialets analytiske fortolkning. De teoretiske perspektiver belyser temaer som magt og samfund med udgangspunkt i Foucault, Rosa og Simmel, mobilitet med udgangspunkt i Sheller, Urry og Cresswell samt perspektiver på adfærd og social interaktion med udgangspunkt i Goffman.

Kapitel 6: Indeholder specialets analysestrategi. Her udfolder vi vores anvendelse af teorier, hvordan vi koder den indsamlede empiri samt udviklingen i vores hermeneutiske forståelse og fortolkning af feltet.

Kapitel 7: Her præsenteres tolv cyklister samt selve analysen bestående af fire analysenedslag: cyklisme i en københavnsk kontekst, Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025,

adfærden på de københavnske cykelstier samt cykelforhold og adfærd i et fremtidigt perspektiv.

Kapitel 8: Er en refleksion af specialets metodologiske valg, og hvordan de præger undersøgelsens resultater.

Kapitel 9: Indeholder en diskussion af, hvorvidt det er muligt at fremme cyklisme i Københavns Kommune på strukturelt og kulturelt plan.

Kapitel 10: Konkluderer specialets analytiske fund baseret på tolv cyklisters fortællinger samt egne feltobservationer sat i forhold til problemformuleringen og Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025.

Kapitel 2

Cykelstrategi og status i dag

I det følgende afsnit fremlægger vi Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 for at rammesætte vores undersøgelse om oplevelsen af cykelforhold og adfærd på de københavnske cykelstier. Derefter præsenterer vi udvalgte tal og statistikker på den nuværende status på cykelområdet i Københavns Kommune.

2.1 Københavns Kommunes Cykelstrategi

I dette afsnit udfolder vi Københavns Kommunes igangværende cykelstrategi, der danner baggrund for vores videre undersøgelse af feltet. I 2011 præsenterede og igangsatte Københavns Kommune en cykelstrategi for de næste 15 år med udgivelsen 'Fra god til verdens bedste - Københavns Cykelstrategi 2011-2025'. I den præsenterer kommunens Teknik- og Miljøforvaltning en oversigt over det, der kræves for, at København kan nå målet om, at endnu flere vælger cyklen, og at byen bliver verdens bedste at cykle i. Strategien indgår som et led i den bæredygtige vision om at gøre København til en CO₂-neutral miljømetropol (Københavns Kommune, 2011). Heri er cyklisme ikke et mål i sig selv, men snarere et middel til at skabe en bedre by at leve i med plads til både mangfoldighed og udvikling. I cykelstrategien arbejder Københavns Kommune ud fra to centrale principper: prioritering og innovation, hvor der overordnet set skal prioriteres mere plads til cykler i infrastrukturen, og der skal indtænkes nye former for teknologi, kommunikation og samarbejde i planlægningen. For at gøre København til verdens bedste cykelby arbejder kommunen ud fra fire følgende hovedtemaer: *byliv, komfort, rejsetid og tryghed* (Københavns Kommune, 2011, s. 7).

Temaet om byliv drejer sig om sansning og oplevelse; herunder byens indretning, plads, dynamisk trafikliv og rekreative byrum. Det indbefatter, at byens gader indrettes efter cyklister, hvor der skabes lette og glidende overgange, gode parkeringsmuligheder for alle typer cykler, inkorporering af dynamiske trafiksystemer, der kan håndtere skiftende trafikbehov samt flere rekreative byrum (Københavns Kommune, 2011, s. 12-15). Temaet om komfort dækker over tilgængelighed og infrastruktur; at sikre vedligeholdelse af cykelstierne, facilitere gode parkeringsmuligheder særligt ved tog-, bus- og metrostationer samt at opstille pumper og drikkefontæner, hvor der færdes mange cyklister (Københavns Kommune 2011, s. 16-19). Temaet om rejsetid vedrører konkurrencedygtighed i forhold til øvrige transportformer samt optimering af cykelturens rejsetid; øget plads i myldretid, forkortet rejsetid, flere genveje samt bedre trafikinformation. Ønsket er at gøre cyklen til den hurtigste transportform ved at anlægge sammenhængende net af cykelruter, som binder byen sammen. Det sker ved anlægning af broer over vand, genveje gennem grønne arealer, tilladelse af cykling mod ensretning, færre

gnidninger og flaskehalse på belastede strækninger samt benyttelse af digital trafikinformation om cykelforhold (Københavns Kommune 2011, s. 20-23). Det fjerde tema om tryghed omhandler oplevelsen af sikkerhed i trafikken med det overordnede mål, at 90 % af Københavns cyklister skal føle sig trygge. Dertil hører målsætningerne om, at der skal være plads til, at cyklister kan cykle ved siden af hinanden på cykelstien, at der findes dogmeregler for god cyklistadfærd, at der findes rolige og naturomgivende cykelstier adskilt fra biltrafik samt at cyklisters synlighed øges i trafikken ved at give mere plads til cykler i lyskryds (Københavns Kommune 2011, s. 24-27).

2.2 Status i dag

Det følgende afsnit er en statusredegørelse af, hvordan det går med cyklismen i København. Københavns Kommune evaluerer løbende cyklismen i byen gennem regnskaber og redegørelser for at sikre, at der arbejdes hen mod målet i Cykelstrategien 2011-2025 (Københavns Kommune, 2022c).

Nøgletal for København viser et fald i andelen af cyklister fra 27 % til 21 % set i forhold til den samlede transport i perioden fra 2012 til 2021. Dette er den laveste cykelandel i samme periode og daler efter flere års stabilitet med en cykelandel på omkring 28 % fra 2014 til 2019. Faldet formodes især at være præget af coronakrisen grundet nedlukning og hjemsendelse fra skoler og arbejdspladser, hvilket sænkede behovet for transport (Københavns Kommune, 2022b). Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 indeholder endvidere et mål om, at andelen af personer, der cykler til og fra uddannelse eller arbejde i København skal være på 50 % (Københavns Kommune, 2022b; Københavns Kommune 2011, s. 31). Denne andel udgør i 2021 35 %, hvormed de er 15 procentpoint fra at nå målet (Københavns Kommune, 2022b). Når det kommer til tilfredshed blandt cyklister, angiver 97 % af københavnernes, at de generelt er tilfredse med København som cykelby, hvilket også afspejles i andelen af cyklister, der bruger sin cykel dagligt eller flere gange om ugen. Her angiver 48 % af københavnernes, at cyklen er deres mest anvendte transportmiddel, og 62 % angiver, at de benytter cyklen minimum et par gange om ugen. Endvidere tilkendegiver 75 %, at cykelkulturen bidrager positivt til bylivet i København (Københavns Kommune, 2022a, s. 9). På det samlede trafikområde er cykeltrafikken størst om morgenen mandag til onsdag, hvor der findes dobbelt så mange cyklister som bilister. Det afspejles yderligere i, at 48 % af de københavnske cyklister oplever, at der ikke er plads nok på cykelstien i myldretiden (Københavns Kommune, 2022a, s. 10; 13).

Kapitel 3

Litteraturreview

I dette afsnit præsenterer vi vores litteraturreview bestående af eksisterende litteratur og undersøgelser på området. Først gennemgår vi den historiske udvikling af cyklisme i København, og dernæst udfolder vi eksisterende litteratur om den fysiske og rumlige planlægning samt adfærd og oplevelser på området. Sluttelig præsenterer vi, hvordan vores speciale bidrager videnskabeligt til feltet.

I arbejdet med litteraturreviewet har vi først foretaget en åben søgning for at danne os overblik over feltet ved at søge i og derefter skimme litteraturen (Abbott, 2015, s. 7). Den indledende søgning har været med udgangspunkt i Københavns Kommunes hjemmeside samt diverse danske cykelrelaterede foreninger og organisationer. Derefter har vi foretaget en systematisk søgning på den danske database Det Kongelige Bibliotek og den internationale database Sociology Database. I dem har vi søgt ud fra følgende tre hovedtemaer: adfærd, fysisk planlægning og cyklisme med anvendelsen af de boolske operatører OG samt ELLER (Bilag 1; Bilag 2; Abbott, 2015, s. 6-7). Endvidere har et af søgekriterierne været, at undersøgelsesårene ikke er fra før 2011 for at tilstræbe relevans set ud fra perioden, som Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 strækker sig over. Til at bevare overblikket i vores litteratursøgning og organisere litteraturen har vi anvendt referencestyingsprogrammet Zotero (Abbott, 2015, s. 8). I arbejdet med vores fundne litteratur har vi bevæget os mellem primærkilder indenfor feltet og referencelister i disse for derigennem at finde nye relevante primærkilder (Abbott, 2015, s. 22). For at sikre kvaliteten af den fundne litteratur har vi haft peer-reviewed litteratur som fast søgekriterie (Abbott, 2015, s. 61-62).

3.1 Historisk gennemgang af København som cykelby

Danmark er internationalt anerkendt som et af de førende lande indenfor cyklisme næst efter Holland (Haustein et al., 2020, s. 1692). Særligt København er siden starten af 1900-tallet blevet omtalt som en cykelby, hvor flere andre byer forsøger at efterligne den københavnske succeshistorie omkring cykeludvikling og -infrastruktur (Emanuel, 2019, s. 493). Her viser flere studier, at succesen bag den massive cyklisme og fremtrædende cykelkultur beror på den historiske kontekst, tradition og infrastruktur (Cycling Embassy of Denmark, 2020; Emanuel, 2019). Kun få studier fremhæver, at infrastruktur, der tilgodeser cyklister, skaber mere cyklisme. I stedet er det samspillet mellem politik og planlægning overfor kultur og praksis, der skaber den særlige cykelkultur, der optræder i København. Cyklister skal derfor opfattes som medskabende af cykelinfrastrukturen (Carstensen et al. 2020, s. 126; Emanuel, 2019, s.

494-495). Det gør det relevant at undersøge københavnske kulturelt og historisk forankrede praksisser for at forstå, hvordan cykelkulturen udspiller sig i dag.

Fra slutningen af 1800-tallet og frem til i dag er cyklen blevet anvendt som et transportmiddel og anerkendt som et, der tilgodeser alle på tværs af socioøkonomisk baggrund. Sideløbende er cykelinfrastrukturen i København blevet udviklet i takt med en stigning i andelen af cyklister (Emanuel, 2019, s. 497-498). Stigningen har blandt andet medført en opblomstring af interesseorganisationer og foreninger indenfor cyklisme samt politisk indblanding og planlægning på kommunalt plan i løbet af det seneste århundrede (Emanuel, 2019, s. 500). I samme periode har omfanget af cyklisme været påvirket af samfundets konjunktursvingninger både politisk og på et forbrugsmæssigt plan (Emanuel, 2019, s. 510-512; Cycling Embassy of Denmark, Danish Cycling History). I løbet af de seneste tre årtier har København endvidere undergået en yderligere transition mod at blive en mere levende og cyklende by. Hertil er politisk planlægning for at fremme cyklisme blevet mere anerkendt og anvendt som instrument til at opnå miljømæssige målsætninger. Samtidig er cyklismen blevet anvendt som en aktiv del af brandingstrategien for København (Emanuel, 2019, s. 514). Ovenstående historiske udvikling bevidner, at cykeltraditionen ligger dybt forankret i den danske kultur, og at udbredelsen af cyklisme er et resultat af planlægningsmæssige initiativer og politisk prioritering. Det har samlet set været medskabende for den cykelkultur, der eksisterer i dagens København (Emanuel, 2019, s. 515-517).

3.2 Planlægning

En stor del af den eksisterende litteratur og undersøgelser på området omhandler den infrastrukturelle planlægning af cykelstier. I dette afsnit udfolder vi først erfaringer på området inden for teknologisk og fysisk planlægning og derefter politisk og rumlig planlægning.

3.2.1 Teknologisk og fysisk planlægning

Med kommunens vision om at gøre København til verdens bedste cykelby arbejdes der med teknologiske løsninger og fysisk planlægning, der skal tilgodesse cyklisterne. Den fysiske planlægning omfatter udvidelse af netværket af supercykelstier, hvor 29 samarbejdskommuner i Region Hovedstaden opererer ud fra fire kvalitetsmål om tilgængelighed, fremkommelighed, komfort og sikkerhed (Cycle Superhighways, 2018). Disse kvalitetsmål taler ind i Cykelstrategien 2011-2025 i forhold til tematikkerne om komfort, rejsetid og tryghed

(Københavns Kommune 2011, s. 18-27). Supercykelstierne indgår dermed som et middel til at opnå delmål i Cykelstrategien 2011-2025. Udover den fysiske planlægning beskæftiger Københavns Kommune sig også med en række teknologiske løsninger for at fremme cyklismen. Ét tiltag er 'grøn bølge', der skal sikre, at cyklister tilgodeses i lyskryds ved at give dem ekstra sekunder til at passere, mens et andet er visuel nedtælling til lysskifte. Ligeledes tilstræbes det at inkorporere cyklisme i transportsapps såsom 'Rejseplanen' for at gøre det nemmere at kombinere cyklen med offentlig transport (Cycling Embassy of Denmark, 2018b). Andre forbedrende forhold for cyklister er tiltede skraldespande, fodstøtter, pumper, servicestationer og cykeltællere (Cycling Embassy of Denmark, 2018a). Tilsammen tilgodeser de teknologiske løsninger samt de fysiske elementer i planlægningen målsætningerne i temaerne om komfort og rejsetid fra Cykelstrategien 2011-2025 (Københavns Kommune, 2011, s. 18-23). Samlet set viser ovenstående forskellige tiltag indenfor teknologisk og fysisk planlægning konkrete løsninger til at fremme cyklisme.

3.2.2 Politisk og rumlig planlægning af cyklisme

I dette afsnit udfolder vi litteratur, der undersøger spændingsfeltet mellem politisk prioritering, planlægning og reel brug af cykelstier. Dette område har særligt hollandske byplanlæggere beskæftiget sig med og præsenterer fem bagvedliggende principper for cykelvenlig infrastrukturplanlægning, kaldet CROW-principper. De indbefatter sikkerhed, sammenhæng, fremkommelighed, komfort og attraktion og er baseret på viden og sammenhæng mellem cyklistens adfærd, præferencer og oplevelser af trafik og infrastruktur (Carstensen et al. 2020, s. 126). En anden undersøgelse belyser, hvad der gør byer cykelvenlige, og hvad der skal til for at få danskerne til at cykle mere (Rask et al., 2014). Undersøgelsen omhandler dele af CROW-principperne og konkluderer, at gode cykeloplevelser afhænger af sti- og cykelbaner og attraktive grønne omgivelser langs ruten samt kort afstand til vand. Omvendt er dårlige cykeloplevelser forbundet med busstoppesteder, bygnings- og trafikthed samt kryds med og uden lysregulering. Undersøgelsen opstiller tre forhold, der påvirker danskernes lyst til at tilvælge cyklen: oplevelsen af sikkerhed, hurtige cykelforbindelser og enkle visuelle oplevelser (Rask et al., 2014). I en anden undersøgelse berøres samme ovenstående forhold, og i målingen af sikkerhed finder de, at der er forskel i objektiv og oplevet sikkerhed (van Goeverden et al., 2015). Her ses det, at deling af kørebane for cykler og motoriserede køretøjer forringer den oplevede sikkerhed, da forskellen i hastighed præger dette negativt. Den oplevede sikkerhed og cykelglæden stiger således ved at adskille arealerne for cykel- og bilkørsel (van Goeverden et al., 2015, s. 409-410). Et studie fra Vejdirektoratet (2020), som undersøger sammenhængen

mellem cyklisternes sikkerhed i et planlægningsperspektiv, den oplevede sikkerhed hos cyklisten og fremkommeligheden på cykelstien, konkluderer ligeledes, at sikre planløsninger ikke altid afføder øget sikkerhedsfølelse hos cyklisten. Når det kommer til forholdet om hurtige cykelforbindelser påpeger litteraturen, at cyklister er villige til at gå på kompromis med sikkerheden for at cykle færre kilometer (van Goeverden et al., 2015, s. 408). I forholdet om enkle visuelle oplevelser spiller udformningen af gader i form af lys, fortov og beplantning, en mindre rolle, når det kommer til at vælge cyklen (van Goeverden et al., 2015, s. 410-411). Litteraturen viser samtidig, at det er essentielt at indtænke og prioritere cyklisme politisk i arbejdet med anlægning af cykelinfrastruktur. Dog er det ikke nok med økonomisk prioritering og tilpasning af generelle designløsninger, idet god cykelinfrastruktur kræver et fokuseret blik på den enkelte bys muligheder, transportkulturer, faciliteter samt historie (Carstensen et al. 2020, s. 128-129; Gössling, 2013, s. 204; Larsen, 2017, s. 888-889).

3.3 Adfærd

En anden del af den eksisterende litteratur på området omhandler adfærd samt sociale og økonomiske faktoreres betydning for cyklisme. I følgende afsnit afdækker vi således holdninger og adfærd indenfor feltet samt forskellige forudsætninger for at cykle.

3.3.1 Holdninger og adfærd

I en undersøgelse af danskernes holdning til trafikanter, fremhæver en tredjedel af de adspurgte, cyklister som de trafikanter med den farligste adfærd (Gjensidige, 2022). I en sammenligning af bilister og cyklisters vilkår for at begå sig i trafikken, fremhæves det, hvordan bilisme kræver oplæring og certifikat, mens cyklisme snarere er erfaringsbaseret (Cyklistforbundet, 2015). Hertil er en udbredt oplevelse, at cyklister ikke overholder færdselsreglerne, hvilket i flere tilfælde giver gener for medtrafikanterne. Følgende adfærdstyper fremhæves: brug af mobil og høretelefoner, manglende tilkendegivelse af tegn til at stoppe eller dreje, cyklister der cykler ved siden af hinanden, overhalende cyklister der ikke orienterer sig bagud, hurtige cyklister og højresving ved rødt lyssignal (Cyklistforbundet, 2015). Disse adfærdsformer optræder særligt i København og andre større byer i Danmark grundet den større koncentration af cyklister. Omvendt viser et studie foretaget af Vejdirektoratet (2019), at overtrædelser af færdselsloven blandt cyklister bliver færre, jo større byen er. En faktor, som også har betydning for antallet af overtrædelser af færdselsloven blandt cyklister, er myldretid, idet antallet af overtrædelser mindskes i myldretiden sammenlignet med perioden udenfor myldretiden (Vejdirektoratet,

2019). Et italiensk studie undersøger et andet essentielt aspekt om forskellige typer af adfærd. Her inddeles cyklister i tre induktive kategorier ud fra cykelturens formål og deres adfærd vurderet ud fra sikkerhed, risikovillighed, forholdsregler, viden og erfaring samt frygt og forsvarlighed (Poliziani et al., 2021). Det konkluderes, at adfærd er en væsentlig faktor at indtænke i planlægningen af cykelinfrastruktur, men at de forskellige adfærdstyper og deres forudsætninger vanskeliggør universelle planløsninger. Endvidere udfordres universel planløsning af, at adfærden hos den enkelte cyklist også kan variere fra måned til måned eller i løbet af dagen (Poliziani et al., 2021, s. 7). Et adfærdsregulerende greb præsenteres i en svensk eksplorativ undersøgelse. Her evalueres erfaringer med politipatruljering på cykel som middel til adfærdsregulering og øget sikkerhed inden for cykel- og fodgængertrafikken i storbyområder (Rantatalo, 2016). Her fremgår det, at cykelpatruljering giver øget tilgængelighed og hyppigere kontakt med offentligheden for politiet, og at politiets tilstedeværelse på cykelstierne har en normativ effekt på cyklisters adfærd, idet de retter sig ind efter færdselsloven (Rantatalo, 2016). I en dansk kontekst er politipatruljering på cykel et forholdsvist nyt fænomen, som Københavns Politikreds er i gang med at implementere og udbrede efter øget efterspørgsel hos borgerne (Københavns Politi, 2022).

3.3.2 Ulige forudsætninger for cyklisme

En anden gennemgående erfaring fra litteraturen peger på alder samt sociale og økonomiske faktorer, der har betydning for cyklisme, og hvem der er repræsenteret på cykelstierne (Syddansk Universitet, 2022; Jensen, 2013; Haustein et al., 2020; Harms et al., 2014). I lande som Danmark er cyklisme velrepræsenteret på tværs af alder og køn grundet den udbredte cykelkultur målt ud fra antallet af cyklister, politisk prioritering og højt udviklet cykelinfrastruktur (Haustein et al., 2020, s. 1691). Alligevel fremkommer en nuancering af dette i litteraturen om mobilitetsformer. I en dansk undersøgelse af cykelmobiliteten i København fremgår det, at bevægelse og mobilitet er påvirket af magt. Trods kommunens stræben efter og prioritering af gennemdesignede cykelstisystemer som socialt inkluderende, skabes der samtidig nye underliggende skel mellem borgere i det rumlige design og cykelkulturen, de er en del af (Jensen, 2013, s. 221). Dette kommer konkret til udtryk i den planlægningsmæssige kontrol af bevægelse i udformningen af supercykelstier. Her opstår et implicit krav for brugerne om at være i stand til at mestre bevægelserne på disse, da de er designet til at tilbyde en hurtig gennemrejse på tværs af byen. På trods af den kommunale vision om at gøre plads til alle, opstår der skel i byen på et kropsligt plan i form af forskellige mobilitetsforudsætninger og hastighed. Det er især ældre borgere samt immigratkvinder, der

er udeladt af de rumlige forestillinger og designs af supercykelstier, mens yngre, hurtige og pendlende cyklister favoriseres (Jensen, 2013, s. 224-225). I et lignende studie undersøges den rumlige og sociale differentiering af cykelmønstre og -tendenser i Holland (Harms et al., 2014). Her fremgår det, hvordan demografiske ændringer i befolkningssammensætning og urbaniseringstendenser skaber rumlige og sociale forskelle på området. Der er derfor behov for en mere differentieret tilgang til at fremme cyklisme og udvikle politikker, som kan imødekomme lokations- og populationsspecifikke udfordringer (Harms et al., 2014, s. 232). I et andet internationalt studie undersøges det, hvilken effekt etnisk oprindelse har på cyklisme i henholdsvis Holland og Danmark (Haustein et al., 2020). Undersøgelsens empiriske fund af cyklisme i Danmark viser, at personer med ikke-vestlig baggrund cykler mindre sammenlignet med etniske danskere. Endvidere fremgår det, at personer, der er bosat i kvarterer med højere andele af ikke-vestlige beboere, er mindre tilbøjelige til at cykle. Der forekommer ingen signifikant forskel på køn i forhold til cyklisme (Haustein et al., 2020, s. 104-105). I litteraturen forklares ulige forudsætninger for mobilitet med forskellige årsager i form af oplevelsen af angst og utryghed i trafikken, fysiske forudsætninger, rumlige omgivelser, socioøkonomiske forskelle, adgang til bil, urbaniseringsgrad samt kulturelle normer og opvækst (Rask et al., 2017, s. 77-78; Haustein et al., 2020, s. 1705-1706). Dog fremgår det også, at en forbedret mobilitetsevne har en positiv effekt på individers position i samfundet, i både fysisk, social og symbolsk forstand, hvorfor det er et relevant område at prioritere politisk (Rask et al., 2017, s. 78).

Samlet set giver ovenstående litterære fund os anledning til at udfolde oplevelsen af cykelforholdene, adfærden og hvorvidt cyklister i København føler sig inkluderet i planlægningen af og livet på cykelstierne set i forhold til Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025.

3.4 Vores bidrag til den eksisterende litteratur

I gennemgangen af feltets eksisterende litteratur ses en overordnet opdeling mellem planlægning og adfærd. Eftersom Danmark er en af verdens førende cykelnationer, indeholder store dele af den eksisterende litteratur undersøgelser, der udspiller sig i en dansk kontekst. I Københavns Kommune arbejdes der i vid udstrækning med kvantitative undersøgelser og evalueringer af området. Vi finder det derfor relevant at undersøge og sammenligne adfærd og planlægning med et kvalitativt metodisk afsæt, som kan bidrage videnskabeligt til feltet med

yderligere detaljegrade til at sikre en bæredygtig cykeludvikling i København. I det vi arbejder ud fra Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 som specifik rammesætning for vores empiriske undersøgelsesdesign, bidrager vores speciale til at belyse spændingsfeltet mellem strategi, planlægning og praksis. Endvidere tilføjer specialet viden om, hvor langt Københavns Kommune er i arbejdet med strategien og dens målsætninger. Da store dele af den eksisterende litteratur påviser udfordringer med at designe og planlægge i overensstemmelse med det levede liv, finder vi det relevant at undersøge cyklisternes oplevelse af cykelinfrastrukturen og -kulturen i København. Vi ser således et udfyldt videnskabeligt hul i litteraturen om oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i Københavns Kommune.

Vores speciale bidrager dermed til vidensfeltet ved at afdække, hvordan det levede liv udspiller sig på de københavnske cykelstier, og hvordan det samspiller med den fysiske og rumlige planlægning. Ligeledes tilfører specialet et sociologisk teoretisk perspektiv på det planlægningsmæssige arbejde med cykelinfrastruktur i Københavns Kommune.

Kapitel 4

Metode

I dette afsnit udfolder vi specialets metodiske grundlag. Her præsenterer vi undersøgelsens videnskabsteoretiske afsæt og udlægger den etnografiske og kvalitative metode. Efterfølgende redegør vi for etiske overvejelser, undersøgelsens validitet, reliabilitet og generaliserbarhed samt grundlaget for transskriptionen.

4.1 Videnskabsteoretisk udgangspunkt

Specialet beror på socialkonstruktivistisk epistemologi og ontologi, den abduktive undersøgelsestilgang samt hermeneutikkens principper, der danner baggrund for vores analytiske og fortolkende tilgang.

4.1.1 Epistemologisk, ontologisk og abduktivt udgangspunkt

Det videnskabsteoretiske afsæt for dette speciale er socialkonstruktivistisk i måden, vi forstår og erkender verden. Grundantagelsen indenfor socialkonstruktivismen lyder, at fænomener skabes og fastholdes gennem sociale og samfundsmæssige praksisser (Collin, 2015, s. 325; Egholm, 2014, s. 148; Thagaard, 2013, s. 44-45). Dermed er fænomener betinget af deres indlejring i sociale kontekster, der over tid vil forandre sig afhængigt af konteksten (Collin, 2015, s. 325). I vores undersøgelse betragter vi således oplevelsen af cykelforhold og adfærden på de københavnske cykelstier som et produkt af den sociale kontekst. Heri hvordan færdselslovgivning, uskrevne regler og praksisser samt diskurser i samfundet påvirker cyklisternes oplevelse. Derudover er socialkonstruktivismen funderet på en antagelse om, at den humane erkendelse af fænomener er arbitrær, fordi den indeholder potentiale for forandring (Collin, 2015, s. 328). Deraf kan oplevelsen af cykelforholdene og adfærden på cykelstierne ændre sig over tid. Specialets epistemologiske udgangspunkt er funderet i en forståelse af, at den viden og erkendelse, vi opnår, er socialt konstrueret (Collin, 2015, s. 326; Egholm, 2014, s. 148). Dermed erkender vi ud fra flere forskellige forståelser og fortolkninger, som vi møder undervejs i undersøgelsen, hvilket vi udfolder i figur 5 i afsnit 6.3 om fortolkning af fænomenet. Vi er samtidig bevidste om, at der kan herske varierende grader af validitet i de forskellige forståelser af et fænomen. Derfor udfolder vi i afsnit 4.5, hvordan vi opnår kvalitet i den viden, vi producerer om cykeloplevelsen i København. Specialets ontologiske afsæt bygger på konstruktivisme ud fra antagelsen om, at den sociale virkelighed i form af eksempelvis værdier og normer er konstrueret socialt, hvilket den fysiske verden ikke er (Collin, 2015, s. 326-327). Vi opererer således ud fra en forståelse om oplevelsen af cykelforholdene og cyklistadfærden i København som en social praksis, der indeholder socialt konstruerede normer og værdier.

I specialet benytter vi os af den abduktive undersøgelsestilgang, der beskriver, hvordan vi indenfor den kvalitative forskning bevæger os mellem empiriske fund og teoretisk begrebsudvikling i arbejdet med at forstå og bestemme et givent fænomen (Järvinen og Mik-Meyer, 2017, s. 11; Karpachhof, 2020, s. 554). Abduktion udgør en sammenkobling mellem induktion og deduktion, idet den abduktive tilgang bygger på antagelser, som afprøves på et fænomen for at undersøge, hvorvidt det passer på fakta (Czarniawska, 2020, s. 367; Egholm, 2014, 177; Halkier, 2001, s. 44). I dette speciale undersøger vi den aktuelle oplevelse af cykelforhold og adfærd på de københavnske cykelstier for at afprøve, hvorvidt Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 stemmer overens med vores fund.

4.1.2 Hermeneutik som analytisk og fortolkende tilgang

I vores analytiske og fortolkende tilgang læner vi os op af hermeneutikken, der forstår og fortolker, hvordan mennesker tilskriver mening til et givent fænomen. Heri er fortolkning bundet op på menneskets væremåde og dets forudgående forforståelse (Gilje, 2017, s. 135). Den hermeneutiske tilgang fokuserer på fænomeneres kontekst og dermed social, kulturel og historisk forankring (Kristiansen, 2017, s. 154-156; Gilje, 2017, s. 127; Egholm, 2014, s. 96). Så foruden menneskers meningsdannelse af et givent fænomen, er fænomenets historie medskabende af den viden og horisont, fænomenet fortolkes ud fra, og der hersker derfor ingen endegyldig objektiv sandhed (Kristiansen, 2017, s. 155-157). På baggrund af erfaringer, viden og lokale perspektiver kan vi således tilskrive mening om oplevelsen med cykelforholdene og cyklistadfærden på de københavnske cykelstier.

Da et fænomen aldrig vil kunne forstås uafhængigt af dets kontekst og forudgående forståelser, er vores speciale præget af egne forforståelser og fordomme om feltet (Kristiansen, 2017, s. 157; Gilje, 2017, s. 136). Vores forforståelser udgør dermed undersøgelsens horisont, idet den viden, vi producerer, er afhængig af vores egne værdier og interesser. Af den grund har vi på forhånd nedskrevet vores forforståelser om dét at være cyklist i Københavns Kommune for aktivt at kunne bringe dem i spil, kvalificere og reflektere over dem (Bilag 3; Kristiansen, 2017, s. 157; Andersen og Koch, 2015, s. 221; Egholm, 2014, s. 94). Fælles for vores forforståelser er, at oplevelsen på cykelstien i dag er præget af flere forskellige typer køretøjer, der har varierende fylde og hastighed, hvilket kan gøre cykelturen usikker og uoverskuelig, særligt i myldretiden (Bilag 3). Samtidig har vi haft forskellige forudsætninger for at blive en del af cykelkulturen i København baseret på opvækstmiljø. Vi formoder, at flere benytter cyklen som

praktisk transportmiddel snarere end at dyrke cykling som nydelse (Bilag 3.2). Endvidere formoder vi begge, at der opleves mere lovløshed på cykelstien end på eksempelvis kørebanen, hvilket påvirker oplevelsen af tryghed (Bilag 3).

Indenfor hermeneutikken forstås og erkendes verden, når den konfronteres med noget fremmedartet, og sandheden ligger derfor indlejret i dialogen mellem mennesker (Kristiansen, 2017, s. 158). Denne forståelses- og erkendelsesproces beskrives som den hermeneutiske cirkel. Det illustreres ved, at vores viden og forståelse af oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd på de københavnske cykelstier udvides og gøres dybere ved at cirkulere mellem undersøgelsens dele og den samlede helhed (Kristiansen, 2017, s. 160; Andersen og Koch, 2015, s. 208; Egholm, 2014, s. 91). I denne cirkulære bevægelse mellem dele og helhed udvides vores horisonter, som i sidste ende fører til en horisontsammensmeltning, hvori vi skaber en ny fælles mening og forståelse det undersøgte fænomen. Samtidig er vi opmærksomme på, at vi aldrig kan opnå en fuldkommen horisontsammensmeltning, idet der altid vil være aspekter hos interviewpersonerne, der er fremmede for os (Gilje, 2017, s. 134; 136-137; Kristiansen, 2017, s. 158; Andersen og Koch, 2015, s. 233-234; Egholm, 2014, s. 95).

Vores konkrete anvendelse og illustration af den hermeneutiske cirkel og horisontsammensmeltning uddyber vi i afsnit 6.3 om fortolkning af fænomenet.

4.2 Den etnografiske metode

I dette afsnit udfolder vi den etnografiske metode og dens forskningsprincipper med fokus på feltobservation. Dernæst følger en beskrivelse af vores indtrædelse i feltet og afviklingen af vores feltobservationer.

4.2.1 Etnografisk feltarbejde

Vi anvender den etnografiske metode til at indfange de kulturelle kompleksiteter, der præger oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd på de københavnske cykelstier, hvor vi systematisk noterer, hvad vi observerer og erfarer om cyklisters adfærd i København (Emerson et al., 2011, s. 1; Davies, 2008, s. 4-5). Det gør vi for at opnå deskriptive detaljer om feltet og de rutiner samt nonverbale adfærdsmønstre, der optræder. Blandt andet ved konstant at bevæge os mellem at observere, fortolke, notere, sanse, opdage og at foretage nye observationer (Ehn et. al., 2015, s. 102-103). Det er ikke muligt at opnå fuldkommen neutralitet i vores

observationer af cyklisme i København, idet vi i et vist omfang er præget af vores egne subjektive erfaringer, der udfordrer og påvirker nøjagtigheden i at gengive omgivelserne, som de udspiller sig foran os. Det er ikke nødvendigvis en svaghed, så længe vi som observatører reflekterer over, hvordan vi selv indgår aktivt i feltet, hvorfor vi som nævnt på forhånd har nedskrevet vores forforståelser (Davies, 2008, s. 7; Ehn et. al., 2015, s. 113; Bilag 3). I dette speciale benytter vi os af skjult observation til at opnå indsigt i den københavnske cyklistadfærd. Vores feltobservationer udspiller sig i det offentlige rum og de mennesker, vi observerer, er anonyme i relation til hinanden. Vi har således en anonym position på linje med dem og vurderer, at det er etisk forsvarligt ikke at afsløre vores identitet og hensigt (Davies, 2008, s. 61; Thagaard, 2013, s. 80-81). Da vores observationer fokuserer på cyklistadfærd i bevægelse, vil en åbenhed og afsløring omkring vores identitet endvidere ikke altid være mulig.

4.2.2 I feltet

Ved den første indtrædelse i feltet har vi forholdt os induktivt for at lade fænomenet omkring cyklisme i Københavns Kommune udfolde sig. Derfor har vi bevidst valgt at foretage første observation tidligt i undersøgelsesprocessen for ikke at lade os påvirke af eksisterende litteratur og teori på området samt kommunens strategi for cykelplanlægning. Det første sted, vi foretog vores indledende observation, var i lyskrydset ved Åboulevard og Rosenørns Allé en solrig tirsdag morgen i tidsrummet 08.00-8.30, se billede 1 nedenfor.

Billede 1: Kort over lyskrydset ved Åboulevard, Gyldenløvesgade og Rosenørns Allé.

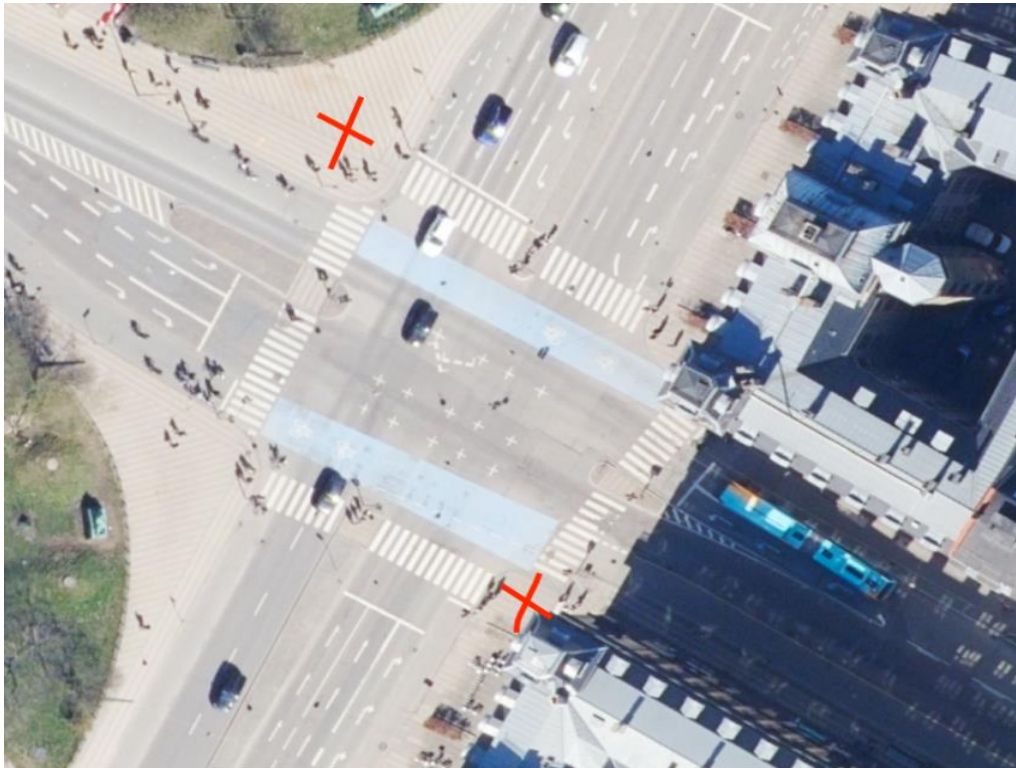


På billede 1 ses vores placering i lyskrydset markeret med røde kryds. Valget af dette sted og tidspunkt baserer sig på vores egen oplevelse og erfaring med trafikken i netop dette kryds. Vi vurderer det som et udfordrende lyskryds med mange interaktioner og krydsninger mellem de forskellige trafikanter, hvilket gør det vanskeligt at orientere sig som cyklist i forhold til, hvor på cykelstien det er mest hensigtsmæssigt at placere sig. Samtidig oplever vi en usikkerhed omkring, hvilken trafikantgruppe der har fortrinsret, og vi har ofte oplevet, at det er de gående, der viger for cyklisterne på trods af tydeligt markerede fodgængerfelter. Det valgte tidsrum bundes i fælles en erfaring med, at myldretid i dette kryds fordrer øget opmærksomhed grundet mængden af trafikanter. Til at indfange indtryk af cyklistadfærden i lyskrydset indtalte vi hver især en lydoptagelse, mens vi befandt os i feltet. Så snart vi forlod feltet transskriberede vi disse optagelser for at udnytte, at observationerne var friske i hukommelsen (Emerson et al., 2011, s. 49).

Forud for anden observation har vi orienteret os i teori, eksisterende litteratur samt kommunens strategi, hvilket har præget vores udvælgelse af sted og har gjort vores udgangspunkt a priori

(Emerson et al., 2011, s. 134). Med afsæt i en tryghedsundersøgelse med indberetninger om utrygge steder at færdes som cyklist, valgte vi derfor at observere cyklistadfærden i lyskrydset ved Dronning Louises Bro, Øster Søgade og Frederiksborggade (Cyklistforbundet, 2019), se billede 2 nedenfor.

Billede 2: Kort over lyskrydset ved Dronning Louises Bro, Øster Søgade og Frederiksborggade.



Billede 2 ovenfor viser vores placering i lyskrydset, hvor vi skiftede position undervejs for at orientere os nærmere i de forskellige dele af krydset. Vi observerede adfærden en tirsdag formiddag i gråvej i tidsrummet 09.45-10.20, da eksisterende litteratur viser, at cyklister er mere tilbøjelige til at overtræde færdselsregler i tidsrummet udenfor myldretid (Vejdirektoratet, 2019). Til at observere adfærden havde vi på forhånd udarbejdet et skema med seks kategorier af færdselsovertrædelser, som vi benyttede til at måle adfærden kvantitativt og systematisk (Bilag 12.3).

Som vores tredje og sidste observation valgte vi to steder på den 10 kilometer lange cykelrute 'Den Grønne Sti', der strækker sig tværs gennem København og Frederiksberg Kommune, for

at sammenligne flowet på henholdsvis en uhindret strækning af stien mellem Stefansgade og Hillerødgade og i den krydsende overgang ved Hillerødgade, se billede 3 og 4 nedenfor.

Billede 3: Kort over krydset ved Hillerødgade og Den Grønne Sti.



Billede 4: Kort over Den Grønne Sti-strækningen mellem Hillerødgade og Stefansgade



På billede 3 og 4 ovenfor ses vores placeringer på Den Grønne Sti, hvor vi på billede 3 var placeret på hver vores side af krydset, mens billede 4 viser vores fælles placering på stien. De to steder er udvalgt på baggrund af vores empiriske fund samt ud fra den kommunale vision om at skabe mere flow for cyklisterne (Københavns Kommune, 2011). Vi observerede cyklisternes flow og adfærd en solrig torsdag eftermiddag i tidsrummet 16.00-16.40 ved at indtale lydoptagelser af de observationer, vi gjorde os i feltet (Bilag 12.4; Bilag 12.5, Bilag 12.6). Vores fokuspunkter for observationerne var, hvilken effekt myldretiden samt interaktioner med andre trafikantgrupper har på cyklisternes flow på cykelstien.

Ved at anvende den etnografiske metode ønsker vi således at udforske og udfolde cykeladfærden indenfor den specifikke kulturelle kontekst i Københavns Kommune.

4.3 Den kvalitative metode

Vi anvender den kvalitative metode på baggrund af vores videnskabelige interesse i at undersøge oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd på cykelstierne i Københavns Kommune. Den kvalitative metodiske tilgang skaber mulighed for en dybdegående forståelse af sociale fænomener og kan dermed bidrage til at udfolde og skabe indsigt i feltet (Thagaard, 2013, s. 11-12). Den kvalitative forskning er koncentreret omkring konteksten på både makro- og mikroplan, hvilket gør, at vi kan undersøge samfundsmæssige og kulturelle forudsætninger for cyklisme samt undersøge specifikke situationer gennem interviewene og deres forankring (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 127; Charmaz, 2004, s. 986-987; Järvinen og Mik-Meyer 2017, s. 11). Som en del af vores empiriindsamling benytter vi os af individuelle kvalitative interviews. Det gør vi ud fra ønsket om at opnå en dybere forståelse af cykeloplevelsen, som den udspiller sig konkret gennem fortællingerne hos interviewpersonerne og deres holdninger og oplevelser af at være cyklist i København (Charmaz, 2004, s. 980; Thagaard, 2013, s. 11). Den kvalitative metode giver på den måde adgang til subjektive og unikke beskrivelser af cykelforholdene og cyklistadfærden i Københavns Kommune, dog uden at være i stand til at observere interviewpersonernes faktiske færden (Charmaz, 2004, s. 979; Järvinen og Mik-Meyer, 2017, s. 10; Packer, 2011, s. 49-51). Selvom vi ikke kan sammenholde interviewpersonens udsagn med vedkommendes faktiske adfærd, anser vi det ikke for at være mindre gyldig viden, idet vi måler generel cyklistadfærd gennem vores feltobservationer.

4.3.1 Interviewguide

Da vi arbejder med Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 som konkret grundlag for vores speciale, er interviewguiden bygget op omkring dens fire hovedtemaer: byliv, komfort, rejsetid og tryghed. Formålet med dette er, at vi som en del af vores undersøgelse kan koble interviewpersonernes oplevelse af cykelforholdene og cyklistadfærden i København til cykelstrategien. Vi arbejder med en semistruktureret interviewguide, hvor vi bevæger os mellem generelle og konkrete spørgsmål (Bilag 4). På den måde åbner vi op for, at interviewpersonerne kan præge interviewets indhold og dele deres perspektiver på området, hvorefter vi kan stille konkrete uddybende spørgsmål (Packer, 2011, s. 43; Thagaard, 2013, s. 104).

I udformningen af interviewguiden har vi nøje overvejet rækkefølgen af spørgsmålene. Til at sætte rammerne for interviewet indleder vi med at give en introduktion omkring interviewets

indhold og de formelle forhold, der er relevante i forhold til gennemsigtighed, selve interviewsituationen og den viden, vi producerer (Packer, 2011, s. 51). Derefter starter vi interviewet med en naturlig og neutral åbning ved at spørge ind til interviewpersonerne som cyklisttype og vedkommendes egne oplevelser med at være cyklist i København. Sidenhen udfolder vi de fire temaer fra strategien, hvor vi bevidst har valgt at spørge ind til temaet om tryk som det sidste, da det er det tema, der potentielt afføder flest emotionelle holdninger og oplevelser. Interviewguiden afsluttes med et vurderings- og perspektiveringsspørgsmål, hvortil interviewpersonerne får mulighed for at bevæge interviewet væk fra personlige oplevelser og i stedet hæve det til et mere generelt plan (Thagaard, 2013, s. 110-111). Fokus gennem hele udformningen har været at have et overordnet tema, konkrete spørgsmål til dette tema og hertilhørende fokuspunkter for at sikre, at vi er kommet rundt om de relevante emner under hvert tema (Bilag 4). På sådan vis afspejler interviewguiden, hvordan vi med konkrete spørgsmål vil opnå indsigt i noget mere abstrakt (Thagaard, 2013, s. 105).

Inden vi begyndte vores empiriindsamling, foretog vi et pilotinterview for at sikre, at vores interviewguide virkede efter hensigten, hvilket er vigtigt i forhold til den viden, vi producerer (Charmaz, 2004, s. 983). Det gav anledning til at omformulere enkelte spørgsmål fra ledende til mere åbne spørgsmål, for at opretholde vores ønske om at indsamle interviewpersonernes egne oplevelser. Ligeledes sikrede pilotinterviewet os, at vores antagelser om bevægelsen mellem generelle og specifikke spørgsmål var brugbar (Thagaard, 2013, s. 104). Eftersom vores pilotinterview gav relevant indsigt i feltet, har vi valgt at medtage det som en del af vores samlede datagrundlag. Undervejs har vi løbende revideret interviewguiden, da vi løbende har erkendt nye potentialer og emner, der viste sig relevante (Kvale og Brinkmann 2015, s. 260; Charmaz, 2004, s. 991). Dette danner således baggrund for interviewguiden og den samlede dataindsamling.

4.3.2 Udvalgelse af interviewpersoner og rekruttering

Vores interviewpersoner er valgt ud fra, om de er over 18 år og bosat i Københavns Kommune. Det har været et kriterium, at de bruger cyklen som deres primære transportmiddel i hverdagen for at sikre, at de kender til og har erfaring med de aktuelle cykelforhold og adfærd på cykelstierne. På denne måde kan vi opnå et unikt indblik og perspektiv direkte fra cyklisterne i København. Vi har inddelt interviewpersonerne i tre alderskategorier: 18-30 år, 31-59 år og 60 år og opefter, ligesom vi har efterstræbt at have en ligelig fordeling af kvinder og mænd i vores undersøgelse. I udgangspunktet har det ikke været et fokus for os, hvorvidt

interviewpersonerne er opvokset i eller udenfor København, men vi er gennem undersøgelsen blevet opmærksomme på, at det kan være relevant i forhold til interviewpersonernes opfattelse af at cykle i København. Gennem disse udvælgelseskriterier sikrer vi et strategisk udvalg af interviewpersoner i forhold til repræsentativitet i populationen med variation i alder (Thagaard, 2013, s. 60). Vi vurderer ud fra ovenstående kriterier, at udvalget af interviewpersoner er givende i forhold til at opnå dybdegående indsigt i feltet. Vi er dog opmærksomme på, at det er en begrænset del af feltet, vi får adgang til, eftersom vi ikke inddrager perspektiver fra andre aktører med potentielle divergerende holdninger, såsom Københavns Kommune eller bilister. Fravalget af andre aktører er bevidst, da vi ønsker at indskrænke undersøgelsesfeltet og i den forbindelse være bedre i stand til at se mønstre og sammenhænge i datamaterialet.

I arbejdet med at rekruttere interviewpersoner til undersøgelsen har vi benyttet os af forskellige strategier. Vi har udformet et rekrutteringsbrev, som vi i første omgang har delt på vores personlige Facebookprofiler (Bilag 5). Brevet er efterfølgende blevet videredelt af vores interne netværk samtidig med, at vi har slået det op i relevante cyklistgrupper på Facebook. Ydermere har vi delt rekrutteringsbrevet med personer i vores netværk, der kunne tænkes at have kontakt til relevante personer. Som en sidste del af vores rekrutteringsstrategi har vi selv taget direkte kontakt til enkelte personer, der kunne være relevante (Thagaard, 2013, s. 6).

Fem interviewpersoner har via vores opslag på Facebook kontaktet os direkte på telefon eller mail, mens vi har henvendt os direkte til fire af interviewpersonerne via kontaktoplysninger, vi har modtaget fra vores netværk. De sidste tre interviewpersoner har vi selv rakt ud til på baggrund af vores kriterium om at opnå lige aldersfordeling. At størstedelen af interviewpersonerne selv har kontaktet os for at deltage eller har indvilliget i at blive kontaktet bevidner om, at det er personer, der har taget stilling til cyklisme i København, og at det er et emne, de forholder sig aktivt og reflekteret til. Ligeledes har vi oplevet stor interesse i at deltage i vores speciale. Det anser vi som positivt, da det viser, at vores emne er relevant og vigtigt at få belyst og italesat. Samtidig er vi bevidste om, at det ikke er et ømtåleligt emne, hvorfor det kan virke nemmere at skulle dele ud af personlige oplevelser. Det har været et privilegium med den store interesse, men vi er samtidig opmærksomme på, at flere af interviewpersonerne virker bekendt med forskningsverdenen og at blive interviewet. Dette kan have effekt på undersøgelsens samlede resultater, da vi ikke har været i kontakt med personer, der var mindre villige til at deltage. I og med at vi har tilstræbt en divers sammensætning af interviewpersoner,

vurderer vi, at det ikke har yderligere indflydelse på undersøgelsens gyldighed (Thagaard, 2013, s. 63).

Vores rekruttering virkede efter hensigten gennem de forskellige strategier, og det gjorde, at vi kunne sikre diversitet i datagrundlaget med et strategisk og nøje udvalg af interviewpersoner. Det gælder på parametrene alder, køn og beskæftigelse. Samlet set har rekrutteringen resulteret i et datagrundlag på tolv interviewpersoner med fire personer i hver alderskategori. Heraf er syv kvinder og fem mænd. Ydermere er fire af interviewpersonerne opvokset i København, mens de resterende er opvokset udenfor København i alt fra mellemstore- og småbyer, fra landet og udenfor Danmark. Interviewpersonerne er i alderen 24 til 85 år gamle, og denne spredning afspejler sig i deres daglige gøren, der strækker sig fra at være studerende, nyligt færdiguddannet, etableret på arbejdsmarkedet og pensioneret. Hver af de tolv interviewpersoner præsenterer vi i afsnit 7.1 med beskrivelser af dem.

4.3.3 Interviewsituationen

I forberedelsen og udførelsen af interviewene har vi ønsket at skabe den bedst mulige og trygge situation for interviewpersonerne. Fælles for alle interviewene er, at vi begge har været til stede under afviklingen. Det gjorde vi for begge at have samme forståelse for indhold og kontekst af alle interviewene samt sikre, at vi har fået spurgt dybdegående ind til interviewpersonernes fortællinger og udsagn. Vi har på forhånd aftalt, hvem der agerer som interviewer og som observatør, for på denne måde at sikre en klarhed og ro over vores fremtræden i selve interviewsituationen. Interviewerens rolle har været at facilitere og styre interviewets gang samt at sikre en god og tryk ramme for interviewet ved at være eksplicit omkring, at der ikke er nogen rigtige eller forkerte svar på spørgsmålene (Bilag 4). Endvidere har vi tilstræbt at agere anerkendende og lyttende til interviewpersonernes udsagn under interviewet for at bidrage til trykke rammer (Thagaard, 2013, s. 109). Observatørens rolle har været at sikre, at vi kom dybdegående rundt om temaerne i interviewguiden. Det har været muligt for observatøren at spørge ind løbende for at bibeholde relevansen og konteksten af spørgsmålet. På denne måde har vi skabt en god balance mellem at lytte og at stille spørgsmål for bedst mulig udvikling og fremgang af interviewet (Thagaard, 2013, s. 110). Vi har ladet det være op til interviewpersonerne selv, hvor interviewet skulle afvikles, og har som udgangspunkt foreslået, at vi kom hjem til interviewpersonen. Hvis dette ikke har været muligt, har vi enten foreslået et neutralt sted eller blevet budt ind på interviewpersonens arbejdsplads. Syv interviews er afholdt hjemme hos interviewpersonerne, mens fem er afholdt i et lokale på

Københavns Universitet eller på interviewpersonens arbejdsplads. På sådan vis har vi bedst muligt søgt at imødekomme interviewpersonernes ønsker og behov.

4.4 Etik

I arbejdet med den kvalitative forskning spiller etiske dilemmaer en afgørende rolle under hele undersøgelsesprocessen lige fra tematiseringen, designfasen, interviewsituationen, transskriptionen, analysen, verifikation og rapporteringen (Kvale og Brinkmann, 2015, s. 107-108; Brinkmann, 2020, s. 595-597). Det vil sige, at de etiske overvejelser på mikroniveau har betydning for vores håndtering og beskyttelse af interviewpersonerne, der deltager i undersøgelsen, mens de på makroniveau har betydning for, hvordan vi rapporterer vores fund og dermed placerer det i en samfundsmæssig kontekst (Brinkmann, 2020, s. 593).

I tematiseringen og udformningen af undersøgelsen har vi gjort os etiske overvejelser i forhold til at belyse gældende cykelforhold og cyklistadfærd ud fra interviewpersoners oplevelse. Vi har som led i introduktionen af alle interviewene indhentet informeret samtykke fra interviewpersonerne og ladet dem beholde et ekstra eksemplar (Bilag 6). Med samtykkeerklæringen har vi oplyst interviewpersonerne om deres rettigheder, anonymitet samt anvendelsen af data (Brinkmann 2020, s. 598; Kvale og Brinkmann, 2015, s. 107, 116-117). Samtykkeerklæringen har ligeledes været med til at skabe fortrolighed i undersøgelsen, idet vi lover interviewpersonerne fuld anonymitet og udelader personlige informationer i vores transskriptioner, så undersøgelsen ikke vil kunne føres tilbage til dem (Kvale og Brinkmann, 2015, s. 107-108). I selve interviewsituationen har vi søgt at respektere interviewpersonernes tid ved at afholde interviewet, hvor og hvornår det passer dem. Endvidere har vi i introduktionen oplyst, at der ikke er noget rigtigt eller forkert svar, men at vi udelukkende er interesserede i at høre deres fortællinger og holdninger til cyklismen i Københavns Kommune (Thagaard, 2013, s. 120). For at imødekomme eventuelle etiske dilemmaer i analysen søger vi at være tro mod interviewpersonernes udsagn ved løbende at verificere deres fortællinger og dermed sikre, at vores fortolkning af deres udsagn er hensigtsmæssig (Thagaard, 2013, s. 115, s. 153; Kvale og Brinkmann, 2015, s. 108). Dog er vi opmærksomme på, at analysen er en repræsentation af egne perspektiver og forståelser i form af udvælgelse af analysenedslag. I forbindelse med rapporteringen har vi haft fokus på fortrolighed gennem beskyttelse og anonymisering af personlige informationer. Det gælder for så vidt interviewpersonernes fødeby, erhverv, nuværende bopæl og relationer til andre personer, som de nævner under

interviewet (Kvale og Brinkmann, 2015, s. 108). Vi har delvist sikret anonymitet i vores transskriptioner samt i selve rapporteringen. Informationer om hvor interviewpersonerne er opvokset samt nuværende bopæl er vigtige for undersøgelsens konklusioner, hvorfor dette er medtaget (Brinkmann, 2020, s. 593). Disse informationer er med til at give et retvisende billede af, hvilken cykelbaggrund interviewpersonerne har, og hvor i København de færdes i forhold til at benytte sig af den eksisterende cykelinfrastruktur. Derfor har vi udskiftet disse informationer med andre tilsvarende for at sikre anonymitet, men samtidig at sikre principperne for gyldighed og transparens indenfor den kvalitative forskning (Kvale og Brinkmann, 2015, s. 118). Der har været en afvejning og konflikt i at sikre begge elementer, men interviewpersonernes anonymitet har i sidste ende vejet tungest. Særligt har det været udfordrende, når interviewpersonerne har fortalt om cykelruter, de benytter meget i nærheden af deres bopæl, som vi har været opmærksomme på ikke at afsløre. Ovenstående overvejelser danner ramme for, hvordan vi har forholdt os til etiske dilemmaer gennem hele undersøgelsesprocessen.

4.5 Validitet, reliabilitet og generaliserbarhed

Gennem undersøgelsesforløbet har vi arbejdet for at sikre specialets kvalitet ud fra princippet om validitet, som udtrykker undersøgelsens gyldighed (Halkier, 2001, s. 56; Davies, 2008, s. 96; Thagaard, 2013, s. 204; Brinkmann, 2015, s. 88). Vi forholder os aktivt til, hvordan vi fortolker vores indsamlede empiri, og hvorvidt vores resultater afspejler den undersøgte virkelighed af cyklismen i København (Thagaard, 2013, s. 194; Maxwell, 2002, s. 41). Som interviewer og observatør indgår vi også selv i undersøgelsesprocessen, og der findes jævnfør afsnit 4.1.1 om epistemologi, ontologi og abduktion ikke én endegyldig objektiv fremstilling af sandheden. I stedet samskaber og konstruerer vi fortællingen om cyklisme i København med interviewpersonerne og omgivelserne. Vi er dog bevidste om, at andre perspektiver kan afføde lige valide fortællinger (Maxwell, 2002, s. 41; Emerson et. al., 2011, s. 3).

Til at sikre undersøgelsens validitet arbejder vi ud fra følgende tre kategoriseringer af validitet: *deskriptiv validitet*, *fortolkningsvaliditet* og *teoretisk validitet* (Maxwell, 2002, s. 43). Deskriptiv validitet omhandler præsentationen af det, der ytres. Vi tilstræber at præsentere og gengive interviewpersonernes ytringer så præcist, som de forekommer, så vi er tro mod dem. I analysen gør vi det konkret ved at gengive så præcist som muligt ud fra grundigt gennemarbejdede transskriptioner, hvor vi medtager samtlige ytringer, talesprogsbaserede

formuleringer samt selvopfundne ord og relevante pauser (Maxwell, 2002, s. 45-46). For at sikre fortolkningsvaliditet er vi opmærksomme på vores fortolkning af interviewpersonernes handlinger og ytringer. Vi bestræber os på bedst muligt at gengive, hvilken betydning interviewpersonerne tillægger deres ytringer, ved ikke at give dem større eller mindre opmærksomhed, end de fremstår i interviewet (Maxwell, 2002, s. 48-49). Vi er desuden opmærksomme på, at vi ikke kan få direkte adgang til interviewpersonernes forståelser og betydninger, da disse altid vil være skabt i relationen til os som interviewere (Maxwell, 2002, s. 48). Til at sikre fortolkningsvaliditeten vil vi belyse konteksten for det, der ytres i interviewet ved at eksplicite, hvordan spørgsmålene er stillet (Maxwell, 2002, s. 49-50). Den sidste form for validitet er den teoretiske, som dækker over vores fortolkning af empirien ud fra gældende teori og eksisterende litteratur indenfor vidensfeltet (Maxwell, 2002, s. 51). Vi tilstræber den teoretiske validitet ved at sikre overensstemmelse mellem eksisterende litteratur, vores teoretiske begreber, og hvordan vi anvender disse på den indsamlede empiri (Maxwell, 2002, s. 52). Derfor tydeliggør vi i analysen, når empirien afspejler, afviger eller rækker ud over vores teoretiske forståelse af fænomenet.

I arbejdet med specialet forholder vi os også til dets reliabilitet, der dækker over reproducerbarheden af vores undersøgelsesresultater og troværdigheden af dem (Thagaard, 2013, s. 11; Halkier, 2001, s. 57; Brinkmann, 2015, s. 88). Vi tilstræber transparens og kohærens i undersøgelsen ved at være gennemsigtige omkring de metodologiske fremgangsmåder og de valg, vi har truffet forud for undersøgelsens resultater og valideringen heraf (Thagaard, 2013, s. 202; Olsen, 2003, s. 2). Specialets kohærens tilstræber vi ved at skabe intern konsistens ved løbende at revidere og sammenholde problemformuleringen og de teoretiske og empiriske begreber, vi benytter i interviewguiden. Kohærens er således med til at muliggøre, at vi kan konkludere på tværs af anvendt teori og indsamlet empiri (Olsen, 2003, s. 3). For at kunne sætte specialet i forhold til andre relevante undersøgelser inden for feltet, forholder vi os til grundlaget for generaliserbarhed inden for kvalitativ forskning. Det vil sige, hvorvidt specialet kan udvides fra dets specifikke kontekst til også at gøre sig gældende i andre kontekster (Maxwell, 2002, s. 52). Vi benytter os af Bente Halkiers (2001) forståelse af analytisk generalisering, som handler om at finde det almene i det specifikke ved at generalisere ud fra et mindre udsnit til mere generelle tendenser. Det er således specialets analytiske fund, der udgør grundlaget for at kunne generalisere om cyklisme i København (s. 56). Som en tilføjelse til dette, trækker vi på Charlotte Delmars (2010) forståelse af situationens dobbelthed, som udtrykker, hvordan en situation på en og samme tid er både generel og unik (s. 121).

Situationen er på den ene side unik, fordi den baserer sig på den enkelte interviewpersons individuelle fortælling om oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i Københavns Kommune. Samtidigt er situationen generel i den forstand, at grundlæggende oplevelser kan spores på tværs af interviewpersonerne ud fra deres fællestræk ved at bo i Københavns Kommune og benytte cyklen som deres primære transportmiddel (Delmar, 2010, s. 121-122). Når vi arbejder med at generalisere analytisk, er det derfor væsentligt, at vi indfanger og fremhæver de variationer, kompleksiteter og tvetydigheder, der optræder på tværs af interviewpersonernes fortællinger om cyklisme i Københavns Kommune (Halkier, 2001, s. 58). Vi vil endvidere tilstræbe analytisk generalisering af vores undersøgelsesresultater ved at koble dem til eksisterende litteratur indenfor feltet og fremhæve lignende eller modsatrettede resultater.

4.6 Transskription

I arbejdet med at transformere vores lydoptagne interviews til skriftlig form har vi benyttet os af transskriberingsprogrammet Good Tape. Med brugen af dette program har vi opnået et acceptabelt råmateriale, som vi efterfølgende har gennemlæst og redigeret ud fra lydoptagelsen. For at sikre et konsistent datagrundlag og ensartede skriveprocedurer, har vi fastsat nogle kriterier i transskriptionsnøglen, som vi har anvendt i processen (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 239; Davies, 2008, s. 127; Bilag 7). I de transskriberede interviews inkluderer vi reaktioner til det, der udtrykkes, eksempelvis hvis der er blevet grint, eller hvis der er sket afbrydelser, som påvirkede rummet og selve interviewsituationen. Derudover har vi markeret pauser, der er længere end tre sekunder, ufuldstændige sætninger samt afbrydelser mellem interviewer og interviewperson. Disse elementer er medtaget, så vi kan indfange ytringer, som i interviewsituationen optræder tøvende, men som i transskriptionen kan være vanskelige at indfange. Det bidrager til en bedre forståelse af konteksten, når vi i analysen præsenterer sammenhængen, som de anvendte citater indgår i (Maxwell, 2002, s. 49-50). Til gengæld har vi valgt at udelade pauser, der er kortere end tre sekunder og visse fyldord og talesprogsprægede formuleringer såsom 'øh' og 'ik?'. Disse fravalg skyldes, at vi gerne vil sikre, at interviewpersonernes ytringer fremstår klart og tydeligt på skrift. I udarbejdelsen af vores kriterier har vi således forholdt os til etiske overvejelser om, hvordan vi både er tro mod interviewpersonernes udsagn og på samme tid fremstiller dem på respektfuld vis (Brinkmann, 2020, s. 597; Kvale & Brinkmann, 2015, s. 108). Endvidere er vi bevidste om, at vi med vores transskriptioner ikke er i stand til at gengive den nøjagtige interviewsituation, idet vi ikke formår at indkapsle alle nuancer af, hvad der er ytret og sket undervejs (Hammersley, 2010, s. 565). Vores transskriptioner er derfor i højere grad en konstruktion af interviewsituationen, som baserer sig på de valg, vi har truffet, om hvad vi inkluderer og udelader, og vi anvender dem således som et værktøj til at gribe analysen an (Hammersley, 2010, s. 556-558).

Kapitel 5

Teoretisk rammesætning

I dette kapitel præsenterer vi tre overordnede teoretiske aspekter til at indfange oplevelsen af cykelforhold og adfærd på de københavnske cykelstier. Først redegør vi for begreber på makroplan om magt og samfund med udgangspunkt i Michel Foucault, Hartmut Rosa og Georg Simmel. Dernæst udfolder vi forskellige perspektiver på mobilitet med udgangspunkt i Mimi Sheller, John Urry og Tim Cresswell. Slutteligt gennemgår vi perspektiver på mikroplan om adfærd og sociale interaktioner med udgangspunkt i Erving Goffman.

5.1 Magt og samfund

I det følgende afsnit præsenterer vi den franske filosof og idéhistoriker Michel Foucaults analyse af magt og begreb om *gouvernementalitet*. Dette begreb bruger vi til at forstå, hvordan politiske institutioner er medskabende af individers hverdag, og dermed hvordan oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i Københavns Kommune er påvirket af institutionel magt. Derefter introducerer vi den tyske sociolog Hartmut Rosas begreb om *accelerationssamfundet*, der kendetegner hans analyse af det moderne samfund. Begrebet anvendes til at belyse, hvilken kontekst cyklisterne i Københavns Kommune handler ud fra, og hvordan dette påvirker deres adfærdsmønstre på cykelstien. Slutteligt redegør vi for den tyske filosof og sociolog Georg Simmels forståelse af det moderne samfund og begreb om *blaséthed* til at forstå karaktertræk ved det moderne menneske i storbyen.

5.1.1 Magt

Magt skal ifølge Foucault opfattes relationelt og eksisterer i kraft af dens udøvelse. På denne måde skal magten forstås som både juridisk og relationel (Kristensen, 1987, s. 164). Det betyder, at magten ikke udelukkende er påtvunget fra staten, men at den gennemstrømmer hele samfundet nedefra. Dermed er magten ikke noget, der alene kan besiddes, men snarere udøves i relationel forstand (Foucault, 1994, s. 100). Magten beskrives som en produktiv form, hvor det efterstræbes at påvirke individets personlige egenskaber, dets præstation og reflektive evner, og det er hermed en nødvendighed at tænke strategisk for at være i stand til at løse samfundets udfordringer (Foucault, 1994, s. 99). Ifølge Foucault er den produktive magt opstået på baggrund af en række politikker og teknikker, heriblandt pastoralmagt, kropspolitik, biopolitik og *gouvernementalitet*. Den pastorale magt bygger på det kristne trossamfund og er et udtryk for en suveræn, individualiseret og orienteret søgen efter frelse (Foucault, 1982, s. 214). Karakteristisk for kropspolitikken er, at kroppen gøres til objekt for viden og udvikler sig

til teknikker, der leder til disciplinering af kroppen (Foucault, 2003, s. 239). Biopolitikken er udtryk for strategier og politikker, der er koblet til individets biologiske levemåde. De to former for politikker udgør tilsammen biomagten. Denne magt er et udtryk for en normaliserende og disciplinerende strategi, hvor biomagten vurderer individets adfærd og handlen, som danner det, vi forstår som samfundsnormer (Kristensen, 1987, s. 154). Ovenstående magtbegreber og politikker er det, der samlet udgør rammen om *gouvernementalitetetsbegrebet*, og er kendetegnende for den moderne velfærdsstat og dens forsøg på at kontrollere befolkningens handlinger ud fra et velfærdsperspektiv (Kristensen, 1987, s. 166). Gouvernamentalitetsbegrebet indeholder således en søgen og sikring af blandt andet sundhed, gode levestandarder og tryghed, hvor disciplinerende strategier knytter sig til kroppen og individets biologiske levemåde (Kristensen, 1987, s. 154-156). Det moderne samfund kan dermed forstås ud fra idéen om, at staten disciplinerer og eksaminerer befolkningen i en normaliserende og individualiserende retning ved at guide, strukturere og ordne handlinger og få individet til at se indad (Foucault, 1982, s. 215-221). Med Foucaults begreb om gouvernementalitet kan vi således analysere, hvordan politiske institutioner implicit påvirker cyklisterens oplevelse.

5.1.2 Accelerationssamfundet

I Rosas analyse af det moderne samfund beskrives det som konstant accelererende, hvilket drives af tre faktorer: *teknologisk acceleration*, *acceleration af forandringsprocesser* og *acceleration af livstempoet* (Rosa, 2014, s. 38). I den teknologiske acceleration indgår formålsstyrede transport-, kommunikations- og produktionsprocesser i øget tempo, idet vi mennesker stadig får hurtigere muligheder for at kommunikere, ligesom vi i dag har markant flere muligheder for at transportere os. Derudover er produktiviteten i samfundet øget og er blevet effektiviseret (Rosa, 2014, s. 21-22). Grundet den øgede hastighed reduceres tiden, der bruges til at varetage almindelige hverdagsprocesser og -aktiviteter i forbindelse med produktion og reproduktion samt kommunikation og transport (Rosa, 2014, s. 29). Accelerationen af sociale forandringsprocesser foregår både på strukturelt og kulturelt niveau og betegner, hvordan vores normer, værdier og sociale relationer gøres mere ustabile, da de påvirkes og forandres af netop det øgede tempo. Vi skifter således relationer, job og livsstil i langt højere grad end tidligere. Den sociale acceleration er således defineret ved en fortsat hurtigere afvikling af tiltroen til individets erfaringer og forventninger (Rosa, 2014, s. 24). Accelerationen af livstempo betegner en øget tendens til at tidseffektivisere og multitaske, idet vi søger at nå mere, men på kortere tid, hvorved vores handlinger og erfaringer komprimeres

(Rosa, 2014, s. 26). Samlet set påvirker accelerationen af teknologi livstempoet og de sociale forandringsprocesser afspejlet i samfundets accelerationskredsløb (Rosa, 2014, s. 39-40).

Accelerationsprocesser udgør rammen for det enkelte individ i det moderne samfund. Med den sociale accelerations logik betegner Rosa, hvordan det moderne samfund styres, koordineres og beherskes gennem et stramt udtalt tidsregime (Rosa, 2014, s. 12). Individet har principielt set aldrig haft større frihed end nu, men samtidig kan denne frihed også lede til oplevelsen af at være under konstant præstationspres og oplevelsen af at indgå i konkurrence med omverdenen (Rosa, 2014, s. 37). De tidsmæssige strukturer, der ligger indlejret i vores rutiner, er dermed både begrænsende og givende. Accelerationsprocesserne bliver sammen med præstationspresset implicit til de samfundsnormer, som kan give en øget grad af *fremmedgørelse*. Fremmedgørelsen er kendetegnet ved handlinger, som individet i princippet ikke har lyst til, men alligevel udfører (Rosa, 2014, s. 9). Med Rosas begreb om de tre accelerationsprocesser samt fremmedgørelse kan vi analysere, hvordan cyklisterne oplever cykelforhold og adfærd i trafikken samt samfundets påvirkning på dette.

5.1.3 Det urbane liv

I sin analyse af det moderne samfund fokuserer Simmel på nærhed, distance og bevægelse, samt hvilken effekt det urbane liv har på de psykologiske og kulturelle aspekter af socialitet (Jensen, 2006, s. 147). Ifølge Simmel er det største problem i det moderne liv afledt af individets krav om bevarelse af autonomi og individualitet i sin eksistens, hvori han forbinder hverdagslige aktiviteter med større skelsættende transformationsprocesser af modernitet (Simmel, 1992, s. 73). Han samtænker således individet og samfundet i en vekselvirkning, der er gensidigt betingede af hinanden. Det, der kendetegner livet i den moderne storby, er en massiv overstimulering af sanser i form af eksempelvis hurtigt skiftende trafiklys, reklamer, intensiverende lyde og synsoplevelser. Årsagen til denne øgede hastighed i byens liv og stimuli er funderet på pengeøkonomiens strømme, der har gjort individet til en lille brik i en kolossal organisering af ting og magt. Der hersker en rumlig sensitivitet i måden, hvorpå pengeøkonomien ikke blot faciliterer flow og mobilitet, men samtidig også separerer personer og objekter (Simmel, 1992, s. 74-75). På et mere generelt plan er storbyen og pengeøkonomien betinget af en ny og udvidet form for tillid, idet storbyens flow ikke ville kunne opretholdes uden denne tillid. Dermed er selve koordineringen af urban mobilitet også betinget af denne udvidede tillid til de medmennesker, man deler by med, hvilket afføder et forstandsmæssigt og kalkulerende individ (Simmel, 1992, s. 74-75). Disse individuelle træk er en del af Simmels

begreb om *blaserthed*, som er en direkte reaktion på og forsvarsmekanisme mod den sensuelle overstimulering, byen fordrer. For ikke at lade sig overvælde af byens tempo og mange indtryk, må individet neutralisere flere af disse, da det er umuligt at håndtere og absorbere samtlige indtryk. Det medfører en manglende evne til at reagere på nye sensationer med en passende energi, hvilket giver en mere distanceret og reserveret reaktion på omgivelserne (Simmel, 1992, s. 77-78). Da mennesket i storbyen ikke rummer at være konstant i intensiteten, vil der herske større social afstand, des tættere vi bor. Med Simmels begreb om blaserthed kan vi således analysere og opnå indsigt i cyklisternes oplevelse af adfærdsmønstre på cykelstierne i Københavns Kommune.

5.2 Mobilitet

I nedenstående afsnit præsenterer vi teoretiseringen om *det nye mobilitetsparadigme*, som de amerikanske og britiske sociologer Mimi Sheller og John Urry introducerede i starten af det 21. århundrede. Derefter udfolder vi den britiske humangeograf Tim Cresswells teoretisering af, hvordan politik kan forstås som iboende i mobilitet. Ligeledes gennemgår vi hans seks analytiske elementer samt Shellers ide om, hvordan mobilitet kan forstås i et ulighedsskabende perspektiv.

5.2.1 Det nye mobilitetsparadigme

Indenfor sociologien har der traditionelt set hersket en idé om, at samfund og mennesker skal studeres og forstås med udgangspunkt i deres relation til rumlighed og sted (Everuss, 2021, s. 290). Med *det nye mobilitetsparadigme* argumenterer Sheller og Urry (2006) for at forstå mobilitet i det 21. århundrede på en ny måde, hvori mobilitet er mere end blot transport, migration og at krydse grænser (s. 208). Med denne nye forståelse kræves også nye spørgsmål, teorier og metoder til at undersøge og forstå den sociale verden (Sheller & Urry, 2006, s. 208; Sheller, 2013, s. 5). Det nye mobilitetsparadigme har ikke udelukkende bevægelsen i fokus, men samtidig en interesse i betydningen af centrering, forbindelser, forhindret bevægelse, stedsskabelse og udstødelse (Sheller & Urry, 2006, s. 210; Cresswell, 2010, s. 160; Sheller, 2013, s. 50). Det er den kropsliggjorte natur og oplevelse af forskellige måder at bevæge sig mellem steder til og fra aktiviteter. Denne bevægelse forstås både som en materiel og social iboende bevægelse, hvor forskellige rytmer gennem kroppe, byer og landskaber skaber steder og mening (Sheller & Urry, 2006, s. 213-214; Sheller, 2013, s. 51). Mobilitetsparadigmet gør op med distinktionen mellem mennesker og steder og betragter i stedet samlinger af komplekse

relationelle forbindelser, der er forbundet gennem performances. Dét at bevæge sig er ikke blot et spørgsmål om at komme frem til en bestemt destination, men snarere hvad der er indenfor disse steder og destinationer (Sheller & Urry, 2006, s. 214; Sheller, 2013, s. 51). Der er en orientering mod både stilstand og bevægelse i forsøget på at undersøge, hvordan selve konteksten udøves gennem sociotekniske praksisser, hvormed der er fokus på både bevægelsen men også det materielle. Undersøgelsesfeltet er på den flydende gensidige afhængighed mellem objekter og ikke dets separate sfære (Sheller & Urry, 2006, s. 211-212). Ud fra denne tilgang interesserer mobilitetsparadigmet sig også for det, der bliver beskrevet som *lejlighedsvis aktiviteter*, som er aktiviteter, der foregår under mobilitet, så bevægelsestiden ikke bliver opfattet som spildtid. Disse aktiviteter kan være forskellige former for snak, arbejde eller indsamling af information, men det indeholder et aspekt af at være forbundet og vedligeholder en bevægende tilstedeværelse med andre ved både fysisk nærhed og afstand (Sheller & Urry, 2006, s. 213-214). Steder opfattes som dynamiske og handler om; nærhed, det kropslige samvær af mennesker, der befinder sig på et sted på et eksakt tidspunkt, aktiviteter, momenter af fysisk nærhed mellem mennesker, der bevæger sig enten ønskeligt eller af tvang (Sheller & Urry, 2006, s. 214). På denne måde underminerer det nye mobilitetsparadigme den tidligere tankegang om rumlighed og skala, og den lineære idé om tid og timing, da det er muligt at gøre mere end én ting ad gangen, og begivenheder sker ikke nødvendigvis i en lineær rækkefølge (Sheller & Urry, 2006, s. 214). Ligeledes observeres punkter og steder, hvor nogle er nødt til at være immobile for at andre kan være mobile (Sheller & Urry, 2006, s. 219). Ovenstående teoretisering kan bidrage til at belyse oplevelsen af cykelforholdene og cyklistadfærden i København.

5.2.2 Mobilitet i en politisk kontekst

Til at dykke dybere ned i mobilitetsbegrebet benytter vi endvidere Cresswells (2010) udfoldelse af begrebet. Cresswell beskriver mobilitet gennem fysisk bevægelse, repræsentation og praksis. Den fysiske bevægelse handler om bevægelsen fra A til B, repræsentation er den fælles meningstilskrivelse, mens praksis er den oplevede og kropsliggjorte bevægelse. Det er sammenkoblingen af disse tre aspekter, der er med til at forklare mobilitetspraksisser og dermed skabe mening (Cresswell, 2010, s. 160). Cresswell peger uddybende på, at alle former for mobilitet har en fysisk realitet, at de er kulturelt og socialt kodet, og samtidig opleves gennem praksis. Ydermere er alle former og aspekter af mobilitet politiske, da de er impliceret i produktionen af magt og dominansrelationer. Politisk mobilitet italesætter, hvordan mobilitet er både skabt og produceret af sociale relationer, og mobilitet som ressource vurderes

forskelligt, hvor fart, stilstand og immobilitet alt sammen er koblet til magt og distribuering (Cresswell, 2010, s. 162). Mobilitet som ressource er også noget, Sheller berører i sin beskrivelse af ulighed i mobilitet (Sheller, 2018, s. 19). Design og planlægning af infrastrukturer er med til at prioritere og nedprioritere mobilitetsformer, hvor det gøres nemt for nogle typer af mobilitet og vanskeligt for andre. Ligeledes spiller sociale praksisser, som erfaring og forudsætninger, en rolle for muligheden for mobilitet. Sheller uddyber og forklarer, hvordan magtdiskurser, sociale praksisser og infrastrukturer på denne måde er medbestemmende og hierarkiserende i skabelsen af en ulige adgang til mobilitet (Sheller, 2018, s. 22-23). Ulighed og retfærdighed forstås på mikroniveau som individets forudsætninger for mobilitet, og på mesoniveau som den strukturelle planlægning i forhold til, hvem der har retten byen (Sheller, 2018, s. 30-31).

Særligt i starten af det 21. århundrede og med frembringelsen af det nye mobilitetsparadigme anskues mobilitet som en ressource. En ressource fyldt af magt, som skaber nogle af de største differentieringer i dag (Cresswell, 2010, s. 163). For at kunne forstå og analysere mobile hierarkier og politikken i mobilitet, nedbryder Cresswell mobilitetsbegrebet i seks elementer: *drivkraft, hastighed, rytme, rute, oplevelse og friktion* (Cresswell, 2010, s. 164-169). Drivkraft omhandler, hvorfor en person bevæger sig, mens hastighed afgør, hvor hurtigt en person bevæger sig. Hastighedselementet er en central del af skabelsen af hierarkier i mobilitet, da det at komme hurtigt frem er associeret med at være eksklusiv. Det tredje element er rytme, der omhandler rytmen, en person bevæger sig i. Dette er koblet til gentagende momenter af bevægelse og pauser eller gentagende rytmer i en bestemt måling. Det fjerde element er rute og har at gøre med, hvilken rute en person vælger. Ruter er kanaliserede, og ruter af infrastruktur kæder tid og sted sammen. Det kan forstås ved at værdifulde områder er kædet sammen, mens andre er afkoblet. Det femte element er oplevelsen, som omhandler følelsen af selve bevægelsen, hvilket er særligt påvirket af det sjette element om friktion. Friktion drejer sig om flow, afbrydelser og at stoppe enten frivilligt eller af tvang (Cresswell, 2010, s. 164-169). Med forståelsen af mobilitet i en politisk kontekst samt Cresswells seks elementer kan vi belyse, hvordan cykelforholdene i kommunen opleves.

5.3 Adfærd og sociale interaktioner i trafikken

I dette afsnit redegør vi for den canadiske mikrosociolog Erving Goffmans teori om sociale normer og relationer i det offentlige rum. Hans teoretiske perspektiv kan bidrage til at belyse, hvilke adfærdsmønstre der gør sig gældende hos cyklisterne, og hvordan de interagerer med hinanden såvel som andre trafikantgrupper i Københavns Kommune.

5.3.1 Interaktioner i trafiksystemer

Med sin teori om sociale normer og relationer i dette offentlige rum opererer Goffman med et komplekst praksisorienteret perspektiv på mikroplan, og vores mobilitetsadfærd er ikke kun styret af regulerende regimer af forskellige kommunale ordener, men også af uudtalte og uformelle mobilitetskoder og -normer (Jensen, 2006, s. 152). Eftersom gader dermed er udtryk for kulturel normativitet, er de også steder for investering i og opbygning af tillid, da gaderne faciliterer møder med folk, der ikke kender hinanden på forhånd (Jensen, 2006, s. 152). Tillidsopbyggende praksisser afhænger både af normerne for hverdagsmobilitet og producerer kulturelle koder, der eksemplificerer den spejleffekt, Goffmans teori er bygget op omkring (Jensen, 2006, s. 152-153).

Goffman anskuer den mobile aktør som indlejret i en *køretøjsenhed*, der skal forstås som en skal, der kontrolleres af en menneskelig navigatør. Hertil hører en række trafikskoder, som er et sæt af regler, der tillader køretøjsenhederne en uafhængig anvendelse af færdselsårer for at komme fra et punkt til et andet, så længe koderne overholdes (Goffman, 2010, s. 6-7). Denne ordning betyder, at navigatøren ved hjælp af selvaccepterede bevægelsesbegrænsninger systematisk kan undgå kollisioner og gensidige forhindringer med andre trafikanter. Køretøjsenhederne og beskyttelsen af deres navigatør varierer alt efter tykkelsen af deres skal, hvorved cyklen er en af de mere udsatte køretøjer sammenlignet med eksempelvis bilen. Jo mere beskyttende skallen er, des mere begrænset er enheden generelt i at foretage bevægelser (Goffman, 2010, s. 7). Goffman skelner mellem *vejtrafik* og *gadetrafik*, hvor vejtrafikken henviser til trafikken på vejen, mens gadetrafikken refererer til trafikken på fortovet (Goffman, 2010, s. 7-8). I grænsefladen mellem de to trafiksystemer, ved eksempelvis fodgængerovergange, indkørsler og kantsten, findes en række ligheder og forskelle. Systemerne rummer alle forbipasserende, der er hinanden ubekendte, hvilket skaber en social relation, der binder fremmede individer sammen. I disse situationer kræves der tillid, idet den ene part lægger sit liv i den andens hænder ud fra, om vedkommende overholder trafikskoderne

og lader én passere. En forskel i de to systemer går på, hvordan risikoen for kollision spiller en større rolle for køretøjsenhederne i vejtrafikken end i gadetrafikken, idet blødere køretøjsenheder lettere vil kunne undvige ved eksempelvis at dreje skarpt og vende (Goffman, 2010, s. 8-9). I vejtrafikken peger Goffman på, at formelle forståelser af trafik er centrale, selvom flere uformelle forståelser også vil være i spil, mens gadetrafikken domineres af uformelle forståelser, der dog ofte virker til løst at kopiere de formelle regler for vejtrafik (Goffman, 2010, s. 9).

5.3.2 Manøvrering i trafikken

I organiseringen af det offentlige liv påpeger Goffman to vigtige processer, der muliggør manøvrering i trafikken: *eksternalisering* og *scanning*. Med eksternalisering refererer Goffman til processen, hvori et individ gør en kropslig gestik, en intentionsvisning, for at gøre utilgængelig information om sin situation tilgængelig for omverdenen. Ved tilkendegivelsen af en intentionsvisning gør individet sig læsbar og forudsigelig for andre ved at markere sig på strategiske tidspunkter, nemlig i tilfælde hvor ens angivne kurs vil opfattes som enten et løfte, en advarsel eller en trussel, hvorved andre kan tilpasse sig (Goffman, 2010, s. 11). Med begrebet scanning henviser Goffman til, hvordan individet ubevidst tenderer til at scanne de områder, vedkommende bevæger sig i. Dette involverer et udvekslende kropstjek, som individet udfører ved en potentiel kollision ved eksempelvis at få øjenkontakt med den forbigående (Goffman, 2010, s. 11-12). Derudover kan der også indledes et kortvarigt *ansigtsarbejde*, der dækker over, hvordan vi både afsender og modtager indtryk via vores ansigtsudtryk i ansigt-til-ansigt interaktioner. Ansigtsarbejde kan anvendes som et middel til at opnå enighed om interaktionel adfærd i trafikken (Jensen, 2006, s. 155; Goffman, 2010, s. 13). Dermed kan bevægelser i trafikken udføres med fuld sikkerhed og tillid, og de involverede kan således føle sig tilpas og vende opmærksomheden andetsteds (Goffman, 2010, s. 13).

5.3.3 Interpersonel rutepraksis

Med interpersonel rutepraksis refererer Goffman til forskellige trafikscenarier, der foregår mellem flere mennesker, hvilket i høj grad baserer sig på hensyn og imødekommenhed. Det kan involvere justeringer i trafikanters rutepraksis, så der opnås ligestillet hensyntagen. I situationer, hvor ligestillet hensyntagen ikke er mulig, findes der et andet sæt mekanismer til rådighed. Disse er karakteriseret ved begrebet *galanteri*, hvor der udvises prioriteret hensyn til personer med mindre grad af mobilitetsevne (Goffman, 2010, s. 14-15). Andre interpersonelle situationer tillader en mere *diplomatisk* løsning. Eksempelvis i tilfælde hvor begge parter har

opfattet, at den ene må vige for den anden, vil den første, der får mulighed for at holde ind til siden, gøre det ud fra antagelsen om, at modparten ville have gjort det samme, fordi det er et grundelement for fremgang på stien (Goffman, 2010, s. 15).

Med Goffmans begrebsliggørelse af interaktioner i de to trafiksystemer kan vi belyse forudsætningerne for forskellige køretøjsenheder samt interaktioner i grænsefladen mellem vejtrafikken og gadetrafikken. Ud fra begrebsliggørelsen af manøvreringsprocesser og interpersonel rutepraksis kan vi opnå indsigt i cyklisternes oplevelse af handlemåder og kommunikation på cykelstierne.

Kapitel 6

Analysestrategi

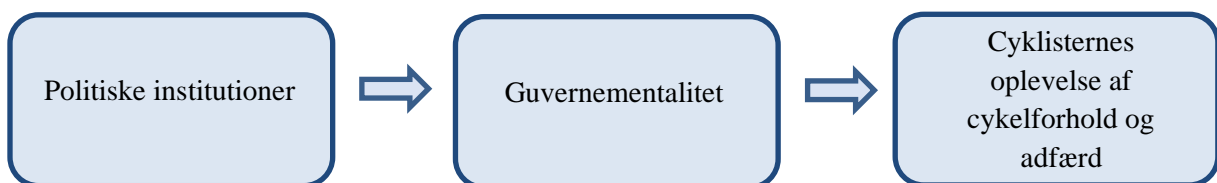
I dette afsnit udfolder vi specialets analysestrategi. Her gennemgår vi vores anvendelse af teorierne, og derefter præsenterer vi vores strategi for kodning af empirien. Afslutningsvist gennemgår vi, hvordan vores hermeneutiske forståelse og fortolkning af feltet har udviklet sig i undersøgelsesprocessen.

6.1 Anvendelse af teorier

Vores udvalgte teorier tager afsæt i henholdsvis kritisk teori, socialkonstruktivisme og symbolsk interaktionisme og deler dermed ikke det samme videnskabsteoretiske udgangspunkt som dette speciale. Derfor anvender vi udelukkende teorierne som analytiske redskaber til fortolkning af vores empiri. Med afsæt i hermeneutikkens princip for fortolkning stiller vi ikke spørgsmålstejn ved cyklisterne forståelse og oplevelse af cykelforhold og adfærd, hvorfor vi kun anvender teorierne som en forståelsesramme til at indfange deres meningstilskrivelse af fænomenet (Gilje, 2017, s. 132). I det følgende præsenterer vi operationaliseringen af de udvalgte teorier ved at opstille fire figurer, der illustrerer, hvordan vi vil anvende de teoretiske begreber i analysen.

Med afsæt i Foucaults teori om magt udfolder vi nedenfor i figur 1 hans begreb om guvernementaltitet til at anskue, hvordan cyklisterne oplevelse af cykelforhold og adfærd påvirkes af politiske institutioner som København Kommune.

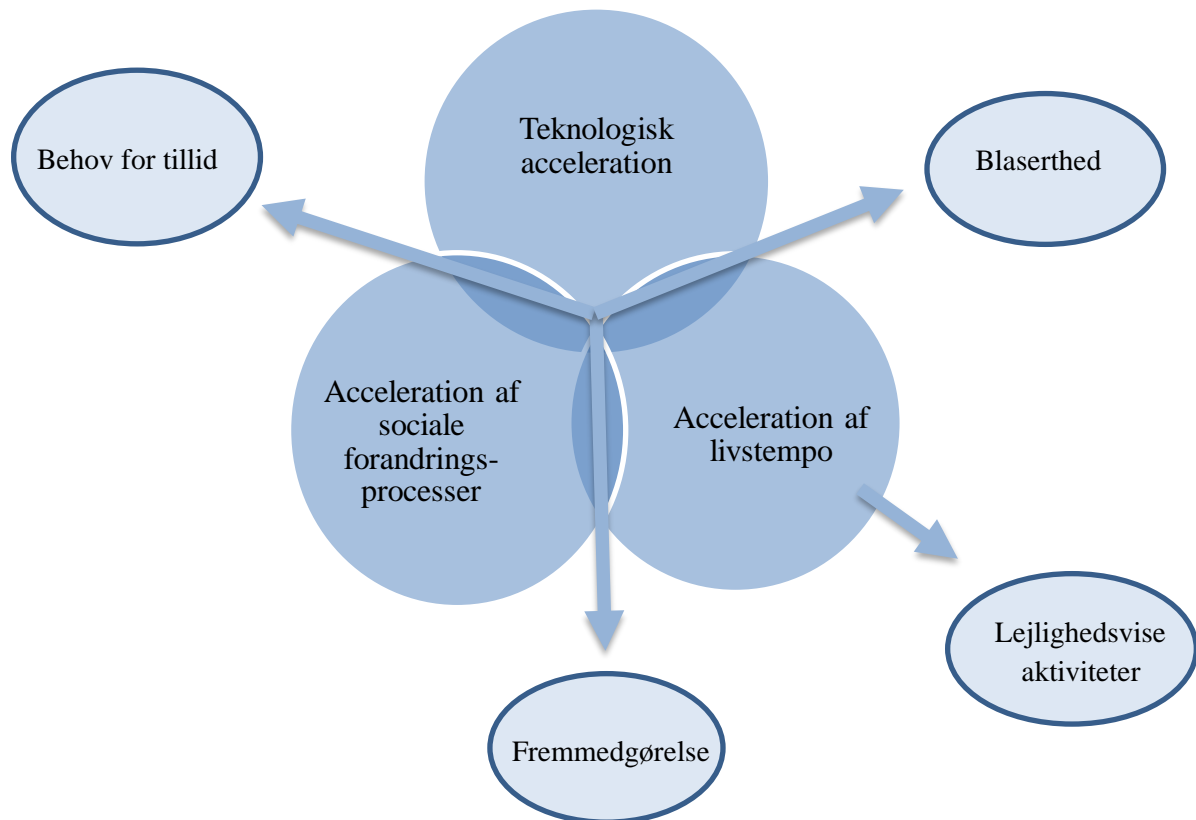
Figur 1: Guvernementaltitet.



Med begrebet om guvernementaltitet, som vist i figur 1, undersøger vi, hvordan politiske institutioner påvirker de tolv interviewpersoners oplevelse af cykelforhold og adfærd. Vi anvender guvernementaltitetsbegrebet til at belyse, hvordan politiske institutioner disciplinerer cyklister adfærd gennem normative reguleringer på området.

Med udgangspunkt i henholdsvis Rosa og Simmels forståelse af det moderne samfund og deres begreber, som det fremgår af figur 2, vil vi undersøge, hvilken kontekst der præger cyklisternes oplevelse af cykelforhold og adfærd.

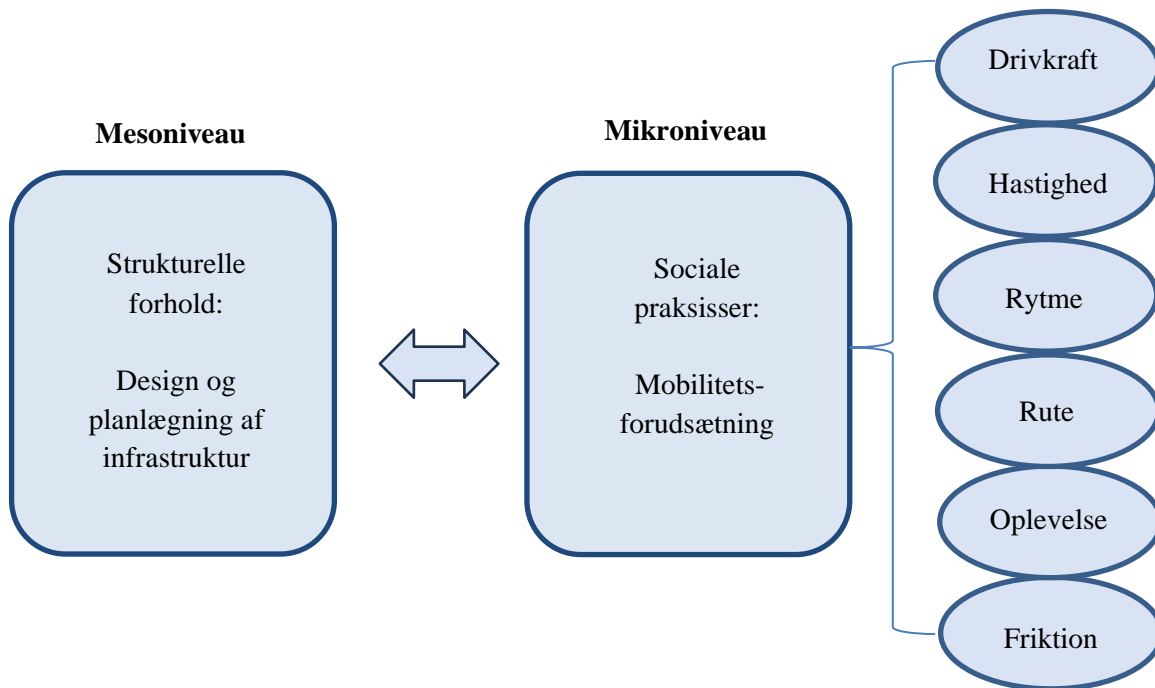
Figur 2: Det urbane liv i accelerationssamfundet.



I ovenstående figur 2 har vi sammensat Rosa, Simmel samt Sheller og Urrys teoretiseringer. Vi benytter Rosas begrebsliggørelse af accelerationssamfundet til at anskue, hvordan de tolv cyklister oplever adfærd i trafikken, samt hvordan samfundsforholdene påvirker deres dette. Ligeledes anvender vi Rosas fremmedgørelsesbegreb samt Simmels begreb om blaserthed og behovet for tillid til at undersøge adfærd og interaktionerne i den københavnske trafik. Dertil tilføjer vi Sheller og Urrys begreb om lejlighedsvis aktiviteter, da det taler ind i Rosa og Simmels teoretisering af det moderne samfund. Med begrebet om lejlighedsvis aktiviteter belyser vi, hvordan denne mobilitetsadfærd kommer til udtryk i adfærd på de københavnske cykelstier.

Med teorierne om det nye mobilitetsparadigme vil vi anvende nedenstående begreber i figur 3 til undersøge, hvilken betydning politisk mobilitet har for cyklisterne oplevelse af cykelforholdene i Københavns Kommune samt hvordan denne påvirker deres færd.

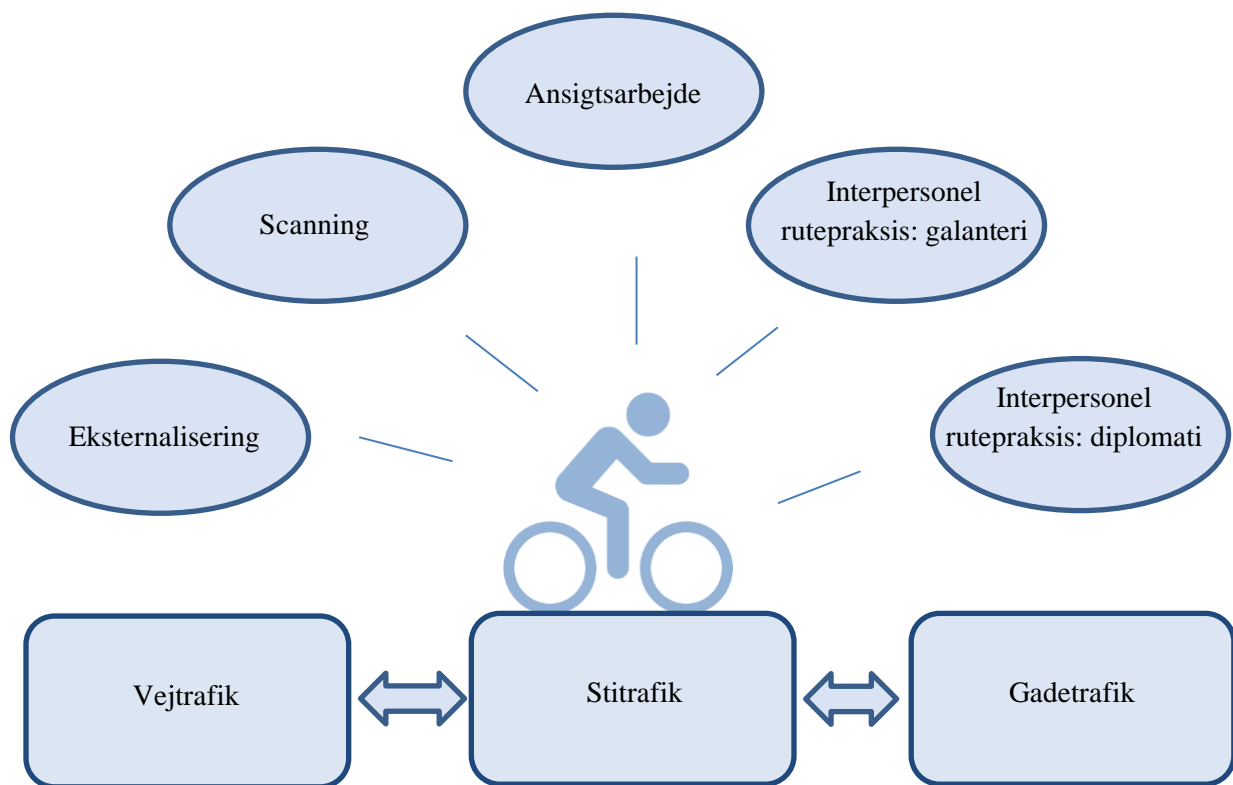
Figur 3: Det nye mobilitetsparadigme.



Ud fra begrebet om politisk mobilitet, som vist i figur 3, undersøger vi cykelforholdene og cyklistadfærden på to niveauer. De strukturelle forhold på mesoniveau dækker over design og planlægning af cykelinfrastrukturen i Københavns Kommune, mens de sociale praksisser på mikroniveau indeholder individets mobilitetsforudsætninger. Som en tilføjelse til de sociale praksisser benytter vi Cresswells seks elementer af mobilitetsbegrebet til at forstå og analysere de tolv cyklister individuelle oplevelser af cykelforholdene sat i relation til Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025.

Afrundingsvis vil vi med udgangspunkt i Goffmans teori om sociale normer og relationer i det offentlige rum undersøge, hvordan adfærden på de københavnske cykelstier udspiller sig, som illustreret i figur 4 nedenfor.

Figur 4: Adfærd.



I Goffmans begrebsliggørelse af trafiksystemerne vejtrafik og gadetrafik tilføjer vi i dette speciale vores eget begreb *stitrafik*, der dækker over trafikken på cykelstien, da dette er centralt for vores undersøgelsesfelt. Stitrafikken indplacerer vi mellem de to andre systemer, da trafikken på cykelstien både er præget af formelle forståelser i form af færdselsregler og uformelle forståelser, eksempelvis i form af orientering, hastighed og hensyn. Vi anvender trafiksystemerne til at analysere, hvordan interaktioner mellem forskellige trafikantgrupper udspiller sig i grænsefladen mellem disse. Derudover analyserer vi med afsæt i Goffmans begreber om eksternalisering, scanning og ansigtsarbejde, hvordan de tolv cyklister manøvrerer i trafikken. Slutteligt undersøger vi med hans to former for interpersonel rutepraksis: galanteri og diplomati, hvordan cyklisterne oplever hensyntagen i trafikken.

6.2 Kodning

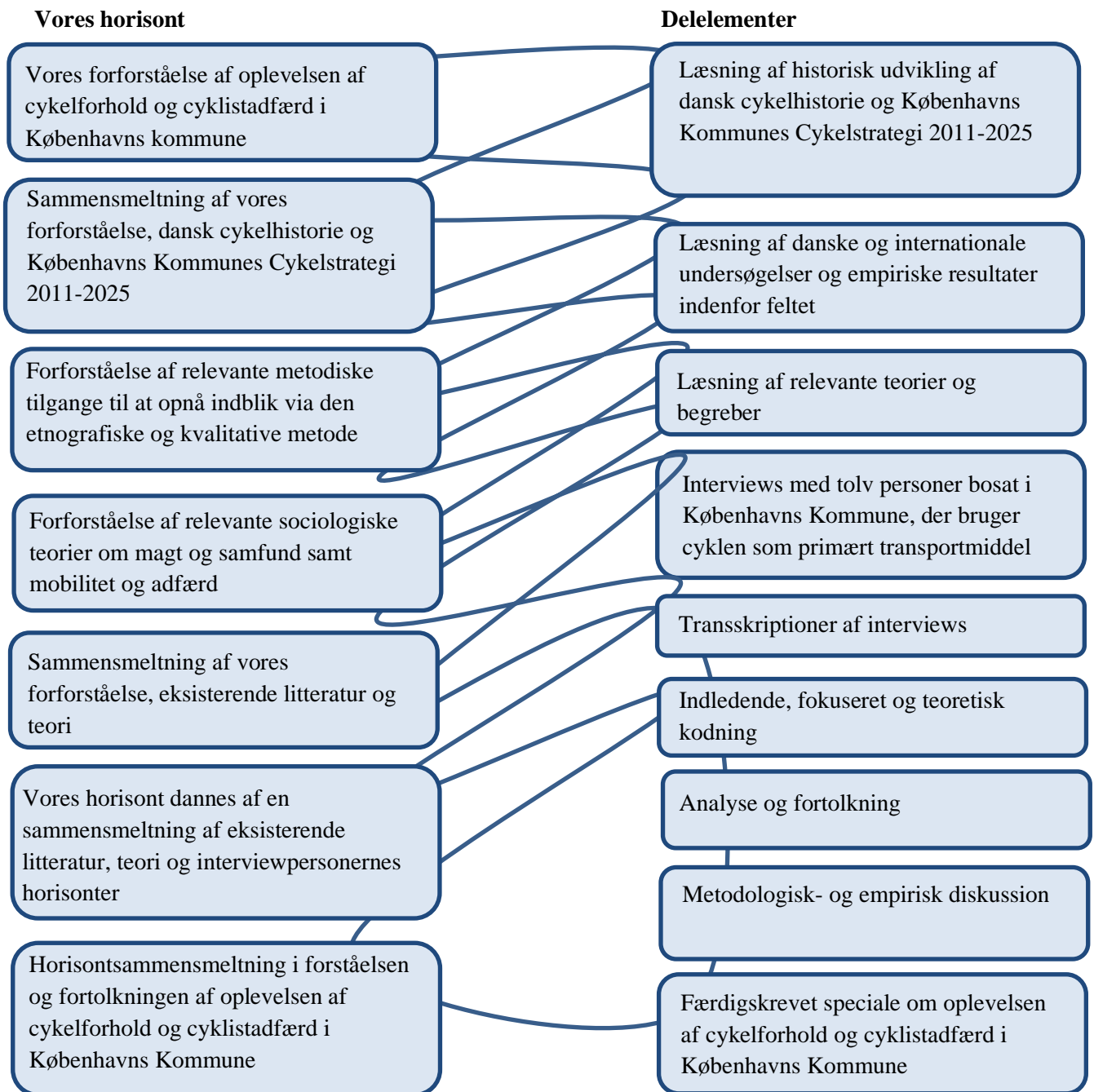
Som et afsluttende led i vores empiriindsamling har vi kodet data for at reducere det, så vi kan identificere og navngive tematikker. I denne proces har vi således inddelt vores empiri i mindre enheder, som vi har navngivet løbende i takt med kodningsprocessens forskellige forløb (Kristiansen, 2020, s. 605). Til at kode vores transskriberede interviewdata har vi benyttet os

af den konstruktivistiske tilgang grounded theory, der bygger på, at empiriindsamling, kodning og analyse er gensidigt afhængige, og at processerne derimellem sker abduktivt (Watt Boolsen, 2020, s. 309; Thornberg & Charmaz, 2013, s. 154). Vi bevæger os frem og tilbage mellem tre kodningsprocesser: en indledende kodning, fokuseret kodning og teoretisk kodning, hvorved kodningen er en konstant bevægelse mellem induktion og deduktion (Thornberg & Charmaz, 2013, s. 156). I den indledende kodning har vi forholdt os åbent og eksplorativt til empirien og gået induktivt til værks for ikke at lade os styre af egne personlige eller teoretiske antagelser. Vi har således kodet empirien på ord- og linjeniveau (Charmaz, 2017, s. 188; Bilag 8). I den fokuserede kodning har vi anvendt dataanalyseprogrammet Nvivo, hvor vi har sorteret data ud fra tematikker, der gentagende har optrådt i den indledende kodningsfase. Således har vores koder taget form som koncept og retning (Thornberg & Charmaz, 2013, s. 158; Bilag 9). Afrundingsvist har vi kodet empirien teoretisk, hvorved vi har sammenkædet de fokuserede koder internt til hinanden, så forskellige variationer af cykeloplevelsen og adfærden i København Kommune er fremtrådt (Charmaz, 2017, s. 203). Til at danne os et overblik over den endelige kodning, har vi udarbejdet en disposition, hvor vi har samlet koder og teori, hvorfra vores fire overordnede analysenedslag er fremkommet (Bilag 10).

6.3 Fortolkning af fænomenet

Med vores hermeneutiske videnskabsteoretiske udgangspunkt bygger vores forståelse af oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i Københavns Kommune på flere perspektiver. Forståelsen af fænomenet sker i en dynamisk og cirkulær proces som en bevægelse mellem dele og helhed (Kristiansen, 2017, s. 159-160). Med afsæt i nedenstående figur 5 præsenterer vi, hvordan vi ved brug af den abduktive tilgang bevæger os cirkulært mellem de forskellige dele af undersøgelsen for på denne måde at udvide vores fortolkning- og forståelseshorisont (Kristiansen, 2017, s. 167-172; Gilje, 2017, s. 135).

Figur 5: Den hermeneutiske spiral.



Figur 5 illustrerer, hvordan vores forståelse af oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i Københavns Kommune har udvidet sig i takt med undersøgelsesforløbet. Til at starte med udgjorde vores forståelsehorisont af fænomenet blot vores egen forforståelse (Bilag 3). Vi har gennem læsning af den historiske udvikling af dansk cykelhistorie og af Københavns Kommunes cykelstrategi 2011-2025 samt læsning af danske og internationale undersøgelser på området gradvist udvidet vores forståelse og horisont. Dette har medvirket til at indskrænke

vores fokus og løbende revidere vores problemformulering. De metodiske indsigter og vores sociologisk teoretiske perspektiver har ligeledes bidraget til at tilgå fænomenet i den forstand, vi har vurderet som mest relevant og hensigtsmæssig.

Vi har yderligere fået udvidet vores forståelseshorizont gennem tolv kvalitative interviews med cyklister i Københavns Kommune. I bearbejdningen af vores empiri gennem transskription, kodningsproces og analyse har vi fortolket interviewpersonernes forståelser af fænomenet. Endvidere har vi løbende orienteret os i eksisterende litteratur på området samt undersøgt supplerende teoretiske perspektiver, hvilket afspejler vores abduktive proces og den konstante bevægelse mellem dele og helhed. Den samlede proces afbildet i figur 5 resulterer i en horisontsammensmeltning mellem delementerne og vores forståelse af oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærden i Københavns Kommune, og udgør dermed det endelige speciale.

Kapitel 7

Analyse

Med afsæt i specialets undersøgelsesfelt, som belyser oplevelsen af cykelforholdene og adfærden på de københavnske cykelstier, tilgår vi analysen ud fra fire overordnede analysenedslag. Først præsenterer vi de tolv cyklister, vi har interviewet. Dernæst udfolder vi vores indsamlede empiri gennem de fire analysenedslag: cyklisme i en københavnsk kontekst, Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025, adfærden på de københavnske cykelstier samt cykelforhold og adfærd i et fremtidigt perspektiv. Fundene i alle fire analysenedslag sætter vi i relation til vores teoretiske rammesætning og den eksisterende litteratur på indenfor feltet.

7.1 Præsentation af interviewpersonerne

Anne	Anne er 28 år og er født og opvokset i en større by på Sjælland. Hun har boet i Københavns Kommune i syv år og er til daglig studerende.
Bolette	Bolette er 27 år og er født og opvokset i en landsby på Sjælland. Hun har boet i Københavns Kommune i otte år, og til daglig arbejder hun i København.
Christina	Christina er 56 år og er født og opvokset på en større dansk ø. Hun har boet i Københavns Kommune i 37 år, og til daglig arbejder hun i en omegnskommune til København.
Dorthe	Dorthe er 84 år og er født og opvokset i København, men har tidligere også boet i en forstad til København. Hun har boet i Københavns Kommune i de seneste 30 år. Hun har to voksne børn og er til daglig pensionist.
Elisabeth	Elisabeth er 31 år og er født og opvokset i en forstad til København. Hun har boet i Københavns Kommune i seks år, og til daglig arbejder hun i en omegnskommune til København.
Felix	Felix er 26 år og er født og opvokset i en landsby i Sønderjylland. Han har boet i Københavns Kommune i fem år, og til daglig er han studerende.
Gert	Gert er 73 år og er født i København, men opvokset i en mindre by på Sjælland. Han har boet i Københavns Kommune i de seneste 50 år, og til daglig er han pensionist.
Hugo	Hugo er 38 år og har altid boet i Københavns Kommune, hvor han er født og opvokset. Han bor med sin kone og to børn på 11 og 14 år. Til daglig arbejder han i en omegnskommune til København.
Julie	Julie er 65 år og født og opvokset i København, men har boet flere

	forskellige steder i Danmark. Hun har boet i Københavns Kommune i de seneste 10 år. Hun har tre voksne børn og er til daglig pensionist.
Kenneth	Kenneth er 65 år og er født og opvokset i en større by på Sjælland. Han har boet i Københavns Kommune i 13 år. Han har et voksent barn og er til daglig pensionist.
Louise	Louise er 43 år og er født og opvokset i en mindre by i Sverige. Hun har boet i Københavns Kommune i 18 år, hvor hun nu bor med sin mand og to børn på 9 og 13 år. Til daglig arbejder hun i København.
Mads	Mads er 24 år og er født og opvokset i en omegnskommune til København. Han har boet i Københavns Kommune i seks år og er til daglig studerende.

7.2 Cyklisme i en københavnsk kontekst

I det følgende analyseafsnit udfolder vi, hvordan de tolv cyklister oplever cykelforholdene i Københavns Kommune. Først præsenterer vi cyklisterne og deres yderligere karakteristika for at give indblik i de cykeltyper, der optræder i specialet. Dernæst analyserer vi deres formål med cykelturen og udbyttet heraf samt deres overordnede cykeloplevelse, og om denne har ændret sig i den periode, de har boet i kommunen.

7.2.1 De københavnske cyklister

I interviewpersonernes beskrivelser af dem selv som cyklister fremtræder nogle overordnede karakteristika, hvorudfra vi inddeler dem i tre typer: 'de hurtige', 'de ordentlige' og 'de forsigtige'. De hurtige cyklister er Anne, Elisabeth, Felix, Gert, Hugo og Mads. De fortæller, hvordan det kan blive en konkurrence for dem at overhale andre cyklister, at placere sig forrest i krydset for at komme først afsted, når der bliver grønt lys, samt hvordan de optimerer deres rejsetid ved at cykle stærkt (Anne, l. 23-26; 332-333; Elisabeth, l. 36-38; Felix, l. 40-47; Gert, l. 692-695; Hugo, l. 36-37; 262-264; Mads, l. 28-32). For Anne tenderer hendes cyklistadfærd til aggressiv, hvor hun bliver irriteret over andre, der ikke cykler over for rødt, hvis der tydeligvis ingen anden trafik er. På trods af at Felix og Hugo betegner sig selv som hurtige cyklister, gør de meget ud af at fortælle, at de ønsker at blive opfattet som hensynsfulde i trafikken, hvorfor de tager deres forholdsregler og kører efter forholdene. For Elisabeth gælder det, at hun cykler stærkt, men at hun overholder færdselsloven, og dermed ikke kører overfor rødt. Hun italesætter, hvordan hun dermed også er en ordentlig cyklist, hvormed hun placerer sig mellem typerne de hurtige og de ordentlige. Blandt de ordentlige cyklister er Christina og

Julie (Christina, l. 18-22; 882-887; Julie, l. 37-41). De beskriver sig selv som ordentlige cyklister, idet de kun tager selvvalgte friheder og overskrider færdselsloven, hvis de vurderer, at det er forsvarligt, og det ikke er til fare for andre. Christina og Julie pointerer selv dette paradoks ved at grine af deres udtalelser. Den sidste type er de forsigtige cyklister, som tæller Bolette, Dorthe, Kenneth og Louise (Bolette, l. 23-31; 305-313; Dorthe, l. 60-65; Kenneth, l. 38-40; Louise, l. 28-30). De gør en dyd ud af at cykle langsomt, være opmærksomme og agtpågivende samt følge forholdene i trafikken og ikke have for travlt. Gældende for samtlige cyklister er, at de opfatter sig selv som gode cyklister, og for ni af interviewpersonerne sammenkobler de deres cykelforudsætninger med dét at have kørekort (Anne, l. 406-408; 416-417; Bolette, l. 391-406; Dorthe, l. 632; Elisabeth, l. 89-92; Felix, l. 492-500; Gert, l. 594-594 604-615; Hugo, l. 34-35; 147-155; Julie, l. 126-128; Mads, l. 49-51). De påpeger, hvordan de i kraft af deres kørekort er i stand til at aflæse trafikkode i interaktionerne mellem forskellige trafiksystemer, og hvordan det hjælper dem til at agere bedre på cyklen. I nedenstående citat fortæller Hugo, hvordan det at have kørekort påvirker hans forudsætninger for at cykle:

”Jeg tænker, at jeg blev en bedre cyklist, da jeg blev bilist, i min forståelse af, hvad det er, man som bilist holder øje med. Så min egen afkodning eller aflæsning af, hvad kan de [bilisterne, red.] se? Hvad agerer de på? Jeg blev nok bedre [cyklist, red.] af at få kørekort. Det er lige før, at jeg synes, at alle cyklister burde tage kørekort, ikke for at køre bil, men for at køre bedre eller mere informeret på cyklen. Sikkert i forhold til at vide, hvad der kan være risikofyldt. En våd aften, hvor der er dråber på sidespejlene og andre ting og masser af lys, som kan give genspejl. Så kan det være svært at se en cyklist bagfra, som har en dårlig lygte. Der skal man måske være mere opmærksom på selv, at det ikke er her, jeg farer frem, men være mere forsigtig, for det er pissesvært at se dem. Så sådan nogle ting modificerer ens egen adfærd” (Hugo, l. 147-155).

Ovenfor tydeliggør Hugos beskrivelse et eksempel på, hvordan det for ham er lettere at være cyklist og indgå i interaktioner med vejtrafikken, fordi han har kørekort. Han er i stand til at aflæse trafikkode, der gør sig gældende for vejtrafikken, og samtidig ved han, hvornår han som cyklist skal være ekstra opmærksom (Goffman, 2010, s. 6-8). Som det forstås ud fra ovenstående, er cyklisterne i Københavns Kommune således en kompleks population med forskellige mobilitetsforudsætninger.

7.2.2 Motivation for at cykle

For alle tolv cyklister gælder det, at cyklen er deres primære transportmiddel til daglige gøremål samt til fritidsbrug i forbindelse med nydelses- og oplevelsesture (Anne, l. 60; Bolette, l. 67; Christina, l. 68; Dorthe, l. 101-103; Elisabeth, l. 71; Felix, l. 63; Gert l. 59; Hugo, l. 87-88; Julie, l. 116-120; Kenneth, l. 98; Louise, l. 95-97 Mads, l. 28-29). Hertil fremhæver fem af interviewpersonerne, at cyklen er den mest effektive og hurtige måde at komme frem på, hvilket udgør deres drivkraft for valget af transportmiddel (Anne, l. 127; Elisabeth, l. 618; Felix, l. 122; Hugo, l. 99-101; Mads, l. 129-131; Cresswell, 2010, s. 164-169). To andre faktorer bag cykelvalget, interviewpersonerne ser som en fordel, er økonomi og miljø, da cyklen også er et billigt og klimavenligt transportmiddel (Dorthe, l. 120-122; Felix, l. 92-93; Hugo, l. 98; 103-109; Julie, l. 214-218; Louise, l. 172-271; 180; Mads, l. 104; 107-108).

Når det kommer til udbyttet af cykelturen, nævner ti af cyklisterne motion som en væsentlig faktor for at vælge cyklen. Det bliver italesat som deres daglige bevægelse, hvor de på en naturlig måde får mulighed for at bevæge kroppen (Christina, l. 119; Dorthe, l. 142; Elisabeth, l. 119; Felix, l. 63; Gert, 194; Hugo, l. 227-229; Julie, l. 211; Kenneth, l. 561-562; Louise, l. 196-197; Mads, l. 127). Motionsudbyttet udgør dermed en lejlighedsvis aktivitet, eftersom de kombinerer transportturen med deres daglige motion (Sheller & Urry, 2006, s. 213-214). Et andet udbytte fremhæves af ti interviewpersoner, der beskriver, hvordan cykelturen til og fra daglige gøremål opleves som en transition, hvor de kobler af og får frisk luft (Anne, l. 132; Bolette, l. 92-94; Christina, l. 120-122; Dorthe, l. 309-310; Elisabeth, l. 119-122; Felix, l. 123; Hugo, l. 224-227; Kenneth, l. 219; Louise, l. 193-195; Mads, 127-129). Louise beskriver nedenfor, hvordan hendes daglige cykeltur påvirker hende:

Interviewer: *"Hvad giver det dig at cykle?"*

Louise: *"Det giver mig fysisk og mentalt overskud. Det gør det helt klart. I nogle perioder, hvis jeg... Ja sådan nogle regnvejrsdage, hvor jeg bare ikke gider det, og sætter mig på bussen, så kan jeg godt mærke, at jeg ikke er lige så frisk, når jeg kommer frem. Det giver alligevel noget, og det med at cykle hjem fremfor at sætte sig ind i en pakket bus [...] Det har jeg også talt med rigtig mange, som også cykler. Det er sådan noget mental hygiejne. Fordi du får den der cykeltur hjem, hvor du får processeret, i hvert fald fra arbejde. Du får processeret, tankerne flyder bare, og man får processeret nogle ting fra arbejde, så du ligesom er 'done', når man kommer hjem, og man bare kan lægge det fra sig"* (Louise, l. 186-195).

På baggrund af Louises beskrivelse tydeliggøres det, hvordan cyklen bidrager til flere positive aspekter i hendes hverdag, såsom at hun bliver mere frisk på vej til arbejde, og at hun på vej hjem får bearbejdet dagen, hvilket samlet set giver hende fysisk og mentalt overskud. Et tredje udbytte for otte af interviewpersonerne er, at transportformen er fleksibel i forhold til tidspunkt for afrejse, hvilket tilfører en følelse af frihed og uafhængighed (Anne, l. 73-74; Bolette, l. 73-74; Christina, l. 119; Dorte, l. 134; Elisabeth, l. 618; Felix, l. 123; Julie, l. 159; Mads, l. 131-132). Endvidere fortæller Bolette og Elisabeth, hvordan frihedsaspektet opleves som alenetid og beskrives af Elisabeth som sit ”*eget lille space*”, hvilket er en værdsat del af deres transition hjem fra arbejde, hvormed de tilfører mening til transporttiden (Bolette, l. 162-163; Elisabeth, l. 614; Sheller & Urry, 2006, s. 213-214; Sheller, 2013, s. 51). Gennem cykelturen opnår cyklisterne således forskelligt positivt udbytte.

Som afdækket ovenfor er cyklisternes primære formål med at cykle, at det er det hurtigste og mest effektive transportmiddel. De største gevinster ved cykelturen er motionsudbyttet, muligheden for at koble af samt følelsen af frihed og uafhængighed. I det følgende afsnit præsenteres interviewpersonernes overordnede cykeloplevelse ud fra et strukturelt og kulturelt perspektiv samt udviklingen af samme.

7.2.3 Den københavnske cykeloplevelse

Overordnet omtaler cyklisterne København som en god cykelby med forhold, der tilgodeser dem og gør cykeloplevelsen interessant (Anne, l. Bolette, l. 101; Elisabeth, l. 507; Felix, l. 484; Hugo, l. 159; Kenneth, l. 16; 185; Louise, l. 119-120; Mads, l. 112). Hertil sammenligner flere af dem København med andre lande og byer, hvor det enstemmigt konkluderes, at de københavnske cykelforhold er bedre på både et strukturelt og kulturelt plan afspejlet i cykelinfrastrukturen samt -kulturen (Anne, l. 222-227; Felix, l. 257-262; Julie, l. 604-608; Louise, l. 109-111; Mads, l. 113-115). På det strukturelle plan bliver den generelle cykelinfrastruktur fremhævet for at imødekomme cyklisternes behov, hvilket vi uddyber i afsnit 7.3.2 om komfort (Anne, l. 262; Bolette, l. 232; Christina, l. 360; Dorte, l. 203-204; Elisabeth, l. 242-243; Felix, l. 325; Gert, l. 392; Kenneth, l. 387; Louise, l. 414; Mads, l. 246). På det kulturelle plan bliver cykelkulturen beskrevet som en ”*københavnerstil*” (Hugo, l. 46-46), hvor cyklister er indforstået med, at cyklen er en transportform og dermed en bevægelse

fra A til B. I nedenstående citat forklarer Felix om sin oplevelse af, hvordan den københavnske cykelkultur udspiller sig:

”Det er jo både, at vi er så MANGE om det. Det, tror jeg, er meget anderledes for folk [udefra, red.]. Det går en del hurtigere, end man er vant til. Det er i hvert fald noget, jeg har oplevet fra andre store byer, at... Det kan godt være, at folk cykler, men det er meget meget meget langsommere. Det er mere sådan ”vi kører rundt, og vi TAGER en cykeltur”. Folk TAGER ikke en cykeltur [i København, red.]. Det er virkelig ”vi skal frem, og det skal være hurtigt. Det er A til B” (Felix, l. 585-589).

I Felix’ beskrivelse optræder flere aspekter, der gør sig gældende for den københavnske cykelkultur. Han nævner mængden af cyklister, hastighed og brugen af cykel som transportmiddel som karakteristisk for den københavnske cykelkultur og som noget, der adskiller sig fra andre storbyer. Flere andre interviewpersoner pointerer samme kendetegn for den københavnske cykelkultur (Anne, l. 117; Dorthe, l. 354; Julie, l. 635; Kenneth, l. 312-313; Louise, l. 123-124; 498; Mads, l. 94).

Cykeloplevelsen har dog ændret sig for en del af cyklisterne i perioden, de har cyklet i Københavns Kommune. Dem med en længere erfaring med cykelforholdene i kommunen grundet alder eller opvækst i København, oplever en større udvikling af cykelforholdene på det strukturelle plan sammenlignet med de øvrige interviewpersoner. Det gælder Christina, Dorthe, Gert, Hugo, Julie, Kenneth og Louise, der udtrykker, at infrastrukturen er udbygget med flere og bredere cykelstier, siden de startede med at cykle i København (Christina, l. 767-770; Dorthe, l. 238-239; Gert, l. 179-180; Hugo, l. 747-750; Julie, l. 599-600; Kenneth, l. 337-338; Louise, l. 747-749). Ydermere fortæller dem, der er opvokset i København eller har boet der længe, at cykelforholdene på det kulturelle plan ligeledes har ændret sig i takt med, at antallet af cyklister er vokset. Her peger de på, hvordan det øgede pres på cykelstierne har gjort det mere udfordrende at være cyklist, og hvordan det præger adfærd og stemning negativt, hvilket vi udfolder yderligere i afsnit 7.4 om adfærden på de københavnske cykelstier. De italesætter endvidere, hvordan de forestiller sig, at det må være svært at komme udefra og blive en del af den københavnske cykelkultur, som den er i dag (Gert, l. 893-897; Hugo, l. 505-509; Julie, l. 612-616; Kenneth, l. 740-743). Bolette, Felix og Louise, som er opvokset i mindre byer i og udenfor Danmark og ikke har den store cykelerfaring, fortæller om deres møde med cykelkulturen i København. Louise beskriver, hvordan hun hurtigt og nemt blev en del af den,

da hun flyttede til kommunen i 2005, fordi *"alle andre cyklede jo også"* (Louise, l. 162). Hun så det derfor som et oplagt transportmiddel i byen, da det var en udbredt måde at transportere sig på. For Bolette og Felix har oplevelsen været anderledes. Bolette beskriver, hvordan manglende rutine og kendskab til cykelkulturen medførte, at indkøringen var udfordrende, og at hun i begyndelsen var en *"enormt dårlig cyklist"* (Bolette, l. 547-562). Ligeledes fortæller Felix, hvordan han oplevede cykelkulturen som voldsom, grundet antallet af cyklister og oplevelsen af en manglende forståelse hos medtrafikanterne om at være ny i den københavnske stitrafik, hvortil han uddyber: *"Det er virkelig noget af en ilddåb at komme ud i"* (Felix, l. 676-677). Forskellen i Bolette, Felix og Louises oplevelse af intensiteten og udfordringen ved at blive en del af den københavnske cykelkultur illustrerer dermed, hvordan kulturen har udviklet sig i en voldsommere retning på mere end et årti fra Louises tilflytning til Bolette og Felix'. Dette billede af kulturen stemmer således overens med udviklingen beskrevet af interviewpersonerne, der er opvokset eller boet i København længe. Samlet set er de tolv cyklisters beskrivelser vidnesbyrd på, hvordan København har udviklet sig som cykelby på relativt kort tid med en udvidet infrastruktur til fordel for cyklisterne, men også med en øget trængsel på cykelstierne, der tilsammen påvirker cykelkulturen.

7.2.4 Delkonklusion

I ovenstående delanalyse har vi gennem tre afsnit udfoldet de tolv cyklister, deres motivation for at cykle samt deres oplevelse med den københavnske cykelkultur. I første afsnit finder vi, at interviewpersonerne indplacerer sig som tre typer af cyklister: de hurtige, de ordentlige og de forsigtige, hvilket bidrager til en forståelse af, at de københavnske cyklister er en sammensat population med forskellige mobilitetsforudsætninger. Dernæst konkluderer vi i andet afsnit, at formålet bag cykelvalget er, at det er deres primære transportmiddel, og at de største udbytter ved cykelturen er motion, at koble af, frihed samt uafhængighed. Slutteligt viser tredje afsnit, at København overordnet set opfattes som en god cykelby vurderet ud fra et strukturelt perspektiv i kraft af det udbyggede netværk af cykelstier, mens det på et kulturelt plan opleves som mere udfordrende at være cyklist i København. Cyklisternes udbredte oplevelse af København som en god cykelby afspejles endvidere i kommunens cykelregnskab fra 2022, hvor 97 % af de københavnske cyklister udtrykker tilfredshed med København som cykelby (Københavns Kommune, 2022a).

7.3 Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025

I dette afsnit udfolder vi de tolv cyklisters oplevelse af cykelforholdene i Københavns Kommune med afsæt i kommunens Cykelstrategi 2011-2025 og dens fire hovedtemaer: *byliv, komfort, rejsetid og tryghed*. Først evaluerer vi betydningen af omgivelser, dernæst analyserer vi tilfredsheden med komforten efterfulgt af temaet om rejsetid og oplevelsen med dette. Slutteligt undersøger vi følelsen af tryghed på cykelstien og i trafikken generelt, hvorefter vi samlet evaluerer, hvor langt kommunen er i målet om at gøre København til verdens bedste cykelby.

7.3.1 Byliv

Det første tema, der belyses i strategien, er byliv, hvor Københavns Kommune lægger vægt på sansning og oplevelse af byen for at gøre dét at cykle mere attraktivt. Det fordrer, at cyklister prioriteres i gaderummet med glidende overgange, håndtering af skiftende trafikbehov samt flere rekreative byrum (Københavns Kommune, 2011, s. 12-15).

Når det kommer til at cykle i byen, er en gennemgående tematik for samtlige interviewpersoner betydningen af biltrafik for deres valg af rute, idet de helst fravælger at cykle ved trafikerede veje (Anne, l. 179; Bolette, l. 155-156; Christina, l. 240; Elisabeth, l. 767; Felix, l. 183; Gert, l. 217; Hugo, l. 174; Julie, l. 288; Kenneth, l. 266; Louise, l. 364-366; Mads, l. 163). Det italesættes dog mest som et ønskescenarie, da den hurtigste vej til deres destination oftest ender med at være udslagsgivende for valget af ruten (Anne, l. 187-188; Christina, l. 194; Elisabeth, l. 153-154; Gert, l. 262-264). Det betyder, at Christinas nuværende cykelrute til arbejde er langs trafikerede veje, som hun finder larmende, og dermed opfatter hun mere cykelturen som transport, hvor omgivelserne betyder mindre (Christina, l. 197-198). Ligeledes fortæller Louise om sin arbejdsrute:

”Men altså, nogle gange zoomer man jo også lidt ud, selvom man er til stede i trafikken. Når man prøver at være opmærksom, så er det jo, når man cykler den der frem og tilbage-rute, som man har cyklet tusind gange før. Så er det jo ikke, fordi man er så opmærksom på nødvendigvis omgivelserne på DEN måde” (Louise, l. 254-256).

Her udtaler Louise, hvordan hun zoomer ud, og dermed ikke koncentrerer sig om omgivelserne, da ruten er en del af hendes hverdagsrutine. Hun cykler dermed i højere grad på autopilot,

hvorved den betydning hun tillægger ruten nedtones, idet oplevelsen er rutinepræget. Christina og Louises nuværende oplevelse af cykelruten til arbejde er udtryk for, hvordan de distancerer sig mentalt fra den larmende vejtrafik (Simmel, 1992, s. 77-78). En mere aktiv måde at forholde sig til cykelruten på ses hos Hugo, der fortæller: *"jeg har altid haft et forhold til den vej, hvor jeg nu skulle cykle"* (Hugo, l. 315-316). På den måde er Hugo bevidst i sit rutevalg, hvor turen bliver mere end selve bevægelsen, da han eksplicit forholder sig til omgivelserne, hvori han skaber mening mellem bevægelsen, stedet og det kropslige aspekt (Sheller & Urry, 2006, s. 213-214; Sheller, 2013, s. 51). Cyklisternes beskrivelser af ruter bevidner dermed om, at der er forskel på glæden, og hvor attraktiv de finder ruten alt afhængig af omgivelserne, men at der også er en forskel i, hvor bevidste de er om deres rutevalg, hvilket giver forskelligt udbytte af oplevelsen.

Et andet gennemgående tema hos cyklisterne er tilvalget af grønne arealer i forbindelse med deres cykeltur. Ét af dem er 'Den Grønne Sti', som flere af dem udtrykker overordnet positiv holdning til. Et positivt element, som Anne, Dorthe, Julie og Kenneth fremhæver, er, at ruten er isoleret fra vejtrafikken og dermed giver bedre mulighed for sansning (Anne, l. 173; Dorthe, l. 208-209; Julie, l. 298-290; Kenneth, l. 263-267). Et andet positivt element ved Den Grønne Sti optræder hos Felix og Julie, der begge udtrykker begejstring over rutens buede forløb, da det skaber en særlig oplevelse, der tager dem væk fra byens larm og ud i naturen (Felix, l. 210-211; Julie, l. 288-290). Omvendt oplever Christina og Gert, at den fysiske planlægning af stien udgør en udfordring, da den besværliggør fremkommelighed og følgeskab med andre, hvorfor Christina udelukkende bruger den til fritidsbrug (Christina, l. 217-218; Gert, l. 222-224). En anden udfordring ved Den Grønne Sti fremhæves af Elisabeth og Felix, som problematiserer stiens overgange, hvor den krydser trafikerede veje. Her finder de det udfordrende at afkode, hvilke trafikanter der har fortrinsret, og hvem der skal vige, da vej- og stitrafikken ikke deler samme trafikkoder (Elisabeth, l. 174-175; 206-718; Felix; 204; Goffman, 2010, s. 6-7). Samme problematik observerer vi selv ved vores feltobservation i overgangen ved Hillerødgade og Den Grønne Sti, hvor interaktioner mellem vej-, sti- og gadetraffic fremstår kaotisk og uoverskueligt (Bilag 12.4, l. 17-20).

På trods af ovennævnte udfordringer, benytter cyklisterne stadig ruten grundet dens grønne omgivelser og fraværet af biltrafik, men at tilvalget af ruten også afhænger af formålet med cykelturen. En afgørende faktor for, om cyklisterne benytter sig af Den Grønne Sti, er dog dens placering. Hvis Hugos daglige rute passede med placeringen af stien, ville han med fordel

benytte sig af den (Hugo, l. 319-322). Dermed afspejler planlægningen af Den Grønne Sti det nye mobilitetsparadigme, hvor placeringen af infrastrukturen til- og afkobler folk fra mobilitet alt afhængig af nærheden til den, hvilket skaber en differentiering i brugen af Den Grønne Sti. Placeringen af attraktiv infrastruktur og adgangen hertil bliver således medbestemmende i cyklisternes rutevalg (Cresswell, 2010, s. 163-169). To andre cykelruter, som flere af interviewpersonerne omtaler, er 'Cykelslangen', der er en broforbindelse for cyklister på tværs af Københavns Havn og ruten gennem Amager Fælled, der er en cykelsti i grønne naturomgivelser. Førstnævnte beskrives som en rar rute hævet over biler og mennesker, og den skaber sammenhænge og overgange på tværs af byen, mens ruten gennem Amager Fælled tilfører samme grønne omgivelser som Den Grønne Sti (Kenneth, l. 291; Louise, l. 236; Mads, l. 184-187). Særligt Gert sætter pris på disse alternative ruteforbindelser, der kobler byen sammen (Gert, l. 787-789). Den Grønne Sti og ruten gennem Amager Fælled er således eksempler på, hvordan rekreative byrum samt glidende overgange som Cykelslangen skaber glæde og attraktive cykeloplevelser for flere af cyklisterne.

Et andet gennemgående tema for cyklisternes valg af rute er byliv. For Elisabeth har det værdi at cykle igennem æstetiske omgivelser og byliv, hvortil hun fortæller: *"Jeg synes, det er enormt hyggeligt at cykle forbi og se, at der er nogen, der griller, og børnene løber på løbehjul og leger på legepladsen"* (Elisabeth, l. 180-182). For Elisabeth er steder, hvor mennesker gør ophold således med til at skabe en hyggelig atmosfære. Det hyggelige aspekt omkring cykelruten er også noget, Bolette fremhæver:

Interviewer: *"Så det er ikke sådan, at du kunne finde på at cykle en anden vej, fordi du tænker, at der er mere grønt en vej end en anden?"*

Bolette: *"Nej, jeg kunne finde på, at i stedet for at cykle på H. C. Andersens Boulevard, ville jeg cykle ind gennem byen. For det synes jeg er en hyggeligere vej. Det kan godt være, at det tager lige lang tid, eller det tager lidt længere tid, for der er flere lyskryds, men jeg synes, det er hyggeligt at køre gennem byen og op gennem Torvehallerne [...] Men jeg tror ikke, det er, fordi det er arkitektonisk anderledes. Jeg synes bare, det er en hyggeligere vej. Og det ved jeg egentlig ikke, hvorfor. Fordi asfalten er lidt dårlig. Og jeg tror bare, at det der med at køre, hvor der er en hel masse biler, det er bare lidt kedeligt"* (Bolette, l. 146-156).

Her beskriver Bolette, hvordan hun er villig til at omlægge sin rute ved at gøre cykelturen længere for at inkorporere en hyggeligere rute på trods af, at den indeholder flere lyskryds og dårlig belægning. For hende vejer det hyggelige element og omfanget af trafik således tungere, end at ruten er direkte og kort. Ligeledes udtrykker Louise, hvordan hun nyder at cykle gennem byliv, hvor hun sætter særlig pris på stemningen i Indre By til trods for, at trafikken derinde kan være ”bøvlet” (Louise, l. 272-273; 508-509). Både Bolette og Louise giver dermed udtryk for, at de kan finde på at vælge ruter, der ikke nødvendigvis er de hurtigste, eftersom tilvalget af rare omgivelser favoriseres.

På samme vis kan Christina, Elisabeth, Felix, Hugo og Mads sporadisk finde på at prioritere omgivelserne over fremkommeligheden i deres rutevalg. For dem betyder det grønne aspekt noget og taler for at vælge en længere rute, dog giver de samtidig udtryk for, at det kræver, at de har tiden til det (Christina, l. 232-236; Elisabeth, l. 195-196; Felix, l. 162-167; Hugo, l. 321-323; Mads, l. 162-164). Cyklisternes afvejning af tid og omgivelser taler samtidig ind i, hvordan det moderne samfunds acceleration præger rutevalget, da Christina, Elisabeth, Felix, Hugo og Mads i sidste ende prioriterer at optimere rejsetiden på bekostning af omgivelserne. Omvendt modstiller Bolette og Louise sig samfundets stramme tidsregime ved at vægte omgivelserne over fremkommeligheden (Rosa, 2014, s. 12; 29; Cresswell 2010, s. 164-169). Det tidsmæssige aspekt er også noget, der påvirker Annes rutevalg:

”Men hvis jeg har god tid, er det også der, hvor jeg cykler langsomt og nyder min cykeltur, og godt kan cykle de der omveje. Det, synes jeg, kan være sjovt at udforske nogle veje, jeg ikke rigtig kender. Jeg tror også, det er sjovt at udfordre mig selv. Jeg kan godt finde herhen ved at tage en anden rute. Nu ved jeg bare, hvilken retning jeg skal. Så nu prøver jeg mig bare lidt frem. Helt klart, hvis jeg har god tid, så synes jeg, det kan være rart at tage nogle andre ruter” (Anne, l. 188-193).

Ovenfor beskriver Anne, hvordan tid spiller en rolle for hendes tempo og nydelse af cykelturen. Når hun har tid, finder hun glæde i at udfordre sig selv og sin stedsans ved at afprøve nye ruter. Ligeledes holder Gert af at afsøge nye ruter og vil hellere forsøge at finde vej fremfor at slå ruten op på sin telefon. På denne måde oplever han nye steder og ruter i byen, hvilket giver ham en oplevelse af at være på ”sightseeing i egen by” (Gert, l. 252-257). Set i lyset af det nye mobilitetsparadigme bevidner Anne og Gerts fortællinger om, hvordan de gennem deres kropsliggjorte bevægelse og oplevelsen heraf tilskriver særlig mening til ruten. Deres cykelrute

er således ikke udelukkende et spørgsmål om at komme fra A til B, men snarere et spørgsmål om oplevelsen og nydelsen af selve ruten (Sheller & Urry, 2006, s. 213-214; Sheller, 2013, s. 51). Det er således forskelligt, hvad der for cyklisterne vejer tungest i valget af rute. At Christina, Elisabeth, Felix, Hugo og Mads prioriterer den hurtigste rute, afspejles også i litteraturen, idet fremkommelighed vægter tungere end sikre ruter, i dette tilfælde de grønne omgivelser afskærmet fra trafik, hvorved byliv ender med at spille en mindre væsentlig rolle for valget af cykelrute (van Goeverden, 2015, s. 408-411).

Ovenstående afsnit viser, at samtlige cyklister helst cykler i fraværet af biltrafik gennem grønne arealer og levende byrum, men at prioriteringen af omgivelserne er en afvejning af rutens rejsetid, hvor tiden bliver det afgørende element for valget af rute hos de fleste. Ud fra ovenstående kan vi konkludere, at Københavns Kommunes målsætning med at skabe flere rekreative byrum og glidende overgange er elementer, som cyklisterne taler ind i og sætter pris på. Samtlige cyklister udtrykker begejstring for kommunens implementering af rekreative byrum til cyklister grundet ruternes grønne omgivelser. Dog vægter halvdelen af dem i sidste ende rutens fremkommelighed over omgivelserne. Endvidere bifalder cyklisterne kommunens arbejde med at skabe glidende overgange, som binder byen bedre sammen, dog oplever de også, at visse overgange udfordrer ruternes attraktivitet og den samlede cykeloplevelse.

7.3.2 Komfort

Det andet tema, der belyses i Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025, er komfort. Dette dækker over god tilgængelighed i forhold til parkering generelt og ved tog-, bus-, og metrostationer, vedligeholdelse af cykelstierne samt at tilbyde services i form af cykelpumper og drikkefontæner, hvor der færdes mange cyklister (Københavns Kommune, 2011, s. 16-19).

Når det kommer til holdningen til cykelinfrastrukturen, oplever samtlige interviewpersoner, at den imødekommer deres behov, mens syv af dem udtrykker et ønske om yderligere prioritering af området (Anne, l. 262; Bolette, l. 232; Christina, l. 360; Dorthe, l. 222; Elisabeth, l. 242-243; Felix, l. 325; Gert, l. 392; Hugo, l. 438; Julie, l. 356-359; Kenneth, l. 387; Louise, l. 414; Mads, l. 246). Her påpeger Gert, Hugo og Kenneth dog, hvordan cykelinfrastrukturen ikke oprindeligt er bygget efter cyklisternes behov og trækker i den forbindelse på byens historiske udvikling i forhold den fysiske planlægning, hvorved det, ifølge Hugo, bliver en *"tilpasningens kunst"* at få inkorporeret cykelstierne (Hugo, l. 541). Til trods for dette imødekommer

cykelinfrastrukturen stadig deres behov, hvortil Gert og Kenneth oplever, hvordan cyklisterne løbende bliver prioriteret i omlægningen af vej- til stitrafik. Det støtter de begge op om, og hertil ønsker Hugo *"meget mere fri cyklisme ind igennem byen"* (Hugo, l. 369-372; Gert, l. 286-294; Kenneth, l. 326-339). Louise tilkendegiver stor tilfredshed over infrastrukturen i Københavns Kommune, da hun i kraft af sin opvækst i Sverige sammenligner den med cykelinfrastrukturen i sin hjemby. For hende gør den det nemt at færdes i København grundet mængden cykelstier og lysreguleringer, der tilgodeser cyklisternes behov (Louise, l. 109-114). Ovenstående bevidner således om, at der er en generel tilfredshed med cykelinfrastrukturen i Københavns Kommune blandt cyklisterne på tværs af deres varierende referenceramme, men at der også ønskes yderligere prioritering af infrastrukturen.

For at det skal være komfortabelt at cykle i Københavns Kommune fremhæves det i Cykelstrategien 2011-2025, at vedligeholdelse af cykelstierne er en høj prioritet. Det gælder i form af belægning og snerydning, så det er nemt og gnidningsfrit at transportere sig (Københavns Kommune, 2011, s. 16-19). Når det kommer til cykelinfrastrukturens belægning, udtrykker ni af cyklisterne tilfredshed, da den overordnet set opleves som jævn (Anne, l. 234-241; Dorthe, l. 243-244; Elisabeth, l. 218; Felix, l. 280-281; Hugo, l. 424-425; Julie, 349-351; Kenneth, l. 345-346; Louise, l. 402-406, Mads, l. 219-221). En type af belægning, som seks interviewpersoner dog kritiserer, er brosten, der bliver beskrevet som farlig i glat føre samt ubehagelig at køre på afhængig af cykeltypen (Anne, l. 267, Bolette, l. 682-683, Christina, l. 787-790; Elisabeth, l. 420; Felix, l. 313-314; Mads, l. 176-177). Med Felix' racercykel oplever han, at: *"Brosten er jo min evige dødsfjende [griner]"* (Felix, l. 308-309), da de giver et ustabil underlag. Ligeledes problematiserer Hugo brostensbelægningen, der på trods af dens æstetiske udtryk, er til fare for cyklister i glat føre. Æstetikken må ifølge ham ikke veje tungere end sikkerheden (Hugo, l. 303-307). Et andet problematisk aspekt omkring cykelinfrastrukturen, der har betydning for følelsen af komfort, er i vinterhalvåret, hvor flere af cyklisterne oplever en mangelfuld snerydning og saltning af cykelstierne i Københavns Kommune sammenlignet med andre omegnskommuner (Anne, l. 382; Christina, l. 320-323; Felix, l. 766; 770-744; Hugo, l. 403-407).

Når det kommer til vejarbejde på cykelstierne, anerkender Felix og Louise det som en nødvendighed for at opretholde en vis tilstand, hvorfor de ikke opfatter det som en større gene (Felix, l. 292-294; Louise l. 394-397). Kenneth istemmer: *"Men det er jo mindre indgribende over for cyklisterne, end det er over for bilerne. Tit er der jo en smal tange, du kan køre*

igennem” (Kenneth, l. 352-553). Kenneth oplever dermed, at kommunen tager højde for cyklisterne, når der skal foretages vejarbejde. Til gengæld udtrykker Bolette og Elisabeth, hvordan de har oplevet en forværring af belægningen efter endt vejarbejde i kommunen, hvilket forringer Elisabeths cykeloplevelse, når hun cykler med sin computer og arbejdsting i cykelkurven, som udfordres af det ujævne underlag (Bolette, l. 211-218; Elisabeth, l. 214-217). Således påvirker belægningens lappeløsninger og bump cyklisternes rytme og oplevelse af cykelturen, da deres mobilitet præges af dette (Cresswell, 2010, s. 164-169).

Et andet fokus i Cykelstrategien 2011-2025 er cykelparkering, der beskrives som en nødvendig løsning til at mindske antallet af stjålne og væltede cykler, der er til gene for andre (København Kommune, 2011, s. 16-19). Her oplever Kenneth og Louise, at cykelparkeringen i kommunen overordnet set fungerer, hvortil Kenneth refererer til forbedrede forhold ved sin lokale metrostation, da der er blevet gjort plads til flere cykler (Kenneth, l. 392-395). Louise oplever også, at behovet for cykelparkering er stort, idet hun tit møder fyldte parkeringspladser:

”Så ved man, at ja, okay, det er lige ved siden af Torvehallerne, at det er svært at finde noget [parkering, red.], jamen så går man længere væk [...] Ja, det gør jeg da tit. Også fordi det er også irriterende at komme tilbage og så skulle grave rundt i en eller anden bunke af cykler og prøve at finde sin egen, som jo er væltet” (Louise, l. 440-444).

Her beskriver Louise, hvordan hun imødekommer problematikken med mangel på frie parkeringspladser ved at parkere sin cykel med afstand til sin destination og gå det sidste stykke. Hun modstiller sig dermed det moderne samfunds accelerationstendenser om tidseffektivisering, i og med hun ikke lader sig styre af det øgede tempo, men i stedet udfører en mere tidskrævende handling ved ikke at parkere ved sin slutdestination (Rosa, 2014, s. 12; 26). Anderledes kommer det til udtryk hos de ti resterende interviewpersoner, der alle er utilfredse med cykelparkeringsforholdene i kommunen. Det er især ved togstationer, at parkeringsforholdene beskrives som problematiske, hvilket både gælder i forhold til pladsmangel, men også frygten for at få stjålet sin cykel (Anne, 299-301; Dorthe, l. 259-263; Gert, l. 418-419; Julie, l. 327-328). Denne frygt optræder især hos Anne og Elisabeth, som afholder dem fra at parkere ved stationer over flere dage (Anne, l. 276-278; 305-307; Elisabeth, l. 269-275). Bolette, Christina, Dorthe og Mads er de cyklister, der er mest kritiske overfor cykelparkeringsforholdene i Københavns Kommune, da de ikke oplever, at der findes nok

stativer til cykelparkering og derfor må parkere cyklen op ad husmure til gene for fodgængerne i gadetrafikken (Bolette, l. 238-246; Christina, l. 400-402; Dorthe, l. 259; Mads, l. 259).

Et sidste område, cyklisterne omtaler, er kommunens services, der gør det komfortabelt at være cyklist på de københavnske cykelstier. Her komplimenterer Anne, Bolette og Felix kommunens opsætning af fodstøtter ved lyskryds, da de giver god komfort, mens de venter på grønt lysskifte (Anne, l. 358-362; Bolette, l. 326-328; Felix, l. 415-416). Et andet element, der sætter fokus på cyklisme i kommunen, er cykeltællerne, hvilket Felix omtaler:

” [...] Også de steder, hvor de har cykeltællere, det, synes jeg, er meget sjovt. Det giver sådan et lille indblik i, hvor meget København egentlig er en cykelby. At sådan, ”okay, der har været 10.000 cykler forbi i dag, wow sindssygt” [...] Det, synes jeg, er meget sigende [for København som cykelby, red.]” (Felix, l. 385-388).

Felix’ beskrivelse eksemplificerer således, hvordan han oplever, at kommunens services indvirker til en sjov og interaktiv cykeloplevelse, som er med til at øge komforten. En anden service, som både Christina og Felix omtaler, er nedtællingen til lysskifte, som de begge finder smart. Felix oplever, hvordan servicen er med til at skabe flow på cykelstien, da han kan tilrettelægge sin fart ud fra den. Omvendt er det sjældent, Christina oplever, at nedtællingen passer med hendes hastighed, hvorfor hun ikke opnår samme udbytte (Christina, l. 614-617; Felix, l. 377-380). En tredje service er de tiltede skraldespande, som er designet til at cyklister kan anvende dem, mens de cykler. Dem sætter Mads pris på, da det er ideelt, at *”man kan smide det [skraldet, red.] ned i farten”*, hvorfor han ønsker flere af disse (Mads, l. 271). De fem cyklister roser ovenstående services, idet de skaber flow og interaktivitet og er med til at øge komforten undervejs på cykelturen, hvilket samlet bidrager til en positiv cykeloplevelse. Det kommunale udbud af services indvirker derfor positivt på cyklisternes oplevelse af mobilitet (Cresswell, 2010, s. 164-169). Ligeledes illustrerer ovenstående, hvordan kommunens services afspejler samfundets teknologiske acceleration i optimeringen af cyklisternes transporttid, idet nedtællingen og de tiltede skraldespande skaber flow ved lyskryds og på cykelstierne, da de mindsker unødvendige opbremsninger og afbrydelser (Rosa, 2014, s. 29; Sheller & Urry, 2006, s. 213-214).

Ovenstående afsnit viser, at størstedelen af cyklisterne oplever, at cykelinfrastrukturen overordnet imødekommer deres behov, hvorimod brostensbelægning, utilstrækkelig saltning

og snerydning samt parkeringsforhold bliver problematiseret. Derimod er kommunens services med til at gøre cykeloplevelsen komfortabel, nem og interaktiv. Ud fra ovenstående kan vi dermed konkludere, at Københavns Kommune delvis formår at imødekomme cyklisternes behov på komfortområdet, hvor især kommunens services værdsættes. Dog er der plads til forbedring i kommunens arbejde med belægning, saltning og snerydning samt cykelparkeringsforhold, som cyklisterne finder mangelfulde, hvilket indikerer, at målsætningerne på komfortområdet endnu ikke er indfriet.

7.3.3 Rejsetid

Det tredje tema, der belyses i Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025, er rejsetid, der indbefatter cyklens konkurrencedygtighed i forhold til andre transportformer samt en optimering af rejsetiden på cykel. Det skal sikres ved at skabe øget plads i myldretiden, binde byen mere sammen via flere cykelforbindelser samt skabe færre gnidninger på belastede områder (Københavns Kommune 2011, s. 20-23).

For samtlige interviewpersoner gælder det, at deres transporttid skal være kort, effektiv og så hurtig som mulig, hvortil de alle finder cyklen som det nemmeste og mest fleksible transportmiddel, når de færdes i Københavns Kommune (Anne, l. 316; Bolette, l. 73; Christina, l. 440; Dorthe, l. 316; Elisabeth, l. 285; Felix, l. 353; Gert, l. 448; Hugo, l. 514-515; Julie, l. 393; Kenneth, l. 417; Louise, l. 99; Mads, l. 277). Her handler det for flere af cyklisterne om, at de med cyklen er hurtigt fremme og uafhængige, fordi der ikke er ventetid sammenlignet med offentlig transport (Anne, l. 85-88; Bolette, l. 75-76; Dorthe, l. 70-71, Julie, l. 157-158; Felix, l. 120-124; Louise, l. 100). Hertil udtaler Elisabeth: *[...] fordi hele pointen med at cykle, det er jo også, at man kommer hurtigt frem. Herinde i byen altså. Og det er jo også grunden til, at nogle gange, så tjekker jeg også offentlig transport. Det kan jo ikke svare sig. Så cykler man*” (Elisabeth, l. 254-256). På denne måde afspejler denne prioritering af kort rejsetid, hvordan cyklisternes valg indskrives i det moderne samfund og dets tendenser til at optimere og effektivisere transportprocesser for at følge med samfundets krav om acceleration (Rosa, 2014, 21-22; 29).

Når det kommer til at kombinere cyklen med offentlig transport, optræder der delte erfaringer med dette. Gert, Julie og Kenneth har god erfaring med at have cyklen med i toget, hvilket de benytter i forbindelse med længere ture, hvortil Julie fortæller, at *”det der med, at man kan*

have cykler med toget, synes jeg er genialt. Det er så godt. Når man lige skal lidt for langt eller er lidt for sent på den, det er godt” (Julie, l. 160-162; Gert, l. 123-125; Kenneth, l. 417-418). Muligheden for at kombinere cyklen med toget gør det dermed lettere for de tre cyklister at transportere sig over længere distancer og udgør derfor et godt supplement. Omvendt forholder det sig for Christina og Louise, der oplever, at spærretid for medbringelse af cykel i toget vanskeliggør deres mulighed for at kombinere cykel og tog i de tidsrum, der er relevante for dem (Christina, l. 477-480; Louise, l. 476-478). Denne forskel kan hænge sammen med cyklisterens alder, da Gert, Julie og Kenneth alle er pensionister, og dermed ikke er lige så afhængige af faste afgangstidspunkter, mens Christina og Louise ofte skal transportere sig i myldretiden for at komme på arbejde. Dermed spiller hverdagens gøremål en rolle for oplevelsen af at kombinere cyklen med offentlig transport.

I forhold til kommunens målsætning om at optimere rejsetiden for cyklister, er det en udbredt oplevelse hos interviewpersonerne, at der generelt er flow på deres cykelture, men at der også optræder forhindringer, der påvirker deres flow. Her tilkendegiver Bolette, Elisabeth, Hugo og Louise, at myldretiden har betydning for deres oplevelse af flow på cykelstien (Bolette, l. 277-281; Elisabeth l. 105; Hugo l. 528-531). Louise udtrykker det således:

“Det der med at skulle hen over Christianshavn, Knippelsbro, om morgenen, der skal man jo lige være lidt tålmodig. Der er nogle flaskehalse nogle steder, men det er jo ikke sådan... Det er jo ikke som at sidde i bil. Der går jo alligevel rimeligt flow i det. Nej, det synes jeg da egentlig, der er. Selv også i morgentrafikken og de der dage, hvor alle de der sæsoncyklister også begynder at komme, som har utrolig god tid og skal kigge og opleve alt på sin vej, og man er sådan ”kom nu! Vi skal fra A til B”. Nej, jeg synes egentlig, det er ret godt flow” (Louise, l. 493-499).

Som Louise fortæller i citatet, oplever hun, hvordan trafikale knudepunkter er påvirkede af myldretiden og antallet af cyklister, hvilket kræver mere tålmodighed, men at der til trods for dette stadig er et rimeligt flow sammenlignet med vejtrafikken. Den øgede trængsel i myldretiden er også noget Anne, Christina, Hugo og Kenneth bemærker og henviser til, hvordan kommunens arbejde med udvidet cykelsti på Nørrebrogade har gjort den mere befærdet og belastet (Anne, l. 115-116; 478; Christina, l. 591-592; Hugo, l. 528-531; Kenneth, l. 300). Netop cykelstien på Nørrebrogade beskriver Hugo som *“en velsignelse og en forbandelse”* (Hugo, l. 749-752), da den har givet adgang til mere, men at der er også kommet

mange flere cyklister til, hvilket Anne tegner samme billede af (Anne, l. 170-171). En anden forhindring, der udspiller sig for cyklisterne, ses hos Gert og Mads, der oplever, hvordan lysreguleringerne påvirker deres flow på cykelstien, men samtidig pointerer Mads forståelse for nødvendigheden af lysregulering, *”så andre cyklister, der er en anden vej fra, kan komme over til deres destination”* (Mads, l. 285-289; Gert, l. 482-483). Dermed udgør faktorer som myldretid, antallet af cyklister og lysregulering friktioner, der påvirker cyklisternes hastighed, rytme og oplevelse af cykelruten, da disse afbryder flowet i den københavnske stitrafik (Cresswell, 2010, s. 164-169). Dog er det ikke i sådan en grad, at det ødelægger cyklisternes samlede cykeloplevelse, og som Christina og Dorthe fortæller, er afbrydelser en naturlig del af dét at cykle i København (Christina, l. 551-552; Dorthe, l. 338-339). Christina, Dorthe og Mads’ forståelse af, at disse friktioner er nødvendige for den overordnede mobilitet, afspejler således det nye mobilitetsparadigme, idet nogle mobilitetsformer er nødsaget til at være immobile for, at andre kan være mobile (Sheller, 2018, s. 22-23).

I arbejdet med at optimere rejsetiden opererer kommunen med tiltag som grøn bølge ved lyskryds, tilladelse til at cykle mod ensretningen samt udbud af genveje. Her beskriver fem af cyklisterne, at tiltaget om grøn bølge er ønskværdigt, men at de sjældent oplever effekten af den (Anne, l. 344; Bolette, l. 290; Christina, l. 128-129, Felix, l. 274-275; Louise, l. 518-520). Ligeledes værdsætter cyklisterne tiltaget om tilladelse til kørsel mod ensretningen, men oplever kun realisering af det i begrænset omfang (Elisabeth, l. 332; Kenneth, l. 445-447). Yderligere er genveje et tiltag, som flere af interviewpersonerne er særligt glade for, da de oplever, at det er med til at skabe gode forbindelser på tværs af byen, hvilket minimerer rejsetiden (Anne, l. 344-345; Felix, l. 357-358; Hugo, l. 538-541; Gert, l. 492-993). Også Mads værdsætter tiltaget omkring genveje:

Interviewer: *”Du var lidt inde på den her nye cykelbro, og nogle af de her smutveje, der er planlagt. Oplever du, at cykelinfrastrukturen i København er med til at minimere din rejsetid?”*

Mads: *” [...] den [genvej, red.] ovre ved Fisketorvet. Den, synes jeg, er helt genial. Hvis man skulle fra Dybbølsbro til Islands Brygge eller Amager, så sparer man... Jeg tror to kilometers penge, og en masse lyskryds og sving. Og det, synes jeg, helt klart hjælper”* (Mads, l. 291-299).

Ovenfor beskriver Mads, hvordan cykelbroerne i København minimerer hans rejsetid, da de har skabt nye forbindelser på tværs af byen, hvormed han passerer færre friktioner i form af lyskryds og sving (Cresswell, 2010, s. 164-169). Cyklisternes værdsættelse og anvendelse af kommunens tiltag på området er således eksempler på, hvordan det moderne samfunds teknologiske acceleration påvirker dem til at optimere rejsetiden på deres cykelture (Rosa, 2014, 21-22; 29).

Ovenstående afsnit viser, at samtlige cyklister omtaler cyklen som den hurtigste og mest effektive måde at komme rundt i København, da det er en fleksibel og uafhængig transportform. På et generelt plan oplever cyklisterne, at der er flow på cykelturen, men at det er påvirket af mindre forhindringer. Ud fra ovenstående kan vi således konkludere, at Københavns Kommunes målsætning om at gøre cyklen til et konkurrencedygtigt transportmiddel, sammenlignet med øvrig transport, er indfriet. Dog optræder myldretid og lysregulering som forhindringer for cyklisternes oplevelse af flow på cykelstien. I forhold til kommunens tiltag på området i form af grøn bølge ved lyskryds, tilladelse til at cykle mod ensretningen samt udbud af genveje, er cyklisterne overvejende positivt stemt. Dog indikerer cyklisternes begrænsede oplevelse af deres effektivitet, at kun dele af målsætningerne på området om rejsetid er indfriet.

7.3.4 Tryghed

Det fjerde tema, i Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025, er tryghed med målet om, at 90 % af cyklisterne skal føle sig trygge i 2025. Dette mål skal opnås ved, at der skal være plads til forskellighed på cykelstien, flere tydeligt afmærkede cykelstier for at skærpe synligheden af cyklisterne i trafikken samt cykelstier omgivet af natur (Københavns Kommune 2011, s. 24-27).

På et generelt plan udtrykker de fleste af cyklisterne, at de føler sig trygge i stitrafikken, men at der også forekommer faktorer, der indvirker på denne følelse (Anne, l. 381; Bolette, l. 342; Dorthe, l. 649; Elisabeth, l. 374-375; Felix, l. 684; Gert, l. 537; Hugo, l. 578; Kenneth, l. 495-496; Louise, l. 603; Mads, l. 343). Noget, der påvirker trygheden hos syv af interviewpersonerne, er den øgede mængde af cyklister, der ofte er relateret til myldretidstrafikken (Anne, l. 111-113; 119-120, Bolette, l. 411-413, Christina, l. 548-550, Dorthe, l. 510-517; Felix, l. 429-432; Julie, l. 519; Kenneth, l. 526). For Julie er det utryghedsskabende, når cyklister omkring hende isolerer sig ved brug af høretelefoner i

stitrafikken, hvormed hun bliver usikker på deres opmærksomhed (Julie, l. 516-519). Julies beskrivelse af hendes medtrafikanter er således en afspejling af det blaserte individs adfærd, hvor cyklisterne lukker sig inde med høretelefoner i forsøget på at afskærme sig selv fra omgivelserne, hvilket afføder en utryghed hos Julie og mindsker graden af tillid til medtrafikanterne (Simmel, 1992, s. 77-78).

En anden faktor, der påvirker cyklisternes følelse af tryghed, er køretøjernes forskellige tempi i stitrafikken (Bolette, l. 339-653; Elisabeth, l. 379-380; Gert, l. 655-656, Julie, l. 516-517; Kenneth, l. 582-583). Felix beskriver nedenfor, hvordan farten på andre køretøjer end den konventionelle cykel opleves i stitrafikken:

” [...] Prøver at følge med, men der er virkelig fart på. Og jeg synes, de [elcykler, red.] snyder lidt i forhold til, hvordan de ligesom ser ud. Fordi jeg føler godt... Hvis der kommer en på en racercykel, man kan godt se, at personen har fart på, men så kommer der en ældre dame på sin høje fine cykel og kører lige så stille i pedalerne, og så kommer hun med 45 km/t. Og det er supersvært at registrere, når du så orienterer dig og kigger, hvor hurtigt folk egentlig kører. Og så er det også bare sådan, når der kommer nogen med 45 km/t, susende forbi dig på en cykelsti. Altså, FÅ centimeter fra dig. Det føles meget, meget voldsomt. Og specielt, hvis det er en elladcykel, der overhaler en på en cykelsti [...] Jeg ved ikke, hvad sådan en vejer. Den ser meget tung ud. Men sådan at blive torpederet af sådan en, det har jeg virkelig ikke lyst til, og det ligner meget tit, det er ved at gå galt. Så de bliver større, de bliver hurtigere, og det virker sådan meget ude af kontrol og voldsomt” (Felix, l. 443-453).

I citatet fortæller Felix, hvordan det opleves at dele cykelstien med cyklister på køretøjer, der har forskellig hastighed, og hvordan hans orienteringsevne og dømmekraft forringes af denne forskel. Det bliver dermed vanskeligt for ham at afkode andre cyklisters handle-mønstre og hastighed, fordi der er tale om forskellige former for køretøjsenheder og dertilhørende andre trafik-koder. Ligeledes beskriver Felix, at hans tryghed udfordres af køretøjsenhedernes forskellige skaltykkelse, idet han fremhæver faren ved at kollideres med en elladcykel, eftersom hans køretøjsenhed har den tyndeste skal (Goffman, 2010, s. 6-7). Felix' følelse af utryghed afspejles i den eksisterende litteratur, som viser, at oplevelsen af sikkerhed falder ved deling af cykelsti med motoriserede køretøjer (van Goeverden, 2015, s. 409-410). Så selvom Felix

benytter sig af scanningsprocesser i form af orientering for at skabe sikkerhed omkring sin færden, bliver han udfordret af de forskellige køretøjsenheder, der optræder i stitrafikken.

En tredje faktor, der spiller ind på følelsen af tryghed hos interviewpersonerne, er interaktioner med andre trafikanter i grænsefladerne mellem vej-, sti- og gadetrafik. Anne, Bolette, Elisabeth og Felix udtrykker, at de generelt føler sig trygge i interaktioner med vejtrafikken, hvortil Bolette udtaler, at *"der er også en relativt skarp skillelinje, hvor man går, hvor man cykler, hvor man kører bil og i bus"* (Anne, l. 395-397, Bolette, l. 369-371; Elisabeth, l. 377-378; Felix, l. 484-485). Bolettes oplevelse af infrastrukturen er med til at skabe klare linjer for inddelingen af de tre forskellige trafiksystemer og de dertilhørende trafikkoder. Dette fund afspejler sig endvidere i litteraturen på feltet, idet oplevelsen af sikkerhed og cykelglæde stiger, når cykel- og bilkørsel adskilles (van Goeverden et al. 2015, s. 409-410). Modsat ovenstående oplevelse af generel tryghed i interaktioner med de andre trafiksystemer, oplever Elisabeth, Gert, Julie, Louise og Mads særlige problematikker i grænsefladerne mellem disse. For Gert handler utrygheden i høj grad om interaktioner med gadetrafikken, hvor fodgængere skrånere ind over cykelstien uden at orientere sig, fordi deres opmærksomhed er rettet andetsteds. For at undgå en eventuel kollision, må Gert råbe op for at gøre opmærksom på sig selv og for at kunne udføre det nødvendige ansigtsarbejde, der gør, at begge kan fortsætte deres færd forsvarligt (Gert, l. 537-546). I interaktioner med vejtrafikken italesætter Gert, Louise og Mads utryghed omkring biler, der skal dreje til højre. I disse situationer gør særligt Louise og Mads meget ud af at indikere, at de er til stede i stitrafikken ved brugen af ansigtsarbejde i form af øjenkontakt med navigatøren i vejtrafikken (Gert, l. 585-589; Louise, l. 40-41; Mads, l. 345-348; Goffman, 2010, s. 6-9; 13; Jensen, 2006, s. 155). Endvidere handler utrygheden for Elisabeth, Julie og Louise om at være den svageste køretøjsenhed i interaktionen med vejtrafikken, hvortil Julie uddyber sine tanker: *"Hvis man bliver ramt i en bil, så skal man blive ramt meget hårdt, hvis det skal gå ud over mit kød. Hvis man bliver ramt på cykel, så kan man jo gå i stykker. Man er jo meget mere sårbar. Huden er meget tættere på modstanderen"* (Julie, l. 679-682; Elisabeth, l. 717-718; Louise, l. 810-812). I citatet forklarer Julie, hvordan hun som cyklist ved en eventuel kollision med en bil er den mest sårbare. Julies utryghed bunder i, at hun på grund af sin tyndere skal, føler sig mere udsat som cyklist, hvilket afføder, at hun skærper sin opmærksomhed i grænsefladen mellem vej- og stitrafik (Goffman, 2010, s. 6-7).

En fjerde faktor, der påvirker flere af cyklisternes følelse af tryghed, omhandler cykelinfrastrukturen. Her nævner Christina, Elisabeth, Hugo, Kenneth og Mads brosten og

smalle eller manglende cykelstier som utryghedsskabende infrastruktur, mens tryghedsskabende infrastruktur omhandler brede, lukkede og afskærmede cykelstier (Christina, l. 789-790; Elisabeth, l. 422-423; Hugo, l. 607-609; Kenneth, l. 514; Mads, l. 382-385). Elisabeth udtrykker yderligere, hvordan mangelfuld cykelinfrastruktur påvirker hende:

”Nu bliver det meget konkret, men overgangen fra Den Sorte og Den Røde Plads, hvor der er et felt i midten af vejen. Der er brosten, som er svære at køre på. Og det er vel fordi, at man vil indikere, at nu sker der noget andet i forløbet. Men det bliver meget usikkert, man ved ikke, hvad folk gør. Så alle bliver usikre på hinanden. Sådan: ”Nå men kører du så nu?” Eller også er der nogen, der meget pænt vil holde tilbage. Og så tænker man ”Amen, så kan jeg køre.” Men det kan godt være, at cyklisten holder, men det er ikke sikkert, at bilisten har tænkt sig at holde. Så det bliver sådan lidt noget ’klondike’. Altså det er ikke tydeligt, hvem skal holde for hvem [...] Så vidt jeg husker, er der heller ikke hjætænder der. Så det er heller ikke sådan, at cyklister skal holde tilbage nødvendigvis [...] Der er ikke et fodgængerfelt. Det kunne der jo også være. Så er det mere oplagt for bilister at holde. Fordi det føles som om, at det er bilisterne, der har fortrinsret i de overgange der” (Elisabeth, l. 706-717).

Elisabeth beskriver, hvordan der opstår usikkerhed blandt køretøjsenhederne i grænsefladen mellem de forskellige trafiksystemer, når infrastrukturen ikke entydigt viser, hvilken køretøjsenhed der har fortrinsret. I citatet udtrykker Elisabeth ligeledes, hvordan de forskellige navigatører scanner og forsøger at udføre ansigtsarbejde for at bevæge sig videre i trafikken, men samtidig hvordan dette leder til forvirring, fordi der er flere sæt af trafikkode, som skal aflæses i situationen (Goffman, 2010, s. 7-9; 13; Jensen, 2006, s. 155). Ydermere er grænsefladeproblematikken, som Elisabeth beskriver, noget vi selv observerer ved vores første og tredje feltobservation (Bilag 12.1; 12.2; 12.4; 12.5). Her kommer det blandt andet til udtryk, hvordan cyklister krydser et fodgængerfelt på trods af, at der kommer passerende fodgængere, og hvordan det afføder en negativ reaktion hos fodgængerne, som åbenlyst føler, at retten til mobilitet er på deres side (Bilag 12.1, l. 36-39; 54-58). Endvidere beskrives det som en *”koordineringsdans”* mellem navigatører i de forskellige trafiksystemer, der bevidner om behovet for et konstant scannings- og ansigtsarbejde for at sikre den videre mobilitet i alle trafiksystemerne (Bilag 12.2, l. 44-48; Jensen, 2006, s. 155; Goffman, 2010, s. 13). Interaktionerne mellem de forskellige trafiksystemer er således med til at påvirke cyklisternes følelse af tryghed, mobilitet og cykeloplevelse.

En måde at imødekomme de beskrevne utryghedsskabende faktorer italesættes af seks cyklister, der beskriver, hvordan de søger at skabe og opretholde egen tryghed i trafikken ved at skærpe deres opmærksomhed på andre cyklister og trafikanter, når de cykler (Hugo, l. 147-155; Julie, l. 470-471; Kenneth, l. 495-496; Louise, l. 610-612). Elisabeth uddyber: *”Men jeg føler mig ikke utryg, sådan i dagligdagen, når jeg cykler. Det er mere sådan en ‘overall’ opmærksomhed på, at JEG skal være vågen. For jeg kan jo ikke bestemme, hvordan andre opfører sig”* (Elisabeth, l. 386-388). Hun tager derved aktivt ansvar for egen tryghed, da hun ikke oplever, hun kan vide sig sikker på omgivelserne. For Felix gælder det, at han gør brug af ekstra scannings- og ansigtsarbejde til at orientere sig blandt andre cyklister i stitrafikken, og på denne måde placerer sig forrest i lyskrydset, så han bedst muligt kan komme udenom den store cykelmængde og dermed opretholde egen tryghed (Jensen, 2006, s. 155; Goffman, 2010, s. 11-13). Den øgede opmærksomhed på omgivelserne er således en strategi, som de seks cyklister anvender til at opretholde egen tryghed, hvilket særligt gælder i myldretiden, når der er flere cyklister i stitrafikken. Eftersom interviewpersonerne føler et behov for øget opmærksomhed, bevidner det om en manglende generel og udvidet tillid til medtrafikanterne, hvilket indvirker negativt på deres cykeloplevelse i Københavns Kommune (Simmel, 1992, s. 74-75).

Ovenstående afsnit viser, at de tolv cyklister overordnet set føler sig trygge i trafikken, hvormed kommunens målsætning om at sikre udbredt tryghed i trafikken blandt cyklister kan se sig indfriet. Dog udgør myldretid, forskellige tempi, interaktioner i trafikken og cykelinfrastrukturen faktorer, der påvirker deres følelse af tryghed. Hertil omtaler flere af cyklisterne forskellige strategier til at imødekomme de utryghedsskabende faktorer, hvorfor der fortsat er plads til forbedring i kommunens arbejde med området, før alle cyklister kan føle sig trygge i den københavnske trafik.

7.3.5 Delkonklusion

I ovenstående delanalyse har vi evalueret Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 med fokus på de fire områder: byliv, komfort, rejsetid og tryghed gennem de tolv cyklisters oplevelse af disse.

For temaet om byliv kan vi konkludere, at samtlige af cyklisterne ønsker at cykle i fraværet af biltrafik, og at grønne arealer og det levede liv er medskabende faktorer af deres

cykeloplevelse. Dog er omgivelserne ikke det element, der vejer tungest sammenlignet med et tidsmæssigt aspekt. Københavns Kommune har indtil nu formået at skabe attraktive og rekreative byrum som Den Grønne Sti, Cykelslangen og cykelruten gennem Amager Fælled, der skaber sammenhæng og overgange på tværs af byen, hvilket værdsættes af cyklisterne. Dog er der overgange ved ovennævnte forbindelser, der ikke fungerer optimalt, og der udtrykkes et ønske om stadig flere forbindelser, så flere dele af byen kobles sammen, hvorfor der fortsat må arbejdes på forbedring af området, før målet kan indfries. For temaet om komfort kan vi konkludere, at størstedelen af cyklisterne oplever, at infrastrukturen imødekommer deres behov. Det er blandt andet gennem kommunens udbud af services som fodstøtter, cykeltællere, nedtælling til lysskifte samt tildede skraldespande, der har betydning for dette, og dermed er dele af kommunens målsætninger på komfortområdet indfriet. Dog udtrykkes et behov for yderligere fokus på cyklisme i planlægningen af den generelle infrastruktur, hvor brostensbelægning, snefyndning, saltning samt parkeringsforhold problematiseres af størstedelen af cyklisterne, hvormed Københavns Kommunes arbejde med dette bør optimeres, før målet kan indfries. For temaet om rejsetid kan vi konkludere, at cyklisterne opfatter cyklen som den hurtigste og mest effektive måde at komme rundt i København, hvormed kommunens målsætning om at gøre cyklen til den mest konkurrencedygtige transportform er indfriet. Endvidere oplever cyklisterne et generelt flow i cykeltrafikken, men dette påvirkes stadig af mindre forhindringer, hvorfor tiltag som implementering af flere genveje, cykling mod ensretning samt grønne bølger efterspørges. Dermed er der behov for yderligere fokus på dette, før den samlede målsætning på området om rejsetid kan indfries. For temaet om tryghed kan vi konkludere, at samtlige cyklister overordnet set føler sig trygge i trafikken, hvormed kommunens målsætning om at sikre udbredt tryghed for cyklister er indfriet. Dog er der forbedringspotentialer på det samlede mål om tryghed, da faktorer som myldretid, forskellige tempi, interaktioner i trafikken samt cykelinfrastrukturen udfordrer dette.

På baggrund af evalueringen af de fire temaer kan vi således konkludere, at Københavns Kommune arbejder ud fra nogle væsentlige målsætninger, der alle påvirker den samlede cykeloplevelse i København, men at der samtidig er forbedringspotentialer før cykelstrategien kan indfries til fulde.

7.4 Adfærden på de københavnske cykelstier

I dette analyseafsnit undersøger vi adfærden på de københavnske cykelstier med udgangspunkt i henholdsvis de tolv cyklisters oplevelse af området samt vores fund fra de tre feltobservationer. Først belyser vi, hvordan den generelle og færdselsmæssige adfærd udspiller sig på cykelstien og holder den op imod cyklisterne beskrivelse af egen adfærd. Dernæst analyserer vi, hvordan cyklisterne tilpasser deres adfærd ud fra forskellige omstændigheder, og slutteligt afdækker vi cyklisterne forestilling om, hvad der er god cyklistadfærd.

7.4.1 Den generelle cyklistadfærd

I cyklisterne beskrivelser af den generelle adfærd på cykelstien berører de forskellige faktorer af dette, som udfoldes i følgende tre underafsnit: graden af hensyn på cykelstien, opmærksomhed på cykelstien og stemningen på cykelstien.

7.4.1.1 Graden af hensyn på cykelstien

Et område, der fylder hos flere af cyklisterne, er omfanget af hensyn i stitrafikken. Her oplever Bolette, Dorthe og Louise, at der generelt er god hensyntagen på cykelstierne (Bolette, l. 375; Dorthe, l. 503-504; Louise, l. 691), hvilket vi også selv observerer i vores feltobservation af myldretidstrafikken en torsdag eftermiddag i overgangen ved Hillerødgade og Den Grønne Sti (Bilag 12.4, l. 54). Modsat oplever Kenneth ikke samme grad af hensyn:

Interviewer: *"Hvordan synes du, at adfærden er generelt på cykelstien? Altså sådan tonen, og tager folk hensyn til hinanden?"*

Kenneth: *"[...] Jeg synes, man bliver lidt forrådt [griner]. Det er måske et lidt hårdt ord, men ja... Det er som om, det trækker lidt mere i en hensynsløs retning, synes jeg. Også det der med, at "hvis de andre ikke gør det, hvorfor fanden skulle jeg så gøre det?" Sådan noget breder sig"* (Kenneth, l. 604-610).

Her tegner Kenneth et billede af en adfærdsmæssig udvikling i stitrafikken, som er blevet mindre hensynsfuld over tid. Han oplever at blive svigtet af medtrafikanterne, og at denne hensynsløshed smitter af på omgivelserne. Samme oplevelse optræder hos Hugo, der uddyber, at den hensynsløse adfærd blandt andet gjorde sig gældende, da han skulle indføre sine børn i cykeltrafikken (Hugo, l. 209-210). Christina istemmer og portrætterer cyklisterne som en samlet gruppe ud fra *"at de er sig selv nærmest. Så det er et virkelig egoistisk folkefærd*

[griner]” (Christina, l. 27-28). Ligeledes peger Bolette i samme retning og udtrykker, at mange cyklister er mere fokuserede på sig selv end andre, men at det ikke nødvendigvis er forbundet til cyklistadfærd snarere generel adfærd (Bolette, l. 496-499). Denne udbredte oplevelse af manglende hensyn i stitrafikken skriver sig ind i det urbane blaserte karaktertræk, idet Kenneth, Christina og Bolette oplever, at Københavns cyklister lukker af og udviser distance overfor omgivelserne (Simmel, 1992, s. 77-78). Samtidig indikerer beskrivelserne af den hensynsløse adfærd også minimeret grad af både diplomati og galanteri i den interpersonelle rutepraksis i stitrafikken, eftersom cyklisterne oplever, at der hverken viges tilbage eller udvises prioriteret hensyn til omgivelserne (Goffman, 2010, s. 15). På et kulturelt plan indikerer ovenstående portræt af den hensynsløse cyklistadfærd, hvordan samfundets acceleration påvirker de sociale forandringsprocesser, idet værdier og normer bliver mere ustabile grundet det øgede tempo (Rosa, 2014, s. 24). Den hensynsløse adfærd er ikke nødvendigvis intenderet, men snarere en afspejling af et mere ustabil fundament hos samtidens cyklister, hvilket skaber afvigelse og fremmedgørelse overfor egen adfærd og handling (Rosa, 2014, s. 9).

7.4.1.2 Opmærksomhed på cykelstien

Et andet punkt, der optræder i flere af cyklisternes beskrivelse af den generelle adfærd i stitrafikken, er graden af opmærksomhed. Bolette og Elisabeth oplever en blandet grad af opmærksomhed alt afhængig af tidspunktet på dagen, hvor myldretiden, ifølge Elisabeth, kan medføre, at folk om eftermiddagen ”*cykler på autopilot*” (Bolette, l. 493-497; Elisabeth, l. 729-731). Endvidere kæder fire af cyklisterne en mangel på opmærksomhed i stitrafikken sammen med brugen af mobiltelefoner. Felix har oplevet at være tæt på kollision med andre cyklister på grund af deres mobilbrug, mens Dorthe, Gert og Julie fremhæver irritation over ikke at være i stand til at kommunikere og udføre ansigtsarbejde med andre cyklister, fordi de anvender mobil og høretelefoner, mens de cykler (Felix, l. 146-148; Dorthe, l. 699-705; Gert, l. 865-866; Jensen, 2006, s. 155; Goffman, 2010, s. 13). Otte ud af de tolv cyklister fravælger da også selv bevidst brugen af mobiltelefon, mens de cykler, da de finder det nødvendigt og vigtigt at give de trafikale omgivelser fuld opmærksomhed (Christina, l. 145-147; Dorthe, l. 160-163; Elisabeth, l. 124-135; Felix, l. 142-148; Gert, l. 206-209; Julie, l. 230-237; Kenneth, l. 235-240; Louise, l. 205-220). To af cyklisterne anvender mobiltelefonen sporadisk til at lytte til musik eller podcast, men tilpasser samtidig deres opmærksomhed på trafikken ved at skærpe den, mens de lytter (Hugo, l. 269-273; Mads, l. 137-147). For Bolette er anvendelsen af mobiltelefon en del af hendes daglige cykeltur (Bolette, l. 127-131), mens Anne beskriver, hvordan hendes mobilbrug har udviklet sig:

”Men før i tiden brugte jeg cykelturen sådan... Det er også lidt fjollet, men så er man lidt effektiv på en eller anden måde. Nu skal jeg cykle. Jeg ved, jeg skal cykle i de her 20 minutter. Så kan jeg lige bruge den tid lidt fornuftigt. Og så lige ringe til en ven og lige få snakket med en ven. Og så går det lidt hurtigere. Måske også fordi der så er en ende på samtalen. ”Nå, men nu er jeg altså hjemme. Hej, hej””
(Anne, l. 153-157).

Tidligere effektiviserede Anne sin tid på cykelturen ved at tale i mobil samtidig, hvilket er en handling hun nu føler sig fremmedgjort overfor, eftersom hun ikke længere kan se samme fornuft i det (Rosa, 2014, s. 9). Hun modstiller sig dermed det moderne samfunds stramme tidsregime ved ikke længere at effektivisere sin transportproces i samme grad (Rosa, 2014). Foruden ovenstående fire cyklister, observerer vi også eksempler på brugen af håndholdt mobiltelefon i vores feltobservationer af trafikken en tirsdag formiddag ved Dronning Louises Bro samt en torsdag eftermiddag langs Den Grønne Sti (Bilag 12.3; Bilag 12.6). Tendensen til mobilbrug i stitrafikken afspejler således, hvordan livstempoet accelererer, idet cyklisterne i den københavnske stitrafik multitasker og foretager lejlighedsvis aktiviteter ved at lytte til musik eller kommunikere skriftligt eller verbalt via mobiltelefonen, mens de cykler (Rosa, 2014, s. 26; Sheller & Urry, 2006, s. 213-214). Samtidigt kommer det til udtryk, hvordan disse lejlighedsvis aktiviteter vanskeliggør cyklisternes mulighed for at udøve ansigtsarbejde med deres medtrafikanter til at koordinere den interaktionelle adfærd i stitrafikken (Goffman, 2010, s. 13).

7.4.1.3 Stemningen på cykelstien

Et tredje element, cyklisterne berører i deres beskrivelser af den generelle adfærd i stitrafikken, er stemningen og tonen. Her fremhæver fem af cyklisterne, hvordan de oplever en aggressivitet, når de færdes på cykelstierne (Bolette, l. 452-459; Christina, l. 650-651; Felix, l. 516; Gert, l. 311; Hugo, l. 694-699; Julie, l. 544-547). Felix fortæller:

”Altså, jeg synes, folk også skal lære at slappe lidt af nogle gange. Og det er ikke verdens undergang, at ”hov, der er lige en, der kommer til at trække ud foran en”, hvis man er ved at overhale eller et eller andet. Selvfølgelig kan der være situationer, hvor det er farligt, men det er jo aldrig gjort i ond tro eller noget som helst. Og om dét, at man lige kommer til at trække lidt ud, og så ”uh”, trækker

ind igen, når der er folk og får lov til at overhale... At det retfærdiggør at få at vide, man er en dum idiot og at få en fuckfinger i hovedet, det synes jeg ikke. Jeg synes, der generelt er sådan en ret aggressiv stemning på cykelstierne. Specielt på de store der, hvor folk er lidt pressede over, at der er så mange mennesker. Der føler jeg, at der er folk hurtigere lige til at give... Flippe en finger eller et eller andet [...]" (Felix, l. 510-519).

Her omtaler Felix stemningen ved, at der er en kort lunte i stitrafikken, hvor der nemt bliver råbt eller gestikuleret utilfredshed omkring adfærden, hvilket han finder uretfærdigt, da fejltrin på cykelstien, i hans optik, sjældent er udført med fuldt overlæg. Især oplever han, at den aggressive stemning udfolder sig på store cykelstier, der rummer mange cyklister, hvorved infrastrukturen implicit spiller en rolle for stemning og overskud. Bolette og Julie peger på, hvordan folks travlhed på cykelstien ofte er med til at skabe aggressioner i stitrafikken, hvilket skriver sig ind i samfundets acceleration af transportprocesser, hvor det stramme tidsregime skaber travlhed, der påvirker stemningen negativt (Bolette, l. 488-489; Julie, l. 523; Rosa, 2014, s. 21-22; 29). Endvidere indikerer ovennævnte beskrivelser af den aggressive stemning, hvordan adfærd og reaktioner påvirkes af de accelererende sociale forandringsprocesser, da omgivelserne optræder utilregnelige og ustabile for cyklisterne (Rosa, 2014, s. 24). Mads oplever omvendt, at stemningen generelt er god, og at han sjældent møder råben, hvortil han sammenligner stemningen i stitrafikken med stemningen i vejtrafikken og finder, at *"stemningen på cykelstien er bedre, end den er i... Bilister, der sidder og råber omme bag rattet ad hinanden"* (Mads, l. 455-456). Denne forskel kan i Mads' optik forklares af køretøjsenhedernes skaltykkelse, hvor bilisterne er lukket inde, mens cyklisterne lettere kan høre, hvad der bliver råbt i trafikken (Goffman, 2010, s. 7). Ligeledes oplever Anne og Louise overordnet set en god stemning, og selvom der forekommer råben, er det ikke det, der fylder mest i deres oplevelse af den generelle cyklistadfærd, mens Dorthe oplever imødekommenhed og forståelse, hvis hun kommer til at placere sig forkert på cykelstien (Anne, l. 521-522; Louise, l. 696-701; Dorthe, l. 697-699). Dorthes oplevelse kan i lyset af hendes alder på 84 år dermed afspejle, hvordan hun oplever galant adfærd fra sine medtrafikanter, eftersom der bliver taget hensyn til hendes mobilitetsgrad i stitrafikken (Goffman, 2010, s. 14-15).

Samlet set forekommer der en variation i, hvordan cyklisterne oplever graden af hensyn på cykelstien, der på den ene side opfattes som hensynsfuld og på den anden side som egoistisk, hvilket taler ind i samfundets øgede hastighed. Ligeledes varierer oplevelsen af

opmærksomhedsgraden i cykeltrafikken alt afhængigt af tidspunkt på dagen samt brugen af mobil og høretelefoner, hvorfor ni af cyklisterne bevidst fravælger at benytte sig af dette, mens de cykler. For flere af cyklisterne fremstår stemningen på cykelstien aggressiv grundet råben og gestik, mens det for enkelte ikke fylder i den samlede oplevelse af cyklistadfærden.

7.4.2 Færdselslov og cyklistadfærd

Et andet aspekt af cyklisternes beskrivelse af den generelle cyklistadfærd omhandler overholdelse af færdselsloven, herunder brugen af tegngivning i stitrafikken. Tre af cyklisterne udtaler, at de oplever, at der forekommer hyppige lovbrud i stitrafikken. Elisabeth beretter, at *”det er jo i ethvert lyskryds, at hvis der er en god håndfuld cyklister, så er der altid nogen, der bryder loven”* (Elisabeth, l. 518-519). Hugo pointerer, at det ikke er alle cyklister, der følger færdselsloven komplet, men at det heller ikke nødvendigvis altid er det mest hensigtsmæssige, mens Julie oplever en stigende grad af lovløshed i stitrafikken, som hun kobler sammen med *”ungdommeligt overmod, der har bredt sig”* (Hugo, l. 47-49; Julie, l. 688-689). Hun peger dermed på, hvordan lovløs adfærd smitter af på omgivelserne. Ligeledes optræder der flere eksempler på overtrædelse af færdselsloven i vores formiddagsobservation af cyklistadfærden ved Dronning Louises Bro, der både tæller højresving for rødt og cykling i fodgængerfeltet (Bilag 12.3). Når det kommer til brugen af tegngivning, som er en lovpligtig del af færdselsloven (Retsinformation), er der delte meninger hos cyklisterne om, hvorvidt dette overholdes i stitrafikken. Her oplever ni af cyklisterne, at evnen til at udvise tegngivning er mangelfuld og dårlig i den generelle cyklistadfærd, når der drejes og bremses i den københavnske stitrafik (Anne, l. 221; Bolette, l. 521-523; Christina, l. 704; Dorthe, l. 423; Elisabeth, l. 736; Gert, l. 843; Hugo, l. 913, Kenneth, l. 629-630; Mads, l. 569-576). Anne forklarer:

” [...] jeg bliver irriteret på folk, der gør det [giver tegn, red.] med den forkerte hånd, så det er ikke indad, det er udad, du skal stoppe op. Og sådan den her lille arm, der lige ryger ud fra maven, det gælder ikke. Det er der ingen, der kan se, hvad betyder [...] Ja, det er faktisk noget, jeg bliver ret irriteret over, når folk bare stopper midt på cykelstien, fordi du er nødt til at bruge den der arm der. Det kan være for irriterende” (Anne, l. 455-463).

Ovenfor beskriver Anne, hvordan de københavnske cyklisters evne til at markere deres færden i stitrafikken irriterer hende, fordi de enten ikke tydeliggør deres tegngivning, eller fordi de gør

det forkert. Tendensen til utydelig og manglende tegngivning forekommer også i vores tre feltobservationer af cyklistadfærden, hvor vi blandt andet observerer femogtyve eksempler på manglende tegngivning til stop og femogtrediven eksempler på manglende tegngivning til højresving i et tidsrum på en halv time (Bilag 12.1, l. 34-36; Bilag 12.3; Bilag 12.4, l. 54-56; Bilag 12.5, l. 10-11). Disse lovovertrædelser skriver sig ind i litteraturen af feltet, der viser, at der forekommer en udbredt utilfredshed med cyklister, der ikke udviser tegngivning i henhold til færdselsreglerne, hvilket skaber gene for omgivelserne (Cyklistforbundet, 2015). Ovenstående karakteriserer dermed utilstrækkelig eksternalisering, idet cyklisterne ikke gør sig tydeligt læsbare og forudsigelige for omgivelserne (Goffman, 2010, s. 11). Omvendt oplever Louise, at cyklisterne i København generelt er gode til at give tegn i stitrafikken sammenlignet med hjemlandet Sverige, hvor der ikke findes samme skik og regelsæt for tegngivning (Louise, l. 142-150). Felix oplever generelt også god brug af tegngivning og mener snarere, at folk skal blive bedre til at slappe af og vise større forståelse for, at alle laver fejl indimellem (Felix, l. 510).

Kommer det til de tolv cyklisters egen adfærd i forhold til tegngivning og overholdelse af færdselsloven varierer det, hvordan de opfatter sig selv. For Anne er det, som nævnt ovenfor, essentielt med tydelig tegngivning, hvilket hun selv gør noget ud af at markere konsekvent, ligeledes opfatter Dorthe sig selv som god til at give tegn i stitrafikken (Anne, l. 454-455; Dorthe, l. 427). For Louise er det en bevidst del af hendes cykelstil, at hun markerer sin færden for omgivelserne med overdreven tegngivning, blandt andet i situationer hvor det ikke er forventet af hende som cyklist, hvilket Hugo også udøver i større lyskryds, når han skal krydse bilernes svingbaner (Louise, l. 629-634; Hugo, l. 887-892). Begge har således et udtalt behov for at sikre sig, at omgivelserne opfanger deres eksternalisering ved at gøre sig læsbare i trafikken (Goffman, 2010, s. 11). Modsat Anne, Dorthe, Louise og Hugo, som gør noget ud af deres tegngivning, opfatter Christina det snarere som et spørgsmål om kontekst:

Interviewer: *”Hvordan har du det i forhold til tegngivning? Synes du, folk generelt er gode til det?”*

Christina: *”Nej, men det er jeg heller ikke selv. Jo, jeg rækker hånden ud. Nogle gange rækker jeg ikke hånden ud. Altså de steder, hvor jeg synes, det giver mening, så rækker jeg [hånden ud, red.]. Og det er jo en vurderingssag. Jeg gør ikke sådan [indikerer et stop tegn] hver gang, jeg stopper for rødt. Hvis der er mange bag, hvor jeg kan mærke, der er mange bag, så kan jeg godt finde på det.*

Og jeg rækker også hånden ud, hvis jeg kan se, der er nogen, der har brug for, at jeg rækker hånden ud. Og nogle gange glemmer jeg det. Det er sådan. Jeg tror, hvis jeg drejer, så er det nok 50/50 med den hånd” (Christina, l. 702-410).

Ovenfor beskriver Christina, hvordan hendes tegngivning afhænger af den enkelte situation og ser det således som en vurderingssag, der afhænger af de trafikale omgivelser. Hun er dermed ikke konsekvent med sin eksternalisering, men scanner snarere omgivelserne for, hvornår hun giver tegn (Goffman, 2010, s. 11-12). Christinas måde at agere på i forhold til tegngivning afspejles også i litteraturen, der viser en tendens til, at der gives bedre tegngivning i myldretiden end ellers (Vejdirektoratet, 2019). Når det kommer til at orientere sig i og at overholde færdselsloven, der rækker ud over førertalte tegngivning, ses en tilsvarende kalkulerings hos flere af cyklisterne, hvor de er bevidste om, hvornår de overtræder færdselsloven. Her orienterer Bolette, Christina og Julie sig efter politi og øvrige omgivelser, inden de bryder færdselsloven, og Anne udtrykker irritation over cyklister, der holder for rødt, når der er fri bane (Bolette, l. 201-204; Christina, l. 882-885; Anne, l. 327-333). Det er især tidsbesparelse, der fremhæves som årsag til overtrædelserne:

Interviewer: *”Er det [færdselsloven, red.] noget, du tænker over, når du cykler? Er det sådan ”hov, nu overtræder jeg noget”, eller ”nu holder...” //*

Julie: *// ”Ja. Ja, det er det. For eksempel når jeg drejer til højre for rødt, så ser jeg efter, om der er nogen, og er der nogle børn. Så det er vel at tænke over det. Så bryder jeg det alligevel, fordi jeg tænker, at ”uh, mit liv er for kort til at stå her i 30 sekunder mere”, og det er noget pjat [griner]. Ærlig snak. Det bliver du ikke bedre af” (Julie, l. 559-565).*

Her forklarer Julie, hvordan hun orienterer sig i omgivelserne, før hun overtræder færdselsloven og på den måde gør sig sin handling bevidst. Det er et tidsmæssigt aspekt, hun fremhæver som årsag til overtrædelserne, men hun tager samtidigt afstand fra dette ved at kalde det ‘noget pjat’. Hendes prioritering af tidsbesparelse skrives ind i accelerationen af transportprocesser, idet hun effektiviserer sin kørsel ved at overtræde loven (Rosa, 2014, s. 21-22; 29). Samtidigt afspejler hendes afstandtagen til handlingen også, hvordan samfundets accelerationsprocesser bevirker til følelsen af fremmedgørelse, idet hun udfører en handling, hun principielt set ikke står inde for. Samtidig er hun bevidst om ikke at opfordre kommende cyklistgenerationer og børn til samme adfærd (Rosa, 2014, s. 9). For Dorthe, Hugo og Gert

sker overtrædelserne af færdselsloven i situationer, hvor det kan gøre deres cykelfærden nemmere, eller fordi det er på et tidspunkt af døgnet uden trafik (Dorthe, l. 686-692; Hugo, l. 36-37; Gert, l. 734-737). Hos Kenneth, Felix og Mads sker overtrædelserne af færdselsloven, fordi de benytter sig af tidsbesparende smutveje enten på fortove eller på ensrettede gader (Kenneth, l. 621-622; Felix, l. 540-543; Mads; l. 43-44). Mads uddyber:

”Jeg kan sagtens finde på at køre over røde lys, hvis jeg føler, at det er sikkert, og jeg er helt sikker på, at der ikke er nogen chance for, at der er noget, der går galt. Også svinge til højre på et rødt lys, og nogle gange køre modsat retning af ensrettede veje. Ja. Det er lidt... Ja, det lyder jo forfærdeligt, når man siger det. Men ja, såsom Oehlenschlägergade. Nu kan jeg ikke huske, om cyklister godt må cykle den anden vej, men der cykler jeg også bare igennem. Så længe jeg ikke skaber problemer, og hvis der kommer en bil, så kører jeg ind mellem nogle parkerede cykler” (Mads, l. 41-47).

Mads' beskrivelse ovenfor skildrer forskellige typer overtrædelser af færdselsloven, han kan finde på at udøve, så længe det ikke er risikabelt. I kørslen mod ensretningen er han således bevidst om sin handling og udviser dermed hensyn til andre trafikanter, der måtte være. Samme hensyn gælder for Felix og Kenneth, der også holder ind til siden for modkørende på ensrettede gader og undlader at ringe ad fodgængere på fortovet, da de er bevidste om, at de opholder sig i andre trafiksystemer end stitrafikken (Felix, l. 549-552; Kenneth, l. 621-624). De tre cyklisters bevidstgørelse af deres handlinger bevirker dermed, at de udviser diplomati for forbipasserende biler og fodgængere ved at vige tilbage (Goffman, 2010, s. 15). Mads udtrykker ligesom Julie også en afstandtagen til sin lovovertrædelse, hvilket ligeledes bevidner om en fremmedgørelse overfor sig selv og sine handlinger (Rosa, 2014, s. 9).

Samlet set optræder brud på færdselsloven som et udbredt fænomen i cyklisternes oplevelse af den generelle cyklistadfærd såvel som i deres egen færden i cykeltrafikken. Størstedelen af cyklisterne beskriver tegngivningen i cykeltrafikken som mangelfuld og tegner samtidig et broget billede af egen adfærd i forhold til samme. Lovovertrædelserne foretages især for at tidseffektivisere og gøre deres færden lettere.

7.4.3 Tilpasning af cyklistadfærd

I cyklisternes fortællinger om deres egen adfærd i den københavnske stitrafik kommer de ind på forskellige elementer, der påvirker deres færd. En utilregnelig faktor, som flere af cyklisterne tilpasser deres adfærd ud fra, er vejret. Her nævner halvdelen, at de fravælger cyklen helt eller kombinerer cykelturen med offentlig transport, hvis det regner kraftigt eller sner (Anne, l. 70-80; Christina, l. 467-473; Felix, l. 757-762; Gert, l. 461-474; Kenneth, l. 79-82; Louise, l. 81-84). Endvidere beskriver Anne og Mads, hvordan vejret også kan medføre, at de tilpasser deres fart ved at sænke den, når sne eller regn gør belægningen på cykelstierne glat, som udfoldet i afsnit 7.3.2 om komfort (Anne, l. 390-393; Mads, l. 391-394). Et andet element, der har betydning for ti af cyklisternes færd, er tid og sted, idet de tilpasser deres adfærd ud fra myldretid og større knudepunkter. Her undgår Dorthe og Elisabeth helst at cykle i myldretiden, mens Bolette, Felix, Gert og Kenneth gerne undgår større knudepunkter i myldretidstrafikken grundet mængden af cyklister eller for at kunne nyde turen i større omfang (Bolette, l. 643-646; Dorthe, l. 458-467; Elisabeth, l. 409-410; Felix, l. 109-111; Gert, l. 647-650; Kenneth, l. 300-303). Myldretiden påvirker dermed deres valg af rute, og hvorvidt de cykler afsted. Herudover beskriver Anne, Hugo og Mads, hvordan myldretiden påvirker selve deres ageren i stitrafikken i forhold til at give tydeligere tegn og at orientere sig grundigere (Anne, l. 663; Hugo, l. 646-649; Mads, l. 401-407). For Bolette bevirker myldretiden også til en tilpasning af hendes adfærd, idet hun skærper opmærksomheden på, hvor hun skal placere sig i stitrafikken alt afhængig af, hvilken retning hun skal i, og hvor hurtigt hun cykler. Hun tænker således fremad og planlægger sine næste træk i stitrafikken ved at være bevidst om sin placering (Bolette, l. 416-427). Ovenstående adfærdstilpasninger afspejler, hvordan flere af cyklisterne scanner omgivelserne grundigere i myldretiden, så de kan udøve deres rutepraksis på sikker vis (Goffman, 2010, s. 11-13). Samme tendens optræder også i vores første feltobservation af morgentrafikken i lyskrydset ved Åboulevard, Gyldenløvesgade og Rosenørns Allé, hvor cyklisterne, der passerer os, har koncentrerede miner, og generelt er gode til at give tegn (Bilag 12.1, l. 22; Bilag 12.2, l. 48-55).

Et yderligere element, der påvirker cyklisternes adfærd i stitrafikken, er medtrafikanterne. For Christina, Kenneth og Louise gælder det, at de tilpasser deres adfærd ud fra medtrafikanterne for at skabe deres egen sikkerhed. Det gør de ved enten at holde afstand til cyklister, der kører utilregneligt, så som turister, børn og folk der cykler med høretelefoner eller ved at orientere sig ekstra grundigt, når de cykler overfor grønt (Christina, l. 888-904; Kenneth, l. 40-41; Louise, l. 581-584). For Gert er det følgeskab med andre cyklister, der har en betydning for

hans orientering og fart (Gert, l. 883-889). En lignende adfærdstilpasning gør sig gældende hos Hugo:

”Jeg tror faktisk mest af alt, at jeg lægger mærke til min egen adfærdsændring i forhold til, hvor hurtigt jeg kører. Hvis jeg netop kører sammen med nogen, hvor vi så kører langsomt... ofte ligger man og snakker eller et eller andet i den stil... så kan jeg godt mærke, at jeg skal orientere mig på en anden måde, end jeg plejer, fordi jeg ikke i samme grad, som hvis man kører hurtigt... så skal man virkelig være opmærksom på, at når man kører langsomt, at der kommer mange flere bagfra. Så det ændrer i hvert fald min egen... Hvad skal jeg normalt holde styr på, og hvad skal jeg nu holde styr på meget mere i forhold til, hvad der kommer” (Hugo, l. 833-840).

Hugo oplever således, hvordan hans færden på cyklen tilpasses ud fra følgeskab med andre cyklister, hvilket præger både hans grad af opmærksomhed og fart i stitrafikken. Ovenstående eksempler på adfærdstilpasning afspejler således cyklisternes behov for yderligere scanning af omgivelserne og medtrafikanterne for at opnå glidende og sikker rutepraksis (Goffman, 2010, s. 11). Fart er også noget, Anne tilpasser og præges af ud fra medtrafikanternes adfærd. Hun oplever, at de andre cyklisters hastighed smitter af på hende, og hun øger dermed sit tempo (Anne, l. 655-658). Denne adfærdspåvirkning reflekterer hun yderligere over:

”Det er også ofte, når jeg cykler, at jeg siger til mig selv, ”du skal seriøst ikke nå noget”. Så cykl lidt langsomt, og så nyder du det også med dig selv. Jeg kommer til at svede rigtig hurtigt, og jeg får det ofte rigtig varmt hurtigt. Så siger jeg også til mig selv [...], ”lad nu vær med at cykle så hurtigt”, men det bliver bare sådan en konkurrence for mig. Det er jo bare røvirriterende. Jeg er meget opmærksom på, at jeg cykler sådan, men jeg vil gerne tage det lidt mere med ro” (Anne, l. 553-558).

I Annes beskrivelse optræder en ambivalens omkring hendes eget tempo i stitrafikken, idet hun ofte cykler hurtigere end nødvendigt, hvilket har indvirkning på graden af nydelse. Selvom hun er bevidst om sin nuværende adfærd samt det aktive ønske om en adfærdsændring, præges hun fortsat af de andre medtrafikanternes fart, der udgør et konkurrenceelement for hendes egen fart.

Annes adfærd afspejler dermed, hvordan accelerationsprocesserne i det moderne samfund implicit udgør en styrende norm for hendes hastighed, men også at hun føler sig fremmedgjort overfor sin adfærd, eftersom hun følger normen på trods af, hun reelt ikke ønsker det (Rosa, 2014, s. 9-12).

Ovenstående afsnit viser, hvordan vejret har betydning for halvdelen af cyklisternes transportvalg og hastighedstilpasning. Endvidere indordner flere af dem bevidst deres adfærd i trafikken og valget af rute ud fra tids- og stedsbestemte rammer, ligesom at tilstedeværelsen af andre cyklister præger, hvordan de skaber egen sikkerhed, orienterer sig og tilpasser hastighed.

7.4.4 Den gode cyklist

Når det kommer til cyklisternes opfattelse af, hvad god cyklistadfærd indebærer, er et gennemgående tema at udvise hensyn i stitrafikken, hvilket kommer til udtryk gennem forskellige handlinger. En af dem er, ifølge fem af cyklisterne, at give plads til hinanden på cykelstien, herunder at give særligt pladshensyn til børn og svagere cyklister i stitrafikken og dermed udvise galanteri (Anne, l. 551-552; Bolette, l. 515; Elisabeth, l. 545-546; Gert, l. 723-728; Julie, l. 552; Goffman, 2010, s. 14-15). Ligeledes pointerer Dorthe, Elisabeth, Kenneth og Louise en vigtighed i at placere sig rigtigt i stitrafikken ved at lægge sig i inderbanen og generelt at cykle ud fra de gældende forhold (Dorthe, l. 444; Elisabeth, l. 741-744; Kenneth, l. 620-621; Louise, l. 56-57). At have opmærksomhed på omgivelserne er også gennemgående for fem af cyklisterne i form af at orientere sig i, hvem og hvad der er omkring dem (Christina, l. 700; Elisabeth, l. 540-541; Felix; l. 612; Gert, l. 619-622; Mads, l. 468-469). Endnu en måde at udvise hensyn på er ved at anerkende sine medtrafikanter ved at se hinanden i øjnene og indrømme egne fejl (Felix, l. 616-623; Hugo, l. 717-721; Julie, l. 552). For Hugo handler den gode cyklistadfærd især også om at tage fælles ansvar (Hugo, l. 849-851), hvilket Louise istemmer sig:

”Det er det med at have et blik for, at du er en af mange [...] At holde jævn trafik, lige se lidt fremover, se lidt tilbage, se lidt til siderne, planlægge lidt, se lidt, hvordan tingene flyder. Forstå dig selv som en del af en større sammenhæng, hvor der er rigtig mange andre, der også skal bevæge sig sammen med dig. Det, tænker jeg, er det vigtigste. Bare ja, at have det hensyn” (Louise, l. 723-728).

I Louises skildring af god cyklistadfærd optræder pointen i at tænke mere kollektivt i stitrafikken ved at bevidstgøre sig mere om, hvordan ens egen adfærd og bevægelse er i vekselvirkning med andres. At tænke hensyn på ovenstående måder udgør således et modsvar på den blaserte adfærd flere af cyklisterne møder og oplever i den aktuelle adfærd, de møder i stitrafikken, hvor folk distancerer sig fra omgivelserne på forskellig vis (Simmel, 1992, s. 77-78). Et andet aspekt, der optræder som god og hensynsfuld cyklistadfærd er overholdelse af færdselsloven og tydelig tegngivning, som ni af cyklisterne fremhæver (Anne, l. 551; Bolette, l. 515; Dorthe, l. 444; Elisabeth, l. 539-540; Hugo, l. 38-40; Julie, l. 552-553; Kenneth, l. 620-623; Louise, l. 57-58; Mads, l. 467-471). Dette aspekt afspejler således også et modsvar på den nuværende oplevelse af cyklistadfærden i den københavnske stitrafik, som udfoldet i afsnit 7.4.1 om den generelle cyklistadfærd. God cyklistadfærd er dermed tydelig eksternalisering til at afhjælpe omgivelserne med at forudsige egen færden (Goffman, 2010, s. 11).

Et sidste gennemgående tema, cyklisterne sætter i forbindelse med god cyklistadfærd, er hastighed. Her fremhæver ni af interviewpersonerne, hvordan god adfærd er at have mindre travlt og generelt at sætte farten ned i stitrafikken (Anne, l. 551-552; Bolette, l. 515; Dorthe, l. 677-678; Elisabeth, l. 746-747; Gert, l. 729-730; Hugo, l. 852-853; Julie, l. 551; Kenneth, l. 621; Louise, l. 723-724). Anne uddyber, hvordan hastigheden er med til at præge hendes overordnede cykeloplevelse:

”Jeg tror egentlig helt overordnet, at det ville være rarere at cykle i København, hvis folk bare ikke havde så travlt, når de cyklede. Og det er okay at komme fem minutter senere end... du sparer faktisk bare max fem minutter på at cykle så hurtigt og så aggressivt. Det gør ikke nogen, heller ikke dig selv, noget godt overhovedet” (Anne, l. 558-561).

Her optegner Anne et billede af, hvordan cykeloplevelsen i København ville forbedres af mindre travlhed, da det i hendes optik hverken giver en større tidsbesparelse eller gavner stemningen. Interessant er det at flere af cyklisterne, som efterspørger mindre travlhed og hastighed på cykelstien, også er dem, der beskriver sig selv som hurtigt kørende, og i Annes tilfælde aggressiv (Anne, l. 23-30; Elisabeth, l. 36; Gert, l. 45-48; Hugo, l. 32). I og med cyklisterne kobler god cyklistadfærd sammen med et langsommere tempo i stitrafikken, modstiller de sig således den herskende tendens til øget acceleration i samfundet og dets stramme tidsregime (Rosa, 2014, s. 12). Endvidere forekommer et tvetydigt element af

fremmedgørelse overfor egen handling, eftersom førnævnte fem cyklister i praksis cykler hurtigt, men samtidigt ønsker en sænkning af den generelle hastighed. De følger dermed samfundets norm om at opretholde et hurtigt tempo (Rosa, 2014, s. 37).

Samlet set tegner cyklisterne et billede af god cyklistadfærd som værende betinget af hensyn udvist gennem pladsgivning, placering på cykelstien, opmærksomhed på omgivelserne samt at tage fælles ansvar. Endvidere udgøres god cyklistadfærd af overholdelse af færdselsloven, tydelig tegngivning samt en generel sænkning af farten på cykelstierne.

7.4.5 Delkonklusion

I ovenstående delanalyse om adfærden på de københavnske cykelstier har vi gennem fire afsnit udfoldet de tolv cyklisters oplevelse af den generelle og færdselsmæssige adfærd, hvordan de tilpasser egen adfærd samt deres forestilling om god cyklistadfærd. I første afsnit finder vi, at oplevelsen af den generelle adfærd er præget af graden af hensynsfuldhed og opmærksomhed i cykeltrafikken samt aggressiv stemning. I andet afsnit konkluderer vi, hvordan cyklisterne oplever, at brud på færdselsloven og mangelfuld tegngivning kendetegner den generelle adfærd i cykeltrafikken. Endvidere konkluderer vi i tredje afsnit, hvordan cyklisternes adfærd tilpasses ud fra forskellige udefrakommende faktorer, der præger deres orientering, hastighed og oplevelse af sikkerhed. Slutteligt viser fjerde afsnit, hvordan cyklisterne kæder god cyklistadfærd sammen med hensyn, overholdelse af færdselsloven og forsvarligt tempo på cykelstien.

7.5 Cykelforhold og adfærd i et fremtidigt perspektiv

I dette afsnit opridser vi, hvordan cyklisterne opfatter den aktuelle politiske prioritering af cyklisme i Københavns Kommune som afsæt til at belyse forbedringspotentialer af henholdsvis de infrastrukturelle forhold og adfærden på cykelstien. Slutteligt analyserer vi, hvordan cyklisterne oplever pladsen på cykelstien ud fra diversiteten af køretøjer og mobilitetsforudsætninger.

7.5.1 Infrastrukturel prioritering af cyklisme

Fælles for samtlige cyklister er, at de på et overordnet plan oplever, at cyklisme er et velprioriteret område i kommunen. Her henviser de blandt andet til mængden af nye

infrastrukturelle forhold, der er kommet i de seneste år, samt hvordan København tager sig ud som cykelby sammenlignet med andre byer i ind- og udland, som nævnt i afsnit 7.2.3 om den københavnske cykeloplevelse (Anne, l. 624-626; Bolette, l. 101; Christina, l. 811-821; Dorthe, l. 580; Elisabeth, l. 624-626; Felix, l. 701-704; Gert, l. 793-797; Hugo, l. 781-786; Julie, l. 651-653; Kenneth, l. 669-670; Louise, l. 754-756; Mads, l. 528-533). Foruden ønsket om bedre parkeringsforhold for cykler, flere grønne ruter, og mindre ensretning for cykler, som afdækket i afsnit 7.3, fremhæver flere af cyklisterne endvidere andre infrastrukturelle forbedringspotentialer i Københavns Kommune. Én af dem omhandler ønsket om bedre navigationsvilkår for cyklister. Her nævner Elisabeth og Felix et afsavn til tydeligere skiltning for cyklister i kommunen i forhold til at kunne navigere rundt i byen (Elisabeth, l. 355-369; Felix, l. 736-742). Ligeledes udtrykker fem af cyklisterne ønsket om at skabe en tydeligere opdeling af cykelstierne for dels at bevidstgøre de københavnske cyklister om deres placering i stitrafikken og for bedre at kunne rumme forskellige tempi (Bolette, l. 633-636; Christina, l. 265-269; Gert, l. 515-517; Hugo, 608-609; 921-925; Julie, l. 508). De syv cyklister efterspørger således mere politisk indgriben på området til at disciplinere, guide og strukturere de københavnske cyklister gennem infrastrukturelle ændringer i stitrafikken (Kristensen, 1987, s. 166; Foucault, 1982, s. 215).

Et andet gennemgående tema er den politiske prioritering af cyklisme sat overfor bilisme, hvilket flere af cyklisterne italesætter. Her efterspørger ni af dem mere politisk handling på området, idet de ønsker højere prioritering af cyklisme i kommunen mod en begrænsning af bilismen grundet blandt andet støj og forurening (Anne, l. 745-759; Christina, l. 250-253; Dorthe, l. 667-668; Elisabeth, l. 666-669; Gert, l. 160-161; Hugo, l. 369-370; Julie, l. 358-360; Louise, l. 764-765; Mads, l. 590-595). Julie fremhæver endvidere, hvordan bilismen fylder i gadebilledet:

”Jeg synes ikke, der er plads til os [cyklister, red.]. Jeg synes, at bilerne får så meget areal [angiver stort areal med hænderne]. Vi får så meget areal [angiver lille areal med hænderne], men vi er mange flere. Så derfor synes jeg, at det er en forkert måde at administrere de der gader og arealer på. Det slår tilbage på, at jeg synes, at der er alt for mange biler i byen [...] Men der synes jeg, at hvis vi havde en statsmagt, der turde tage fat i bilismen der. De fylder jo en masse. Det er jo heller ikke pænt [...] Men i forhold til at gøre det til en bedre by for cyklister, og det er det, du spørger om, ikke? Så skulle man da have halvdelen af

de der privatbiler ud [...] Jeg er ikke bilhader, men jeg synes ikke, at alle bare skal gå og have alle de biler, de gider at have herinde” (Julie, l. 356-373).

I Julies beskrivelse fremgår det, hvordan hun oplever, at bilister tilgodeses i forhold til pladsen, der gives til cyklister, som udgør en større samlet population i kommunen. Hun savner mere politisk handling og ser det som et betydningsfuldt område at begrænse bilismen for at kunne forbedre cykeloplevelsen. Eftersom hun selv har bil, er hun ikke fuldkommen imod bilisme i kommunen og ser sig således ikke som ‘bilhader’, men alligevel ønsker hun en betydeligere begrænsning. I den forbindelse nævner både hun selv, Elisabeth og Louise en række mulige politiske løsninger til at fremme cyklismen og bremse bilismen i kommunen gennem eksempelvis indførelse af betalingsring, flere bilfri zoner og et klimakørselsfradrag (Julie, l. 378-380; Elisabeth, l. 684-692; Louise, l. 764-770). På trods af det udbredte ønske om begrænsning af bilisme, der hersker blandt cyklisterne, er flere af dem samtidig skeptiske overfor sandsynligheden for reel politisk handling på området. Gert peger på, hvordan “*det er som om, biler er hellige bøger. Det må ikke røres [...]*” (Gert, l. 411-412) og henviser til, at der fra politisk side ikke tør ændres drastisk på området. Ligeledes istemmer Julie og Louise dette ved at så tvivl om, hvor mange politikere eller partier, der reelt set tør gennemføre sådanne tiltag (Julie, l. 366-369; Louise, l. 756-758). Ovenstående afsavn om politisk handling og ændringsforslag til begrænsning af bilismen afspejler således, hvordan størstedelen af cyklisterne går ind for mere institutionel indgriben på trafikområdet gennem guvernementalitet for at regulere og disciplinere flere borgere til at se indad og til at vælge cyklen over bilen (Kristensen, 1987, s. 166; Foucault, 1982, s. 215). Samtidig afspejler deres ønske om begrænsning af bilisme også det nye mobilitetsparadigme ud fra, hvordan der gennem politisk design og planlægning af infrastruktur kan begunstiges visse mobilitetsformer, i dette tilfælde cyklen, ved at gøre det vanskeligt for andre former (Sheller, 2018, s. 22-23).

Ovenstående afsnit viser, hvordan samtlige cyklister oplever, at cyklisme allerede er velprioriteret i kommunen, men at der samtidig er plads til forbedring på en række infrastrukturelle områder. Især bilisme er et anliggende, hvor størstedelen af cyklisterne savner politisk indgriben.

7.5.2 Adfærdsregulering

Som det fremgår af afsnit 7.4.1 og 7.4.2 om henholdsvis den generelle og færdselsmæssige cyklistadfærd oplever cyklisterne forskellige udfordringer i stitrafikken, når det kommer til stemning, hastighed, tegngivning og cyklistadfærden generelt. Hertil reflekterer de over mulige løsninger på dette ved at forholde sig til forskellige typer adfærdsreguleringer. Én af dem er, hvorvidt øget politikontrol på området vil kunne ændre på adfærden. Et sådant tiltag udtrykker Felix, Julie og Kenneth positiv holdning til, hvor Felix og Kenneth fremhæver en effektiv adfærdspåvirkning gennem bøder og påtale, mens Julie peger på vigtigheden i, at politiet retter yderligere opmærksomhed mod stitrafikken på grund af diversiteten af transportmidler og cyklisttyper (Felix, l. 656-665; Julie, l. 62-69; Kenneth, l. 634). Disse overvejelser omkring virkningen af øget politipatroljering i stitrafikken afspejles endvidere i litteraturen, der viser, hvordan cykelpolitipatroljering har en normativ effekt på cyklisters adfærd, og hvordan Københavns Politi har oplevet øget efterspørgsel på dette område (Rantatalo, 2016; Københavns Politi, 2022). Omvendt udtrykker Dorthe, Elisabeth, Gert og Mads skepsis omkring effektiviteten af øget politikontrol (Dorthe, l. 534-538; Elisabeth, l. 555-558; Gert, l. 742-746; Mads, l. 485-489). Der således delte meninger om, hvorvidt der skal være mere institutionel indgriben på adfærdsområdet ved politimæssig disciplinering og regulering af individets adfærd gennem guvernementalitet (Kristensen, 1987, s. 166; Foucault, 1982, s. 215). Heller ikke Elisabeth mener, at et fokus på bøder er den rette vej til regulær adfærdsændring:

”Jeg synes, det er meget oppe i medierne, det her med, at så giver man bøder til folk. Og jeg tænker, at det er jo altid godt med et positivt fokus. Det der med, at der bliver skrevet artikler om, at ”Så blev der bøffet 2.500 i dag”, og ”Her kan du se listen over, hvad du mister af penge og skal give i bøde”. Der tænker jeg, kunne man lave noget mere positiv psykologi? [...] Ja, altså få alle de gode fordele ved at cykle, og alle de gode fordele ved, at man cykler ordentligt” (Elisabeth, l. 554-559).

I Elisabeths optik medfører øget politikontrol ikke nødvendigvis bedre cyklistadfærd, og hun oplever ofte, at adfærdsregulering fremstilles ud fra en negativ vinkel i medierne. Hun efterspørger snarere, at der lægges vægt på den gode cyklistadfærd med en mere positiv psykologisk tilgang gennem eksempelvis adfærds-kampagner. Kampagner er også et tiltag, flere af cyklisterne ser som et oplagt og enkelt middel til at påvirke de københavnske cyklister til bedre adfærd (Anne, l. 592-596; Bolette, l. 566-568; Christina, l. 719-725; Elisabeth, l. 557-

570; Felix, l. 636-651; Gert, l. 751-755; Hugo, l. 726-733; Julie, l. 570-574; Kenneth, l. 648-653; Mads, l. 489-491). Her peger Elisabeth og Hugo på en væsentlighed i at tilpasse budskaberne på et lokalt plan, så de rammer mere præcist, mens Bolette og Julie ser det som en vigtig dannelsesopgave for kommunen. At have fokus på lokale løsninger er endvidere i tråd med litteraturen, der viser, at en differentieret tilgang er nødvendig i udviklingen af politikker til at fremme cyklisme (Harms et al., 2014, s. 232).

Et sidste adfærdsmæssigt område, cyklisterne reflekterer over, er, hvordan man bedst introduceres til den københavnske cykelkultur. Her peger Felix, som selv er tilflytter, på, at det er vanskeligt at forklare kulturen, hvorfor cyklister selv er nødt til at opleve den for at kunne forstå den (Felix, l. 696-697). Hugo, Julie og Mads omtaler cykelprøver og -kurser som en mulig løsning til at udbrede bedre cyklistadfærd i kommunen, men påpeger også, at der ligger en vanskelighed i at gøre det lovpligtigt, mens Anne ikke tror på, det vil få opbakning, og Bolette finder det som at gå for langt (Hugo, l. 809-817; Julie, l. 579-583; Mads, l. 476-481; Anne, l. 591-592; Bolette, l. 572-576). Ovenstående perspektiver rummer således forskellige holdninger til institutionel indgriben på adfærdsområdet i stitrafikken, hvor flere af cyklisterne er positivt stemt overfor mere disciplinering, mens enkelte finder det for indgribende (Kristensen, 1987, s. 166). Slutteligt fremhæver Christina og Elisabeth en vigtighed i at lære om god cyklistadfærd og cykelkultur fra barnsben gennem eksempelvis cykling på skoleskemaet (Christina, l. 852-858; Elisabeth, l. 559-563). Louise supplerer:

”Det er jo ligesom en del af at bo i byen [...] Udvis en god cykeladfærd. Det er jo noget, man skal lære sine børn [...] Og det får man jo kun ved at cykle [...] Med børn, så er det jo det, man kan godt fortælle børn alle mulige ting, men dét man siger, er ikke dét, de gør. Det, man selv gør, det er det, de gør. Så det er jo også om at være et godt eksempel” (Louise, l. 820-824).

For Louise er det væsentligt, at man som forælder udviser god cyklistadfærd overfor sine børn, og dermed selv statuerer et godt eksempel, da hun mener, at det snarere er handlinger fremfor ord, der påvirker børns måde at agere på. Det handler således om at igangsætte en positiv adfærdssmitte fra start af. Samlet set er der forskellige bud på, hvordan regulering af adfærden i stitrafikken bør udføres.

I ovenstående afsnit reflekterer cyklisterne over forskellige adfærdsregulerende tiltag mod den oplevede adfærd på de københavnske cykelstier. Øget politikontrol som middel til dette er der delte holdninger til, mens flere adfærdsregulerende kampagner bifaldes af størstedelen. Cykelprøver og -kurser er der varierende mening om, og for enkelte af cyklisterne er det essentielt at starte tidligt i livet med at udbrede god adfærd på cykelstien.

7.5.3 Plads til alle på cykelstien?

Et område, der både præges af den københavnske infrastruktur og adfærd, er, hvorvidt cyklisterne oplever, at der er plads til alle på cykelstien. Set i forhold til den infrastrukturelle bredde på cykelstierne italesætter cyklisterne oplevelsen med at dele cykelsti med andre køretøjer, herunder knallerter, skateboards, løbehjul og eldrevne cykler og ladcykler. Her udtrykker Anne, Hugo og Louise en mindre irritation over farten og volumen af visse køretøjer, men også at det ikke fylder væsentligt hos dem. Anne peger på, at ladcyklerne generelt er gode til at holde ind til siden, mens Hugo finder mangfoldigheden af køretøjer på cykelstien i orden, så længe folk tager hensyn ud fra deres køretøj (Anne, l. 510-516; Hugo, l. 677-685). Louise ser heller ikke et større problem i delingen af cykelstien, idet hun synes, *”at det vigtige er, at der er plads til alle, så alle i høj grad BRUGER cyklen. Om så det er en ladcykel, eller om det er en elcykel, eller om det er en knallert, eller hvad pokker det nu er. Ja, så hellere det”* (Louise, l. 710-713). Så længe der er plads nok til alle, er det blot positivt i hendes øjne, at folk bruger cyklen uanset typen af den. Mads ser ligeledes ikke et problem i at dele stien med andre og kobler det sammen med, at han selv tidligere har cyklet på en ladcykel, hvilket han mener, der skal være plads til (Mads, l. 445-447). Modsat finder de otte andre cyklister det problematisk at dele cykelstien. Her fremhæver flere af dem, hvordan køretøjernes forskellige forudsætninger for hastighed er med til at ødelægge det generelle flow, fordi der bliver skabt utilregnelige rutepraksisser, hvor navigatørerne enten ikke formår at manøvrere sikkert i stitrafikken eller bevidst kører stærkt, hvilket udfordrer følelsen af, at der er plads nok på cykelstien (Bolette, l. 354-359; Christina, l. 621-639; Elisabeth, l. 441-462; Felix, l. 603-607; Gert, l. 655-660; Julie, l. 508-519; Kenneth, l. 580). Endvidere problematiserer Kenneth volumen af de forskellige køretøjer på cykelstien:

Interviewer: *” [...] hvad er din oplevelse af dele cykelstien med andre former for køretøjer?”*

Kenneth: *” [...] Det burde kun være cykler. Det skal i hvert fald ikke være tuk tuk'er. Det vil jeg ikke mene. De forurener ad helvedes til. Det er bare en knallert*

uden katalysator på. Og de fylder meget, og når der så kommer nogle af de der ethjulede og folk på rulleskøjter og folk på skateboards med elmotor og... Ja, det bliver lidt et cirkus. Og der tænker jeg... Kunne man måske godt regulere. Altså der skal i hvert fald ikke køre nogle benzinkøretøjer, som er over en meter i bredde rundt på en cykelsti i København. Jeg vil mene, at man skulle forbyde det” (Kenneth, l. 566-575).

Ovenfor udtrykker Kenneth utilfredshed med, at der ikke findes mere regulering for, hvilke køretøjer der må benytte cykelstien. Her problematiserer han både, hvordan det skaber forurening og pladsmangel på cykelstien, at der kører benzindrevne køretøjer i stitrafikken sammenlagt med de andre typer køretøjer. Også Bolette og Dorthe italesætter volumen af de større køretøjer som problematisk og savner mere institutionel regulering på området, som vil kunne påvirke de nuværende trafikvilkår på cykelstien (Bolette, l. 463-467; Dorthe, l. 484-494; Kristensen, 1987, s. 166).

Udover mængden af forskellige køretøjer påvirkes oplevelsen af, om der er plads til alle på et infrastrukturelt plan, så reflekterer cyklisterne endvidere over, om der er plads til alle på cykelstien ud fra mobilitetsforudsætninger. Her mener Bolette, Felix, Louise og Mads, at der overordnet set er plads til alle i stitrafikken, uanset alder og forudsætning (Bolette, l. 440-444; Felix, l. 558-563; Louise, l. 864-866; Mads, l. 423-437). Bolette fremhæver, at den københavnske stitrafik rummer plads til både at cykle hurtigt og langsomt og stadig have en god oplevelse. Både hun og Felix oplever, at folk er gode til at tage højde for børn i stitrafikken, men de finder det samtidigt uforsvarligt, at forældre lader små børn cykle på trafikale knudepunkter i myldretiden (Bolette, l. 694-705; Felix, l. 567-573). Selvom Mads mener, at der er plads til alle, udtrykker han samtidigt bekymring ved at tanken om selv at skulle lære et barn at cykle i byen (Mads l. 425-427). Set i lyset af de fire cyklisters alder, som spænder fra 24-43 år, tilhører de alle et segment på cykelstien med forholdsvis gode mobilitetsforudsætninger, hvilket kan have indflydelse på, hvordan de opfatter pladsen på cykelstien. Ligeledes kan Louises svenske baggrund også spille en rolle for hendes oplevelse af rumlighed på cykelstien, da hun ikke oplever samme mangfoldighed i stitrafikken i sit hjemland (Louise, l. 146-154). Omvendt forholder det sig for de otte andre cyklister, som ikke mener, der er plads til alle i den københavnske stitrafik. Her peger de alle på, hvordan børn og ældre cyklister er et sjældnere syn på cykelstierne i Københavns Kommune (Anne, l. 487-490;

Christina, l. 621; Dorthe, l. 472-478; Elisabeth, l. 472-476; Gert, l. 664-674; Hugo, l. 656-659; Julie, l. 493-503; Kenneth, l. 534-547). Hertil udtrykker Elisabeth ærgrelse:

”Jeg synes, det er smadderærgeligt. Nu er jeg jo altså også ’all’ for at cykle, så jeg synes, det er ærgeligt, at der ikke er større mulighed for børn, der kan cykle og bruge det som transportmiddel. Især i København. Det giver jo ingen mening [...] Men ja, så både børn, men også ældre. Og jeg tænker, at det har jo noget med trygheden at gøre. At man ikke roder sig ud i cyklen på de cykelstier i København. Fordi der er meget trafik. Og al mulig trafik [...] Så det er ikke fedt, hvis man ikke er helt cykelvant eller, hvad ved jeg... Fysisk har sværere ved at cykle” (Elisabeth, l. 502-511).

Det er ifølge Elisabeth ærgeligt, at der ikke forekommer plads på de københavnske cykelstier. Særligt fordi København opfattes som en cykelvenlig by, finder hun det meningsløst, at der ikke er plads til alle, uanset alder og fysisk forudsætning. Hugo fortæller, at der er ruter, han bevidst til- og fravælger, når han cykler med sine børn grundet trafikens omfang, mens Julie frygter for fremtiden som ældre cyklist i København og henviser til jævnaldrende, der er holdt op med at cykle (Hugo, l. 165-166; Julie, l. 485-489). Dorthe oplever ligeledes, at flere i hendes omgangskreds holder op med at cykle og kæder det sammen med følgende: *“Jamen, det er trafikken. Og så føler de sig usikre, fordi det er jo også noget med balancen [...] Og så bliver nogen svimmel og sådan noget. Altså, der er så mange ting. Men jeg synes det er synd for dem. At de stopper”* (Dorthe, l. 564-566). Der er dermed ikke rum for, at Dorthes jævnaldrende føler sig trygge og mobile i den københavnske stitrafik, dels på grund af trafikens omfang og grundet deres mobilitetsevner, hvilket ærgrer hende. Bemærkelsesværdigt er det endvidere, at samtlige fire cyklister i den ældste alderskategori, der spænder fra 65-84 år, problematiserer rumligheden i den københavnske stitrafik set i forhold til alder. Ovenstående beskrivelser bevidner samlet set om, hvordan mobilitet i dag er blevet gjort til en ressource, hvori cyklisternes sociale praksisser i form af erfaring og forudsætninger påvirker deres mobilitetsevne. Sammenlagt med den nuværende infrastruktur i kommunen, hierarkiseres cyklisterne ud fra mobilitetsevne, hvor børn og ældre forfordes i kraft af deres mobilitetsforudsætninger, hvilket skaber øget ulighed i stitrafikken (Sheller, 2018, s. 22-23; 30-31).

Samlet set viser ovenstående afsnit, at over halvdelen af cyklisterne problematiserer deling af cykelstien med andre køretøjer end konventionelle cykler, grundet pladmangel, forskel i fart samt forurening. Dernæst er det også mere end halvdelen af cyklisterne, der oplever, at de københavnske cykelstier ikke rummer plads til alle cyklister, på tværs af alder og mobilitetsforudsætning.

7.5.4 Delkonklusion

I ovenstående delanalyse har vi udfoldet cyklisternes opfattelse af den aktuelle politiske prioritering af cyklisme i kommunen i form af infrastruktur og adfærdsregulering samt forbedringspotentialer på disse områder. Ligeledes har vi afdækket cyklisternes oplevelse af pladsen på cykelstien. I første afsnit finder vi, at der på trods af en udbredt oplevelse af, at cyklisme er et velprioriteret politisk område i Københavns Kommune, fortsat er forbedringspotentiale i infrastrukturplanlægningen samt i reguleringen af bilisme. Dernæst konkluderer vi i andet afsnit, at størstedelen af cyklisterne peger på kampagner som det mest oplagte middel til bedre adfærd i stitrafikken, mens øget politikontrol og cyklistprøver er mere omdiskuterede løsninger. Slutteligt viser tredje afsnit, at der forekommer en udbredt oplevelse af, at der ikke er plads til alle på cykelstien ud fra diversiteten af køretøjer og mobilitetsforudsætninger, hvilket skaber ulighed blandt cyklisterne.

Kapitel 8

Metodologisk refleksion

I dette afsnit diskuterer vi metodologien, vi har anvendt i specialet samt etiske overvejelser, der har haft betydning for udførelsen af undersøgelsen og dermed analysens resultater. Med anvendelsen af det kvalitative individuelle interview som datagenererende metode for specialet har vi udfoldet de tolv cyklisters forståelseshorisonter gennem deres refleksioner om oplevelsen af cykelforhold og adfærd på de københavnske cykelstier. Ligeledes har vi med anvendelsen af etnografisk feltarbejde fået indblik i den aktuelle adfærd på de københavnske cykelstier. Valget af disse metoder medfører dog samtidig fravalget af andre, hvilket har betydning for, hvad vi kan udlede af undersøgelsen.

På den ene side har vi med anvendelsen af individuelle interviews opnået dybdegående indsigt i meninger og forståelser af cykelforhold og adfærd blandt cyklisterne i Københavns Kommune, hvilket har resulteret i subjektive og unikke beskrivelser af feltet (Thagaard, 2013, s. 11-12; Järvinen & Mik-Meyer, 2017, s. 11). På den anden side har vi ikke observeret interviewpersonernes cykeladfærd i praksis, hvorfor vi ikke kan verificere deres ord i forhold til reel handling, men med vores hermeneutiske udgangspunkt betvivler vi ikke cyklisternes forståelse og oplevelse af cykelforhold og adfærd (Gilje, 2017, s. 132). For at opnå en bredere forståelse af adfærden har vi benyttet os af etnografisk feltarbejde, som har givet os dybere indblik i, hvordan cykelkulturen udspiller sig. I afviklingen af de tolv interviews er vi blevet opmærksomme på metodologiske udfordringer, der kan have betydning for vores endelige forståelse af feltet. Én af disse har været inkonsistensen i rammerne for afholdelse af interviewene, hvor vi oplevede forskel i at være hjemme hos interviewpersonerne og dét at være på et neutralt sted. I interviewsituationerne, der har foregået hjemme hos interviewpersonerne, oplevede vi at have mindre grad af kontrol, idet de indtog en værtsrolle ved at servere forplejning undervejs, hvilket i visse tilfælde ledte fokus væk fra selve interviewet. Anderledes forholdt det sig ved interviewene, der blev afholdt på neutral grund, hvor vi i højere grad oplevede en formel tone, hvilket stod i kontrast til de hjemlige rammer i de andre interviews. Dog vurderer vi, at stedet for afholdelse af interviewet ikke har haft indflydelse på resultaterne, da vi relativt hurtigt har taget kontrol over situationen og ført samtalen tilbage til interviewguidens indhold.

En anden metodologisk refleksion, vi har gjort os, omhandler, hvordan en af vores interviewpersoner i første omgang udtrykte skepsis omkring at blive lydoptaget (Kenneth). Det fordrede derfor en uddybning af rammerne for interviewet og den efterfølgende databehandling for at skabe et fortroligt og trygt rum. Alligevel agerede han uroligt og skrattede flere gange

med sine briller undervejs i interviewet. For ikke at lægge yderligere fokus på lydoptageren, valgte vi at tie vores bekymring for, om det ville udfordre kvaliteten af lydoptagelsen ud fra overvejelsen om, hvorvidt det ville præge hans refleksioner og udtalelser. En tredje metodologisk refleksion omhandler, hvordan der optræder inkonsistens i dataindsamlingen, eftersom vi reviderede interviewguiden efter afviklingen af pilotinterviewet. Her inkorporerede vi spørgsmål om kendskab til færdselsloven for cyklister, indførelse i den københavnske cykelkultur, samt hvorvidt interviewpersonerne har kørekort, og hvordan det påvirker deres cyklistadfærd. På trods af disse tilføjelser vurderer vi, at det ikke har svækket empiriens sammenligningsgrundlag, idet interviewpersonen naturligt berørte disse emner i pilotinterviewet. En yderligere refleksion, vi har gjort os om interviewguiden, er sammenligningsgrundlaget ved spørgsmålet om, hvordan interviewpersonerne beskriver sig selv som cyklist. Da vi i analysen har benyttet spørgsmålet til at generere tre overordnede cyklisttyper, erkender vi, at vi med fordel kunne have præsenteret fastlagte kategorier eller billeder, som interviewpersonerne kunne tale ud fra og indplacere sig i og dermed sikre en fælles referenceramme. Dette ville endvidere have styrket undersøgelsens fortolkningsvaliditet (Maxwell, 2002, s. 48-49). På den anden side ville fastlagte kategorier muligvis begrænse dem i deres selvrefleksion og beskrivelse. Vi er således endt ud med et mere nuanceret billede af cyklisterne med dybdegående beskrivelser, hvori de har kunne udfolde aspekter, de fandt væsentlige, hvilket vi vurderer har bidraget til udvidelsen af vores forståelseshorisont af feltet. Endvidere oplevede vi, hvordan interviewpersonerne havde forskellige fortolkninger af spørgsmålet om, hvorvidt de oplever, at der er plads til alle. Her fortolkede tre af dem spørgsmålet ved at reflektere over cykelstiernes fysiske rammer, mens de resterende forholdt sig til alders- og mobilitetsforudsætninger for at begå sig i cykeltrafikken (Gert; Louise; Mads). Denne forskel imødekom vi dog ved efterfølgende at spørge ind til deres tanker om netop alders- og mobilitetsforudsætninger. De forskellige fortolkninger af spørgsmålet har ydermere udvidet vores egne samt interviewpersonernes forståelseshorisont omkring fænomenet (Gilje, 2017, s. 134).

En fjerde metodologisk refleksion, vi har gjort os, er, hvordan vi oplevede, at interviewpersonerne rettede spørgsmål til os som led i deres besvarelser og dermed indikerede, at vi skulle respondere og anerkende deres refleksioner om emnet (Christina, l. 204; Gert, l. 554-555; Kenneth, l. 303-304). I disse tilfælde har det skabt en afvejning af, hvor meget vi skulle inddrage os selv og vores holdninger til og erfaringer med emnet, og samtidig opretholde de formelle rammer for interviewet. Det afspejler således det asymmetriske forhold, der gør

sig gældende mellem os som interviewere og cyklisterne som interviewpersoner, idet vi ikke ønsker at præge deres refleksioner og svar ved at delagtiggøre dem i vores ståsted (Packer, 2011, s. 48-50). For at opretholde en tryk og respektfuld interviewsituation har vi derfor løbende anerkendt, når de har stillet spørgsmål til os ved at svare kortfattet og neutralt, hvorefter vi har rettet opmærksomheden tilbage på dem og deres oplevelser og erfaringer.

Også i det etnografiske feltarbejde er vi blevet opmærksomme på nogle metodologiske udfordringer, der kan spille en rolle for, hvordan vi forstår og fortolker cykelforhold og adfærd i Københavns Kommune. Eftersom vi til daglig selv udgør en del af feltet, vi skriver os ind i, kan der have optrådt hændelser i vores observationer, vi ikke har været bevidste om eller givet opmærksomhed, fordi vi allerede er indforstået med feltet. Endvidere forekommer der en ubevidst og uundgåelig selektion af de observationer, vi har gjort os, da vores fokus på specifikke hændelser samtidig har udelukket andre potentielt relevante fokuspunkter (Emerson et al., 2011, s. 9). En anden væsentlig refleksion, vi har gjort os med det etnografiske feltarbejde, er, hvordan vi som forskere har optrådt overfor omgivelserne. På trods af valget om at foretage skjulte observationer oplevede vi en forskel i vores synlighed for omgivelserne alt afhængig af, om vi stod sammen eller hver for sig, samt hvordan vi indsamlede vores observationer. I tilfældene, hvor vi stod hver for sig og indtalte vores observationer ved brug af mobil, oplevede vi større grad af anonymitet, mens vores fælles observation, hvor vi åbenlyst noterede færdselsovertrædelser, tiltrak mere opmærksomhed fra omgivelserne. Vores synlighed har muligvis haft en effekt på de observerede cyklisters adfærd, eftersom de i visse tilfælde udviste tegngivning med blikket rettet mod os og vores notesblok, som vi nedskrev overtrædelser på. På trods af ovenstående vurderer vi, at vores feltobservationer har bidraget positivt til udvidelsen af vores forståelseshorisont omkring feltet.

En sidste metodologisk refleksion, vi har gjort os, omhandler undersøgelsens repræsentativitet og generaliserbarhed. Selvom vi har tilstræbt at sammensætte et repræsentativt udsnit af cyklister i Københavns Kommune i forhold til køn og alder, er det væsentligt at tage forbehold for, at de tolv cyklister, vi har talt med, ikke kan repræsentere og afspejle samtlige cyklister. Vi har eksempelvis ikke har sikret repræsentativitet i forhold til etnicitet, hvilket gør, at vi ikke kan udtale os om, hvorvidt dette karakteristika har betydning for oplevelsen af cykelforhold og adfærd i kommunen. På trods af disse repræsentativitetsvilkår har vi med analytisk generalisering stadig fundet almene tendenser, der optræder på tværs af de tolv cyklisters unikke beskrivelser af cykelforhold og adfærd, hvormed vi vurderer, at undersøgelsens

resultater bliver generaliserbare (Halkier, 2001, s. 56). Da flere af vores analytiske fund afspejler sig i feltets eksisterende litteratur, bevidner dette endvidere om specialets generaliserbarhed.

Ovenstående metodologiske refleksioner er således væsentlige at tage højde for i forhold til vores samlede helhedsforståelse af oplevelsen med cykelforhold og adfærd på de københavnske cykelstier.

Kapitel 9

Diskussion

Vores analytiske fund viser på den ene side en udbredt tilfredshed med cykelinfrastrukturen i Københavns Kommune, hvilket skaber følelsen af, at cyklisme er prioriteret i kommunen. Omvendt oplever cyklisterne også, at der ikke er plads til alle på cykelstierne grundet diversiteten af køretøjer og hensynsløs adfærd, hvilket vidner om en uoverensstemmelse mellem planlægning og praksis. Det er derfor væsentligt at diskutere på både strukturelt og kulturelt plan, hvorvidt Københavns Kommune med Cykelstrategien 2011-2025 kan realisere det overordnede mål om at få endnu flere til at cykle i byen.

På den ene side kan Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025 ses som en strukturel prioritering af cyklisterne i kraft af dens tiltag og fokusområder. Set i lyset af Foucaults guvernemantalitetsbegreb kan de infrastrukturelle tiltag i strategien forstås som et middel til at guide og strukturere borgerne til at vælge cyklen som transportmiddel (Foucault, 1982, s. 215-221). Eksempelvis gennem at fordelagtiggøre infrastrukturen for cyklister ved at skabe flere forbindelser og genveje på tværs af byen, tilbyde ruter i grønne omgivelser afskærmet fra biltrafik samt services, der tilgodeser dem. På den måde sætter strategien øget fokus på cyklisme og præger implicit folk til at se indad og reflektere over deres transportvalg. Denne infrastrukturelle prioritering er et effektivt greb til at få flere til at vælge cyklen, da undersøgelser viser, at det omfattende københavnske cykelstinetværk samt udbuddet af nye cykelbroer i København allerede har fået flere til at cykle i kommunen (Fosgerau et. al, 2022; Københavns Kommune, 2022a). På den anden side viser vores analysefund også en udbredt oplevelse af pladsmangel på cykelstien grundet det stigende antal af cyklister og diversiteten af køretøjer, der er med til at udfordre cykelinfrastrukturens kapacitet. Dette udgør således faktorer, der kan modvirke, at folk vælger cyklen, hvorfor det er væsentligt, at kommunen arbejder med at sikre mere plads til cyklisterne. En anden udvikling, der også er med til at præge den fysiske plads i byen og dermed realiseringen af målet, er, at antallet af personbiler i København er steget med 28 % siden 2011, mens bestanden af cykler kun er steget med 16 % i samme periode (Københavns Kommune, 2022c). Afvejningen af plads, der gives til henholdsvis bilisme og cyklisme i kommunen, er således også et centralt element at tage højde for. På den ene side kan kommunens seneste års arbejde med at omlægge trafik og skabe flere cykelgader, i form af eksempelvis Vendersgade og Nordre Frihavnsgade, ses som væsentlige reguleringer af infrastrukturen og transportformerne i byen, idet der skabes mere plads til cykler ved at begrænse biltrafikken. Ligeledes er kommunens seneste tiltag på området, hvor de har reguleret bilparkering ved at hæve prisen på beboerlicenser i Indre By også med til at præge afvejningen af transportformer ved at besværliggøre bilisme økonomisk (Therkildsen, 2022).

Disse tiltag er således kommunale greb til at styre transportområdet i kommunen ved at give mere plads til cyklisme gennem begrænsningen af bilisme, hvilket taler positivt ind i realiseringen af kommunens overordnede mål om at fremme cyklisme. På den anden side viser tendensen på nationalt plan, at danskernes bilforbrug er steget markant, idet der stadig købes flere og større biler, efter at skiftende regeringer de seneste årtier har sænket bilafgifterne (Lerche Kristiansen, 2020; Danmarks Statistik, 2021). Denne udvikling udspiller sig også i København og er således med til at modarbejde kommunens mål om at fremme cyklisme i byen, fordi stadig flere vælger bilen, hvilket derfor fortsat præger den infrastrukturelle pladsproblematik i kommunen (Københavns Kommune, 2022c). Der tegner sig dermed et billede af, at kommunens handlerum og målsætning i et vist omfang er begrænset af de politiske beslutningsprocesser på nationalt plan, da det også vil kræve regulering på et højere politisk niveau, hvis bilismen i København for alvor skal begrænses, og folks transportvaner skal ændres. Dette giver således anledning til at diskutere, hvorvidt en kommune som København reelt kan indfri deres ambitioner på mobilitetsområdet. Ovenstående politiske afvejning og prioritering af transportformer taler dermed ind i, hvordan mobilitet er politisk styret, hvorved der skabes hierarkisering mellem mobilitetsformer, hvilket i sidste ende bestemmer, hvem der har retten til pladsen i byen (Sheller, 2018, s. 30-31). Den politiske prioritering på mobilitetsområdet er således et afgørende element i fremmelsen af cyklisme.

Udover ovenstående strukturelle tiltag og barrierer spiller kulturelle aspekter også en væsentlig rolle for cykeloplevelsen i Københavns Kommune. På den ene side er København på verdensplan kendt for at være en cykelvenlig by i kraft af den udbudte cykelinfrastruktur samt den udbredte cykelkultur, der ligger dybt forankret i byens historie. Branding kan dermed ses som fremmende for kommunens mål om at få flere i byen til at cykle, hvilket endvidere afspejler sig i, hvordan cyklen hurtigt bliver taget i brug af både tilflyttere og turister (Petersen, 2022). Yderligere eksempler på branding af cyklen ses også i de løbende kampagner på cykelområdet, der er med til at bakke op om og opfordre til mere cyklisme i kommunen. Blandt andet i form af Cyklistforbundets årlige kampagner, der arbejder for at udbrede og fremme brugen af cykel på tværs af alder, eksempelvis med kampagnerne 'Vi Cykler Til Arbejde' og 'Alle Børn Cykler', der årligt promoverer cykling som transport til arbejde og skole (Cyklistforbundet). Både branding og kampagnerne taler således positivt ind i Københavns Kommunes mål om at fremme cyklismen i byen. På trods af brugen af kampagner, viser vores analytiske fund udbredt bekymring omkring cyklende børn i trafikken, og undersøgelser indikerer samtidigt et fald i antallet af cyklende skolebørn grundet utryghed i trafikken

(Cyklistforbundet, 2021; Cyklistforbundet, 2022). Endvidere optræder aggressiv stemning som en væsentlig faktor, der påvirker cykeloplevelsen negativt, hvilket både afspejles i vores analytiske fund og i andre undersøgelser. En af dem viser, hvordan cyklisters opførsel i den københavnske trafik problematiseres, eftersom omtrent 75 % af de samlede trafikanter har oplevet at blive udsat for aggressioner fra cyklister (Ritzau, 2015). Et nyere tiltag, som forsøger at modvirke den aggressive stemning og overtrædelser af færdselsloven, er Københavns Politis øgede indsats på cykelområdet, hvor de forsøger at gøre op med cyklisternes u hensigtsmæssige adfærd for at øge følelsen af tryghed (Mikkelsen, 2023). En udbredt forklaring på den hensynsløse adfærd er travlhed, hvilket både Københavns Politi og specialets analysefund peger på. Set i lyset af Rosas teoretisering af det moderne samfund afspejler denne udbredte travlhed, hvordan samfundets øgede hastighed bliver normstyrende og smitter af på adfærden på cykelstien (Rosa, 2014, s. 38). Den øgede hastighed afspejler endvidere, hvordan de teknologiske transportprocesser accelererer, hvilket blandt andet kommer til udtryk i udbredelsen af elcyklen, da den både optimerer rejsetid og gør længere afstande overkommelige. Netop elcyklen har da også positiv effekt på kommunens mål om at fremme cyklisme i København, da den har fået flere til at cykle på tværs af alder og mobilitetsforudsætning samtidig med, at den helt eller delvist har erstattet bilkørsel for mange brugere (Vejdirektoratet, 2023b). På den anden side udgør udbredelsen af elcyklen også negative aspekter, der er med til at præge cykeloplevelsen i København, som det kommer til udtryk i vores analysefund. Udover at den i visse tilfælde har en vis volumen, i form af eksempelvis elladcykler, der giver en oplevelse af pladsmangel, så medvirker dens fart også til øget utryghed på cykelstien (Ankerstjerne, 2018). Fordi elcyklerne har andre forudsætninger for fart end de konventionelle cykler, præger hastighedsforskellene således trygheden på cykelstien, da bevægelse og flow bliver utilregnelige. På den måde kan udbredelsen af elcyklen også udgøre en faktor, der får andre til at vælge cyklen fra, hvilket dermed modarbejder kommunens mål. Elcyklen tilfører således både positive og negative aspekter i kommunens mål om at fremme cyklismen i København. Kommunal opmærksom på det kulturelle plan og det adfærdsmæssige område af cyklisme er således også væsentlig, hvis målet om at fremme cyklisme skal indfries.

Hvorvidt kommunens overordnede mål om at fremme cyklisme er realiserbart, er således ikke entydigt. Ovenstående diskussion indikerer, at der allerede forekommer flere virksomme tiltag og indsats på både strukturelt og kulturelt plan, som bidrager positivt til realiseringen af målet. Samtidig udfordres målet af statslige politiske beslutningsprocesser på et strukturelt

niveau, ligesom at strukturelle krav om effektivisering påvirker kulturelle og adfærdsmæssige mønstre på mikroniveau. Målsætningen i kommunens strategi er dermed i et vist omfang realiserbar, men da det også er betinget af faktorer, der ligger udenfor kommunens politiske handlerum, kræves der øget politisk handling på statsligt niveau. Ligeledes kræves et øget fokus på adfærd og regulering af cykeltrafikken, hvis kommunens ønske om udbredt cyklisme også skal sikres i fremtiden. Ud fra ovenstående er det således væsentligt at overveje, hvordan Københavns Kommune mest effektivt arbejder med målet om at fremme cyklisme nu såvel som efter strategiens ophør i 2025.

Kapitel 10

Konklusion

I dette speciale har vi arbejdet ud fra problemformuleringen: *Hvordan opleves cykelforholdene og adfærden på de københavnske cykelstier, og hvorvidt stemmer det overens med Københavns Kommunes Cykelstrategi 2011-2025?* I besvarelsen af denne har vi gennem tolv kvalitative interviews og tre feltobservationer opnået dybdegående viden om feltet. Endvidere har vi med brugen af hermeneutik som videnskabsteoretisk udgangspunkt tilegnet os en helhedsforståelse af fænomenet gennem feltets eksisterende litteratur på, tre teoretiske perspektiver samt vores indsamlede empiri. I udfoldelsen af vores analyse har vi anvendt teoretiske aspekter om magt og samfund, mobilitet samt adfærd. Her har vi benyttet Foucaults guvernementaltetsbegreb og forståelse af magt samt Rosa og Simmels teoretiseringer af det moderne samfund. Ydermere har vi anvendt Cresswell, Sheller og Urrys forståelse af mobilitet samt Goffmans teori om sociale normer og interaktioner i det offentlige rum.

Ud fra analysens resultater kan vi konkludere, at den overordnede cykeloplevelse i København er tilfredsstillende på både strukturelt og kulturelt plan, men at det også er blevet mere udfordrende at være cyklist i dag grundet det stigende antal cykler. I vores analytiske gennemgang af kommunens cykelstrategi kan vi udlede, at den opererer med nogle væsentlige infrastrukturelle tiltag, der er med til at forbedre cykeloplevelsen, men at der samtidig optræder områder med plads til forbedring, før de fire målsætninger kan se sig indfriet. Af kommunens gode tiltag fremhæver cyklisterne udbuddet af ruter i grønne omgivelser afskærmet fra biltrafik samt smutveje og alternative forbindelser, der binder byen sammen og skaber øget fremkommelighed, hvormed infrastrukturen overordnet set imødekommer deres behov og sikrer en generel følelse af tryghed. I tilkendegivelsen af tilfredshed med de infrastrukturelle tiltag fremhæves dog et samlet ønske om endnu større udbud af disse, hvormed der er potentiale for forbedring. Andre områder med plads til forbedring indebærer komfortaspekterne brostensbelægning, snerydning, saltning og cykelparkering samt adfærdsområdet, der opleves som utryghedsskabende. I analysen af adfærden på de københavnske cykelstier tegnes et billede af aggressiv stemning præget af skiftende grad af hensyn og opmærksomhed. Endvidere fylder brud på færdselsloven og manglende tegngivning i oplevelsen af adfærd på cykelstien, hvorfor cyklisterne savner mere fokus på det samlede adfærdsområde, hvortil brugen af kampagner anses som et effektivt middel til regulering. En sidste problematik, der peges på, er, hvordan der ikke er plads til alle på cykelstierne set i forhold til diversiteten af køretøjer samt alder og mobilitetsforudsætning. Hertil nævnes begrænsning af bilisme som en af løsningerne til at imødekomme den fysiske pladsudfordring, mens kampagner ses som effektive midler til adfærdsregulering. Som en sidste del af specialet har vi reflekteret over

betydningen af de metodiske valg og deres indvirkning på undersøgelsens samlede resultater, ligesom vi har diskuteret, hvorvidt kommunens overordnede mål i cykelstrategien, om at fremme cyklisme, er realiserbart. På både strukturelt og kulturelt plan findes flere effektive tiltag og indsatser, som bidrager positivt til kommunens mål. Dog udfordres målet af politiske beslutningsprocesser på nationalt niveau samt den udbredte aggressive adfærd, der optræder på cykelstierne. Med disse fund skriver specialet sig ind i spændingsfeltet mellem planlægning og praksis og bidrager med relevant indsigt i oplevelsen af cykelforhold og cyklistadfærd i København. I besvarelsen af vores problemformulering kan vi samlet set konkludere, at cykelforholdene i kommunen generelt er gode, men at der også er plads til forbedring. Især på det adfærdsmæssige område, hvilket dermed er væsentligt at tage højde for i det videre arbejde med at fremme cyklisme, før København kan kalde sig 'verdens bedste cykelby'.

Set i en bredere kontekst tegner ovenstående analytiske fund et samlet billede af nutidens samfund. Med udgangspunkt i cykelturen ser vi, hvordan samfundet er præget af øget tidsoptimering, der udspiller sig ved, at vi forsøger at minimere vores transportproces og klare andre gøremål simultant, men samtidig fremmedgøres vi overfor egne handlinger. I samfundets krav om effektivisering opstår endvidere en adfærd, der bliver mere distanceret og hensynsløs overfor omgivelserne, hvorved graden af tillid til vores medmennesker udfordres. Samfundets hastighed bliver således normstyrende for, hvordan vi agerer på individuelt og kollektivt plan.

11 Litteraturliste

Abbott, A. (2015). *Digital Paper: A manual for research and writing with library and internet materials*. London: The University of Chicago Press

Andersen, H., & Koch, L. (2015). Hermeneutik og fænomenologi. I: M. H. Jacobsen, K. Lippert-Rasmussen & P. Nedergaard (Red.), *Videnskabsteori i statskundskab, sociologi og forvaltning* (205-250). København: Hans Reitzels Forlag

Ankerstjerne, M. (2018, december 6). Elcykler på cykelstien gør folk i hovedstaden utrygge. *TV2 Kosmopol*

<https://www.tv2kosmopol.dk/lorryland/elcykler-pa-cykelstien-gor-folk-i-hovedstaden-utrygge>

Brinkmann, S. (2020). Etik i en kvalitativ verden. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard (Red.), *Kvalitative Metoder* (581-600). København: Hans Reitzels Forlag.

Brinkmann, S. (2015). Forståelse og fortolkning. I: M. H. Jacobsen, K. Lippert-Rasmussen, K. & P. Nedergaard (Red.), *Videnskabsteori i statskundskab, sociologi og forvaltning* (69-98). København: Hans Reitzels Forlag

Jørgensen, G., Winther, L., Jensen, E. H., Nørgaard, M., Møller, K. S., & Folvig, S. (2020). Gentæk byen. Dansk Byplanlaboratorium

https://www.byplanlab.dk/gentaenk_byen

Charmaz, K. (2004). "Premises, Principles, and Practices in Qualitative Research: Revisiting the Foundations", *Qualitative Health Research*, 14 (7), 976-993

Charmaz, K. (2017). Grundtræk i Grounded Theory. I: M. Järvinen & N. Mik-Meyer (Red.), *Kvalitativ analyse. Syv traditioner* (175-214). København. Hans Reitzels Forlag

Collin, F. (2015). Socialkonstruktivisme. I: M. H. Jacobsen, K. Lippert-Rasmussen & P. Nedergaard (Red.), *Videnskabsteori i statskundskab, sociologi og forvaltning* (325-364). København: Hans Reitzels Forlag

Cresswell, T. (2010). "Towards a politics of mobility", *Environment and Planning D: Society and Space*, (28), 17- 30

Office for Cycle Superhighways. (2018). *Cycle superhighways*.

<https://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2019/07/UK-Haefte-2019.pdf>

Cycling Embassy of Denmark. (2020). *Cycling facts and figures: Danish Cycling History*.

<https://cyclingsolutions.info/embassy/danish-cycling-history/>

Cycling Embassy of Denmark. (2018a). *Street furniture for cyclists*.

<https://cyclingsolutions.info/street-furniture-for-cyclists/>

Cycling Embassy of Denmark. (2018b). *The Bicycle and the Future of Mobility*.

<https://cyclingsolutions.info/the-bicycle-and-the-future-of-mobility/>

- Cyklistforbundet. (2022). *Alle børn cykler*.
https://www.alleboerncykleralliancen.dk/media/bsynuc3f/b%C3%B8rns-cykelvaner_endelig-rapport.pdf
- Cyklistforbundet. (2021). *Børn til Alle Børn Cykler Alliancen: Vi vil føle os trygge som cyklister*.
<https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/born-til-alle-born-cykler-alliancen-vi-vil-fole-os-trygge-som-cyklister?publisherId=12123893&releaseId=13630451>
- Cyklistforbundet. *Cyklistforbundets årlige kampagner*.
<https://www.cyklistforbundet.dk/brug-os/brug-vores-kampagner/>
- Cyklistforbundet. (2015). *Cyklisters trafikale adfærd*.
https://www.cyklistforbundet.dk/media/iibf0020/cyklistadf%C3%A6rd_isitabird.pdf
- Cyklistforbundet. (2019). *Danske cyklister: Her føler vi os utrygge på cykel*.
<https://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykelviden/utryghed-pa-cykelstien/>
- Czarniawska, B. (2020). Narratologi og feltstudier. I: S. Brinkmann, & L. Tanggaard (Red.), *Kvalitative Metoder* (347-374). København: Hans Reitzels Forlag
- Danmarks Statistik. (2021, august 2018). Statistisk Tiårsoversigt 2021.
<https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/Publikationer/VisPub?cid=32730>
- Davies, C. A. (2008). *Reflexive Ethnography: A Guide to Researching Selves and Other* (2. udgave). London: Routledge
- Delmar, C. (2010). “‘Generalizability’ as recognition: Reflections on a foundational problem in qualitative research”. *Qualitative Studies*, 1 (2), 115-128
- Edensor, T. (2010). Introduction: thinking about Rhythm and Space. I: T. Edensor (Red.), *Geographies of Rhythm Nature, Place, Mobilities and Bodies* (1-18). Farnham: Ashgate Publishing
- Egholm, L. (2014). *Videnskabsteori: Perspektiver på Organisationer og Samfund* (1. udgave). København: Hans Reitzels Forlag
- Ehn, B., Löfgren, O. og Wilk, R. (2015). *Exploring Everyday Life: Strategies for Ethnography and Cultural Analysis*. Landham: Rowman & Littlefield
- Emanuel, M. (2019). “Making a bicycle city: infrastructure and cycling in Copenhagen since 1880”, *Urban History*, 46 (3), 493-517
- Emerson, R. M., Fretz, R. I., og Shaw, L. L. (2011). *Writing Ethnographic Fieldnotes* (2. udgave). Chicago: University of Chicago Press

Energistyrelsen. (2020). *Dansk Klimapolitik*.

<https://ens.dk/ansvarsomraader/energi-klimapolitik/fakta-om-dansk-energi-klimapolitik/dansk-klimapolitik>

Everuss, L. (2021). The new mobilities paradigm and social theory. I: A. Elliott (Red.), *Routledge Handbook of Social and Cultural Theory* (287-305). Oxon: Routledge

Fosgerau, M., Lukawska, M., Paulsen, M. og Rasmussen, T. K. (2022). "Bikeability and the induced demand for cycling"

Larsen, J. (2017). "The Making of a Pro-Cycling City: Social Practices and Bicycle Mobilities", *Environment and Planning A*, 49 (4), 876-892

Foucault, M. (1982). Afterword. The Subject and Power. I: H. L. Dreyfus, P. Rabinow, og M. Foucault, *Beyond Structuralism and Hermeneutics* (208-226). Brighton: The Harvest Press

Foucault, M. (1994). *Viljen til viden – Seksualitetens historie 1*. København: Det lille Forlag

Foucault, M. (2003). *Overvågning og Straf – Fængslets fødsel*. København: Det lille Forlag

Gilje, N. (2017). Hermeneutik - teori og metode. I: M. Järvinen og N. Mik-Meyer (Red.), *Kvalitativ analyse. Syv traditioner* (127-152). København: Hans Reitzels Forlag

Gjensidige. (2022, juni 6). *Danskerne har talt: De har den farligste adfærd i trafikken*. Via/Ritzau

<https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/danskerne-har-talt-de-har-den-farligste-adfaerd-i-trafikken?publisherId=9709319&releaseId=13652453>

Goffman, E. (2010). *Relations in Public: Mircostudies of the Public Order*. New Brunswick: Transaction Publishers

Gössling, S. (2013). "Urban Transport Transitions: Copenhagen, City of Cyclists", *Journal of Transport Geography*, 33, 196-206

Halkier, B. (2001). Kan pragmatisme være analytisk? Studiet af miljøhensyn i forbrug som eksempel. I: K. Pedersen, B. Kirsten og L. D. Nielsen, *Kvalitative metoder - fra metateori til markarbejde* (41-59). Frederiksberg C: Roskilde Universitetsforlag

Hammersley, M. (2010). "Reproducing or constructing? Some questions about transcription in social research", *Qualitative Research*, 10 (5), 553-569

Harms, L., Bertolini, L. og te Brömmelstroet, M. (2014). "Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends", *Journal of Transport & Health*, 1 (4), 232-242

Haustein, S., Kroesen, M. og Mulalic, I. (2020). "Cycling culture and socialisation: modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands", *Transportation*, 47 (4), 1689-1709

Jensen, O. B. (2006). “‘Facework’, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City”, *Mobilities*, 1 (2), 143-165

Jensen, A. (2013). “Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries”, *Journal of Transport Geography*, 30, 220-226

Järvinen, M. og Mik-Meyer, N. (2017). Kvalitative analysetraditioner i samfundsvidenskabelig forskning. I: M. Järvinen og N. Mik-Meyer (Red.), *Kvalitativ analyse. Syv traditioner* (9-26). København: Hans Reitzels Forlag

Karpatschhof, B. (2020). Den kvalitative undersøgelsesforms særlige kvaliteter. I: S. Brinkmann, og L. Tanggaard (Red.), *Kvalitative Metoder* (557-579). København: Hans Reitzels Forlag

Klimarådet. (2023). *Statusrapport 2023*.

<https://klimaraadet.dk/da/rapport/statusrapport-2023>

Kristensen, J. E. (1987). “Mennesket mellem viden, magt og subjektivitet”, *Grus*, 8 (22/23), 145-170

Kristiansen, S. (2017). Fortolkning, forforståelse og den hermeneutiske cirkel. I: M. Järvinen, og N. Mik-Meyer, *Kvalitativ analyse. Syv traditioner* (153-172). København: Hans Reitzels Forlag

Kristiansen, S. (2020). Kvalitative analyseredskaber. I: S. Brinkmann og L. Tanggaard. (Red.), *Kvalitative Metoder* (600-621). København: Hans Reitzel Forlag

Kvale, S. og Brinkmann, S. (2015). *Interview: Det kvalitative forskningsinterview som håndværk* (3. udgave). København: Hans Reitzels Forlag

Københavns Kommune. (2011). *Fra God Til Verdens Bedste: Københavns Cykelstrategi 2011-2025*.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/f13dc0f5-2728-4bf5-bacc-210962bf9565/0306dd8a-f61b-49bb-b71f-45911336449b-bilag-1.pdf>

Københavns Kommune. (2022a). *Cykelregnskab 2022: København Cyklernes By*.

Københavns Kommune. (2022b): *Status på København 2022*.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/2022-08/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavn%202022.pdf>

Københavns Kommune. (2022c). *Mobilitetsredegørelse 2022*.

Københavns Politi. (2022, november 29). *Borgerne vil se os mere på cykelstierne – og det kommer de til*.

<https://politi.dk/koebenhavn-politi/nyhedsliste/borgerne-vil-se-os-mere-paa-cykelstierne/2022/11/29>

- Larsen, J. (2017). "The Making of a Pro-Cycling City: Social Practices and Bicycle Mobilities", *Environment and Planning A*, 49 (4), 876-892
- Lerche Kristiansen, O. (2020, februar 8). Trods klimakrisen køber vi flere store biler. »Vi lever kun en gang,« siger bilsælger. *Information*
<https://www.information.dk/moti/2020/02/trods-klimakrisen-koerber-flere-store-biler-lever-kun-gang-siger-bilsaelger>
- Maxwell, J. (2002). Understanding Validity in Qualitative Research. I: A. M. Huberman & M. B. Miles (Red.), *The Qualitative Researcher's Companion* (37-64). London: Sage
- Mikkelsen, L. S. (2023, februar 4). Politiet vil stoppe farlig "lemmingeffekt" på cykelstierne. *TV2 Kosmopol*
<https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/politiet-vil-stoppe-farlig-lemmingeffekt-paa-cykelstierne>
- Olsen, H. (2003). "Veje til kvalitativ kvalitet? Om kvalitetssikring af kvalitativ interviewforskning". *Nordisk Pedagogik*, 23 (1), 1-20
- Packer, M. (2011). The Qualitative Research Interview. I: M. Packer, *The Science of Qualitative Research* (42-56). New York: Cambridge University Press.
- Petersen, J. (2022, august 22). Strøm af cykelturister til København: Hold øje med 5 fejl i trafikken. *TV2 Kosmopol*.
<https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/stroem-af-cykelturister-til-koebenhavn-hold-oeje-med-5-fejl-i-trafikken>
- Poliziani, C., Rupi, F., Mbuga, F., Schweizer, J. og Tortora, C. (2021). "Categorizing three active cyclist typologies by exploring patterns on a multitude of GPS crowdsourced data attributes", *Research in Transportation Business & Management*, 40 (1)
- Prakash, T. (2022, juni 12). Danskerne cykler mindre end for 20 år siden: 'Vi er blevet mere magelige'. *Danmarks Radio*.
<https://www.dr.dk/nyheder/indland/danskerne-cykler-mindre-end-20-aar-siden-vi-er-blevet-mere-magelige>
- Rantatalo, O. (2016). "Polisiär cykelpatrullering: En kunskapsöversikt och explorativ fallstudie om trafiksäkerhetsarbete i gång- och cykelnätverk", *The Police Journal*, 89 (1), 18-30
- Rask, L., Poulsen, N. og Delica, K. D. (2017). "Mobilitetskaptal – hverdagsmobilitet i lyset af urban segregering", *Dansk Sociologi*, 28 (2), 53-82
- Rask, S., Skov-Petersen, H., Troelsen, J., Nielsen, T. S., Carstensen, T. A., Harder, H. og Snizek, B. (2014). "Bikeability: Input til fremtidens cykelplanlægning", *Trafik og Veje*, 38-39
https://www.cyklistforbundet.dk/media/sv5j35hw/bikeability_trafikvejeartikel.pdf
- Retsinformation. *Bekendtgørelse af færdselsloven*.
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/1710/>

Ritzau. (2015, april 24). Aggressive cyklister går amok: Jeg håber, at du dør i trafikken. *TV2 Nyheder*.

<https://nyheder.tv2.dk/samfund/2015-04-24-aggressive-cyklister-gaar-amok-jeg-haaber-du-doer-i-trafikken>

Rosa, H. (2014). *Fremmedgørelse og acceleration* (1. udgave). København: Hans Reitzels Forlag

Syddansk Universitet. (2022). *Cykling i Danmark: Under transport og som fritidsaktivitet*.

Simmel, G. (1992). "Storbyerne og det åndelige liv", *Kultur og Klasse*, årgang 19, nr. 1, 73-84.

Sheller, M. (2013). Sociology After the Mobilities Turn. I: P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, og M. Sheller, *The Routledge Handbook of Mobilities* (45-54). Oxon: Routledge

Sheller, M. (2018). "Theorising Mobility Justice", *Tempo Social*, 30 (2), 17-34

Sheller, M. & Urry, J. (2006). "The New Mobilities Paradigm", *Environment and Planning A*, 38, 207-226

Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse* (4. udgave). Bergen: Fagbokforlaget.

Therkildsen, C. S. N. (2022, september 9). Politikere presser biler ud af Indre By og hæver parkeringspriser for særlig gruppe. *TV2 Kosmopol*.

<https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/det-bliver-i-gennemsnittet-200-kroner-dyrere-at-parkere-i-koebenhavn-og-der-rykkes-rundt-paa-parkeringspladser>

Thornberg, R. & Charmaz K. (2013). Grounded Theory and Theoretical Coding. I: U. Flick (Red.), *The SAGE Handbook of Qualitative Data Analysis* (153-169). London: Sage Publications

Transportministeriet. (2023, januar 18). 2022 bød på flere cykelture.

<https://www.trm.dk/nyheder/2023/2022-boed-paa-flere-cykelture>

Transportvaneundersøgelsen (2022). *TU Årsrapport for Danmark 2021*.

<https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen/udgivelser>

van Goeverden, K., Nielsen, T. S., Harder, H. og van Nes, R. (2015). "Interventions in bicycle infrastructure, lessons from Dutch and Danish cases", *Transportation Research Procedia* 10, 403-412

Vejdirektoratet. (2019). *Cyklisters adfærd i signalregulerede kryds*.

https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2019-10/Cyklisters%20adf%C3%A6rd%20i%20kryds%20FINAL_wcag.pdf

Vejdirektoratet. (2020). *Road technical solutions for cyclists*.

https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-03/RoadTechnical%20Solutions_2021.pdf

Vejdirektoratet. (2023a). *Cykler på Vejene*.

<https://www.vejdirektoratet.dk/tema/cykler-paa-vejene>

Vejdirektoratet. (2023b). *Elcyklen er på vej til at blive vores foretrukne cykel*.

<https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/2023/elcyklen-er-paa-vej-til-blive-vores-foretrukne-cykel>

Verdensmålene. *FN's verdensmål for bæredygtig udvikling: Hvad er FN's verdensmål for bæredygtig udvikling?*

<https://www.verdensmaalene.dk/fakta/verdensmaalene>

Watt Boolsen, M. (2020). Grounded theory. I: S. Brinkmann, & L. Tanggaard (Red.), *Kvalitative Metoder* (309-335). København: Hans Reitzels Forlag.