



# FREM GÅNG

- en undersøgelse af fodgærmobilitet i Københavns Kommune

Specialeafhandling

Roskilde Universitet, Institut for Mennesker og Teknologi

Plan, By & Proces

Naja Holsøe Duncker – 57699

Simon Hjortskov Christensen – 57671

Vejleder: Katrine Hartmann-Petersen

Anslag: 182.304

# Resumé

Denne specialeafhandling undersøger fodgængeres rolle i kommunal *transport-* planlægning, og hvorfor man bør tilgå gang som *mobilitets-* planlægning. Walkability- begrebets entré i kommunalplanlægningen taler ind i en udvikling i et planparadigme, der hidtil har centreret sig hovedsageligt i et materielt perspektiv, til i stigende grad transformere sig til en hybrid, der også omfatter sociale aspekter. Undersøgelsen tager udgangspunkt i Værnedamsvej som afvigende case, og Københavns Kommunes generelle planlægning for bedre fodgængerforhold. De to elementer tilgås med empiri af kvantitativ såvel som kvalitativ karakter, der med både bruger- og planlæggerperspektiv omfatter interviews, observationer og plandokumenter. Afhandlingen konkluderer, at gang bør anskues som en socio-materiel hybrid, der i højere grad end andre mobilitetsformer er individualiseret og varierende i sin form, og derfor kræver stedsspecifik og brugertypeorienteret planlægning.

# Indholdsfortegnelse

<b>Resumé .....</b>	<b>1</b>
<b>Problemfelt .....</b>	<b>4</b>
<i>Videnskabelige refleksioner.....</i>	<i>9</i>
<b>Metodiske overvejelser .....</b>	<b>10</b>
<i>Metodisk greb til mobilitet 'in situ' .....</i>	<i>11</i>
Værnedamsvej som afvigende case.....	12
Områdets fodgængerruter .....	13
Byrumsundersøgelse.....	15
Trafiktælling .....	16
Flowobservationer .....	17
Semistruktureret interview.....	19
<i>Kvantitativ tilgang til kommunalplanlægning.....</i>	<i>20</i>
Dokumentanalyse .....	21
Semistruktureret interview.....	21
<b>Genstandsfelt .....</b>	<b>24</b>
<i>Walkability i planlægningskontekst .....</i>	<i>24</i>
<i>Fodgængermobilitet i kommunalplanlægning .....</i>	<i>28</i>
Fodgængere skal prioriteres på lige fod med cykler, biler og busser .....	28
At gå er byliv .....	29
Flere skal gå mere i København.....	31
Manglende indfrielse af fodgængermålsætninger .....	35
Gang som fjedredelsmobilitet og muligheden for walkability index .....	36
<i>Kommunale planer for Værnedamsvej.....</i>	<i>38</i>
Fra cykelprojekt til byrumsprojekt .....	38
Borgerdialog om Værnedamsvejs fremtid .....	39
Nænsomme forandringer .....	41

<b>Det teoretiske ståsted.....</b>	<b>42</b>
<i>Vejen som socialt rum.....</i>	<i>42</i>
<i>Motilitet.....</i>	<i>44</i>
De tre motilitetskomponenter .....	45
Gangarter .....	47
<b>Analysestrategi.....</b>	<b>49</b>
<b>Analysedel 1: Gang i planlægningen .....</b>	<b>50</b>
<i>Status quo?.....</i>	<i>50</i>
<i>Det uforløste potentiale .....</i>	<i>59</i>
<i>Delkonklusion .....</i>	<i>65</i>
<b>Analysedel 2: Fodgængermobilitet på Værnedamsvej.....</b>	<b>66</b>
<i>Adgangspotentialet på Værnedamsvej.....</i>	<i>66</i>
<i>Kompetencer overgår fysiske forudsætninger.....</i>	<i>69</i>
<i>Barrierer for den faktiske tilegnelse af gang .....</i>	<i>72</i>
<i>Hastighed som mulighedsskabende og begrænsende.....</i>	<i>74</i>
<i>Forskellige typer af gang, forskellige typer af behov .....</i>	<i>75</i>
<i>Delkonklusion .....</i>	<i>77</i>
<b>Analysedel 3: fremgang.....</b>	<b>78</b>
<b>Konklusion.....</b>	<b>83</b>
<b>Litteraturliste.....</b>	<b>85</b>

# Problemfelt

Traditionelt set er transport af mennesker, varer og informationer anset som værende en betingelse for økonomisk udvikling og et symbol på fremskridt, hvilket har gjort transport til en betydningsfuld del af byplanlægningen gennem tiden. I 1960'erne og 1970'erne fik bilen en betydelig status som transportmiddel, da udviklingen af vejinfrastrukturen understregede bilens muligheder for at blive mobil. Udviklingen medførte at bilen i dag stadig er en stærkt integreret del af det moderne liv (Ravalet 2020: 68; Hartmann-Petersen et. al. 2014: 398). I en lang periode har forskning og planlægning af transportområdet taget udgangspunkt i kvantitative videnskaber, med det formål om at optimere biltransport for flest mulige mennesker og forsøge at mindske forhindringer. Det store fokus på bilens rolle som transportmiddel har domineret det fysiske rum i især byen (Hartmann-Petersen et. al. 2014: 398), men i 1980'erne begyndte transportplanlæggere i Europa dog at opnå en voksende bevidsthed om, at der findes flere problematikker, som relaterer sig til biltrafikkens rolle i byrummet. Derfor blev det ellers hidtil dominerende bypolitiske image af bilen forværret. Med visheden om problemer som vejbelastning, beslag på det offentlige rum, negativ miljøpåvirkning (Ravalet 2020: 69), og 1990'ernes interesse for de adfærdsmæssige aspekter af transport, opstod der en erkendelse af, at vejens rolle og funktion drejer sig om mere end blot mest mulig allokering af plads til bilisme (Hartmann-Petersen 2014: 398).

Bilen spiller stadig en stor rolle i byrummet, og det sker samtidig med at store byer i hele verden er under pres af hurtigt voksende urbanisering, der gør byerne stadigt tættere befolket (Sim 2020). Arkitekten David Sims (2020) pointerer er her, at det nu, mere end nogensinde før, er vigtigt at tilbringe tid udendørs i selskab med andre, og bevæge sig rundt og opleve livet i byen. Han er en af de mange, der i de senere år har arbejdet med blød by-principper, der kort sagt behandler tendensen til, at vi rykker tættere sammen i byerne, og hvordan planlæggere kan arbejde med at forbinde menneskers liv med hinanden (Sim 2020: 3). Denne blød by-tilgang til planlægningen har med vores baggrund i særligt mobilitetsforskningens verden fået os til at overveje, hvilke mobiliteter, der vil vise sig særligt egnede her. Vores umiddelbare tese bygger på den forforståelse, vi har for forskellige mobiliteters positive og negative affekter på byliv, og vi kom hurtigt frem til at gang, som socio-materiel hybrid, må være den mobilitet, der har flest potentialer i dette henseende.

Samtidig mener vi, at den bløde by taler ind i at manges mobilitetsvaner har ændret sig betragteligt under corona-pandemien. Her er det særligt gang, hvis andel i den samlede mobilitet er steget væsentligt som følge af en stærkt ændret hverdag for langt de fleste mennesker (Politiken 2020a; Politiken 2020b). Det kraftigt øgede antal fodgængere demonstrerede, at gang er en populær mobilitetsform, der har mange andre potentialer end blot at transportere mennesket fra et sted til et andet med et praktisk formål.

Blød by-tanken er en del af udviklingen mod en mere socialt- og samfundsmæssigt analyserende mobilitetsforskning, der ifølge John Urry, i bogen *Sociology Beyond Societies*, kan ses som en rekonstruktion af 'det sociale', som går fra: "[...] 'social as society' into the 'social as mobility'" (Urry 2000: 2). Dette paradigmeskift gør det muligt at analysere ændringer i sociale strukturer, der finder sted i mobilitet. Urry påpeger ligeledes at mobilitet skal anses som en abstrakt form, der består i både synlige bevægelser såvel som usynliges bevægelser (Urry 2007: 44). Et af Urrys mest omdiskuterede perspektiver er, at "mobilities are all about temporality" (Urry 2000: 105) – det vil sige, at det senmoderne menneskes mobilitet i højere grad er hæftet op på øjeblikkelig tid, end den traditionelle klokketid (Urry 2000: 113,123; Hartmann-Petersen et. al. 2007: 402).

Den øjeblikkelige tid ændrer opfattelsen af tid og rum, ved enten at skrue op eller ned for mobiliteten i hverdagen (Urry 2000: 113; Hartmann-Petersen et. al. 2007: 402). Nogle sociale aktiviteter struktureres omkring tidbesparelser, hvor 'tid er penge' og hvor tiden er noget som skal minimeres og aktiviteterne skal maksimeres. I andre sociale praksisser, associeres fornøjelser med langsom tid og rolige bevægelser (Urry 2000: 114; Urry 2007: 11). Det interessante her er, at mobilitens "spildtid" eller "ikke-tid" ikke nødvendigvis at skal anses for at være uproduktivt eller unødvendigt, men også kan vurderes i en social kontekst. Mobiliteten handler dermed ikke kun om nå det, man har bestemt sig for at nå, men også om hvilken hastighed og med hvilken fart, som man bevæger sig i. Derfor mener vi ikke, at det er muligt at planlægge ud fra blot én forståelse af et sted, da forståelsen af kommer an på den individuelle mulighed for at bevæge sig fra sted til sted, samt hvilket formål der er med mobiliteten.

Vi finder det i denne sammenhæng interessant, at gang kan siges at være en kompleks mobilitet, som ikke i alle tilfælde har samme tilgang til tid, som andre mobiliteter, da ikke alle gåture har til formål at komme hurtigst muligt fra A til B. Dette taler ind i den

bemærkelsesværdige modstand, vi stødte på i forbindelse med et byrumsprojekt på Værnedamsvej, hvor brugerne ikke ønskede bedre fysiske forhold for fodgængere (Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kommune 2014). Med udgangspunkt i en traditionel mobilitetsforståelse er dette særdeles interessant, da det afviger fra forståelsen af de fysiske forhold som det absolut vigtigste for udførslen af gangmobilitet. Det har undret os at en løsningsmodel med færre biler og mere plads til gang, der normalt er en populær løsning i forbindelse med byudviklingsprojekter, møder modstand, blandt andet med henblik på Urrys argument om, at det rumlige såvel som det sociale perspektiv kan påvirke, hvordan forskellige individer udfører mobilitet forskelligt – i nogle tilfælde som følge af *immobilitet* (Urry 2007: 11). Vil det da betyde, at en opretholdelse af status quo, hvad angår de fysiske forhold for fodgængere på Værnedamsvej, vil tilgodese og sågar ekskludere bestemte mennesker fra at gå på vejen? Og vil det i så fald være hensigtsmæssigt for en fremmelse af gang at planlægge efter mere traditionel funktionsopdeling, som det blandt andet er gjort med supercykelstier i København?

I de senere år er der opstået et stigende fokus på cyklismens potentialer for skabelsen af bedre byer. I en tid hvor bære- og levedygtige byer er i fokus er grøn mobilitet blevet et velanvendt middel i den nyere byudvikling, og Superbilveje (motorveje) og Superbusveje (bus rapid transit) har senest fået selskab af Supercykelstier (Dansk Byplanlaboratorium 2019b). Alligevel er det i mange tilfælde fortsat bilen, der er det transportmiddel, som er mest styrende i dagens by- og trafikplanlægning (Dansk Byplanlaboratorium 2019b), og i takt med at bilens rolle opretholder status quo og cyklerne i stadig større grad vinder indpas i trafik- og mobilitetsplanlægningen, har den ældste trafikant af alle måttet vige pladsen: fodgængerens.

Fordelene ved gang er imidlertid så mange, at der er begyndt at blomstre en stigende forståelse for, at gang har været en underprioriteret og overset del af mobilitetsplanlægningen i rigtig mange år (Dansk Byplanlaboratorium 2019a). Ved erkendelsen af at cykler kan erstatte en del af den stigende biltrafik, København oplever, prioriteres pladsen til cykler i dag så højt, at det i visse tilfælde er på bekostning af fodgængerens. Der er sågar eksempler på, at fortove er blevet reduceret til fordel for plads til cykelstier (Dansk Byplanlaboratorium 2019a). Ikke alene er fodgængerens underprioriteret, men fortovets areal rummer desuden langt flere funktioner end vejen og cykelstien, hvilket indskrænker fodgængerens mobilitet. Dette kan eksempelvis dreje sig

om placeringen af lygtepæle, trappetrin, vejskilte, udeservering, vareudstillinger, busstoppesteder og andet (Dansk Byplanlaboratorium 2019a).

Sammenlignet med cykelstien og vejen er der altså langt flere forhindringer og mange flere funktioner, som fodgængerer skal koordinere i relation til. Dette falder sammen med det faktum, at processen i planlægningen af vejenes tværprofiler (det samlede areal mellem bygningerne) oftest tager sit udgangspunkt i allokering af plads til først og fremmest biler, herunder trafikmængden og busruter (Dansk Byplanlaboratorium 2019a). Herefter allokeres den resterende plads til cykelsti, og i nogle tilfælde derefter fortovet.

Fortovsarealet er derfor ofte sparsomt på trods af de mange funktioner, det skal tjene.

En løsningsmodel på dette problem muliggør tilblivelsen af et nyt skud på stammen af ”super”-mobiliteterne, netop *super-fortovet*. Idéen bag ”super”-mobiliteterne bygger på en opprioritering af enkelte strækninger med fokus på en bestemt mobilitetsform.

Superfortovet som mobilitetsteknologi er derfor blevet udtryk for et opgør med gang som forsømt mobilitetsform i byerne, hvor der helt konkret skal ske en opgradering af standardfortov til superfortov på udvalgte strækninger, hvilket skal sikre at fortovet har plads til alle og er *for* alle (Dansk Byplanlaboratorium 2019a). Vi mener dog at udviklingen af disse super-teknologier/mobiliteter er paradoksal, da den sker samtidig med, at mobilitetsforskningen bevæger sig i en retning af et mere socialt perspektiv. Man må anskue superfortove som en slags motorvej for fodgængere, hvilket unægteligt giver associationer til den selv samme traditionelle, fysiske og funktionsopdelte mobilitetsplanlægning, man i mange tilfælde i disse år ønsker at lægge afstand til i bylivsindsatser.

Vi mener at kunne identificere den funktionelle opdeling ved måden hvorpå mobilitet omtales, da cyklisme, bilisme, gang og andet anses som delelementer af ”*transport*”-planlægning frem for ”*mobilitets*”-planlægning. Dette udelader i mange henseender netop forståelsen af mobiliteters sociale og samfundsmæssige aspekter, og vi vil i denne undersøgelse derfor blandt andet stille skarpt på, hvordan København planlægger for gang, og ud fra hvilke forhold. Den, efter vores opfattelse, togrenede udvikling i mobilitetsplanlægningen understreges yderligere af, at Københavns Kommunes kommuneplan for 2019 (Københavns Kommune 2019) for første gang inddrager begrebet



*walkability*, der i høj grad kan siges at omfavne gangs socio-materielle karakter, der har potentiale for meget andet end blot transport af mennesker.

Mobilitetsplanlægning indebærer en høj grad af regler og undtagelser når det kommer til de konkrete gader, veje, boulevarder og andet i byen. Det, der virker et sted, virker måske ikke det andet, og det kan derfor være vanskeligt at overføre løsningsmodeller fra tidligere projekter til nye. Vi er derfor interesserede i at undersøge, hvordan man i planlægningsøjemed kan fremme den socio-materielle hybrid, fodgængermobilitet er, i en kommunal mobilitetsplanlægning, der i nogen grad kan siges at lægge sig op ad en fysisk orienteret traditionel planlægning.

Vi er kort fortalt interesserede i forholdet mellem det sociale og fysiske i Københavns Kommunes mobilitetsplanlægning, og om dette arbejde er det mest hensigtsmæssige med henblik på at fremme fodgængermobilitet og konceptualisere *walkability*-begrebet som analytisk værktøj. For at demonstrere kompleksiteten i fodgængermobilitet vil vi inddrage Værnedamsvej som kontekstskabende case på, at gang ikke kan planlægges med et udelukkende fysisk perspektiv, men også må tåntænkes sociale aspekter, der begge er individuelt vekslende afhængigt af fodgængerens. Problemformuleringen, vi ønsker at besvare, bliver således som følger:

**Hvordan arbejder Københavns Kommune med gang som transportform, og hvordan bør omprioriteringen af fodgængere implementeres som en *mobilitets-form*?**

## Videnskabelige refleksioner

I dette refleksive afsnit vil vi fremstille, hvordan der i tilblivelsen af denne undersøgelse er blevet taget nogle valg, som har influeret vores erkendelsesproces igennem undersøgelsen. Den indledende fase for specialeundersøgelsen er tilskrevet en eksplorativ tilgang, da vi med et helt nyt walkabilitybegreb, søgte mod at danne os en forståelse af hvad begrebet indebærer, og hvordan kompleksiteten ved begrebet kan lægges ind i et planlægningsmæssigt perspektiv. Gennem det eksplorative udgangspunkt har vi opnået en erkendelse af interesse for fodgængermobilitet i et kommunalt perspektiv. Med vores fastsættelse af undersøgelsens problemformulering, skiftes der fra den eksplorative til et normativt udgangspunkt, da opnået en målsætning om at tilgodese hvordan man bør planlægge fodgængermobilitet. Dermed har vi ladet vores forforståelser definere vores grad af normativitet, som udtrykker sig ved vores ønske om at udvikle fortolkende forståelser af felten i praksis, hvilket vi opnår gennem vores undersøgelser af fodgængermobilitet på Værnedamsvej.

I vores undersøgelse af mobilitet, søges der mod at undersøge fodgængerne livsverdensforståelse og adfærd, for at nå frem til den intentionalitet der ligger bagved deres måde at handle på (Juul 2012: 109). Det har været vigtigt for os at forstå hvordan fodgængerne på Værnedamsvej tilegner sig deres gående hverdagsbevægelser. Vi har med afsæt i mobilitetsparadigmet, en forforståelse for at menneskelige bevægelser er påvirkelige af flere årsager såsom rumlige oplevelser og de følelsesmæssige aspekter. Det er intentionen bagved de gående bevægelser på Værnedamsvej, som anvendes fortolkende, hvoraf vi mener at vores indgang til feltet er essentielt. Undersøgelsen kendetegnes ved en vekselvirkning mellem en helhedsforståelse af mobilitetsplanlægning i et kommunalt perspektiv, og en delforståelse ved Værnedamsvej i praksis (Juul 2012: 111). Vi vil derfor argumentere for, at vi i en vis grad lægges os op af den hermeneutiske fortolkningsproces.

# Metodiske overvejelser

Vores metodevalg er i høj grad præget af, at mobilitetsforskning er en nyere forskningspraksis, og at walkabilitybegrebet herunder er af endnu nyere dato.

Paradigmeskiftet ved forståelsen af mobilitet, som værende mere end blot en bevægelse fra A til B, medfører også et skift i, hvilke metoder der kan anvendes i mobilitetsforskning (Hartmann-Petersen et. al. 2014: 399). Metodeforståelsen, der knytter sig til mobilitetsforskningen, erkender, at der ikke kun findes én metode til denne form for undersøgelse, og beskrives samtidig af mobilitetsforsker, Ole B. Jensen, som en snarere pragmatisk identifikation af, hvilke metoder der er relevante i undersøgelsen af mobile fænomener (Jensen & Lanng 2016: 57). Det betyder med andre ord, at metodevalg i mobilitetsforskning bør udvælges efter relevans for den undersøgte problematik, samt for de implicerede personer, der indgår i undersøgelsen (Jensen 2013: 40).

Der er, både ontologisk og metodisk, uenigheder om, hvordan man indenfor mobilitetsforskning kan indfange mobilitet metodisk. Denne uenighed skyldes, at mobilitetsforskning afsøger et felt, der kan beskrives som en socio-materiel hybrid: "[...] *mobile situations are taking place in physical environments, often as social interactions and always as embodied performances*" (Jensen & Lanng 2016: 57). Da forskning af mobiliteter 'in situ' (den faktiske bevægelse i praksis) udgøres af et krydsfelt mellem fysiske og sociale forudsætninger for mobilitet, mener Ole B. Jensen, at man bør anvende en cross-fertilisation. Dette sker gennem en kombination af kvalitative og kvantitative metoder, der udgør en mere fyldestgørende empirisk indsamling (Jensen 2013: 35). Vi finder det relevant at tilgå vores forskningsdesign eklektisk, hvad angår kombinationen af kvalitative og kvantitative metoder (Kristensen & Hussain 2016: 23), da vi i planmæssigt perspektiv søger mod at få indblik i Københavns Kommunes strategiske arbejde med fodgængermobilitet, og fordi, vi med udgangspunkt i mobilitet 'in situ' ønsker at få et casebaseret indblik i fodgængermobiliteten ved Værnedamsvej.

## Metodisk greb til mobilitet 'in situ'

Med et forskningsdesign, der søger mod at kombinere brugen af kvantitative og kvalitative metoder til den empiriske datagenerering, lader vi os inspirere af Mixed Methods, hvor: "[...] *formålet med forskningen er at skabe ny viden, der kan være med til at skabe en forståelse af det pågældende problem*" (Jæger 2016: 301). Walkabilitybegrebets fremspring i byplanlægningen påviser manglende viden om og forskning af gangmobilitet som fænomen i byplanlægningen, da dette teoretisk og metodisk er en vanskelig mobilitet at undersøge. Dette lader vi os inspirere af i vores forskningsdesign. Metodeudvælgelsen i sig selv medfører, at vi i processen opnår nye forståelser og viden om feltet. Vi søger dog ikke blot at forstå feltet men også at udvikle anbefalinger til, hvordan man bør forholde sig feltet i fremtidig planlægning.

Mixed Methods som det 'tredje paradigme', der bygger bro mellem de to kendte paradigmer kvantitativ og kvalitativ metode (Jæger 2016: 303), er det forskningsdesign, vi lader os inspirere af til at kunne indsamle empirisk materiale af mobilitet 'in situ' på Værnedamsvej. Vi anerkender, med afsæt i forskningsdesignet, at vi ikke til fuldstændighed bekender os denne type forskningsdesign i undersøgelsen, og at vores forskningsspørgsmål indeholder en mere ubestemt faktor med henblik på metodologi, hvor vi anser kombinationen af metoder som værende den bedst egnede måde at gribe vores undersøgelses problematik an på (Jæger 2016: 305). Hermed er kombinationen af metoder i vores undersøgelse også inspireret af 'triangulering', hvor: "[...] *to (eller flere) forskellige kvalitative metoder kan indkredse og afdække et samfundsmæssigt fænomen på en mere fyldestgørende måde, end hvis der udelukkende er anvendt en enkelt metode*" (Denzin i Jæger 2016: 305). Med en Mixed Methods forskning, hvor triangulering indgår, hælder vores forskningsdesign mest til et udvidelsesdesign, hvor formgivningen er et udtryk for en ambition om udvidelse af viden i områder, der grænser sig op til hinanden, der så forenes senere i vores fortolkning af fodgængermobiliteten på Værnedamsvej (Frederiksen 2015: 203). Med walkabilitybegrebets iboende kompleksitet samt mobilitet som *socio-materiel hybrid*, har vi udformet en strategi med inspiration af Mixed Methods og triangulering til at indfange disse fænomener i undersøgelsen.

De kvalitative metoder skal i undersøgelsen bidrage med: ”[...] *en dybdegående indsigt i, hvordan bestemte fænomener ”gøres, siges, opleves, fremtræder eller udvikles”* (Kristensen & Hussain 2016: 16). Vores kvalitative metodevalg er foretaget med afsæt i vores forståelse af mobilitet som værende et krydsfelt mellem de fysiske og sociale, og udgør henholdsvis byrumsanalyse, flowobservation og semistruktureret interview. Med disse metodevalg søger vi mod både at få et indgående kendskab til fodgængermobilitet på Værnedamsvej i de opfattelser (interview), den brug (byrumsanalyse) og den adfærd (flowobservationer) af fodgængermobilitet, der findes på Værnedamsvej.

De kvantitative metoder i undersøgelsen er valgt ud fra et deskriptivt ståsted, hvor vi: ”[...] *indhenter [...] numerisk viden om bestemte fænomener, fx deres antal og udbredelse”* (Kristensen & Hussain 2016: 14). Det deskriptive udgangspunkt bidrager med en numerisk datamængde af fodgængermobiliteten på Værnedamsvej, som afsøger udbredelsen af gang, og hvorfor den ser ud, som den gør på Værnedamsvej. Vi har valgt at indsamle denne kvantitative datamængde med en områdeanalyse og trafiktælling.

## Værnedamsvej som afvigende case

Med 'in situ'-tilgangen for forskningsdesignet var det næste i processen en udvælgelse af case til undersøgelsen af feltet. Formålet med at anvende et casestudie som undersøgelsesvinkel af fodgængermobilitet i praksis er, at opnå mere dybdegående, kontekstafhængig viden om udformningen af gang, samt fodgængerens adfærd ved gang, som en mobilitetsform (Thualangt 2016: 327; Flyvbjerg 2015: 499-500). Dette er for os adgangsgivende til konkrete erfaringer med, og viden om, de virkelige situationer, der udspiller sig som fodgænger. Med en forskningspraksis og et begreb, der befinder sig i den nyere del af spektret, har det været centralt for vores forskning at producere viden om feltet i *praksis*, da det kan tilvejebringe ny erfaring og forståelse af mobilitetsforskning (Flyvbjerg 2015: 501; Mørck 2016: 156-157). Vores arbejde med en specifik case tager i undersøgelsen til en vis grad form som et feltarbejde, da vi får adgang til det undersøgte felt, ved at vi selv er til stede i feltet (Mørck 2016: 155-156).

Med dét sagt, så er vores valg af case som bekendt endt på Værnedamsvej, fordi vejen efter vores opfattelse udgør en *afvigende case* (Jensen & Kvist 2016: 49). Med vores indledende eksplorative tilgang er det kommet os for øje, at Værnedamsvej er afvigende, hvad angår

teoretiseringen af det fysiske aspekt i både mobilitetsplanlægningen og walkabilitybegrebet. Værnedamsvej afviger dér, hvor fysisk planlægning kan anskues som det absolut afgørende parameter for mobilitetsformers tilstedeværelse og udfoldelse. Derfor finder vi det interessant at undersøge, hvilke øvrige årsager der kan forklare den store mængde af gangmobilitet på vejen. Foruden vores forforståelse af Værnedamsvej som et samlingssted for mange forskellige mobilitetsformer, har vi erfaret, at de planlagte tiltag for fysiske forbedringer af byrummet på Værnedamsvej ikke blevet implementeret (jf. problemfelt). Med dette for øje, bliver Værnedamsvej som case en indgangsvinkel til at opnå viden om udførslen af gangmobilitet samt fodgængeres adfærd på trods af mangel på gode fysiske forudsætninger. Vi vil ud fra dette argumentere for, at vi læner os op af en abduktiv videnskabelig proces. Vi søger mod, igennem den empiriske materialegenerering, at opnå en form for fænomenbestemmelse af fodgængermobiliteten, ved at opnå nye forståelser af gang i praksis, hvorefter vi gennem teorien søger mod at medgive årsagsforklaringer til disse nye forståelser (Thualagant 2016: 327).

## Områdets fodgængerruter

Med et nyt begrebsapparat som walkability har den eksplorative tilgang i opstartsfasen for undersøgelsen af begrebsliggørelsen (Olsen 2003: 186-187) beriget os med indsigt i metoder, anvendt i andre walkabilityundersøgelser. Med et indblik i andre forskningspraksissers metodiske tilrettelæggelser har vi ladet os inspirere i dette metodevalg. *Understanding the Walkability Propensity* er en videnskabelig artikel fra The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering, som beskriver en interessant metodeanvendelse i et italiensk walkabilitystudie (Nigro et. al. 2018). Udgangspunktet for walkabilityundersøgelsen retter blikket mod tilgængeligheden af *transit services* for fodgængere, hvilket metodisk bliver klassificeret i tre underkategorier; *infrastructural path characteristics, activities and land-uses, pedestrian demand data* (Nigro et. al. 2018: 140). Metoden udgøres ved en kvalitativ dataindsamling af de fysiske karakteristika og kvaliteter, den valgte fodgængerrute besidder, hvoraf der gennem observation af fodgængerruten indsamles data for de forskellige kategorier (Nigro et. al. 2018: 141). Med inspiration fra denne kategorisering, der findes tilgængelig på en given fodgængerrute, har vi tilpasset kategoriseringen, således at den er mere tilsvarende vores undersøgelse (Tabel 1).

## Værnedamsvej

	Beskrivelse	Kategori	Enhed	Type	
Densitet	Antal aktiviteter og arealanvendelse pr. udsnit af vejen	Praktiske, nødvendige butikker (apotek, bank, supermarkeder)	3 stk.		
		Fritidsbutikker (shopping, interiør, delikatesser)	26 stk.		
		Andre (restaurant, café)	13 stk.		
		Specielle aktiviteter (skoler, hospitaler)	1 stk.		
Infrastrukturel	Arealfordeling.	Fortov	2,2 m.		
	Meterfordeling af vejens areal, henholdsvis inddelt i fortov, cykelsti, vej og parkeringsplads	Cykelsti	0 m.		
		Vej	5,9 m.		
		Parkeringsplads	1,89 m.		
	Mængden af forskellige fortovsforhindringer pr. udsnit af vejen		8/12 fortovsforhindringer		Skraldespande, vejskilte, vareudstillinger, udeservering, el-skabe, fodgængere, a-skilte, trappesten, lygtepæl
	Fodgængerovergange på tværs og på langs. Gælder for det pågældende udsnit af vejen	Overgang på tværs af gaden	3 stk.		2 stk. overgang med helleanlæg 1 stk. overgang med lyskryds + fodgængerfelt
Overgang på langs med gadens forløb		1 stk.	1 stk. overgang uden forbedringer		

Tabel 1. Eksempel fra Værnedamsvej

Kategoriseringen i densitet (*activities and land-uses*) og infrastrukturel karakteristika (*infrastructural path characteristics*) skal udgøre de fysiske funktionsmuligheder og de fysiske forudsætninger, der er tilgængelige på vejudsnittet. Med inspiration fra denne metodiske datagenerering af de fysiske kvaliteter og karakteristika for en fodgængerrute, ønsker vi at undersøge forskellige andre ”fodgængerruter” i området omkring Værnedamsvej. Vi afgrænser undersøgelsen af øvrige fodgængerruter med udgangspunkt i Værnedamsvejs eksempel, og udvælger vejstrækninger der er af tilsvarende længde. Det drejer sig om fordelingsgaderne Frederiksberg Allé, Vesterbrogade og Gammel Kongevej, samt de sideliggende bydelsgader Tullingsgade, Sankt Thomas Allé og



Billede 1.

Bagerstræde (Billede 1; Københavns Kommune 2020a). Den empiriske dataindsamling udføres ved en gående bevægelse, hvoraf vi noterer de observerede karakteristika og kvaliteter indenfor kategorierne. Vi er os bevidste om, at det er fra vores synspunkt, at den empiriske dataindsamling genereres, og at alle de inkluderede fodgængerruter ikke har samme længde. Der søges ved denne metode at opnå kvantitativ viden om de fysiske forudsætninger, der kan influere gåendes mobilitetsbevægelser på Værnedamsvej og de omkringliggende veje.

## Byrumsundersøgelse

I undersøgelsen af Værnedamsvejs fysiske kvaliteter for fodgængere anvender vi også *byrumsundersøgelse*, som er konstrueret på baggrund af den danske arkitekt og byplanlægger Jan Gehls 12 kvalitetskriterier (Gehl 2010: 248-249; Dansk Byplanlab 2016).

Gehl argumenterer for, at de 12 kvalitetskriterier er en metodisk indgangsvinkel til at vurdere *byen i øjenhøjde* ved at betragte et byrums

kvaliteter ud fra en menneskelig skala (Byplanlab 2016). De 12 kvalitetskriterier er inddelt i

kategorierne: beskyttelse, komfort og herlighedsværdier (Gehl 2010: 249; Figur 1). Med Værnedamsvejs

fysiske udformning som omdrejningspunkt for denne

metodiske undersøgelse, indkredser vi undersøgelsen af

fodgængermobilitetens brug af det fysiske rum til at observere ud fra kun et udvalg af de 12 kvalitetskriterier.

Beskyttelse	<b>BESKYTTELSE MOD TRAFIK OG ULYKKER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oplevelse af tryghed i relation til trafik</li> </ul>	<b>BESKYTTELSE MOD KRIMINALITET OG VOLD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oplevelse af tryghed</li> <li>Levende byrum</li> <li>Funktioner der overlapper dag/nat</li> <li>God belysning</li> </ul>	<b>BESKYTTELSE MOD UBEHAGELIGE SANSEPÅVIRKNINGER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vind/træk</li> <li>Regn/sne</li> <li>Kulde/varme</li> <li>Forurening</li> <li>Støv, blanding og støj</li> </ul>
Komfort	<b>MULIGHEDER FOR AT GÅ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plads til at gå</li> <li>Respekt for ganglinjer</li> <li>Interessante facader</li> <li>Adgang for alle</li> <li>Gode overflader</li> </ul>	<b>MULIGHEDER FOR AT STÅ / OPHOLD</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Opholdszoner / kanteffekt</li> <li>Støttepunkter at stå ved</li> <li>Facader der inviterer til ophold</li> </ul>	<b>MULIGHEDER FOR AT SIDDE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Siddeszoner med mange fordele</li> <li>Gode siddesteder</li> <li>Gode siddemøbler</li> <li>Primære og sekundære siddemuligheder</li> </ul>
	<b>MULIGHEDER FOR AT SE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rimelige se-afstande</li> <li>Uhindrede synslinjer</li> <li>Interessante udsigter</li> <li>Belysning (aften/nat)</li> </ul>	<b>MULIGHEDER FOR AT TALE OG HØRE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lavt støjniveau</li> <li>Samtalevenlige siddearrangementer</li> </ul>	<b>MULIGHEDER FOR UDFOLDELSE / AKTIVITETER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Invitation til fysisk aktivitet, motion, leg og kreativ udfoldelse</li> <li>Dag og nat</li> <li>Sommer og vinter</li> </ul>
Herlighedsværdier	<b>SKALA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensionering af bygninger og rum i en menneskelig skala relateret til sanser, bevægelsesmuligheder og adfærd</li> </ul>	<b>MULIGHEDER FOR AT NYDE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sol/skygge</li> <li>Varme/kulde</li> <li>Læ/brise (vægtning varierer fra region til region og med årets sæsoner)</li> </ul>	<b>ÆSTETISKE KVALiteter OG POSITIVE SANSEINDTRYK</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Godt design og gode detaljer</li> <li>Smukke udsigter</li> <li>Gode materialer</li> <li>Træer, planter, vand</li> </ul>

Figur 1. (Gehl 2010: 249)

Udvælgelsesprocessen er foretaget med målet om, at observationerne skal repræsenteres i alle tre hovedkategorier. De fire kvalitetskriterier, vi har udvalgt til metodeudførelsen, er



*beskyttelse mod trafik og ulykker, muligheder for at gå, skala, samt æstetiske kvaliteter og positive sanseindtryk* (Gehl 2010: 249; Figur 1).

Ved udførelsen af byrumsundersøgelsen i praksis bevæger vi os metodologisk i et spændingsfelt mellem at være 'observatøren som deltager' og 'deltageren som observatør' (Kristensen 2016: 173-174). Kriterierne for nedfældningen af observationerne har her været, med inspiration fra feltnoter, at de er tilknyttet mindst én af de fire udvalgte kvalitetskriterier. Vi ønsker ved byrumsundersøgelsen at observere de fire udvalgte kvalitetskriteriers påvirkning af fodgængermobiliteten på Værnedamsvej, samtidigt med, at vi som gående deltager i byrummet og selv observerer, hvordan disse kvalitetskriterier påvirker vores egen fodgængermobilitet. I nogle situationer tager vi del i de hverdagsaktiviteter- og bevægelser, der udspiller sig på Værnedamsvej. Dette ved selv at bevæge os rundt på Værnedamsvej. I andre tilfælde indtager vi en mere observerende rolle, hvor vi stadig er fysisk til stede i byrummet, men søger mod at indsamle erfaringer om *andre* fodgængers mobilitetsudformning på Værnedamsvej. Med dette spændingsfelt vil vi argumentere for, at vi opnår viden, der kun kan opnås i praksis, men som også giver indsigt i brugen af Værnedamsvejs fysiske rum med henblik på fodgængermobilitet.

## Trafiktælling

Ydermere anvender vi *trafiktælling* som kvantitativ metode til at indsamle viden om fodgængermobiliteten på Værnedamsvej. Den type tællinger, vi foretager på Værnedamsvej udgøres ved en tidsbestemt tælling af de samlede antal bevægelser *ind* på Værnedamsvej, hvilket omfatter gående, cyklende og kørende. Der er dermed tale om en stikprøve i bestemte tidsrum for at kunne få indblik i hverdagsmobiliteten på Værnedamsvej og for at opnå et samlet billede af densiteten af mobilitetsformer på vejen. Tællingsmetoden udgør en kvantitativ numerisk datagenerering, hvorfor metodepraksissen er afgørende for, hvilke resultater metoden kan være bidragende til (Kristensen & Hussain 2016: 20-21; Gehl & Svarre: 2013: 25).

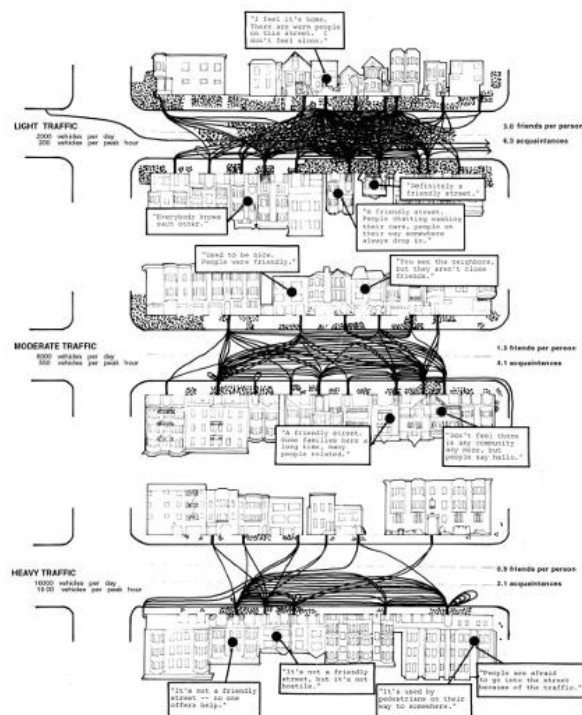
I vores tilfælde ønskede vi med metoden at opnå et indblik i den *samlede* hverdagsmobilitet på Værnedamsvej. Derfor udvalgte vi en hverdag, tirsdag, hvor vi i fire tidsrum, morgen (07.30-07.45), middag (11.30-11.45), eftermiddag (16.00-16.15) og aften (20.00-20.15), gennemførte tællinger af alle de gående, cyklende og kørende, der

bevægede sig ind på Værnedamsvej. Tællingerne er foretaget to steder – ét i hver ende af Værnedamsvej – hvor kriterierne for registrering var, at mobilitetsbevægelsen fortsættes ind på vejen fra henholdsvis enten Frederiksberg Allé eller Gammel Kongevej. Trafiktællingerne er ikke direkte generaliserbar, men vi mener, at tællingen kan udgøre en beskrivende karakteristika ved vejen. Dermed sagt antager vi dog ikke, at vores tælling er repræsentativ for alle andre øvrige hverdage på Værnedamsvej, men blot giver os en indblik i, hvordan densiteten af mobilitet ser sig gældende på Værnedamsvej.

## Flowobservationer

I undersøgelsen af de gående bevægelser på Værnedamsvejs har vi valgt at anvende en metode til at indkapsle det, vi benævner som en *flowobservation*. Flowobservation er en metodisk sammensmeltning af byplanlægger Jan Gehls metodevariationer *'tracing'*, *'tracking'* og *'mapping'*, som bliver skildret i bogen *How to Study Public Life* fra 2013 (Gehl & Svarre 2013), samt i mobilitetsforsker, Ole B. Jensens, flowanalyse, beskrevet i bogen *Staging* (Jensen 2013). Formålet med metoden udspringer af inspiration fra den kvalitative forskningsmetode

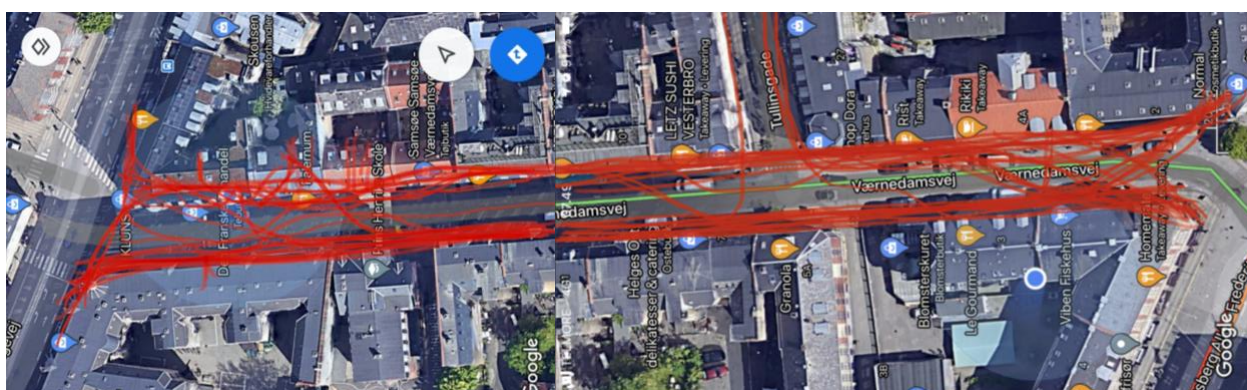
*shadowing*, eller observationsstudier, hvor enkeltpersoner "i bevægelse" undersøges ved deres hverdagslige aktiviteter (Kristensen 2016: 170-172). Metoden afbilder de observerede flowbevægelser for et udvalgt stykke af Værnedamsvej, således at disse observationer kan analyseres med henblik på at få indblik i gangmobilitetens faktiske udfoldelse på Værnedamsvej. Jan Gehl uddyber om metoden: "Registring movement can provide basic knowlegde about movements patterns as well as concrete movements in a specific site" (Gehl & Svarre 2013: 28).



Figur 2. Appelyard 1981

Vi bestræber os på at sætte os i forbindelse med felten ved at påtage os rollen som "total observatør", da vi er bevidste om de effekter vores tilstedeværelse kan have på andres mobilitet. Den totale observatør stræber efter at være så lidt påvirkelig som muligt, hvorfor vi søger mod kun at registrere, de naturlige bevægelsesmønstre og gangaktiviteter, der kommer til udtryk på vejen (Kristensen 2016: 172-175). Ved den faktisk aftegning af flowobservationer er vi inspireret af Donald Appelyards og hans undersøgelse af trafikmængders påvirkning på bevægelser på tværs af veje (Appelyard 1981: 16-25; Figur 2). Med Appelyards forståelse af trafikpåvirkning (ibid.), har vi valgt at udføre flowobservationerne i forlængelse af, og sammenhæng med, trafiktællingerne.

Flowobservationerne understøtter trafiktællingerne, men skal til forskel fra trafiktællingerne registrere de faktiske gåruter/bevægelser på Værnedamsvej. Flowobservationerne gennemføres på samme hverdag som trafiktællingerne (tirsdag), og i fire separate tidsrum: morgen (07.45-08.00), middag (11.45-12.00), eftermiddag (16.15-16.30) og aften (20.15-20.30). Registreringen af de gåendes bevægelser er også her efter kriteriet om *indadgående* bevægelser på vejen. Nedenstående er et eksempel på, hvordan vi har registreret de gåendes faktiske bevægelser (Flowillustration 1).



Flowillustration 1. Aften.

De røde streger repræsenterer de observerede fodgængerruter og skal illustrere, hvorledes de faktiske gående bevægelser, kommer til udtryk på Værnedamsvej. De indtil nu gennemgæede metodevalg har omdrejningspunkt i Værnedamsvejs mere fysisk forankrede bevægelser, hvorimod vi i følgende afsnit søger at dykke ned i fodgængernes *opfattelse/oplevelse* af det at gå på vejen.

## Semistruktureret interview

Vi har valgt at benytte det kvalitative forskningsinterview, som skal belyse brugernes personlige viden og erfaringer (Poulsen 2016: 75). Fokus er på hverdagslivet og de enkelte menneskers livsverdensforståelse af deres bevægelser på Værnedamsvej. Med vores begrænsede tid i felten, der kan betegnes som værende et deltidsfeltarbejde (Mørck 2016: 157), søger vi mod en mere dybdegående erfaring med feltet, end den, vi gennem vores egne erfaringer kan bidrage med. Vi mener, at vi gennem det semistrukturerede interview kan få adgang til fodgængernes opfattelser af vejens fysiske forudsætninger for gang, og de bevægelsesmuligheder, som brugerne finder tilgængelige på vejen.

Med Værnedamsvej som case for mobilitetsundersøgelsen 'in situ' er respondenterne udvalgt på Værnedamsvej, da brugerne derved er midt i en igangværende bevægelse. Med det semistrukturerede interview har vi valgt denne specifikke interviewform, da dialogen mellem os, som interviewere, og respondenterne holdes åben for at nye erkendelser, der påvirker interviewformen (Poulsen 2016: 75). Ved tilrettelæggelsen af interviewmetoden anvendes en interviewguide til at fastholde interviewdialogen i en vis struktur, men denne konstruktion er åben for forandring og tilpasninger ved den faktiske udførelse af interviewet (ibid.). I udarbejdelsen af interviewguiden tager vi også hensyn til respondenternes position i bevægelse, ved at formulere spørgsmålene så korte og præcise som muligt. Opbygningen af interviewguiden tilslutter sig vores teoretiske forforståelse for mobilitetsundersøgelser, hvor vi anvender sociolog Vincent Kaufmanns viderebygning af mobilitetsbegrebet, motilitet, og dets indbyggede komponenter *adgang*, *kompetence* og *tilegnelse*, til at kategorisere spørgsmålene (Kaufmann 2002). Kaufmanns teoretisering af motilitetsbegrebet vil yderligere blive præsenteret i teoriafsnittet (jf. det teoretiske ståsted).

<i>Adgang</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hvilken ende af Værnedamsvej kom du fra?</li> <li>- Hvorfor har du valgt at gå ad Værnedamsvej frem for én af de andre gader?</li> <li>- Mener du, at Værnedamsvej er indrettet på en måde, så det er nemt at være fodgænger?</li> </ul>
<i>Kompetence</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Føler du, at det er nemt for dig at gå på Værnedamsvej?</li> <li>- Hvorfor er du på gåben frem for cykel eller andet?</li> <li>- Hvad er dit formål på Værnedamsvej?</li> <li>- Hvordan vurderer du muligheden for at bevæge dig frit på hele gaden?</li> <li>- Mener du, at man bør forbedre mulighederne for at gå her?</li> </ul>
<i>Tilegnelse</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er Værnedamsvej en særlig vej for dig? Hvis nej/ja, hvordan er den/er den ikke det?</li> <li>- Går du ofte på Værnedamsvej?</li> <li>- Er der bestemte tidspunkter, hvor du bedre kan lide at gå her end andre?</li> <li>- Er der noget, der gør Værnedamsvej speciel at gå på frem for andre gader?</li> </ul>

### Interviewguide 1. Værnedamsvej

Ovenstående interviewguide blev anvendt i udførelsen af interviews i forlængelse af trafiktællingen og flowobservationerne. I samhörighed med de to tidligere nævnte metoder, er interviewsituationerne spredt ud over én hverdag, tirsdag, opdelt i tidsrummene morgen, middag, eftermiddag og aften. Til hvert af tidsrummene søger vi mod at indgå i to forskellige interviewsituationer med ønsket om en form for varians i de livsverdenserfaringer, der udtrykkes i de fire tidsrum. Antallet af interviews er planlagt med øje for det nødvendige mætningspunkt, der skal opnås for at kunne dække brugernes opfattelser af fodgængermobilitet på vejen (Brinkmann & Tanggaard 2015: 32). Vi har udvalgt respondenter med en minimumsalder på 18 år, men har derudover foretaget udvælgelsen af respondenter med fokus på bredest mulig demografi. Vi har i alt gennemført 8 forskellige interviews med i alt 12 respondenter.

## Kvantitativ tilgang til kommunalplanlægning

Anden del af vores metodiske tilgang i undersøgelsen har omdrejningspunkt i Københavns Kommunes arbejde med fodgængermobilitet. Denne del indebærer et mere kvalitativt forskningsdesign, da vi tilstræber at få en dybdegående indsigt i (Kristensen & Hussain 2016: 13), hvordan kommunen strategisk arbejder med planlægning af

fodgængermobilitet. Vi ønsker her at indskrive fodgængermobiliteten i planteoretiske perspektiv at blive beskrevet, forstået og fortolket analytisk (Kristensen & Hussain 2016: 13). Med denne indgangsvinkel til det kommunale planlægningsniveau og den strategiske planlægning af fodgængermobilitet vil vi i det følgende præsentere de kvalitative metoder, der skal bidrage til at opnå indsigt i denne nye viden.

## Dokumentanalyse

Dokumentanalysen anvendes til en vis grad i opstartsfasen af det mere planteoretiske perspektiv af undersøgelsen. Ved at dykke ned i Københavns Kommunes kommuneplaner og handlingsstrategier ønsker vi at skildre alle de beskrevne tiltag for, og arbejdet med, gang som mobilitetsform, der er beskrevet i disse dokumenter. Den analytiske tilgang til dokumenterne består i, at vi ønsker at fokusere på udviklingen af kommunens arbejde med gang som mobilitetsform gennem dokumenter. Kommunens kommuneplaner og handlingsstrategier giver os adgang til at undersøge den stabilitet eller forandring i policy-processen, der fra Københavns Kommune har været med henblik på fodgængermobilitet, ved at inddrage relevante dokumenter fra 2005 til og med 2020 (Lynggaard 2015: 153). Vi vil læse os ind, og observere, hvordan gang som mobilitetsform bliver beskrevet i forbindelse med andre politiske målsætninger-, problemstillinger- og tiltag, som bliver beskrevet i dokumenterne (Lynggaard 2015: 161). Dokumentanalysen er ikke direkte forbundet til et teoretiske vurderingsgreb, men hæfter sig op ad den præsenterede mobilitetsforståelse i et byplanlægningsperspektiv (jf. problemfelt). Den til dels analytiske gennemgang af dokumenterne vil blive præsenteret i genstandsfeltet, og den nye viden og forståelse, som genereres gennem denne proces, er bidragende til udformningen af det semistrukturerede interview med Københavns Kommune. De analyserede dokumenter vil være bidragende til den videre analyse af Københavns Kommunes arbejde med fodgængermobilitet.

## Semistruktureret interview

Formålet med at anvende det semistrukturerede interview som indgangsvinkel til Københavns Kommunes arbejde med mobilitetsplanlægning af fodgængermobilitet er, at vi får et blik ind i, hvordan det kommunale arbejde forstås og praktiseres gennem interviewpersonernes livsverdensforståelser (Poulsen 2016: 77). Denne viden adskiller sig fra den viden, vi kan opnå gennem dokumentanalysen, og vil give os en dybere indsigt i

byplanlægning i praksis ved det kommunale arbejde. Med det semistrukturerede interview søger vi beskrivelser af, hvordan mobilitetsplanlægning af fodgængermobilitet erfares fra et førstepersonsperspektiv, hvoraf vi ønsker at indgå i en interviewsituation med interviewpersoner, der arbejder med mobilitetsplanlægning til dagligt. De to kommunalt ansatte personer, der interviewes, er projektleder, Annette Kayser, og projektmedarbejder, Liva Marie de Vries Bækgaard, som begge er ansat i Teknik- og Miljøforvaltningens mobilitetsafdeling. Begge arbejder til dagligt med mobilitetsplanlægning og findes derved relevante som interviewpersoner. Dokumentanalysen, sammensmeltet med vores mobilitetsforståelser og indblik i walkabilitybegrebet, udgør den forforståelse, som interviewguiden er udarbejdet på baggrund af. Det er især tematiseringer, som er udfoldet af dokumentanalysen, der kategoriserer spørgsmålene.

**Spørgsmål til opprioriteringen af fodgængere på lige fod med cyklisme, bilisme og kollektiv trafik:**

- Hvad er årsagen til, at Københavns Kommune med kommuneplan '19 har opprioriteret gang som transportform på lige fod med cyklisme, bilisme og kollektiv trafik?
  - Hvordan er målsætningen herom blevet til?
  - Hvem har været drivkraften bag opprioriteringen af fodgængere/gang?
  - Hvorfor tror I, at det først er i 2019, at fodgængere bliver prioriteret på lige fod med andre mobilitetsformer i København?
- Fodgængere nævnes som et konkret initiativ for grøn mobilitet, men hvordan implementeres opprioriteringen af gang uden samme form for politiske gennemslagskraft, som der er bag ved fremmelsen af *andre* transportformer?
- I tidligere strategier og planer for gang og fodgængere kan vi se, at disse bliver arbejdet med som værende en del af andre transportformer, og ikke som en selvstændig. Hvad er årsagen til dette?

**Spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med fodgængerstrategier i Københavns Kommune:**

- Hvordan udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen fodgængerstrategier rent processuelt?
- Hvorfor er Københavns Kommunes målsætning om et etableret fodgængeretværk i 2015 ikke blevet realiseret?
- Hvordan påvirkes den overordnede strategi for gang af, at kommuneplanernes delmål herfor skifter fra år til år?
- Hvilke målsætninger og strategier har Københavns Kommune planlagt for gang/fodgængere de kommende år?

**Spørgsmål til det kommunale arbejde med walkability:**

- Arbejder I strategisk med begrebet walkability og i så fald, hvordan gør I det?
- Hvordan arbejder I med effekterne af walkability i byrum?

**Spørgsmål til det konkrete arbejde med og implementering af fodgængerstrategier i København:**

- Hvordan vægter Teknik- og Miljøforvaltningen de sociale aspekter sammenlignet med de fysiske aspekter, når I planlægger for fodgængere?

**Interviewguide 2 – Københavns Kommune**

Med sigtet om indsigt i det kommunale arbejde med planlægning af fodgængermobilitet anser vi vores interviewpersoners professionalitet og erfaringer inden for det undersøgte felt som værende grobund for validitetsspørgsmålet.



# Genstandsfelt

De følgende afsnit indeholder en dybdegående fremstilling af det specifikke felt, som undersøges i specialeafhandlingen. Der gøres både rede for kompleksiteten ved walkabilitybegrebet i en planlægningskontekst, hvoraf der indgår forståelser af selve begrebets udspring og dets underprioritering i planlægningen, og hvordan walkabilitybegrebet kan begrebsliggøres ved tre størrelser inden for byplanlægning. Efterfølgende kigges der ind i fodgængermobiliteten i et kommunalt perspektiv forankret i Københavns Kommunes kommuneplaner og handlingsstrategier. Afsnittet slutter af med at specificere fodgængermobiliteten i det Københavnske perspektiv yderligere ved at dykke ned i de projekter, som er knyttet til undersøgelsens case, Værnedamsvej, med det udgangspunkt at fremstille, hvordan fodgængermobilitetens forudsætninger på vejen er endt, som de er.

## Walkability i planlægningskontekst

I dette afsnit vil vi dykke mere ned i walkabilitybegrebet og kigge på, hvordan begrebet placerer sig i forskellige planlægningskontekster. Walkabilitybegrebet er i ordets enkelthed ikke så komplekst. Dissekerer man begrebet, indebærer det betydningen *'ability to walk'*, hvilket kan oversættes til: *Evne til at gå*. Evnen til at gå udgøres af fodgængere, og det er denne mobilitetsform, hvis relevans vi ønsker at undersøge i et byplanlægnings-perspektiv.

Trods den nyere tids større inddragelse af fodgængermobilitet i planlægningen, kritiserer den amerikanske lektor og transport manager, Ria Hutabarat Lo, at denne mobilitetsform ikke bliver adresseret med samme intensitet, seriøsitet og finansiering som bilisme, cyklisme og offentlig transport (Lo 2009: 147). Planlægning for fodgængere bliver ifølge Lo ikke tildelt nok opmærksomhed, og dette kan indikere, at fodgængere ikke anses som værende lige så vigtige som andre mobilitetsformer. Den manglende praktisering af fodgængerplanlægning, kan også medføre manglende seriøsitet på forskningsområdet (Lo 2009: 147). Dette medgiver, mener Lo, at walkability bliver underprioriteret som resultat af et svagt defineret felt både i planlægningskontekst og forskningskontekst. Lo argumenterer for, at gang og fodgængere skal betragtes som en central del af vejens sfære, og hun mener, at walkability bør prioriteres højere i planlægningen:

*"[...] pedestrians are a part of every roadway environment, and attention should be paid to their presence in rural as well as urban areas. [...] Because of the demands of vehicular traffic in congested areas, it is often very difficult to make adequate provisions for pedestrians. Yet provisions should be made, because pedestrians are the lifeblood of our urban areas, especially in the downtown and other retail areas"* (AASHTO i Lo 2009: 147).

Gang som mobilitetsform bliver praktiseret næsten alle steder i byen, og fodgængernes tilstedeværelse udgør et stort potentiale i byplanlægningen. Fodgængermobilitet er i nyere tid blevet udpeget af planlæggere som værende en af de vigtigste komponenter til at planlægge effektive, tilgængelige, bæredygtige og levedygtige samfund (Lo 2009: 147). Med denne forståelse af gang og fodgængere er walkabilitybegrebet vundet frem som et planmæssigt greb i byplanlægningen, der menes at kunne løse mange problematikker; alt fra *"[...] obesity crisis and a lack of central city vibrancy to traffic congestion, environmental injustice, and social isolation"* (Forsyth 2015: 274).

Den amerikanske professor i byplanlægning, Ann Forsyth, forklarer, at den kompleksitet, som er forbundet med begrebet walkability, er, at begrebet er et relativt nyt begreb inden for byplanlægning (Forsyth 2015: 275). Forsyth mener, at begrebet bliver brugt mere i flæng og sjældent bliver defineret før brug, hvilket afstedkommer modstridende forståelser af begrebet, og hvordan gangbarhed på steder kommer til udtryk i praksis (ibid.). Lo argumenterer ligeledes for, at den teoretiske og metodiske forståelse af begrebet påvirker resultatet for fodgængerne i praksis:

*"It may seem excessive to define something as pedestrian as pedestrian, but in the field of urban planning the definition of what is a pedestrian strongly influences how they are accommodated in the design of infrastructure and the urban environment as a whole. [...] If the definition of a pedestrian is somewhat ambiguous, the idea of walkability is much more so"* (Lo 2009:145;147).

Walkabilitybegrebet bliver i planlægningskontekst ofte anvendt i mange forskellige sammenhæng, blandt andet *"[...] talk about creating walkable environments and improving walkability"* (Forsyth 2015: 274). Begrebets spændingsfelt i planlægningen

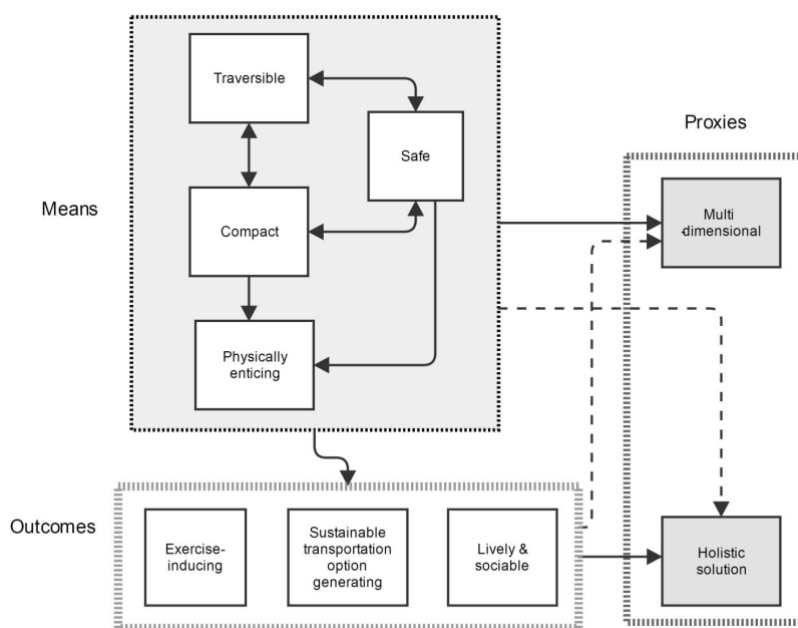
spænder dermed vidt og bredt, og begrebet er ikke udelukkende koblet op på mobilitetsplanlægning. Forsyth søger mod at specificere begrebet i en planlægningskontekst ved at fremhæve forskellige planlægningsdimensioner (Forsyth 2015: 275-279).

Hun inddeler de dimensioner, der findes inden for walkabilitybegrebet i "[...] *means for creating walkability*", "[...] *perceived outcomes of walking*" og "[...] *proxy for better design*" (Forsyth 2015: 277-278). Hun opstiller dimensionerne af begrebet i en figur, der konceptualiserer en sammenhæng mellem disse forskellige delelementer (Figur 1). Vi benytter denne figur som en del af vores rammeforståelse af walkabilitybegrebet, hvoraf de delkomponenterne *means*, *outcome* og *proxy* anvendes til at forstå forskellige walkability-vinkler på byplanlægning. Denne rammeforståelse vil til en vis grad blive anvendt med et analytisk sigte på det kommunale arbejde med fodgængermobilitet. Den essens, der trækkes ud af figuren, er, at det er komplekst at anvende walkability som et samlet begreb, da der findes forskellige dimensioner af begrebet, som giver forskellige udfald for planlægningen i praksis. Man skal derfor tage højde for, hvad formålet med walkabilityplanlægning er ved arbejdet med dette.

*Means* kan oversættes til de midler, der er bidragende til at et sted bliver gangbart for fodgængere, hvorigennem graden af walkability i området øges. De midler, der nævnes, er traversable/åbne miljøer, som giver folk mulighed for at udøve mobilitet uden hindringer. Det vil eksempelvis sige kompakte steder, der giver kortere afstand til destinationer, sikre steder, der mindsker opfattet niveau af kriminalitet, samt øget trafiksikkerhed og fysisk tillokkende steder med mange fodgængerfaciliteter (Figur 3; Forsyth 2015: 277-278).

*Outcomes* kan forstås som de opfattede resultater, der kan opstå som følge af gang i et område. Her henviser resultaterne af gangbare miljøer, som værende blandt andet livligt og fyldt med mennesker, til et sted for bæredygtige transportmuligheder, eller et sted for motionsmæssige funktioner i forbindelse med gåture (Figur 3; Forsyth 2015: 278).

*Proxy* kan oversættes som værende et mandat, der er til for at ændre betingelserne for fodgængere i byen. Mandatet kan også anses som værende en bredere bagvedliggende forståelse for, hvorfor planlægningen ser ud som den gør. Forsyth beskriver at det kan tage form som en multifunktionel forståelse eller det kan også præsenteres som værende en holistisk løsning på at forbedre byområder (Figur 3; Forsyth 2015: 278-279).



Figur 3. (Forsyth 2015: 279)

Med udgangspunkt i Ria Hutabarat Lo's og Ann Forsyths perspektiver på walkabilitybegrebet i planlægningskontekst tager vi med os videre i vores egen undersøgelse, at walkabilitybegrebet kan være et vigtigt begreb og middel til at kritisere mangelfuld planlægning for fodgængere og til at sætte et fokus på gang som mobilitetsform i planlægningen. Ydermere anser vi walkabilitybegrebet som værende et komplekst begreb, der besidder mange forskellige forståelser grundet den manglende tydelige definition. Vi forstår samtidig, at walkability er et begreb med mange iboende delelementer, hvilket vi vil have for øje senere i undersøgelsen, når der analyseres på Københavns Kommunes arbejde med fodgængermobilitet.

## Fodgængermobilitet i kommunalplanlægning

I det følgende afsnit indsnævres blikket fra fodgængermobilitet i en planlægningskontekst generelt til at fokusere på Københavns Kommunes strategiske arbejde med fodgængermobilitet. Københavns Kommune bliver omdrejningspunkt for det kommunale planlægningsperspektiv i resten af undersøgelsen. Vi er os bevidste om, at Værnedamsvej med dens geografiske lokation er påvirket af et tværkommunalt planlægningspektrum, da vejen ligger på kommunegrænsen mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Vi afgrænser os fra at inddrage Frederiksbergs Kommunes planlægning af gang, af ressourcemæssige årsager og vores interesse stammer fra planer lavet af Københavns Kommune. Vi har valgt at fokusere på de seneste fem kommuneplaner, hvis særlige fællestræk og forskelle vi her vil tydeliggøre, for at understrege Københavns Kommunes gradvist skiftende tilgang til fodgængermobilitet. Sideløbende med udgivelserne af de respektive kommuneplaner har Københavns Kommune også publiceret flere andre strategier og planer, som er relevante for udviklingen på mobilitetsområdet og gang. I nedestående skelnes mellem udgivelser fra Københavns Kommunes Økonomiforvaltning og Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, for at understrege vores forståelser for det planmæssige grundlag og den forskellige politiske forankring.

### Fodgængere skal prioriteres på lige fod med cykler, biler og busser

Københavns Kommuneplan 2005 er den tidligste kommuneplan, som inddrages i undersøgelsen af Københavns Kommunes planmæssige tilgang til fodgængermobilitet. Med vores fokus på walkability er det centrale i dette års kommuneplan, at denne først og fremmest understreger, at fodgængertrafikken skal prioriteres på lige fod med cykler, biler og busser (Københavns Kommune 2005: 88-89). Det beskrives, at fodgængere skal have bedre muligheder for at krydse bestemte strækninger, og at byrummet skal tilgodese byliv og have fokus på fodgængere og opholdsmuligheder (Københavns Kommune 2005: 94, 100).

Vi finder det dog nævneværdigt, at cyklisme og kollektiv transport i kommuneplanen benævnes som mobilitetsformer, der skal *forbedres*, mens målsætningen for gang er, at der skal sikres *tilstrækkelig* kapacitet til fodgængere i forbindelse med anlæggelse af nye

veje eller omlæggelser af eksisterende forhold (Københavns Kommune 2005: 88-89). Med skildringen af, at det er den *tilstrækkelige* kapacitet, som skal sikres for fodgængere, mener vi at kunne udlede, at det stadige fokus i kommuneplanen primært lægges på andre mobilitetsformer end fodgængerne. Dette kan også udledes ved den måde, hvorpå de konkrete initiativer for fodgængertrafikken bliver nævnt i kommuneplanen; nemlig i forbindelse med cykelinitiativer. I samme ombæring nævnes fodgængere i cykel- og kollektive trafikinitiativer, hvor der ved trafikknudepunkter skal indrettes med fokus på disse tre mobilitetsformer (Københavns Kommune 2005: 90-91). Konkrete initiativer for fodgængere fokuserer dermed på at sikre dennes kapacitet i byrummet, hvorimod forbedringer af forhold for fodgængere kun nævnes i forbindelse med og sammentænkes med andre mobiliteter: ”*Cykel- og fodgængertrafikken skal styrkes ved at udbygge nettet af cykelstier- og ruter og forbedre fremkommeligheden for fodgængere*” (Københavns Kommune 2005: 16-17).

## At gå er byliv

I 2009 udgiver Økonomiforvaltningen den næste vedtaget kommuneplan, og her bliver fodgængere nævnt i relativt korte vendinger. Ligesom i 2005 beskriver denne kommuneplan at fodgængere skal prioriteres på lige fod med andre mobilitetsformer (Københavns Kommune 2009a: 82), og de fleste fodgængerinitiativer beskrives ved en grad af sammentænkning med andre mobilitetsformer, hvilket særligt gælder målet om bedre forbindelser til kollektiv transport, hvor fodgængere bliver tænkt: ”[...] *skal understøtte brugen af den kollektive transport*” (Københavns Kommune 2009a: 82-84). Vi udleder herfra, at opprioriteringen i 2005 af fodgængermobilitet sker, da denne mobilitetsform af kommunen anses som værende et vigtigt led for at forbedre den samlede fremkommelighed for alle byens andre mobilitetsformer som cykel, busser og kollektiv trafik. I kommuneplan 2009 bliver et par konkrete initiativer for fodgængere præsenteret, hvoraf det ene initiativ indebærer, at strøggader skal indrettes med bedre fremkommelighed og sikkerhed for fodgængere og med tilgængelighed for alle (Københavns Kommune 2009a: 82). Her er det centralt at understrege, at kommuneplanen også hæfter sig op på en fodgængerforståelse, der anerkender en diversitet i fodgængermobilitet.

Teknik- og Miljøforvaltningens handlingsplan *Metropol for mennesker* udkom også i 2009, og er en plan med konkrete målsætninger og visioner for bylivet i København frem mod 2015. Handlingsplanen er udarbejdet i et samarbejde med Gehl Architects som rådgiver (Københavns Kommune 2009b: 16). Indledningsvis påpeger planen, at alle rejser som bekendt begynder og ender til fods, og at fodgængertrafikken i 2015 skal stige med 20 procent sammenholdt med tallene fra 2009 (Københavns Kommune 2009b: 7,11). Dette er altså dels et udtryk for en erkendelse af, at gang er relevant i alle former for mobilitet, og planen giver udtryk for, at forholdene for fodgængertrafikken skal styrkes således, at flere kommer til at gå mere.

*”En metropol for mennesker er en god by at gå i. At gå er vores mest basale måde at bevæge os på. Det er nemt, gratis, sundt og mere bæredygtigt at gå i stedet for at tage bilen. Det giver os mulighed for at bruge vores sanser, for at gå på opdagelse og for at møde andre mennesker. At gå er byliv. Derfor vil København, med bedre komfort, mere tryghed og fremkommelighed, invitere til at gå”* (Københavns Kommune 2009b: 7).

Planen udmærker sig særligt med opfattelsen af, at gang er byliv og tegner et billede af fodgængere som en vigtig del af byen. Derfor argumenteres der i planen også for, at der skal oprettes flere trygge og oplevelsesrige ruter for fodgængere (og cyklister) (Københavns Kommune 2009b). Omtalen af gang som en social og sanselig aktivitet er ligeså et nyt element og en forståelsesmæssig udvikling af fodgængermobilitet sammenlignet med kommuneplanerne for 2005 og 2009. Denne forståelse af gang som en central del af bylivet skal blandt andet understøttes med grønne forbindelser, hvor man ikke på noget tidspunkt skal miste det grønne udsyn, når man går i København (Københavns Kommune 2009b: 10). Vi noterer hermed, at der i handlingsplanen bliver averteret for, at positive sanseindtryk er af afgørende betydning for at fremme fodgængerkulturen. Med en handlingsplan, hvor omdrejningspunktet for fodgængerforståelsen er at gang er byliv, nævner planen også, at der fremover skal måles på bylivet med henblik på gående og ophold, som redskab til at komme i mål med deres *”[...] ambitiøse mål og sætte konkrete handlinger bag”* (Københavns Kommune 2009b: 5). Vi mener heraf, at det bemærkelsesværdige ved henholdsvis kommuneplanen og handlingsplanen fra 2009 er den forskel i, hvordan fodgængere bliver præsenteret og at der i handlingsplanen åbnes lidt mere op for at gang kan afstedkomme cykel- og kollektiv mobilitet.

## Flere skal gå mere i København

2011 blev året for en kommuneplan der for første gang har fokus på gang som et til dels selvstændigt indsatsområde. Mest afgørende for denne kommuneplan er, at der denne gang defineres et konkret fremtidsmål om, at der skal være 20 procent flere fodgængere i 2015 (Københavns Kommune 2011a: 22). Vi hæfter os også ved at sammentæknings af mobilitetsformerne, samt fodgængerplads ved eksisterende og nye forhold i byrummet går igen (Københavns Kommune 2011a: 70).

Udover målsætningen om 20 procent flere fodgængere i 2015 definerer kommuneplanen 2011 også målsætninger om, at biltrafikken på lokalgader skal foregå på lokalmiljøets præmisser med størst mulig hensynstagen til fodgængere og cyklister (Københavns Kommune 2011a: 75, 78). Dette er i tråd med kommuneplanens sidste, men ikke mindste, målsætning om, at komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere skal forbedres (Københavns Kommune 2011a: 68). Med kommuneplan 2011 finder vi det interessant, at målsætninger for flere fodgængere i byrummet skal ske ”på bekostning” af bilens udfoldelse i byrummet. Med dette nye fokus, og med konkrete målsætninger i kommuneplanen, virker det som om, at den prioritering af fodgængere på lige fod med cyklister, busser og kollektiv trafik, som har været beskrevet siden 2005, faktisk søges mod at realiseres med kommuneplanens målsætninger.

Økonomiforvaltningens kommuneplan 2011 henviser til Teknik- og Miljøforvaltningens fodgængerstrategi *Flere går mere* (Københavns Kommune 2011b) som et redskab for at forbedre fodgængerforholdene i byen. Teknik- og Miljøforvaltningens fodgængerstrategi *Flere går mere* blev publiceret i 2011 og er den seneste deciderede fodgængerstrategi fra Københavns Kommune. Fodgængerstrategiens vision er overordnet set at indrette byen på en måde, så mennesker vælger at gå (Københavns Kommune 2011b: 4-5).

Fodgængerstrategien indeholder otte konkrete målsætninger, som komprimeret omhandler; komfort på fodgængerarealerne, trafiksikkerhed, fremkommelighed for alle, spændende oplevelser i alle bydele, øget tryghed i lokalområder, information og inddragelse af borgerne, tilgængelighed for alle og grønne ruter og omgivelser (Københavns Kommune 2011b: 8). I strategien bliver disse otte konkrete målsætninger samlet i en række fokusområder. Fokusområderne præsenteres ved nogle fremtidsvisioner



og forslag til indsatser frem mod 2015. Disse præsenterede fokusområder giver os et blik ind i, hvordan Københavns Kommune med strategien vil arbejde frem imod den målsætning om 20 procent flere, som går i 2015, og vi har derfor valgt at gennemgå de præsenterede fremtidsversioner for Københavns fodgængere.

Fremtidsvisionen for Københavns gå-kultur skal ifølge strategien indebære mere borgerinddragelse. Borgerinddragelse bliver fremstillet som en metode til at indsamle viden om denne kultur blandt andet angående fodgængerruternes forløb og forbindelser (Københavns Kommune 2011b: 12). Med denne fremtidsvision kan vi læse ud af strategien fra 2011, at Københavns Kommune på det tidspunkt generelt efterstræber mere viden om gå-kulturen i København og gennem borgernes forståelse og bidrag at kunne fremme denne kultur i byen.

Målet for fremtidige fodgængerruter og mødesteder bygger på en vision om et sammenhængende fodgængernetværk, grønne ruter og nye genveje til fodgængerne og mange nye mødesteder. For ruterne gælder det yderligere, at kommunen anser, at disse skal være attraktive, legende og lærende ruter, hvor god belysning og renhold bliver fremhævet som gældende kvaliteter (Københavns Kommune 2011b: 12). Her finder vi det interessevækkende, at med kommunens målsætning om 20 procent gang i 2015 begynder kommunen at tænke gang ind som et netværk, der skal forbindes i byen og ikke kun en mobilitetsform, der skal tilknyttes og forbedres i forbindelse med de andre mobilitetsformer.

Strøggaderne skal i fremtiden ikke blot være strøggader men hele strøggadekvarterer, hvor sidegader indgår som en del af strøggaden, og hvor kvarterets identitet er inddraget i udformningen. Derudover skal der være øget tilgængelighed og lavere hastighed med en gangzone på 2-2,5 meter (Københavns Kommune 2011b: 24). Med denne fremtidsversion viser kommunen en interesse for at udvide de områder, som fokuserer på gang og gøre tilgængelighed og lavere hastighed grunde til, at københavnernes skal benytte disse områder.

Den sidste vision om fremtidens knudepunkter skal ifølge strategien tilbyde mere plads og større overskuelighed for fodgængerne. Fodgængernetværket skal kobles på knudepunkterne, fremkommeligheden skal sikres, belysning skal være af høj kvalitet, der

skal laves nye bykort og vejvisningssystemer, niveauet for vedligehold og renhold skal være højt, og så skal metropladserne være mødesteder for byens fodgængere (Københavns Kommune 2011b: 30). Med denne vision kan vi stadig læse kommunens forståelse for, at gang er en vigtig mobilitetsform knyttet til andre mobilitetsformer, og at denne som udgangspunkt også skal prioriteres højere i bybilledet. Fodgængerstrategien *Flere går mere* satser i høj grad på at udvikle gang som en mobilitetsform i København. Der bliver understreget oplevelsesmobilitet, teknologi, information, vejvisning, plads og forbindelser som nogle af de væsentlige værktøjer til at forbedre fodgængerkulturen i København, som så skal bære en del af udviklingen i bylivet.

Teknik- og Miljøforvaltningen publicerer i 2012 *Handlingsplan for grøn mobilitet*, der er en plan for:

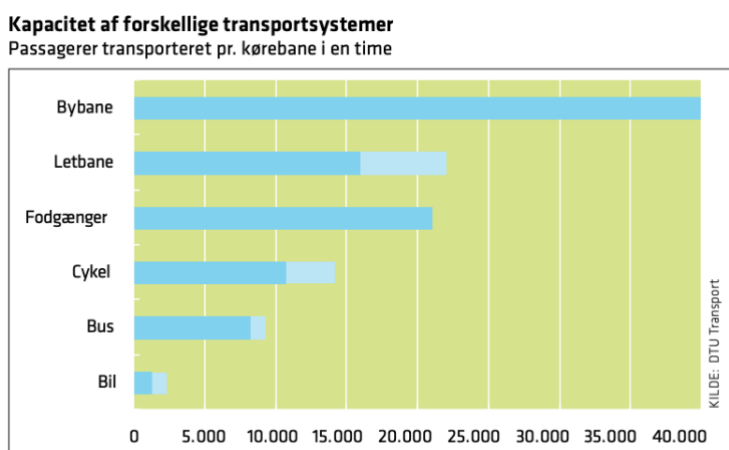
*”Grøn mobilitet er vejen frem mod grøn vækst. Grøn mobilitet handler om at gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt i København – for den enkelte og for os alle. Vi skal sikre, at alle, der transporterer sig gennem byen – københavnere, virksomheder og gæster – har nemt ved at vælge et grønt transportmiddel som cyklen, kollektiv transport eller el- og brintbiler”* (Københavns Kommune 2012a: 5).

I vores undersøgelse af fodgængerområdet og indsatser med henblik på gang i handlingsplaner og strategier fra Københavns Kommune vil vi gerne fremhæve, at gang i denne handlingsplan ikke benævnes som et indsatsområde på grøn infrastruktur, men der lægges et fokus på indsatsområder som blandt andet; kollektiv transport, metro, letbaner, cykler og elbiler (Københavns Kommune 2012a: 5). Generelt gælder det for handlingsplanen, at der i høj grad fokuseres på det fysiske vejnet snarere end *mobilitet* som helhed, samt at hastighed og afstand fremgår som parametre, der er vigtige at planlægge med udgangspunkt i. Samtidig argumenterer handlingsplanen for, at tid, pris og kvalitet er de vigtigste faktorer, når der vælges transportform, hvori der på nuværende tidspunkt forekommer en konkret problemstilling for trafikken i byen: De lange strækninger tager for lang tid på cykel, og vejnettets kapacitet er nået (Københavns Kommune 2012a: 8).

Handlingsplanen opridser en række udfordringer på mobilitetsområdet og inddeler dem i hovedtemaerne: Trængsel, vækst, samt klima og miljø. Det centrale for disse udfordringer

er, at der er behov for øget kapacitet i den kollektive transport, som allerede i 2012 kører på tæt på maksimal kapacitet, og at der skal satses på mere glidende trafik på vejene for både cykler, biler og busser. Hvad angår klima og miljø er udfordringen massiv, hvor det beskrives, at hele 22 procent af Københavns CO<sub>2</sub>-udledning kommer fra transporten, og at luftforureningen i byen generelt er for høj jævnført EU's grænseværdier; så højt at partikelforureningen i København overgår niveauerne i både London og Paris (Københavns Kommune 2012: 14). Endvidere peger kommunen også på tre andre konkrete udfordringer, der viser sig ved, at andelen af cykler er stagneret, at andelen af biler vokser, og at for mange ikke bevæger sig nok (Københavns Kommune 2012: 14).

Handlingsplanen præsenterer med udgangspunkt i disse udfordringer en mobilitetspakke, der skal afhjælpe problemerne. En undersøgelse, der er inddraget i denne mobilitetspakke, består blandt andet i at vise, hvor stor kapacitet de forskellige mobilitetsformer har pr. kørebane i en time (Figur 4).



Figur 4. (Københavns Kommune 2012: 15)

Figuren viser overordnet set, at de grønne transporttilbud fylder mindre for hver person, og at byens "sparsomme" plads derfor kan udnyttes bedst ved at satse på grøn mobilitet. Som vist kan fodgængere transportere den 3. største mængde af mennesker pr. kørebane i timen (Figur 4; Københavns Kommune 2012: 15). Mobilitetspakken indeholder initiativer for byens udvikling, grønne transporttilbud, transportsystemer, incitamenter og innovation (Københavns Kommune 2012: 12-13). Specifikt på fodgængerområdet nævnes, med henvisning til *Metropol for mennesker* (Københavns Kommune 2009b), fodgængeretværket som et konkret initiativ. Effekterne at et sådan netværk vurderes at kunne være positive for særlig sundhed, byliv og trafiksikkerhed/tryghed (Københavns Kommune 2012a: 41). Handlingsplanen peger på, at oplevelser, høj komfort og fremkommelighed udgør store potentialer for et sammenhængende fodgængeretværk, men at der er udfordringer for gang som grøn mobilitet særligt i smalle gaderum, hvor der mangler plads til brede fortove (Københavns Kommune 2012: 41).

Med det udgangspunkt og problematikker som præsenteres i handlingsplanen, holdt op imod figur 4 og fodgængernes kapacitetspotentialer, finder vi det interessant at fremhæve fordelingen af midlerne i handlingsplanen. Her tegner sig et billede af, at kommunen i høj grad prioriterer de "hurtige" mobiliteter ved eksempelvis at afsætte 200-375 millioner kroner til cykelstier, mens der afsættes 25 millioner kroner til fodgængernetværket (Københavns Kommune 2012: 73).

## Manglende indfrielse af fodgængermålsætninger

I kommuneplan 2015 *Den sammenhængende by* fortsætter den hidtidige tredeling af trafikken i måden, hvorpå mobilitetsformerne vurderes og prioriteres i forhold til hinanden (Københavns Kommune 2015a: 17). Fodgængere nævnes ikke direkte i denne kommuneplan, men henviser i stedet til fodgængere i forbindelse med Københavns Kommunes *Klimaplan KBH 2025* (Københavns Kommune 2012b). I klimaplanen er der indskrevet et delmål for trafik, som fremsætter, at mindst  $\frac{3}{4}$  af trafikken i 2025 skal udgøres af cykel, gang eller kollektiv trafik. I kommuneplanen bliver forskellen på de to mål i henholdsvis kommuneplanen og *Klimaplan KBH 2025* beskrevet således: "Forskellen mellem de to mål er, at målet i Klimaplanen indeholder gang samt er tidsbegrænset til år 2025, mens målet i Kommuneplanen er langsigtet og uden gang" (Københavns Kommune 2015a: 17). Vi mener, at dette skift er af betydning, og at fodgængere nu i en kommuneplan bliver præsenteret som værende en vigtig del af grøn transport er en udvikling fra skildringen i *Handlingsplan for grøn mobilitet* (Københavns Kommune 2012a). Dermed anser vi det som en lille udvikling i forståelsen af fodgængermobilitet, der dog stadig fastholdes i tidligere forståelser og begrænser store ryk kommunalt på fodgængerområdet (Københavns Kommune 2005: 14, 17).

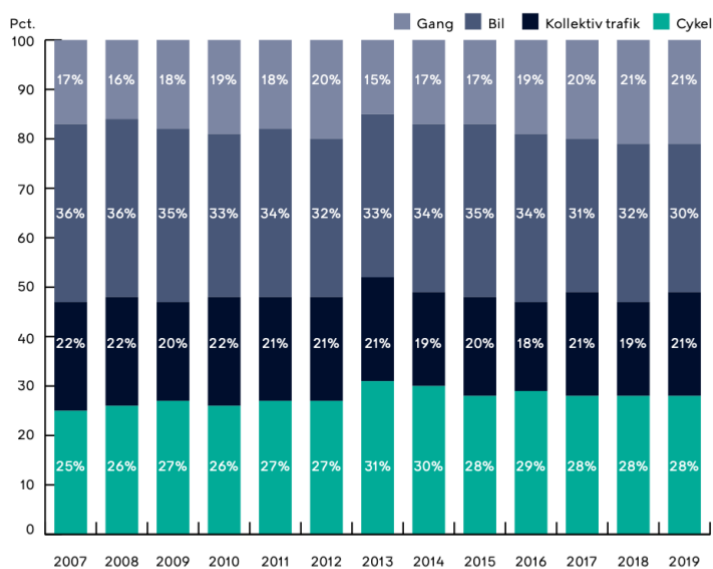
I 2017 følger Teknik- og Miljøforvaltningen op på *Handlingsplan for grøn mobilitet*. I opfølgningen kan vi blandt andet udlede, at fodgængernetværket ikke blev realiseret, og at dette heller ikke blev igangsat (Københavns Kommune 2017: 7,11). Der bliver i stedet præsenteret en plan for integreringen af løsninger for fodgængere i de projekter, der er afsat midler til allerede (Københavns Kommune 2017: 18). Målet om et prioriteret fodgængernet på linje med cykel- og vejnettet er altså ikke indfriet, hvilket også viser sig negativt i andelen af ture til fods, der fra 2010 til 2015 er faldet fra 19 til 17 procent

(Københavns Kommune 2017: 9). Dermed er de store initiativer på fodgængerområdet ikke indfriet, og dette giver et fald i antal gåture i København i 2015.

## Gang som fjerdedelsmobilitet og muligheden for walkability index

I 2019 udkommer Økonomiforvaltningen med den seneste kommuneplan for København *Verdensby med ansvar* (Københavns Kommune 2019a). Denne kommuneplan adskiller sig signifikant fra de tidligere udgaver, set med vores blik ind i Københavns Kommunes fodgængermobilitet. I tidligere kommuneplaner står fordelingen af transportformer angivet i cykeltrafik, kollektiv transport og biltrafik, men denne kommuneplan introducerer et opgør med forhenværende fordeling og inddeler mobilitetsformerne i fire kategorier (Københavns Kommune 2019a: 54). Kommuneplanen fremlægger en målsætning for trafik med udgangspunkt i denne firedeling: ”At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025” (Københavns Kommune 2019a: 54). Denne opdeling af transportformer og fremadrettet målsætning om gang som en fjerdedel af mobiliteten i København er ikke bare en ny kommunal måde at tilgå fodgængermobilitet, det er også en del af undersøgelsens argument for at kigge på fodgængere i København. At en fjerdedeling er en ny måde at forholde sig til transportformerne for Københavns Kommune, understreges yderligere i Økonomiforvaltningens *Status for København 2020* (Københavns Kommune 2020b: Figur 5).

I figur 5 er den første gang, hvor gang er tilføjet som transportform, hvilket også står beskrevet i noten (Figur 5). Sammenlignet med målsætningen om at 25 procent af antal ture i 2025 skal ske ved gang, er det omkring 4 procent, der mangler i forhold til 2020 tallene (Figur 5; Københavns Kommune 2019a: 54).



Note: Gang er tilføjet som transportform, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes med tidligere udgaver af Status på København.  
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Figur 5. (Københavns Kommune 2020b)

Kommuneplanen har i tråd med tidligere planer en målsætning om, at antallet af fodgængere skal stige med 20 procent i forhold til 2017 (ibid.: 54). Det, for os, mest i øjenfaldende ved kommuneplanen 2019 er dog, at walkability som et begreb for første gang nævnes i en kommuneplan: *"Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang, herunder muligheden for at indføre et walkability index"* (Københavns Kommune 2019a: 28). Begrebet nævnes dog kun én gang i hele kommuneplanen, men begrebets anvendelse lægger, i tråd med vores tidligere kig ind i begrebsforståelsen, op til, at der skal arbejdes med walkability fremadrettet i forbindelse med fodgængermobilitet i København. At begrebet bliver præsenteret i kommuneplanen uden en uddybelse, lægger også op til en forståelse af, at dette begreb i sig selv er noget, der skal undersøges i en kommunal sammenhæng. Kommuneplan 2019's fremtidsplaner om et walkability index, frem mod 2023 er også en del af vores argumentation for at undersøge, hvilke tiltag vi mener skal implementeres i fremtidige fodgængerstrategier.

Afslutningsvis kan vi gennem kommuneplanerne og handlingsstrategierne se, at der er sket en udvikling i måden, hvorpå Københavns Kommune prioriterer og vurderer mobilitetsformerne over for hinanden, og at gang gennem denne periode i stigende grad synes at vinde fokus i mobilitetsplanlægningen på et kommunalt plan. Vi mener at kunne identificere flere vendepunkter for gangs rolle i mobilitetsplanlægningen, som blandt andre da tredelingen af mobilitetsformerne overgår til en firedeling med gang som ny, selvstændig mobilitet. Da fodgængerstrategien *Flere går mere* fra 2011 (Københavns Kommune 2011b) publiceres, lader den samtidig til at danne startskuddet for, at kommuneplanen i 2015 nu definerer gang som en vigtig form for grøn transport. Senere i 2019 resulterer denne udvikling i, at mulighederne for at indføre et walkability index og udvidede indsatserne på fodgængerområdet også er en del af Købehavns Kommunes strategi for fodgængere. Med vores viden om fodgængermobilitet på et kommunalt plan indsnævres det kommunale felt geografisk i næste afsnit, hvor vi kigger på fodgængermobilitet i planer og undersøgelser af Værnedamsvej.

## Kommunale planer for Værnedamsvej

Vi har nu belyst fodgængermobilitet i et overordnet, kommunalt perspektiv, og vi vil i dette afsnit derfor gøre rede for de nyeste planer for Værnedamsvej. Med udgangspunkt i Værnedamsvejs patchwork af mobilitetsformer vil vi her søge af danne en forståelse for, hvordan den nuværende fysiske form af Værnedamsvej er blevet til.

### Fra cykelprojekt til byrumsprojekt

I forbindelse med Københavns Kommunes Cykelpakke VI (Budget 2013) afsættes der midler til et cykelprojekt på Værnedamsvej, der som udgangspunkt skulle forbedre forholdene for cyklisterne i byrummet (Københavns Kommune 2015b: 1). Med Værnedamsvejs tværkommunale profil, hvor vejen dækkes ind under både Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, planlægges cykelprojektet i et samarbejde mellem de to kommuner. Frederiksbergs Kommunes involvering i cykelprojektet medgav et andet fokus, da kommunens tilslutning skete med ønsket om at undersøge forbedringer af bylivet og udvide den borgerhøringsproces der først var planlagt til cykelprojektet (Københavns Kommune 2013). Med Frederiksberg Kommunes involvering, blev cykelprojektet udvidet til projekt *Værnedamsvej, bedre byliv, bedre cykelforhold* (Grøntmij 2013). Det sammensatte byrumsprojekt skulle udvikle 5 løsningsforslag, som kunne behandles ved en borgerhøring (Københavns Kommune 2013). Målsætningen for projektet var at:

*"[...] understøtte og skabe bedre forhold for det eksisterende byliv, samt sikre større tilgængelighed og tryghed for cyklister og fodgængere. Det er målet at skabe en fremtidig løsning, hvor der er skabt mere plads, så fodgængere ikke behøver at træde ud på vejbanen, ligesom det understreges, at cyklister skal kunne færdes på sikker og tryk vis"* (Grøntmij 2013:12).

På baggrund af karakteriseringen blev der er eksterne rådgiverne udarbejdet 5 alternative løsningsforslag til, hvordan en fysisk omdannelse af vejen kunne være bidragende til mere tilgængelighed og tryghed for vejens cyklister og fodgængere:

Forslagenes temaer:

1A: Ensretning af vejen med modstrøms cykelsti. Forsætning af kørespor og cykelsti med flexzoner/parkering skiftevis i vejens øst- og vestside. Anbefalet hastighed 30 km/t.

1B: Ensretning af vejen med modstrøms cykelsti. Flexzoner/parkering udelukkende i vejens østside. Anbefalet hastighed 30 km/t.

2: Sivegade med opretholdelse af nuværende dobbeltrettet trafik

3: Cykelgade med ensrettet biltrafik tilladt

4: Gågade med ensrettet biltrafik og dobbeltrettet cykeltrafik tilladt

Skitseforslagene var hver især blevet vurderet i forhold til de eksisterende forhold på Værnedamsvej i dag ud fra parametre som: Fremkommelighed, tilgængelighed, parkering, byliv og arkitektoniske samt æstetiske forhold.

(Billede 2. Grontmij 2013:13).

De 5 alternativer fremstiller flere variationer af forandringer, som i vekslende grad begrænser biltrafikken ved initiativer som hastighedsbegrænsninger og delvist- og hele nedlukninger af kørende trafik (Grontmij 2013).

## Borgerdialog om Værnedamsvejs fremtid

Torsdag d. 23. januar 2014 havde beboere, brugere, forretningsdrivende og andre interessenter mulighed for at kvalificere og kommentere på de 5 løsningsforlag ved et dialogmøde afholdt af Københavns- og Frederiksbergs Kommune (Københavns Kommune & Frederiksberg Kommune 2014: 1-3). I projektdokumentet *Kan vi gøre Værnedamsvej endnu bedre?* bliver det præsenteret, at der forud for borgerdialogen var forløbet en debat om, hvorfor man skulle ”reparere” en vej, som allerede fungerer? (Københavns Kommune og Frederiksbergs Kommune 2014:3). Med afsæt i dette spørgsmål stillede kommunerne ved dialogmødet modspørgsmålet: ”[...] hvis noget fungerer, er det så ensbetydende med, at det ikke kan forbedres?” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:3). Formålet med arrangementet fremstilles som værende en indgangsvinkel til at kvalificere de 5 forslag og gennem borgerne at afklare hvordan disse mener, at Værnedamsvej skal udvikle sig (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:4).

Projektdokumentet forholder sig ikke specifikt til de 5 forslag, men giver et indblik i, hvordan dialogen om Værnedamsvejs fremtid fandt sted i 2014. Overordnet blev dialogen kategoriseret i tre bud på, hvordan den videre proces skulle forløbe med Værnedamsvej; ”bevar Værnedamsvej, vær nænsomme og der er behov for, at der sker noget” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:5). Vi finder det relevant at



dykke ned i de kommentarer og kategoriseringer, som bliver præsenteret i projektdokumentet, for at forstå den kompleksitet, der har været forbundet med planlægning på Værnedamsvej gennem tiden.

I kategorien *Bevar Værnedamsvej* er en stor del af kommentarerne knyttet til en forståelse af, at 'kaos' er det, som gør Værnedamsvej til noget specielt, og at det skal bevares. Kommentarer som blandt andet; ”[...] *må vi ikke godt beholde den lille stribe kaos, der gør Værnedamsvej charmerende og fransk. Der er nok orden og kontrol i kommunerne*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:6), og ”*vi vil slet ikke have en gågade – vi vil have det kaotiske liv*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:6) bevidner om, at begrebet 'kaos' bliver knyttet til Værnedamsvej i en positiv forstand. Kaos bliver endda beskrevet som værende det, der gør, at man menneskerne imellem tager hensyn til hinanden (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:7).

I kategorien *Vær nænsomme* mener de borgerne at eventuelle ændringer skal ske så nænsomt som muligt og understøtte butiks- og bylivet. Størstedelen af kommentarerne henviser til små ændringer, som at ”[...] *få styr på parkerede cykler*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:8), og at ”[...] *det ville være dejligt om Kommunerne kunne lave en fælles p-ordning for Værnedamsvej*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:8). Der henstilles også til, at gaden evt. kan ensrettes eller omdannes til en sivegade, og at der er ”[...] *behov for mere plads på fortov – der skal være bedre tilgængelighed*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:8).

Kategorien *Der er behov for, at der sker noget* indeholder dialogmødedeltagernes meninger om, at der er behov for ændringer. Kommentarerne knytter sig til et pladsmæssigt dilemma, og en kommentar beskriver, at ”[...] *gaden kan ikke klare flere mennesker*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:10). Det er forholdet mellem biler, cyklister og gående, der skal ændres på, og kommentarer som, at ”[...] *gaden trænger til at få gjort noget, få færre biler*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:10). og ”[...] *en gade uden biler – tak. Med plads til gående og cyklister*” (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune 2014:10) præger den efterspurgte udvikling. Med dialogmødets tre perspektiver på fremtiden

Værnedamsvej, understreges en kompleksitet i, hvad der ønskes for fremtiden, og det komplicerer også hvordan der planlægges.

## Nænsomme forandringer

På baggrund af den tidligere proces blev der i 2015 besluttet de endelige forudsætninger og fokusområder for byrumsprojektet på Værnedamsvej (Københavns Kommune 2015), hvilket vi ud fra vores vurdering mener tilslutter sig den nænsomme udvikling af Værnedamsvej. De skitserede ændringer er:

*” [...] at forbedre forholdene for cykelparkering, at forbedre Værnedamsvejs tilslutning til Frederiksberg Allé/Vesterbrogade, at forbedre sikkerheden og trygheden med afsætning og afhentning af børn ved Den Franske Skole og at forbedre mulighederne for varelevering” (Københavns Kommune 2015b: 1).*

De fysiske forandringer, som blev gennemført i 2016, inkluderede 60 nye cykel p-pladser, som sker ved nedlæggelse af syv bilparkering-pladser. Ved Den Franske Skole udvides fortovet, der plantes to træer og belægningen i udsnittet ved skolen omlægges til brosten. Ved Værnedamsvejs tilslutning til Frederiksberg Allé/Vesterbrogade etableres en bred midterhelle af brosten, som tillader brydningspunkt for cyklister, men forbyder venstresving for bilister fra Frederiksberg Allé (Københavns Kommune 2015b: 2-4). Med disse nænsomme ændringer af det fysiske byrum, bliver det Værnedamsvej til, som udgør vores geografiske felt i undersøgelsen. Med vores forståelsesramme, som inkluderer walkabilitybegrebet i planlægningskontekst, mobilitetsplanlægning af fodgængermobilitet i Københavns Kommune og kommunale planer for Værnedamsvej, vil vi i det næste afsnit søge mod at skitsere vores teoretiske forståelsesramme for undersøgelsen.

# Det teoretiske ståsted

I dette afsnit redegør vi for vores teoretiske fundament, som skal agere løftestang for den operationalisering, vi ønsker at foretage for relevante begrebsapparater i undersøgelsens analyse. Teorien bygger særligt på John Urrys samfundsanalytiske forståelse af mobilitetsbegrebet (Urry 2000; Urry 2007), som taler ind i vores 'in situ'-analyse af fodgængermobilitetens karakter som en socio-materiel hybrid.

## Vejen som socialt rum

Vores teoretiske udgangspunkt starter ved John Urrys forståelse af mobilitet som menneskers kapacitet til at bevæge sig fra et sted til et andet (Urry 2000: 8). En anden teoretiker, som forholder sig til menneskers bevægelser i en rumlig praksis, er den aktivistiske journalist og teoretiker Jane Jacobs. Med bogen *The Death and Life of Great American Cities* distancerer hun sig fra forestillingen om vejen som et redskab udelukkende til transport (Jacobs 2000). Jacobs argumenter for nye principper i byplanlægningen med henblik på bevægelse, hvor en 'bottom-up-planlægning' skal fjerne blikket på planlægning ud fra vækstprincipper og sætte mennesker først i planlægningen. Med det menneskeorienterede blik på planlægningen tilrettelæger og teoretiserer hun en anden forståelse af vejens rolle i byen. Vejen er, ifølge Jacobs, et udtryk for og samlingspunkt af byens mangeartede funktioner, og vejen udgør derfor en central rolle i byens identitet og de liv, der leves i byen.

Med vejene, som i høj grad udgør det offentlige rum i byen, er dét, som sker på vejen også medbestemmende for, om byen bliver interessant for mennesker at bo i, tage til og besøge. Det er på vejen, at hverdagslivet udspiller sig. Vejen som funktion i byen er ikke kun et middel til transport og vækstprincipper, men udgøres af mange forskellige funktioner. Vejen som et offentlig rum udgøres af alt mellem husmurerene, og beskriver ikke kun den fysiske kørebane, men inkluderer også de butikker, fortov, cykelsti etc., som er til stede på vejen. Ved denne forståelse går vejen fra at centreres om bilen og dets funktion til at åbne op for et væld af forskellige funktioner:

*"Streets in cities serve many purposes besides carrying vehicles, and city sidewalks – the pedestrian parts of the streets – serve many purposes besides carrying pedestrians"* (Jacobs 2000: 39).

Veje er derfor ikke kun bygget for trafikken; er ikke kun et værktøj til mobilitet. Det er meget mere end det, og det der definerer en vej, er det, der grænser op til vejen, herunder cykelstier, fortove, butikker etc.: *"Streets and sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs"* (Jacobs 2000: 39). Med Jacobs fokus på mennesker i byplanlægningen kan vejen ikke kun tillægges en fysisk funktion for transport, men bør også tilskrives sociale formål, da de udgør et samlingspunkt/'public place'. Med dette argumenterer hun også for, at man ikke kun kan kigge på enkeltstående funktionsopdelinger, som f.eks. fortovet, uden at betragte funktionen i sammenhæng med de omkringliggende omgivelser (Jacobs 2000:39). Den betragtning af vejen som et social rum tager dermed også afstand fra forståelsen af, at al bevægelse sker med et lineært udgangspunkt fra a til b.

*"A city sidewalk by itself is nothing. It is an abstraction. It means something only in conjunction with the buildings and other uses that border it, or border other sidewalks very near it"* (Jacobs 2000: 39).

Denne teoretisering af en tænkt sammenhæng medvirker også til en forståelse af, at delfunktionerne er påvirkelige af hinanden. Hvis den enkelte mobilitetsfunktion skal tænkes i den sammenhæng, de udgøres i, må den samlede mængde af mobiliteter og bevægelser udgøre det samlede sociale rum (Jacobs 2000: 271-272). Med Jacobs distancering fra den mere traditionelle transportforståelse i planlægningen, åbner hun særligt op for, hvor påvirkelige og barriereskabende nogle mobilitetsformer kan være for andre. Hun mener især, at kørebanen som en funktion for automobil trafik påvirker og opdeler det omkringliggende sociale rum, der grænser op til kørebanen (Jacobs 2000: 271-272). Det interessante er her, at det er bilens tilstedeværelse på kørebanen, der udgør en barriere for det sociale rums udfoldelse og ikke selve kørebanen. Jacobs beskriver her byområder med 'single-use border-forming', som værende *"[...]bound to be a deadened place, with scant users"* (Jacobs 2000: 272). Med andre ord påpeger hun, at veje og byområder med kun én massiv funktion udgør døde områder uden liv, da de oftest opfattes af brugerne som en barriere.

Men med vores forståelse for, at den fysiske udformning af vejen påvirker det sociale liv, må vi derfor også inddrage det, der grænser op til vejen, som bestemmende for om bilen kan defineres som en barriere for det sociale. Den urbane designer og teoretiker Donald Appleyard (1981) anskuer i bogen *Liveable Streets*, biltrafik som en fortrængende omstændighed for socialt liv. I et af hans studier konkluderer han, at veje med lav trafikdensitet i mindre grad end veje med høj, udgør en barriere for det sociale liv. Det er i Appleyards undersøgelser relevant at inddrage, at en høj bildensitet på vejen indskrænker tværgående bevægelser (Appleyard 1981: 16-25). Biltrafik påvirker dermed både det sociale liv, men påvirker også brug og bevægelser på langs og tværs af vejen; mere konkret påvirker det mobilitet. Denne forståelse for bilismens påvirkning af byrummet er relevant i undersøgelsen for at overveje, hvordan gennemgående trafik spiller en rolle for fodgængermobiliteten og byrummet som helhed.

## Motilitet

Det følgende afsnit vil fremstille undersøgelsens analytiske begrebsapparat for den kompleksitet, der findes ved forståelsen af mobilitet 'in situ' som en socio-materiel-hybrid. Det operationaliseret begrebsapparat dækkes ind af bysociologen Vincent Kaufmanns begreb motiliet (Kaufmann 2000). Begrebet anvendes i undersøgelsen, da vi anser det som værende en viderebygning af John Urrys mobilitetsbegreb (Urry 2000; Urry 2007). Motilitet er reelt nyt begreb inden for mobilitetsforskningen, og særegner sig ved at afdække rumlige ordninger af både økonomisk, kulturel og social karakter (Bergmann et. al. 2004: 745). Vi mener, at motilitet derfor kan anskues som dels en geografisk og en socialt forankret del af mobilitetsforskningen, hvilket kan ses i overensstemmelse med vores undersøgelse af gang som mobilitetsform i en socio-materiel hybrid kontekst. Motilitet er derfor en sammenkobling af rumlig og social mobilitet, og bliver i undersøgelsen af Værnedamsvej operationaliseret således, at det bliver muligt at analysere, hvorfor bevægelserne på vejen udføres, som de gør.

Vincent Kaufmann (2002) påpeger, at motilitet som nyt begrebsapparat kan muliggøre identifikationen af fænomener, som ikke tidligere er blevet belyst, og at det derfor kan udvide mobilitetsforskningens potentialer. Motilitetsbegrebets indtog i mobilitetsforskningen er, ifølge Kaufmann, en rekonceptualisering og finjustering af denne

(Kaufmann 2002: 37), hvorfor begrebet kan både identificere og beskrive mobilitet på ny vis.

Motilitet kan i korte træk defineres som "[...] the capacity of a person to be mobile" (Kaufmann 2002: 37), hvilket indebærer særligt individers individuelle tilegnelse af det, de anser for at være muligt. Kaufmann lægger derfor øget afstand til den traditionelle mobilitetsforskning, der har større fokus på det tidslige og rumlige perspektiv, for i stedet at tillæge individet en større rolle. Han mener, at årsagerne bag den individuelle mobilitet eller immobilitet er måden, hvorpå rumlig mobilitet bør undersøges. Motilitet bliver Kaufmanns måde at videreudvikle den allerede meget abstrakte og bevægelsesorienterede mobilitetsforskning til også at fokusere på individets individuelle potentialer. Man kan med andre ord argumentere for, at der er tale om en mere aktørdreven mobilitetsteori (Kaufmann 2002: 37-38). Dette åbner blandt andet for en undersøgelse af gang på Værnedamsvej, som ikke nødvendigvis udelukkende centrerer sig om en tidsmæssig logisk bevægelse fra punkt A til B.

## De tre motilitetskomponenter

Kaufmann opstiller tre gensidigt afhængige komponenter, der gør det muligt at analysere motilitet. Vi anvender disse tre både teoretisk og empirisk i studiet af walkability på Værnedamsvej. Motilitet er som begreb bygget op om de tre komponenter kaldet *adgang* (på fransk "accès"), *kompetence* (på fransk "compétence"; på engelsk "skills") og *tilegnelse* (på fransk "appropriation") (Bergmann et. al. 2004: 750; Kaufmann 2002: 38-39). Konkret drejer det sig om *adgang* til forskellige typer og grader af mobilitet, *kompetence* til at genkende og bruge denne adgang, og en *tilegnelse* af disse baseret på en evaluering af den tilgængelige adgang. Motilitet er på denne vis konstitueret af tilgængelige valgmuligheder, kompetencerne til at benytte disse valgmuligheder, samt evalueringen og tilegnelsen af dem, herunder også muligheden for ikke-aktivitet (Kaufmann 2003: 38). Komponenterne udspiller sig i et spændingsfelt mellem individets præferencer og samfundets strukturer, og kan fungere som et analytisk værktøj til at vurdere tilbøjeligheden til at være mobil – altså dét, der kaldes motilitet (Kaufmann 2002: 39).

*Adgang* er komponenten, der beskriver omfanget af mulige valg stillet til rådighed på et givent sted/område, og udgøres af netværk og flows (Kaufmann 2003: 38). Denne

komponent kan således inddeles i henholdsvis muligheder og vilkår. Mulighederne indebærer det samlede omfang af forskellige transportformer og kommunikation herom, og det samlede omfang af forskellige typer service og materiel til rådighed i det givne tidsrum (Kaufmann 2002: 38). Her kan der være tale om tilstedeværelsen af mobilitetsteknologier i form af eksempelvis ruter, cykelstier og så videre. Vilkårene refererer derimod til graden af tilgængelighed ved benyttelsen af mulighederne, og kan eksempelvis dreje sig om priser og tidsplaner (Kaufmann 2002: 38). *Adgang* afhænger samtidig også af den rumlige distribution af populationen i et givent område, hvilket er afhængigt af byen ved eksempelvis rumlige politikker og transport-tilgængelighed (Kaufmann 2002: 38). *Adgang* bliver i vores undersøgelse af Værnedamsvej komponenten, der udtrykker vejens fysiske rum. Dette skal muliggøre en vurdering af, hvilke muligheder der er for at gå i byrummet.

*Kompetence* er anden komponent, og refereres af Kaufmann (2003: 38-39) til det franske begreb *savoir-faire*, der er udtryk for den viden og kunnen mennesket besidder i et givent mobilitetsteknologisk felt (Kaufmann 2002: 38-39). Tre aspekter er centrale i denne komponent af motilitet. Første aspekt omhandler individets fysiske evne til at udføre mobiliteten. Det kan eksempelvis være evnen til at gå og se. Andet aspekt drejer sig om de erhvervede færdigheder, der er påkrævet for at være mobil, eksempelvis kørekort og sprog (Kaufmann 2002: 39). Det sidste aspekt er det fysiologiske, som er en organiseringskompetence (*organisational skills*). Her handler det om individets fysiologiske evne til at anvende sin viden og kunnen til at planlægge og udføre bevægelsen, der er afgørende for at tilegne sig den *adgang*, der er tilgængelig (Kaufmann 2002: 38-39). Komponentens *kompetence* finder sted på et mere sociologisk niveau, sammenlignet med den fysiske komponent *adgang*, da den udspiller sig på et individualistisk niveau, som afhænger af blandt andet af fodgængernes alder, kapital, viden og information om Værnedamsvej, samt planlægningen af mobiliteten (Kaufmann 2002: 39).

*Tilegnelse (appropriation)* er sidste delement i Kaufmanns motilitetsteori, og er der, hvor individet fortolker og vurderer komponenterne *adgang* og *kompetence* (Kaufmann 2002: 39). *Tilegnelsen* er i denne sammenhæng slutproduktet, baseret på individets aspirationer og planer, og er dannet af individets strategier, værdier, opfattelser og vaner. Det er denne komponent, individet benytter til at vurdere, om *adgangen* er egnet og skal tages i betragtning – altså om mobiliteten skal gennemføres eller ej. Ydermere indebærer

*tilegnelse* også en vurdering af *kompetencer*, og om disse er værd at erhverve (Kaufmann 2002: 39). *Tilegnelse* er således konstrueret af en internalisering af standarder og værdier, og afgøres også af individets køn, alder, livsforløb og andet (Kaufmann 2002: 39).

Denne komponent kommer til udtryk ved en undersøgelse af, hvordan forskellige mobilitetsformer praktiseres som mobilitet eller henfalder til immobilitet. Samtidig fortæller det om, hvordan fodgængerer på Værnedamsvej har vurderet forholdet mellem adgang og kompetence, og deraf udfører sin mobilitet eller mangel på samme.

## Gangarter

For at konkretisere og gøre gang analyserbar vil vi dykke ned i teoretiseringen af gang. Til dette formål inddrager vi Jeff Speck og Jan Gehl, der med hver deres indgangsvinkel til feltet kan bidrage med en forståelse for, hvordan man bør planlægge til de rette fodgængermobiliteter.

Byplanlæggeren, Jeff Speck (2018), er en af nutidens mest markante fortalere for at prioritere fodgængermobilitet i byrummet. Han påpeger, at det er nødvendigt, når man planlægger for gang, at man har for øje, at der findes forskellige typer gang, som kan variere væsentligt fra område til område (Speck 2018: 224). Typisk er der tale om tre typer: *the useful walk*, *the safe walk*, og *the comfortable and interesting walk* (Speck 2018: 224). *The useful walk* – den nyttige gåtur – er kendetegnet ved gang, der orienterer sig mod transit (Speck 2018: 224). *The safe walk* – den trygge gåtur – viser sig som ved eksempler vedrørende blandt andet fortovsbredde, fartgrænser på kørebanen, og overgange (Speck 2018: 225). Den sidste gangart er den behagelige og interessante gåtur – *the comfortable and interesting walk* – som handler om kvaliteten af et givent område (Speck 2018: 225).

Jan Gehl (2017) tilslutter sig argumentet om, at man bør kategorisere gang i forskellige typer, men kategoriserer dem på anden vis. Han mener, at gang kan inddeles i henholdsvis *nødvendig-*, *valgfri-*, og *social gang* (Gehl 2017: 7). Fodgængermobilitetens store indholdsmæssige spændvidde kan gøres håndterbar ved netop disse kategoriseringer, og deraf give indblik i individets bevægelser på Værnedamsvej.



*Den nødvendige aktivitet* afstedkommer uden særlige krav til de fysiske forhold, da det omfatter nødvendige eller direkte påtvungne hverdagsaktiviteter. Derfor er den eneste hensigt med den nødvendige aktivitet at blive udført, og påvirkes ikke betydeligt af ydre betingelser (Gehl 2017: 7). *Den valgfri aktivitet* omfatter derimod en højere grad af social interaktion, og er en mobilitetsform, der foretages, når man har lyst, og hvis de fysiske rammer inviterer til det. Dette taler ind i vores undersøgelses fokus på fodgængermobilitet som en socio-materiel hybrid, der derfor indebærer flere forskellige former for gang. Gehl påpeger her, at aktiviteten typisk finder sted i byrum, hvor der er god uderumskvalitet (Gehl 2017: 9). Tidsmæssigt adskiller denne mobilitet sig derfor fra den nødvendige. Valgfri aktivitet og mobilitet er eksempelvis gåture med henblik på at nyde godt vejr, og kan også være af rekreativ karakter, der skaber sociale følgeaktiviteter (Gehl 2017: 9). En sådan social følgeaktivitet udgør den tredje og sidste aktivitetsform, *sociale aktiviteter*, som er forudsat, at der er andre mennesker i byrummet (Gehl 2017: 10). Denne kan vise sig at være særligt gældende på en vej som Værnedamsvej, hvor der i lange perioder af døgnet er mange mennesker. Aktiviteten kan finde sted som en passiv aktivitet ved blot tilstedeværelsen af andre mennesker, hvor man som fodgænger kan se og høre andre mennesker.

# Analysestrategi

Dette afsnit udgør den samlede analyse af den empiri, vi har behandlet i undersøgelsen af, hvordan Københavns Kommune arbejder med fodgængermobilitet, og hvordan omprioriteringen af denne kan implementeres i fremtidige fodgængerstrategier. Vi foretager analysen i tre separate dele, der med hver sit fokus og empiriske grundlag bidrager med ny viden. Første analysedel centrerer sig om planperspektivet på gang, og baserer sig på både relevante planfaglige dokumenter og et ekspertinterview med to af de medarbejdere, der i særlig grad har fingrene i mulden på området. Dette bidrager med viden om de udfordringer, der ser sig gældende i forbindelse med planlægning for fodgængere, samt walkability-begrebets entré i kommuneplanen 2019.

I næste analysedel går vi et spadestik dybere, og undersøger brugerperspektivet på gang, med udgangspunkt i særligt Kaufmanns begrebsapparat motilitet, der indebærer komponenterne adgang, kompetence og tilegnelse. Her tager vi udgangspunkt i Værnedamsvej som afvigende case, der skal bidrage med en forståelse for den kompleksitet, der kan siges at være forbundet med planlægningen af fodgængermobilitet. Formålet er blandt andet at opnå indgående kendskab til, hvilke bevæggrunde der er for den mobilitet, vi kan observere på vejen.

Slutteligt giver vi i tredje analysedel et par konkrete anbefalinger til, hvordan kommunen med fordel kan arbejde med gang i fremtidige fodgængerstrategier. Anbefalingerne bygger på en kombination af de erkendelser, vi opnår i forbindelse med analyserne af henholdsvis brugernes og planlæggernes perspektiver på gang som mobilitetsform. Vi ønsker at give anbefalingerne en generel karakter, der kan udgøre konkrete værktøjer eller retningslinjer for hensigtsmæssig planlægning af fodgængermobilitet.

# Analysedel 1: Gang i planlægningen

I denne analyse vil vi dels belyse, hvordan de respektive planer og strategier af Københavns Kommune er udtryk for, at gang ønskes prioriteret højere, og dels vurdere, hvilke potentialer og udfordringer, vores interview med Teknik- og Miljøforvaltningen giver udtryk for. Denne analyse bliver derved en analyse, der fokuserer på det planmæssige perspektiv frem for brugerperspektivet, hvis konklusioner skal bidrage til vores tredje og sidste analyse, hvor vi præsenterer og diskuterer en række anbefalinger for det fremtidige arbejde med fodgængerstrategier i København.

## Status quo?

Bilismen har været det helt centrale omdrejningspunkt for planfaglige diskussioner om, hvilken rolle forskellige mobilitetsformer bør spille i byrummet. Strategier for, og designs af, vejens rum bevæger sig som følge heraf i stadig stigende grad væk fra at prioritere motoriserede køretøjer til i stedet at prioritere blandt andet fodgængertransport. Men vi gør ikke nok, mener Ria Hutabarat Lo (2009), som påpeger at fodgængere bør anses som en mobilitetsform på lige fod med andre, både hvad angår finansiering, intensitet og seriøsitet. Resultatet heraf bliver ifølge Lo, at fodgængermobilitet ikke udvikles tilstrækkeligt. Derfor spurgte vi Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, hvorfor det først er i kommuneplanen for 2019, at gang bliver opprioriteret til en transportform reelt ligeværdig med cyklisme, bilisme og kollektiv trafik:

*”Det jo ikke fordi, vi ikke har arbejdet med fodgængere i København. Det har vi jo gjort rigtig meget. Og vi er nok nogle af dem, der siden tidernes morgen har været de proaktive med fodgængere i form af fodgængersystemer. Vi lever jo i en by med fortov stort set alle vegne” (Bilag 1: 1).*

På trods af kommunens argument om, at gang har været en central del af deres arbejde i mange år, kan vi i den, i vores undersøgelse, ældste kommuneplan fra 2005 ikke identificere denne proaktive tilgang til mobiliteten. Her benævnes cyklisme og kollektiv transport som mobilitetsformer, der skal *forbedres*, mens målsætningen for gang er, at der skal sikres *tilstrækkeligt* kapacitet til fodgængere i forbindelse med nye anlægsarbejder. Af

dette mener vi at kunne udlede at dét at sikre tilstrækkelig kapacitet ikke er ensbetydende med proaktiv udvikling på området – særligt hvis der sammenlignes med indsatserne på øvrige mobilitetsformer. Denne, i 2005, fraværelse af proaktiv tilgang til fodgængerforhold kommer tydeligst til udtryk ved, at disse kun forbedres dér, hvor det indtænkes i sammenhæng med andre mobilitetsformer – på eksempelvis trafikknudepunkter. Det samme ser sig gældende for kommuneplanen i 2009, hvilket på sin vis kan angive at kommunen ikke *altid* har arbejdet proaktivt med fodgængerforhold, hvis man ser på København som isoleret case. I begge af disse kommuneplaner har fokus inden for fodgængermobilitet altså særligt været på at denne skal ”*understøtte brugen af den kollektive transport*” (Københavns Kommune 2009a: 82-84), snarere end udvikles som en egentlig selvstændig mobilitetsform.

Vi må dermed gå ud fra, at hvis samme målsætninger går igen, så er det enten fordi, arbejdet skal fortsættes, eller ikke er gået i gang siden forhenværende kommuneplan, hvilket kan være udtryk for manglende progression på feltet. *Målet* er sammenlignet med *midlet* og *resultatet* derved ikke i overensstemmelse med hinanden, hvilket vi mener underbygger Lo’s (2009) påstand om, at feltet lider under mangel på opmærksomhed i planlægningen, sammenlignet med andre mobilitetsformer. Dette kommer blandt andet til udtryk ved kommunens udtalelse om, at ”[...] vi [København, red.] har været begavede af en Jan Gehl, der i den grad har sat sig på et verdensmarked omkring fodgængere og byliv” (Bilag 1: 1), og at kommuneplanerne fra 2005 og 2009’s mål om, at dét at fremkommeligheden skal udbygges, og fodgængertrafikken styrkes, ikke er realiseret.

Kommunen italesætter her Jan Gehl som en vigtig spiller i Københavns arbejde med fodgængermobilitet, men på trods af dette kan vi i kommuneplanerne fra 2005 og 2009 ikke vurdere at der er sket en mærkbar udvikling. Det er dog muligt at udpege enkelte konkrete initiativer, som indgår som en del af kommuneplan 2019, og som derfor kan antyde en udvikling siden 2005. Eksempelvis beskrives et initiativ om, at strøggader skal indrettes med bedre fremkommelighed og sikkerhed for fodgængere, og med tilgængelighed for alle, hvilket lægger en vis afstand til 2005’s mangel på konkrete initiativer på området.

Vi mener dog ikke, at når kommunen bruger det faktum at vi lever i en by med fortove ”*stort set alle vegne*” (Bilag 1: 1) som belæg for, at København *længe* har været proaktiv,

hvad angår fodgængermobilitet, har tyngde nok. Det er naturligvis vanskeligt at lave en generalisering på Københavns tidlige fodgængerplanlægning ud fra så få inddragede plandokumenter, som i vores undersøgelse, men med den udvikling, vi kan se i disse dokumenter, udvalgt ud fra den konkrete tidsperiode tilbage fra 2005, kan vi se en tendens til en kun beskedne udvikling i kommuneplanernes tidligere år.

Kommuneplanerne er dog, med kommunens egne ord, de mest afgørende plandokumenter da disse er de mest bindende, og da udviklingen i kommuneplanerne på fodgængerområdet er så begrænset som det er tilfældet mener vi at kunne argumentere for at kommunen *ikke* har arbejdet proaktivt med fodgængermobilitet – i al fald ikke ude i byrummet, uden for kommunekontorenes vægge. Mange ideer kommer med andre ord ikke ud over skriftebordets kant. 2011 bliver den første kommunalplan, i den af os udvalgte tidsperiode, som beskriver målsætninger der kompromitterer bilens rolle i byrummet til fordel for fodgængerens. Målsætningen fra kommuneplanerne i 2005 og 2009 om at prioritere fodgængere på lige fod med andre mobilitetsformer synes altså nu at have fået luft under vingerne. 2011 blev også året for udgivelsen af fodgængerstrategien ”flere går mere”, der er den seneste fodgængerstrategi af Københavns Kommune. Strategiens formål er at sikre arbejdet mod at indrette byen på en sådan måde, at flere vælger at gå. Denne udgivelse bliver på mange måder første spadestik til en forståelse af gang som en selvstændig mobilitetsform, og spiller en central rolle i den udvikling, der er sket på området.

I 2011 sker der dog, som nærmere uddybet i afsnittet ”Fodgængermobilitet i kommunalplanlægning”, et større skred i planlægningen for fodgængere i Københavns Kommune, og en målsætning om 20 procent flere fodgængere i byen frem mod 2015 nedfældes i kommuneplanen. Det er altså første gang, at et så markant mål om gang indgår som en del af kommuneplanen. Vi vil imidlertid sætte spørgsmålstegn ved, hvorfor det først er i 2011, at fodgængere prioriteres på dette niveau i kommuneplanen, mens cyklisme har ligget højt på listen siden 90’erne. Handlingsplanen for grøn mobilitet i 2012 vidner også om, at der rent økonomisk er en stor skævvridning i de ressourcer, der tildeles fodgængerområdet. Her kan vi i planen læse, at ”hurtige” mobiliteter så som cyklisme prioriteres langt højere end gang. Eksempelvis afsættes der 200-375 millioner kroner til cykelstier, mens der for fodgængernetværket afsættes 25 millioner kroner.

Blandt årsagerne synes blandt andet at være, at arbejdet med de sociale aspekter i mobilitetsplanlægningen ligger i de enkelte projekter snarere end i generelle strategier og planer: *”Det sociale indgår nok mere i konkrete indretninger af byområderne, end det gør i noget af det fodgængerarbejde som ligger i planerne”* (Bilag 1: 11). Vi mener at dette kan være udtryk for, at planlægningen på fodgængerområdet finder sted på den lille skala i de enkelte projektområder, frem for i større, mere overordnet gældende, planer. Vi efterlyser, ligesom handlingsplanen, derfor en større grad af helhedsplanlægning i et større perspektiv, som er dækkende for alle projekter. Kommunens arbejde med det sociale aspekt fokuserer særligt på tryghed og bevægelse i udsatte områder, bevægelsesreduktioner, samt manglende kompetencer til at gå (Bilag 1: 10). Overordnet set siger kommunen i vores interview, at det mest er *”[...] når vi snakker tilgængelighed for alle, at vi tager de sociale aspekter med ind”* (Bilag 1: 10). Handlingsplanen for grøn mobilitet i 2012 udtrykker også vigtigheden i at prioritere fremkommelighed – med andre ord tilgængeligheden, som kommunen benævner det. Handlingsplanen siger dog samtidig, at også komfort og oplevelser er vigtige elementer, da disse udgør store potentialer for et sammenhængende fodgængernetværk. Man kan til dels argumentere for at kommunen planlægger gang ud fra alle parametrene, da de også udtaler til os, at de arbejder målrettet med de identiteter, som bydelene og byrummene har, således at tiltagene passer ind i de forskellige områder (Bilag 1: 13). Dog udtaler de samtidig, at det ikke er dem, i Teknik- og Miljøforvaltningen, som arbejder med denne del.

Det er derfor heller ikke dem, der arbejder med byrummenes karaktertræk og særegenheder, men disse parametre indgår ikke desto mindre som en del af arbejdet med fodgængermobilitet. Som tidligere nævnt er det dog kommuneplanerne, der er de mest bindende og afgørende planer, men ved denne type plandokument er det særligt Økonomiforvaltningen, der har gennemslagskraft, og ikke Teknik- og Miljøforvaltningen:

*”[K]ommuneplanen er, overordnet set, Økonomiforvaltningens gebet fordi det er en kommuneplanen som favner over meget andet end kun det fysiske, og favner over flere forvaltninger. Så bliver der nedsat nogle grupper som kigger på hvordan skal dette arbejde komme i gang, også bliver det fordelt ud i opgaver til de forskellige forvaltninger”* (Bilag 1: 13).

Herefter søger Teknik- og Miljøforvaltningen midler til de planer, der er vedtaget, som skal godkendes hos Økonomiforvaltningen. Bliver planerne ikke tildelt midler, bliver planerne ikke gennemført. Dette er noget, som vi i interviewet med Teknik- og Miljøforvaltningen er blevet bekendt med som et gentagende problem for realiseringen af planerne (Bilag 1). At vi i vores dokumentanalyse af plandokumenterne gennem de seneste år (jf. genstandsfelt) kan konkludere, at mange af initiativerne for at fremme gang ikke realiseres, skyldes altså ikke at de folk, der er hjernerne bag fagområdet ikke vil tænke progressivt, men snarere at andre folk uden for fagområdet ikke prioriterer det. Det er med andre ord ikke af mangel på vilje, men mangel på ressourcer, der skaber en fodslæbende udvikling på området.

Eksempelvis ses det i kommuneplanen for 2012 at der afsættes markant færre midler til realiseringen af et fodgængernetværk end der før for cykelstier. Fodgængernetværket bliver her tildelt 25 millioner kroner, mens cykelstier tildeles 200-375 millioner. Teknik- og Miljøforvaltningen har siden fodgængerstrategien i 2011 arbejdet for at få gang op på et højere niveau i kommuneplanerne, men stadig efter ti år synes det at være vanskeligt for dem at overbevise Økonomiforvaltningen og politikerne om, at det er værd at prioritere højt (Bilag 1: 1). Dog mener Teknik- og Miljøforvaltningen i vores interview at kunne se en udviklingen i måden, hvorpå gang omtales som en del af byen.

*”Det har været meget noget som supplerede ind i alle mulige andre ting. Fordi man godt har kunne se at det bidrog til det gode byliv. Men det med at acceptere det en ligeværdig transport, har nok været den store hurdle der har kort de sidste ti år”* (Bilag 1: 1).

Der er altså opstået en, på tværs af forvaltningerne og deres indbyrdes afdelinger, en bredere forståelse af, hvad gang kan bidrage med udover de gængse kortere gåture, men det er dog ikke nået til det punkt, hvor gang prioriteres på lige fod med andre mobilitetsformer. Her er det vigtigt at skelne mellem mobilitetsformer og transportformer, da kommunen i flere omgange omtaler cyklisme, bilisme og andet som transportformer frem for mobilitetsformer, hvilket udelader det blandt andet sociale aspekt ved bevægelsen. Med udgangspunkt i førnævnte citat fra interviewet er det paradoksalt at gang i stigende grad bliver anerkendt for sine sociale effekter, men ikke for sin rent praktiske funktion, at bevæge sig fra A til B.

Både manglen på implementeringen af de konkrete initiativer, som forskellige planer gennem årene har præsenteret, og manglen på en defineret ramme for, hvad gang indebærer og påvirker i arbejdet hermed, har muligvis været årsagen til det fald, der er sket i andelen af fodgængere fra 2010 til 2015. Dette på trods af den, i kommuneplanen for 2019, definerede målsætningen om at mindst 25 procent af alle ture i byen skal ske ved gang. Det går altså den forkerte vej om end udviklingen ikke er voldsom.

Vi finder det samtidig bemærkelsesværdigt at walkability som begreb nævnes i kommuneplan 2019:

*”Frem mod Kommuneplan 2023 vil vi undersøge, hvilke tiltag, der kan implementeres i planlægningen for at understøtte mere gang, herunder muligheden for at indføre et walkability index” (Københavns Kommune 2019a: 28).*

Kommunen arbejder dog ikke direkte med walkability som instrument for målbarheden af gang, men benytter sig af nogle af de elementer, begrebet indebærer. Dette handler typisk om indretningen af byrummet, kantzoner og bekvemmelighed (Bilag 1: 10). Det er derfor særligt de fysiske parametre inden for walkability, der fremhæves i kommunens arbejde med gang. Spændingsfeltet i walkability som begreb er dog vidt, og definitionen af walkability påvirker arbejdet med fodgængere direkte. Med udgangspunkt i Forsyths (2015) model om de tre dimensioner i walkabilitybegrebet, vil vi argumentere for at kommunen hidtil har arbejdet særligt med de *means*, der skal gøre det lettere at være fodgænger, og i mindre grad på *outcomes*, som indebærer det sociale element og den grønne transport. Dette kan antyde en mangel på holistisk tilgang til feltet.

Vi oplever altså at kommunens arbejde med walkability og gang i det hele taget er inkonsistent hvad angår fokus. I visse tilfælde fokuseres der på det fysiske, i andre det sociale, og det varierer hvorledes der arbejdes med disse fra plan til plan. Samtidig nævnes walkability kun én gang i kommuneplanen 2019, hvilket også kan angive den meget spæde start og begrænsede brug af begrebet som værktøj for fodgængermobilitet. Generelt vil vi dog argumentere for, at der med kommuneplanen 2019 ér ved at ske et skred i den indbyrdes prioritering mellem de forskellige mobilitetsformer, som blandt andet kommer til udtryk ved udviklingen af nye byområder, eller fornyelsen af eksisterende (Bilag 1: 8).



Fokus er i de nyere planer særligt på andre mobilitetsformer end bilisme, om end det ikke er udtryk for en egentlig fodgængerstrategi:

*”Når man udvikler nye byområder og gamle områder, som Jernbanebyen, så bygger man det på en anden måde end det, vi kender. Det gør man meget med plads til fodgængere, og biler skal parkeres centralt. Så der er fokus på hvordan man indretter byen, og den skal tilgodese de lette og aktive trafikanter. Men det er ikke en fodgængerstrategi” (Bilag 1: 8).*

Det er altså en *omprioritering* af lette og aktive trafikanter som fodgængere, der er tale om, snarere end en egentlig omlægning og ekskludering af bilen i gadens byrum. Teknik- og Miljøforvaltningen mener her, at det er vigtigt at lave denne omprioritering, så ikke kun cykler får mere plads, men også fodgængere, hvilket særligt gælder for den fysiske indretning af byrummene (Bilag 1: 8). Denne fysiske tilgang til fodgængermobilitet afspejler kommunens fokus på såkaldte *means* og *proxies* mere end *outcomes* (Forsyth 2015). Fortove har mange flere funktioner end andre mobilitetsteknologier som cykelsti eller vej til biler, og derfor står forvaltningen også fast på, at *”fodgængere også skal prioriteres på lige fod”* (Bilag 1: 9). Dette står i overensstemmelse med kommuneplanen 2019, der gør op tredelingen i målingerne af mobilitetsformerne. Dette er en vigtig milepæl i planlægningen for fodgængermobilitet, da cyklisme nu ikke ”løber med al opmærksomheden”, da gang nu bliver en synlig mobilitetsform:

*”Jeg tror godt, at det kan have en betydning at vi ikke længere skal lave en cykelredegørelse hvert år, hvor vi gør status på de her mål. Næste gang skal vi lave en mobilitetsredegørelse i stedet for. Vi har været vant til at afrapportere på tredjedelsmålet, hvor gang ikke var med. Men det er væk nu. Som jeg kan se det, så kommer vi til at afrapportere tallene på alle transportformer. Så bliver gang i sig selv mere synligt for politikerne, for her ser de én gang om året, hvordan skrider det fremad” (Bilag 1: 4).*

Forvaltningen uddyber i interviewet, at det kan hjælpe med afrapporteringen af målsætningerne – måske fordi gang, som en del af de øvrige mobilitetsformer, bliver mere målbart. Samtidig bliver det mere klart for politikere og andre, som sandsynligvis ikke har indgående kendskab til feltet, hvor udviklingen går hen (Bilag 1: 4). Alene synligheden kan

med andre ord blive katalysator for et nyt planparadigme for walkability. Gang bliver på denne måde indtænkt som en i højere grad del af ét større, samlet mobilitetssystem, frem for separate transportformer. Denne sammentænkning er, ligesom den nye firedeling af mobilitetsformerne og indtoget af walkability som begreb, en tredje milepæl i Københavns mobilitetsplanlægning, da de forskellige mobiliteter nu skal ses ”*som et samlet system, og ikke som konkurrerende transportformer*” (Bilag 1: 8). For gang sker sammentænkningen, ifølge kommuneplanerne, særligt mellem gang og kollektiv transport, der skal danne grundlag for en reducere af biltrafikken i byen. Forvaltningen udtrykker derfor vigtigheden af, at der nu skal gennemføres samlede mobilitetsredegørelser (Bilag 1: 8).

Men hvorfor er dette ikke sket før nu? Ifølge vores dokumentanalyse er det sket ved et sammenfald med de strategier og handlingsplaner, der de senere år er blevet mere og mere eksplicite i sine grønne visioner, hvor også gang benævnes som en grøn transportform, der bidrager til en levedygtig by. De mange nye grønne handlingsplaner og strategier vidner om et ændret politisk landskab, hvilket også betyder, at en politisk styret instans som Københavns Kommune ændrer arbejdsprocesser løbende. At den grønne agenda er kommet på dagsordenen, kan derfor måske være en del af forklaringen på, hvorfor det netop er nu, walkability rykker ind. Med den gældende kommuneplans initiativer og indsatsområder for gang er det dog samtidig vigtigt at holde sig gode venner med Økonomiforvaltningen, udtaler Teknik- og Miljøforvaltningen i vores interview (Bilag 1: 13). Kommuneplanen er netop ”*overordnet set Økonomiforvaltningens gebet fordi det er en kommuneplan, som favner over meget andet end kun det fysiske, og favner over flere forvaltninger*” (Bilag 1: 13). Hvor mange midler, de forskellige planer, strategier og deres initiativer afsættes, er derfor afgørende for, hvad der kan implementeres, hvilket kan være én ud af mange årsager til, hvorfor de progressive planer om fremmelsen af walkability ikke realiseres.

Handlingsplanen for grøn mobilitet (2012a) påpeger ellers allerede i 2012 at vejnettets kapacitet er nået, og at der skal være fokus på fire centrale udfordringer på mobilitetsområdet: trængsel, vækst, klima og miljø. Dog nævnes gang ikke eksplicit som en central løsningsmodel, hvilket forekommer os mærkværdigt, da netop gang kan bidrage med en løsning på alle disse problematikker. Der kan altså ikke herske nogen tvivl om, at det i høj grad er et politisk spørgsmål, hvordan vi skal bevæge os rundt i byen. Det først nu begyndende ændrede fokus på mobilitetsformerne har gjort, at arbejdet med fodgængere

har foregået på sidelinjen af andre opgaver, og ikke har været direkte indskrevet i nogen dagsordener for det daglige arbejde (Bilag 1: 3). Det kan derfor være vanskeligt at være proaktiv og få momentum hos politikerne. Det handler i al enkelthed om, at ”ramme [red.] *det rette materiale til de rette politikere. Så kan det få noget momentum*” (Bilag 1: 5). Dette skal samtidig ses i lys af, at København i rigtig mange år har haft mere røde end grønne politikere ved roret, hvilket også kan gøre det vanskeligt at ramme det rigtige tidspunkt og de rette politikere. Hvis der ikke afsættes midler til at undersøge mobiliteter og udvikle proaktive initiativer, og den politiske sammensætning på Rådhuset er uegnet, så sker udviklingen langsomt. Andre byer i verden er dog begyndt at prioritere gang langt mere, hvilket kan påvirke danske politikere til at gå i samme retning:

*”Vores politikere hører også hvad de andre byer siger. Der har været en øget interesse for gang, ikke kun i Tyskland men også i Paris. I London har man sat nogle kæmpe indsatser i gang, for at få folk til at gå mere. [...] Norge har en national gangstrategi. Der er sket nogle ting som gør, at også andre byer har fokus på det. det kan også påvirke vores politikere”* (Bilag 1: 5-6).

Vi mener dog i denne sammenhæng at det er værd at påpege, at der ikke kan sammenlignes én til én med andre landes og byers initiativer på fodgængerområdet, da der eksempelvis er forskellige opfattelser af, hvad der kan anses for at være progressivt. I USA er det muligvis progressivt at der overhoved eksisterer et fortov, men der i Danmark er fokus på en videreudvikling af teknologier. Dette lægger an til en vurdering af, hvilket potentialer, der ligger i at fremme gang og walkability, og hvilke udfordringer der kan være forbundet med implementeringen af initiativerne herfor.

## Det uforløste potentiale

Vi kan ud fra plandokumenterne konkludere, at der i enten meget begrænset omfang eller slet ikke, afsættes midler til initiativer for bedre fodgængermobilitet i København. Årsagen til dette vil vi undersøge nærmere i dette afsnit.

I vores interview med Teknik- og Miljøforvaltningen er det blandt andet det grønne potentiale i gang, der fremhæves. Dog benævnes gang ikke som en bæredygtig mobilitet i sin egen uafhængige form, men i samspil med kollektiv transport, der skal mindske bilismen i byen:

*”Jeg synes, at vi prioriterer gang på mange måder i virkeligheden. Jeg synes ikke, at vi gør det dårligt. Men jeg kunne godt tænke mig [...] fokus på sammenhæng til den kollektive transportform. Jeg synes, at jeg kan se sted efter sted, hvor der er af lav prioritet for gang - at kunne komme hen til stationerne og knudepunkter”* (Bilag 1: 15).

Kommuneplanen 2019 beskriver dog gang som en effektiv form for grøn transport, og handlingsplanen for grøn mobilitet (2012a) påpeger desuden, at grøn mobilitet er vejen frem mod grøn vækst. Samtidig nævner handlingsplanen ikke gang eksplicit, men oplister en række andre mobiliteter som særlig vigtige for grøn mobilitet. Der er altså igen her tegn på den inkonsistente måde, hvorpå kommunen arbejder med gang i mobilitetsplanlægningen. Dette på trods af at mobilitetsenheden, der arbejder med netop dette i Teknik- og Miljøforvaltningen udtaler, at gang med fordel kan prioriteres og knyttes til kollektiv transport, og dermed løfte en stor del af pendlerproblematikken, hvad angår både de lange og korte ture (Bilag 1: 6): *”det kan være vigtigt at fokusere på nærhed til stationer og offentlig transport, fordi det kan få folk ud af bilerne”* (Bilag 1: 15).

Med henblik på miljø- og trængselsproblematikkerne mener vi at det er uholdbart, at kommunen ikke går ad de proaktive veje og inddrager *alle* mobilitetsformer i løsningsmodellerne. Vi mener at det er bemærkelsesværdigt, at de mobilitetsformer, der har lavest kapacitet også er dem som prioriteres højt i kommuneplanerne. Bybane og letbane har ganske vist større kapacitet end gang, men inddrager man det miljømæssige perspektiv, har gang selvsagt den laveste negative klimapåvirkning blandt alle mobilitetsformerne. Kort sagt er prioriteringen mellem mobilitetsformerne altså ikke gjort

efter hvilke der er har flest potentialer – dette endda uden at indregne de blandt andet sociale og byrumsmæssige effekter.

Teknik- og Miljøforvaltningen udtrykker i denne sammenhæng også et ønske om, at gang skal prioriteres højere i arbejdet med den kollektive trafik, og påpeger, at det ikke er nok at undersøge og forbedre forholdene for fodgængerne i den umiddelbare nærhed af den kollektive trafik, men også i en større skala, så der planlægges i korrelation mellem de forskellige mobilitetsformer (Bilag 1: 15). Her inddrager de i interviewet en planlægningstendens kaldet 15-minutters byen som et eksempel på, hvordan man kan planlægge en mere sammenhængende mobilitet og by:

*”Det hænger også sammen med en planlægningstendens, som vi ser i andre byer, der hedder ’15 minutters by’. 15 minutters by tager udgangspunkt i de kollektive knudepunkter, hvor man rundt om disse knudepunkter kan bo, leve og arbejde, og får nem adgang til kollektiv trafik” (Bilag 1: 15).*

Gang kan altså i langt højere grad inddrages som en aktiv del af planlægningen, men dette stiller samtidig nye krav til kommunens arbejde med mobiliteter i byen, da gang i højere grad end andre mobilitetsformer er en kompleks størrelse. Hvad angår fremkommelighed er det typisk biler, der prioriteres højt, men forvaltningen udtrykker vilje til at højne fremkommeligheden for alle mobilitetsformer (Bilag 1: 9). Derfor arbejder kommunen nu med servicemål om, hvor lang tid det skal tage med forskellige transportformer at komme fra punkt A til B. Dog er gang en vanskelig størrelse at arbejde med i disse servicemål, fordi det, ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen er en abstrakt størrelse (Bilag 1: 9). For fodgængere er det netop ikke nødvendigvis, modsat biler, hastighed, der er det afgørende. Dog påpeger forvaltningen at det kan være afgørende at man eksempelvis forbedrer forhold for fodgængere, hvad angår ventetid i lyskryds, så man nemt kan nå frem til togstationen (Bilag 1: 9). At gang af forvaltningen omtales som en ”abstrakt” størrelse skyldes blandt andet, at:

*”[...] der er meget forskel på, hvor hurtigt folk går. Det er svært at arbejde med fremkommelighed som en forståelse af, at man som fodgænger kan hurtigt fra A til B. Det bruger man typisk for bilerne. Deres [bilerne, red.] fremkommelighed består i, at de kan køre den fastsatte hastighedsgrænse, som vejen har” (Bilag 1: 9-10).*

Gang er med andre ord en mobilitetsform, der er meget individualiseret og derfor varierende i sin form, hvilket skaber mange aspekter at skulle forholde sig til i planlægningen herfor. Årsagen til dette er, blandt andet at fodgængere går af forskellige årsager, på forskellige tidspunkter, i forskelligt tempo, og over varierende afstande, alt efter tidspunkt og formål. Manglen i forskning og praktisering af gang, herunder begrebsliggørelsen af walkability, skaber behov for en håndterbar måde at arbejde med det på. I interviewet med forvaltningen omtaler de i samme ombæring en vejledningsindsats, som konkret handler om kommunens arbejde med bilfri byområder:

*”Det betyder at alle der arbejder med bilfri byområder, de har et papir eller en forskrift på hvad det er som gør at byrummet kan indrettes bilfrit. Det kunne være, at man kan lave noget som minder om dette; husk at tjekke forholdene for fodgængere”* (Bilag 1: 15).

Der er altså internt i forvaltningen et ønske om en konkretisering af indsatserne på fordgængerområdet i forbindelse med byrumsprojekter – en slags defineret ”huskeliste”, som skal gøre det lettere at indarbejde og prioritere fodgænger over for andre mobilitetsformer i byrummet (Bilag 1: 15). Dette er efter cityringens (M3 metrolinjen) åbning blevet yderligere relevant, da udbyggelsen af den kollektive trafik skaber endnu større grundlag for det, de kalder ”tilbringertrafik” – altså mobiliteters forbindelse til trafikale knudepunkter for kollektiv trafik (Bilag 1: 6): *”Den ret omfattende metroudbygelse med Cityringen, der har skabt noget øget momentum for at vi skal sikre de gode gangforhold for tilbringertrafik”* (Bilag 1: 6).

Men lige så komplekst som det er at planlægge for gang, lige så mange potentialer har det. Allerede i 2009 slår handlingsplanen *Metropol for mennesker* (Københavns Kommune 2009b) fast, at gang har mange potentialer. Det er nemt, gratis, sundt og bæredygtigt, og så giver det at gå mulighed for at bruge sanser, gå på opdagelse, og møde andre mennesker. Potentialerne lader dog til i mange tilfælde ikke at blive forløst, netop fordi planlægningen er vanskelig, og forståelsen og viden herom er ufuldstændig.

På trods af at overgangen fra anskuelsen af gang som transportform til mobilitetsform er positivt rent forskningsmæssigt og holistisk, gør det planlægningen i kommunen mere vanskelig ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen selv:

*"[...] det er et spørgsmål om, hvor meget en kommune skal ud og lave de lidt mere bløde tilgange/kampagner/oplysning. Det kan godt være lidt følsomt at sige, hvad kommunen skal gå ud og lave i forhold til det sociale. Det fysiske er klart vores opgave, da det er tydeligt defineret, at det er os, der skal indrette byrummet eller gaderne. Men skal vi gå ud og lære folk, hvordan de skal bruge det [gaderne, red.]? Dén ligger lidt mere i andre forvaltninger, så som socialforvaltningen"* (Bilag 1: 11-12).

Dette er udtryk for en tvivl som hersker internt i selve forvaltningen, der planlægger for mobiliteterne i byen, hvilket kan siges at resultere i netop manglen på gennemslagskraft for de initiativer, som planlægges for fremmelsen af gang. Dog mener vi, med udgangspunkt i Teknik- og Miljøforvaltningens udtalelser, at kunne argumentere for, at netop indtænkningen af nu det *sociale* element kan danne grundlag for en øget indsats på fodgængerområdet. I en "rød" by som København er det demokratiske element i fodgængermobilitet netop et stærkt argument, særligt politisk, for at prioritere gang højere, og arbejde yderligere med walkability. Det er det fordi, vi anser gang som en demokratisk mobilitetsform, sammenlignet med mange øvrige typer, der kræver visse kompetencer for at tilegne sig dem. Forvaltningen udtaler da også selv, at mange mobilitetsteknologier i dag kræver nogle kompetencer, som mange slet ikke besidder (Bilag 1: 11), hvilket gør gang til en mobilitetsform, der er for alle. I kommuneplanen for 2019 erkender kommunen i overensstemmelse med dette, at København bør bære en fysisk tilgængelig by for alle, *"hvor alle har bevægelsesfrihed, kan færdes overalt og deltage i byens liv"* (Københavns Kommune 2019a). Vi finder det derfor paradoksalt, at kommunen på den ene side i sine mange plandokumenter giver udtryk for, at gang er en vigtig mobilitetsform at prioritere, men samtidig ikke giver området midler til det, der kan gøre byen mere demokratisk indrettet. Her peger forvaltningen selv på, at et fodgængeretværk kan sikre, at ikke kun cykler får mere plads, men også fodgængere:

*"Ellers ender fodgængerne med at have et fortov som er fyldt med cykelparkering, tøjstativer eller caféstole. Det er alt sammen meget charmerende, men for dem som er gangbesværet, så kan det være svært at bevæge sig på de fortove. Det er en af grundene til at vi gerne vil have et fodgængeret, så vi kan sige at der er nogle steder hvor I ikke slipper for at prioritere fodgængerne også"* (Bilag 1: 9).

Med andre ord er der tale om at et fodgængernetværk muliggør at alle, uanset kompetencer, kan gå ubesværet på visse strækninger. Dette iboende demokratiske potentiale går igen i andre eksempler, hvor forvaltningen blandt andet selv fremhæver, at fodgængernetværk kan nedbryde barrierer mellem forskellige bydeles adskilte befolkningsgrupper (Bilag 1: 7). De udtaler samtidig, at der sandsynligvis ikke vil være uenighed, rent politisk, om at fremmelse af gang er en god ide, men at det ikke sker, fordi de ikke anser det som en måde, man kan løse pendlingsproblemet på (Bilag 1: 4). Dette er på trods af at Københavns fysiske form endda giver en fordel i at satse på gang: *"[...] en kort tur er lige så vigtigt som en lang tur. Så bliver det linker over til den måde, hvorpå byen er indrettet. Der står København tit stærkt, da der er en forholdsvis mættet by"* (Bilag 1: 6).

Med afstand som fodgængermobilitetens største svaghed er det fordelagtigt, at en by som København har en høj densitet, hvor der derfor ikke er store afstande fra A til B. Gang kan derfor ses som en funktion i byplanlægningen, der er helt afgørende for et effektivt, tilgængeligt, bæredygtigt og levedygtigt samfund. For at gang skal kunne bidrage i denne sammenhæng er det dog afgørende, hvilke plandokumenter initiativerne og visionerne fremgår i. Teknik- og Miljøforvaltningen udtaler her, at det ikke er afgørende, hvor meget forskellige plandokumenters indhold ændrer sig frem og tilbage og tid, men at det derimod er vigtigt, hvilke der kommer med i kommuneplanerne, da disse er langt mere bindende end øvrige former for dokumenter (Bilag 1: 7). Det betyder altså, at selvom der udlægges konkrete planer for gang i eksempelvis en handlingsplan, så er det ikke garanteret at de bliver bevilget penge efterfølgende når forvaltningerne skal søge midler til dem (Bilag 1: 7).

Forvaltningen mener samtidig at det er en udfordring for arbejdet med fodgængere, at mange ikke forstår potentialerne heri, og at det derfor er vanskeligt at få initiativer skrevet ind i bindende planer og strategier (Bilag 1: 3). Den manglende forståelse for potentialet skyldes ifølge forvaltningen selv, at gang ikke anses som et middel til at løse pendlingsproblematikker – i visse tilfælde endda inden for forvaltningen selv (Bilag 1: 3). Synlighed og klarhed er derfor vigtigt, hvis beslutningstagere skal overbevises. I mange tilfælde er beslutningstagere på område meget overraskede over, hvor meget der går i byen, og hvad det indebærer, når det fremlægges visuelt og med tal (Bilag 1: 4). "Beslutningstagere" er i en kommunes tilfælde i sidste ende politikere, som ikke nødvendigvis har en faglig baggrund inden for det felt, de træffer beslutninger for.



At overbevise politikerne er altså derfor vigtigt for forvaltningen: ”Jeg tror, at vores oplevelse er, at hvis vi har data og kan vise en evidens for, hvad det har af betydning, så har det fået en opmærksomhed politisk” (Bilag 1: 5). Det politiske landskab ændrer sig selvsagt over tid, og derfor er det ikke bare afgørende *hvad* der fremlægges for politikerne, men også *hvornår* og for *hvem* (Bilag 1: 5).

Konsekvensen af, at potentialerne ikke italesættes politisk, bliver således, at der ikke afsættes midler til at arbejde med det (Bilag 1: 2-3). Det handler dog ikke kun om penge, men også om, hvordan gang indtænkes i det brede samarbejde mellem forvaltninger og internt i dem – ligesom det er sket med cyklisme. Dette brede arbejde med fremmelse af gang, indtænkningen af fodgængere i planer, er fraværende, og er præget af uklarhed om, hvor mange mandetimer og ressourcer området skal tildeles i Teknik- og Miljøforvaltningen (Bilag 1: 14).

Uklarhederne trækker også tråde til brugen af walkability som værktøj til at planlægge for fodgængere. I kommunens arbejde med at undersøge, hvordan man kan arbejde med fodgængernetværk, har forvaltningen søgt penge til udarbejdelsen af et walkability index, som skal gøre walkability målbar og mere anvendelsesvenlig. Ansøgningen fik afslag, og derfor undersøger forvaltningen nu, om de selv kan gøre noget herfra (Bilag 1: 13). Som vi har omtalt i gennemgangen af de seneste planer af kommunen (genstandsfelt), fremgår walkability for første gang direkte i en kommuneplan i 2019. Derfor, udtaler forvaltningen, er de forpligtet til at opfinde et walkability index, der oprindeligt kommer af et samarbejde med London, hvor også udtrykket *livable cities* kommer fra. Begge begreber er vanskelige at bruge én til én i dansk kontekst, og derfor skal der oversættes, konceptualiseres og konkretiseres på begrebet: ”Det er ikke nok at kalde det *fodgængerindex* eller *fodgængerforhold*. *Walkability* favner også de oplevelser der kan være, når man går” (Bilag 1: 10). Hvis ikke der arbejdes videre med, hvordan walkability skal gøre håndterbart frygter vi, ligesom Forsyth, at begrebet bliver brugt i flæng uden hensyn til de forskelligartede tilgange til gang. Walkability-begrebet kan derfor siges på den ene side at være en tiltrængt gave til mobilitetsplanlægningen, men som på den anden side indeholder så stor en kompleksitet, at det er vanskeligt at gøre håndgribeligt og spiseligt for beslutningstagerne.

## Delkonklusion

Vi mener at kunne konstatere, at Københavns Kommunes arbejde på fodgængerområdet er præget af inkonsistent fokus og prioritering. De gode intentioner synes at ligge i handlingsplanerne og det arbejde, enkelte medarbejdere foretager under Teknik- og Miljøforvaltningen, men initiativerne og målsætningerne skrives i kun begrænset omfang ind i de planer, der reelt er bindende. Planlægningen på feltet er samtidig ikke modent nok, da der internt i kommunen er store uklarheder om, hvordan der skal arbejdes med fodgængermobilitet. Walkabilitybegrebet skal her, sammen med det øvrige arbejde med mobilitet, gøres mere håndterbart, hvilket først og fremmest skal ske gennem en tilpasning af feltet til dansk/københavnsk kontekst.

Gang kan med rette indarbejdes mere aktivt som et værktøj til at løse pendlingsproblematikken, da det er en både billig og effekt mobilitetsform med mange potentielt positive effekter. Fodgængere er meget individualiserede og varierende i sine bevægelser, og sker ikke nødvendigvis ud fra en tidsmæssig pragmatik, hvilket medfører mange aspekter at forholde sig til i planlægningen. Mestrer planlæggerne fodgængermobilitetens kompleksitet, og udformer den i en balance, der tilgodeser alle brugere og deres type af gang, kan gang udgøre den mest demokratiske mobilitetsform af alle, da det i så fald kræver et minimum af kompetencer at udføre den.

# Analysedel 2: Fodgængermobilitet på Værnedamsvej

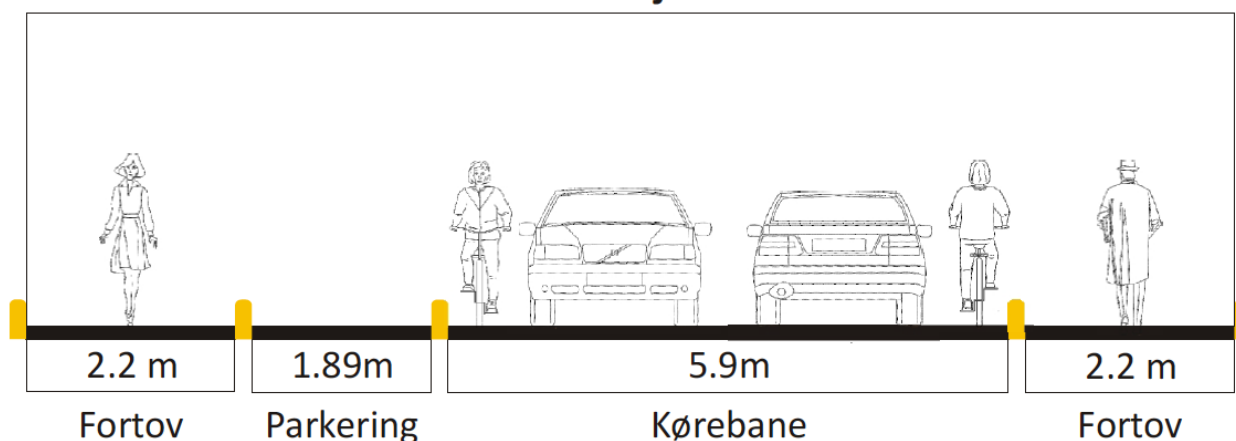
I denne analyse vil vi dykke ned i hverdagsmobiliteten 'in situ' ved vores afvigende case; Værnedamsvej. Her vil vi blandt andet, med vores teoretiske afsæt i Vincent Kaufmanns motilitetsbegreb, introducere komponenterne *adgang*, *kompetence* og *tilegnelse* ved vores undersøgte felt. Med dette søger vi mod at fremstille tendenser inden for de forskellige motilitetskomponenter med henblik på at fremvise, hvilke tendenser Værnedamsvejs fodgængere anser som værende mulighedsskabende eller begrænsende for gang. Analysens dybdegående forståelse af fodgængermobilitet 'in situ' skal være bidragende til en diskuterende analyse af anbefalinger til den kommunale planlægning af fodgængermobilitet fremover.

## Adgangspotentialet på Værnedamsvej

Ifølge teoretiseringen af adgangskomponenten betegnes denne som stedsafhængig, hvoraf de muligheder og vilkår for mobilitetsteknologierne, der af fodgængerne findes tilgængelige, er et resultat af den rumlige distribution, som Værnedamsvej udgør i lokalområdet. Denne forståelse af rummet, som værende i kontekst med det omgivne, er også den betragtning, som Jane Jacobs har (Jacobs 2000). Med stedsafhængigheden som medvirkende til det adgangsgivende potentiale for mobilitet som Værnedamsvej udgør, analyseres Værnedamsvej i kontekst med de nærliggende vej (jf. metodiske overvejelser).

Værnedamsvejs fysiske egenskaber for mobilitetsmuligheder differentierer sig på forskellige måder fra de nærliggende veje. Værnedamsvejs rumlige distribution distancerer sig fra de omkringliggende fordelingsgader (Gammel Kongevej, Vesterbrogade og Frederiksberg Allé) ved blandt andet ikke at have separate cykelbaner, og ved at have et betydeligt mindre tværsnitsareal (Bilag 2: 2;5-6; Bilag 9).

## Værnedamsvej ca. 12.19m



(Tværsnit 1 – Værnedamsvej; Bilag 9: 6)

Værnedamsvej kan med henblik på tværsnitsarealet og funktionsopdeling i højere grad sidestilles med sine to sideliggende bydelsgader: Bagerstræde og Sankt Thomas Allé, samt Tullingsgade, der er en bydelsgade, tilsluttet som en sidevej (Bilag 2: 3-4;7-8; Bilag 9: 2, 4.5). Værnedamsvej er dén af gaderne, som har det mindste tværsnitsareal, der måler omkring 12,19 meter (Bilag 9: 6), hvilket med de tilstedeværende mobilitetsformer af både køretøjer, cyklende og gående medgiver en rumlig distribuering, som samler mange mobilitetsformer i et relativt kompakt rum. At Værnedamsvej er lokaliseret geografisk i et område, hvor de omkringliggende adgangsgivende veje er store fordelingsgader, udgør et stort potentiale for adgang for mobilitet ved de mange forskellige indgange til vejen. Med adgangspotentialet er antallet af forskellige retninger, hvor fodgænger kan bevæge sig ind på vejen også stor. At potentialet for adgang som gående på Værnedamsvej er stort, anses som værende gældende for Værnedamsvejs bruger, i dette tilfælde vores respondenter, da de beskriver, at deres gående ruter både kommer fra Vesterbrogade, Gammel Kongevej, Frederiksberg Allé og en enkelt fra Værnedamsvej selv (Bilag 4; Bilag 5; Bilag 6; Bilag 7). Dermed findes adgang for gående mobilitetsformer tilgængelig på vejen gennem det omkringliggende, da de tilsluttende veje muliggør gående mobilitet på Værnedamsvej. At den fysiske adgang er tilgængelig understreges også af, at både de gående, cyklende og kørende er tilstedeværende i alle de undersøgte tidsrum (Bilag 8: 1).

Med Jane Jacobs teroretisering af vejen som et offentligt socialt rum, der ikke kun tilskrives indrettet til en funktion, er undersøgelsen af adgangspotentialet heller ikke kun afgrænset til at undersøge den ene funktion, at man som fodgænger kan gå ind på

Værnedamsvej. Værnedamsvej har andre adgangspotentielle funktioner end kun den fysiske mulighed for at gå på vejen, hvilket især kommer til udtryk gennem vejens mange forskellige typer af aktivitets- og butiksdensitet. Værnedamsvej besidder en høj densitet hvad angår dens mængde af butikker, lokaliseret på vejen. Optalt er der i alt 43 aktiviteter og butikker på Værnedamsvej, og disse varierer mellem praktiske butikker, fritidsbutikker, samt restauranter, og har som den eneste af de udvalgte veje også en ”speciel aktivitet”, i form af en skole (Bilag 2: 2). Butiksdensiteten udgør i sig selv ikke en mobilitetsteknologi for den gående mobilitet på Værnedamsvej, men butikslivet er en service tilgængelig på vejen, som udgør et formål med at tilegne sig den gående mobilitet på Værnedamsvej frem fra de omkringliggende veje. Værnedamsvej er nemlig den eneste af vejene, der har aktiviteter og gøremål i alle kategorier (Bilag 3), og sammenligner man med de to nærliggende veje, Bagerstræde (11 aktiviteter og butikker i alt) og Sankt Thomas Allé (3 aktiviteter og butikker i alt), er mængden af aktiviteter tilknyttet butikslivet markant større på Værnedamsvej (Bilag 2: 3, 7-8).

Undersøgelsen af områdets gangruter synliggør, at man i højere grad kan sidestille niveauet for aktivitet og arealanvendelse på Værnedamsvej med Gammel Kongevej (48 i alt), Vesterbrogade (24 i alt) og Frederiksberg Allé (24 i alt) (Bilag 2: 2-3, 5-6). Til trods for at Bagerstræde og Sankt Thomas Allé er fysisk forbundet til andre store veje, adskiller Værnedamsvejs forskelligartede funktioner sig fra sine nærliggende gader i mængden af aktivitets- og butikstilbud. Dette medgiver, ifølge Jan Gehls kvalitetskriterier (Gehl 2010), vejen et vist potentiale for at tiltrække fodgængere og byliv, hvilket kommer til udtryk ved det observerede byrum og ved respondenternes tilegnelse af Værnedamsvej.

Det social-rumlige udtryk for Værnedamsvej bliver influeret af de 43 aktivitetsmuligheder og butikker, ved at vejen føles tætpakket: ”[...] *dette indtryk påvirkes af hvor meget der sker/er lokaliseret på vejen*” (Bilag 3: 3). Bygningerne kan generelt opleves som værende høje, hvilket normalvis kan virke indskrænkende på det sociale liv, men alligevel har vi observeret aktivitets- og butiksmuligheder, der hovedsageligt synes at være tilgængelige for brugerne af vejen, da disse er lokaliseret i stueetagen. Dermed *opleves* skalaforholdet i en mere menneskelig skala rent visuelt og følelsesmæssigt (Bilag 3: 3), hvilket udgør en væsentlig kvalitet for gaden, der udgør et potentiale for at tiltrække flere gående i byrummet. Af respondenterne bliver aktivitets- og butiksmulighederne beskrevet som værende mulighedsskabende for gang på vejen: ”[...] *der er nogle dejlige butikker og der*

er noget dejligt liv i gaden” (Respondent 2, Bilag 4: 2). Denne respondent sammenkobler butiksmulighederne med det byliv, der findes på Værnedamsvej. En anden respondent nævner, at det især er mangfoldigheden, som adskiller gaden fra andre steder (Respondent 5, Bilag 5: 2), mens en tredje respondent tilslutter sig denne opfattelse i sin gangmobilitet og afbenyttelse af aktivitets- og butiksmulighederne: ”[...] vi køber ost hos Helge. Også så sidder vi også og spiser nede på Le Gourmand, køber te derovre, og får en kop kaffe. Så jo, vi kommer her tit. Jeg kan godt lide det” (Respondent 6, Bilag 5: 4). Denne repræsenterer en tendens til, at butiksmuligheder ikke bare i sig selv er adgangsgivende for gående bevægelser, men at disse også er reproducerende af byliv og fodgængermobilitet på Værnedamsvej. Både densiteten og diversiteten i aktiviteterne og butikkerne giver fodgængerne et formål med deres mobilitet på Værnedamsvej, og tilgængeligheden af mange forskellige aktiviteter og butikker bidrager med en årsag til at benytter denne vej på gåben.

## Kompetencer overgår fysiske forudsætninger

Her introduceres kompetence (Kaufmann 2000) med henblik på at fremstille, hvordan denne komponent bliver anvendt af fodgængerne til udførelsen af gående bevægelser på Værnedamsvej. Værnedamsvejs kombination af fysisk udformning og aktivitets- og butiksdensitet har indflydelse på, hvordan potentialet for fodgængermobilitet på Værnedamsvej tilegnes. Dette har vi kunnet konstatere, da vi i undersøgelsen af den fysiske forudsætning for gang på vejen identificerede vareudstillinger og udeservering som to af de bevægelsesreduktioner, der forefindes på Værnedamsvej (Bilag 2: 2). I alt er 8 ud af 12 mulige bevægelsesreduktioner at finde på Værnedamsvejs fortov, hvilket gør den til den tredje højest observerede mængde blandt de syv udvalgte veje (Bilag 2). De fysiske forudsætninger for gang er yderligere begrænset, idet Værnedamsvej er den af vejene, der har den anden mindste fortovsbredde på 2,2 m. (Bilag 2: 2) De mange fortovsforhindringer kan sammen med fortovsarealet resultere i en begrænsning for potentialet for at gå på Værnedamsvejs fortov (Bilag 3) og resulterer i, at det er ”[...] de gående som skal gå mest på kompromis med deres rute” (Bilag 3: 1). Men på trods af de fysiske begrænsninger, som kan virke begrænsende for potentialet for gang, er 52 procent af de samlede optalte mobilitetsformer på Værnedamsvej fodgængere (Bilag 8:1). Dette medgiver et billede af, at der er andre komponenter end det fysiske fortovsareal, der bliver benyttet til at gennemføre de gående bevægelser på Værnedamsvej.

Flere af respondenterne omtaler fortovsbredden og de, af os, observerede fortovsforhindringer, samt udeserveringen og vareudstillinger, og betegner dem som værende en hindring for udførelsen af gang på vejen:

*”Der er et ret smalt fortov”* (Respondent 1, Bilag 4: 1); *”[...] jeg synes, det er lidt besværligt nogle gange, når man går ned her. Det er lidt besværligt at komme igennem. Nogle gange står der også mange mennesker, så kan man ikke komme forbi. Specielt hvis man har cykel eller barnevogn med”* (Respondent 12, Bilag 7: 3).

Dermed er bevægelsesreduktionerne for fodgængerne også elementer, som respondenterne anser som værende hæmmende for deres mobilitetsudøvelse. Andre respondenter anerkender, at mulighederne for gang er begrænsede på Værnedamsvej (Respondent 10, Bilag 6: 4; Respondent 1 + 2, Bilag 4: 1), men mener samtidig, at disse forhindringer er et acceptabelt vilkår ved at gå på Værnedamsvej. Når vi spørger, om det er let at være fodgænger, svarer én: *”Nej, ikke specielt, men det gør ikke noget. [...] Det der er charmen, er jo, at bordene står ude, men samtidig er det og så det, der er generende”* (Respondent 5, Bilag 5: 1). Dette kan antyde, at udeserveringen også er *bidragende* til formålet med at være på Værnedamsvej, men er hæmmende for selve udførelsen af gang. Resultatet heraf bliver, at respondenter ser bort fra denne ellers betydeligt immobiliserende faktor, når vedkommende går på vejen. En anden respondent tilslutter sig opfattelsen af det ’kaotiske’ og uforudsigelige som en del af charmen ved at gå på Værnedamsvej:

*”Det er da en gang imellem en smule irriterende, at de stiller deres borde helt ud, så man dårligt kan komme forbi. Og når cyklerne ligger og vælter ind over fortovet, men herregud, det er jo også det, der gør det charmerende”* (Respondent 6, Bilag 5:4).

Den individualiserede forståelse, af at de fysisk tilgængelige adgangsmuligheder der findes for at bevæge sig gående på Værnedamsvej fortov, bliver den viden, som respondenter her anvender til stadigt at gennemføre sin gående bevægelse. Dermed er det kompetencekomponenten ved den fysiologiske evne til at planlægge og udføre bevægelsen, der overgår de fysiske forudsætninger. Det er dermed kompetencekomponenten, der muliggør mobilitetsformen til trods for begrænsningerne på vejen. Respondent 6 betænker dog, at folk med dårligere fysiologiske evner end respondenter selv vil have besvær ved at

bevæge sig på Værnedamsvej (Respondent 6, Bilag 5: 4). Respondenten beskriver dermed, at fodgængerne på Værnedamsvej skal have en vis form for kompetence til at kunne gennemføre deres gangmobilitet, da de fysiske adgangsmuligheder udgør en dårlig tilgængelighed.

Forhindringerne gør, at fodgængerruten bliver afbrudt, og at mulighederne for at komme fra den ene ende af vejen til den anden sker i mange tilfælde ved, at fodgængerne manøvrerer sig ud på selve kørebanen: ”[...] *mange går kortvarigt ud på vejen for at undgå forstyrrelser på fortovet*” (Bilag 3: 1). Dette potentiale for mulig anvendelse af kørebanen til gående bevægelser bliver af vores respondenter også anset som værende tilgængeligt: ”*Ja, altså, så går jeg ud på vejen*” (Respondent 12, Bilag 7: 3). Andre respondenterne italesætter også kørebanen som en mulighed for tilegnelse af gangmobiliteten, hvis bare de orienterer sig først (Respondent 6, Bilag 5: 3; Respondent 11, Bilag 7: 1). Kompetenceforståelsen, for at der med de begrænsede muligheder for uafbrudt bevægelse på fortovet, åbner op for, at kørebanen anses af respondenterne som værende en tilgængelig mobilitetsteknologi til gang.

Denne laissez-faire tilegnelse af gangmobilitet på kørebanen er også til stede ved alle flowobservationerne (Bilag 8), og det virker ikke unaturligt for fodgængerne på Værnedamsvej at gå ud eller krydse gaden (Bilag 3: 1). Dette understreger tendensen til, at de gående bevægelser på Værnedamsvej udføres i høj grad med fodgængernes kompetence, og respondenternes kompetenceevner muliggør bevægelse på vejen. Denne adgangsudvidelse af tilgængelige steder, at man udfører fodgængermobilitet på vejen, kan også tilskrives, at de fysiske forudsætninger for at træde ud på vejen kun er afgrænset ved en kantsten. Værnedamsvejs manglende funktionsopdeling medgiver, med den manglende cykelsti, at det kun er en kantsten, der adskiller de forskellige mobilitetsformer (Bilag 9: 7; Bilag 3:1). Med de mange bevægelsehindringer og afbrudte ruter bliver kørebanen i mange tilfælde den eneste mulighed for at kunne gennemføre en gående bevægelse. Dermed bliver gangmobiliteten mere flydende og er i højere grad allestedsnærværende i bybilledet på Værnedamsvej.



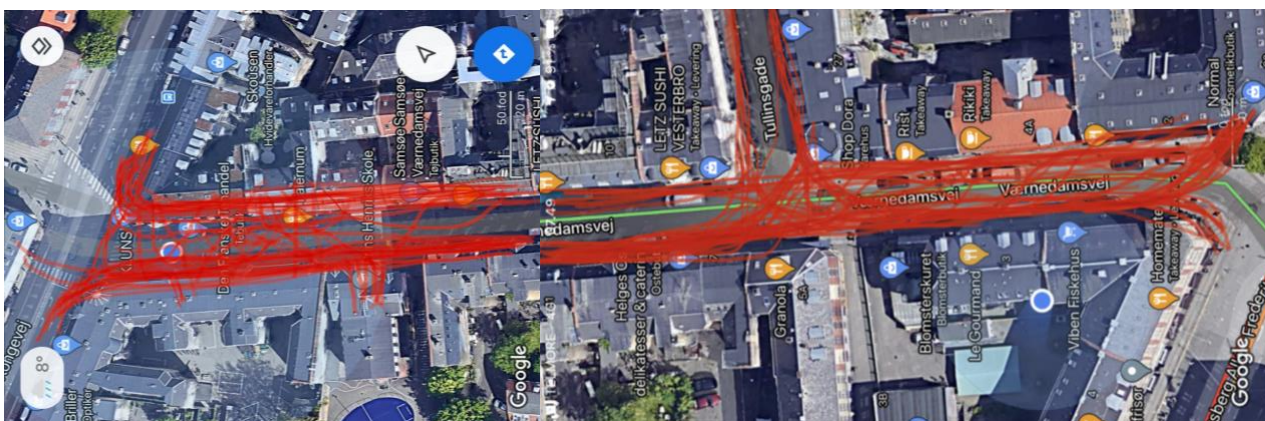
## Barrierer for den faktiske tilegnelse af gang

Uafbrudt gangmobilitet på Værnedamsvej er vanskelig at udføre, og derfor viser der sig en tendens til at kørebanen bliver tilegnet som gangareal. Derfor mener vi, at det er relevant at undersøge, hvilke barrierer der i så fald kan være på Værnedamsvej. For at kunne bestemme hvordan gangmobiliteten har sin "naturlige" tilstedeværelse på selve kørebanen, kigger ind i, hvilke barrierer fodgængerne møder netop dér. Donald Appelyards undersøgelse af trafikdensitet påpeger, at bilen udgør en hindring for tværgående bevægelser på vejen (Appelyard 1981). På Værnedamsvej er de barrierer, der mindsker den tværgående bevægelse for fodgængerne dog mere nuanceret end det er tilfældet i Appelyards casestudie. Biltrafikken er ikke den eneste, der udgør en barriere for fodgængerne. Respondent 3 påpeger, at cykelmobiliteten udgør en større forhindring end biltrafikken:

*"Jeg synes, at det er det fantastiske, når man putter så mange fodgængere, cyklister og biler ind i et sådant byrum. Så passer man på hinanden. Den eneste erfaring, jeg har, er, at det er cyklisterne der er problematisk. Fordi jeg oplever hvert fald, at man ikke passer så godt på hinanden, når man er cyklist. Hvor bilerne er meget mere påpasselige. Og det er jeg også selv, når jeg kører her"* (Respondent 3, Bilag 4: 3).

Respondenten vurderer ud fra erfaringer, der både involverer biler og cykler på Værnedamsvej, at cyklisterne er de mest problematiske hvad angår gående bevægelser på andet end blot fortovet. Med en stor variation af mobilitetsformer på en i forvejen smal vejstrækning (Bilag 8), mener respondenterne, at bilisterne i højere grad tager forholdsregler ved udførelse af kørsel på Værnedamsvej end cyklisterne gør. Respondentens opfattelse af bilernes forsigtighed sker på baggrund af respondenterne egen erfaring med tilegnelse af bilkørsel på vejen (Respondent 3, Bilag 4: 3). Dette viser en tendens til, at til en stor grad af mobilitetsdensitet på en vej i særlig grad sænker bilismens mobilitet, hvilket medfører at det er cyklerne, som er særligt barriereskabende for gående mobilitet. Respondenterne erfaringer med at tilegne deres gangmobilitet på vejen giver dem generelt en opfattelse af, at *"man skal kigge sig for, men ellers synes [...] at folk holder tilbage"* (Respondent 6, Bilag 5: 3). Vores observationer bekræfter, at fodgængernes beskyttelse mod trafik og ulykker primært sker som følge af, at både biler og cykler tager hensyn og sænker farten når de kører ind på Værnedamsvej (Bilag 3: 1).

Respondent 12 opfatter ligeså cykeltrafikken som værende en større hindring for adgangen til, og tilegnelsen af, bevægelse på kørebanen, end biltrafikken: *”Selvfølgelig skal man holde øje med cyklerne, for det er sgu dem, der er værst. Dem hører man ikke altid, og så kan det godt være, at man bare går ud”* (Respondent 12, Bilag 7: 3). Ud fra vores trafiktælling på Værnedamsvej udgør bilerne kun 7 procent af den samlede trafik på vejen, mens cyklisterne udgør 41 procent (Bilag 8: 1). Fodgængernes mulige adgang til kørebanen er dermed i høj grad påvirket af mængden af cykler. Cyklernes tilstedeværelse på kørebanen sker i begge retninger og er tilmed den første mobilitetsform som fodgængerne møder på kørebanen. At cyklernes tilstedeværelse på kørebanen udgør en større hindring end bilerne kan også ses i vores flowobservationer.



Flowillustration 2. Middag.

Ved middagstid har vi observeret mest gående bevægelse på Værnedamsvejs kørebane, hvor fodgængerne benytter rummet til at bevæge sig på tværs af gaden. Middagstid er, på nær aften, hvor alle mobilitetsformer er lavt repræsenteret, det tidspunkt, hvor der er observeret færrest cyklister på vejen (Bilag 8: 1). Sammenligner man flowbevægelserne med morgenen og eftermiddagen, hvor cyklisterne er højest repræsenteret er det tydeligt, at den store tilstedeværelse af cyklister begrænser fodgængernes anvendelsen af selve vejens kørebane (Bilag 8: 1).

## Hastighed som mulighedsskabende og begrænsende

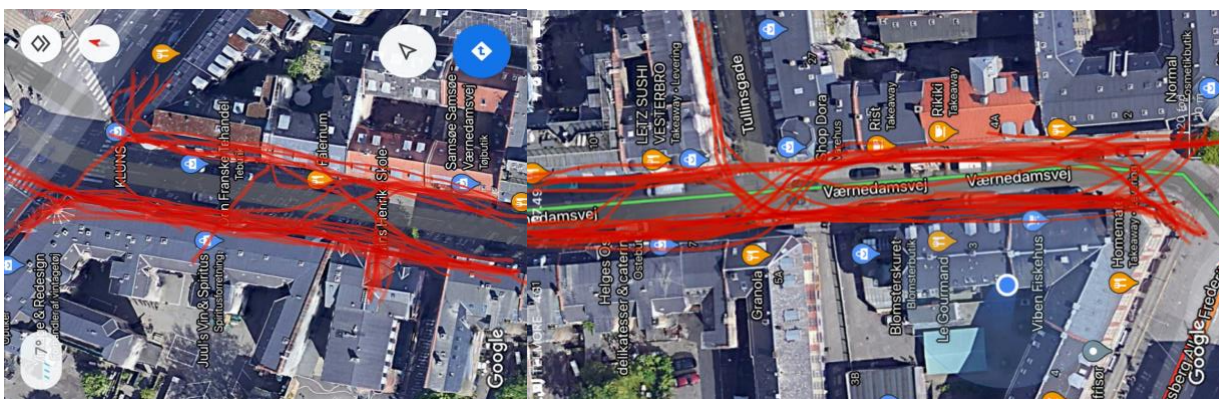
Biltrafikken bliver af respondenterne ikke anset som værende den største barriere for fodgængernes bevægelsesmuligheder, da Værnedamsvejs fysiske forudsætninger i kombination med den høje mobilitetsdensitet presser hastigheden i bund for de kørende biler: *”Netop fordi, det er så svært, kører bilerne også langsomt. Hvis den [Værnedamsvej, red.] havde været ensrettet, så havde bilerne nok kørt hurtigere”* (Respondent 4, Bilag 5: 1). Flere af respondenterne udtrykker en mening om, at det besvær, som biltrafikken oplever på Værnedamsvej, skal bibeholdes: *”Det skal heller ikke være sjovt. Så vil der være kommet mange flere biler. Det er fint nok hvis det er lidt svært”* (Respondent 7, Bilag 6: 2). Den begrænsede bilhastighed udgør et potentiale for fodgængermobiliteten på Værnedamsvej, da respondenter tilvælger at gennemføre deres gående mobilitet på Værnedamsvej, fordi denne opfattes mindre trafikeret end de nærtliggende veje (Respondent 9, Bilag 6: 4). Men den lave bilhastighed åbner også op for cyklernes gennemkørsel på Værnedamsvej, hvoraf denne bevægelse virker mere begrænsende for de gående bevægelser på kørebanen.

Selvom høj hastighed fra andre mobilitetsformer er barriereskabende for fodgængernes tilegnelse af byrummet, gående hurtige bevægelser, ved mere nødvendige aktivitetsformer, være et begrænsende aspekt for de langsomme gående bevægelser. Dette udtrykker sig især ved, hvornår respondenterne helst vil tilegne deres gående bevægelser:

*”Jeg tror, at jeg foretrækker at gå her om aftenen. [...] Der er sådan lidt meget rush om morgenen. Alle skal på arbejde, og der skal bare ske nogle ting. Det er bare en lidt anden stemning. Folk er mere venlige og rolige nu [om eftermiddagen, red.]. Der er bare en mere hyggelig stemning om aftenen”* (Respondent 9, Bilag 6: 5).

Respondenten udtrykker her, at i de tidsrum hvor størstedelen af den gående mobilitet udføres som en nødvendig aktivitet, der foretrækker respondenterne ikke selv at udføre sine gående bevægelser på. Denne opfattelse bygger på en forståelse af travlhed, der skaber mere stressede og hurtige mobilitetsbevægelser. I de mere stressede tidsrum har respondenterne erfaret en tendens til, at folk tager mindre hensyn til hinanden og *”[...] gør nogle irriterende ting”* (Respondent 9, Bilag 6: 5). Respondenten bortvælger dermed at udøve en fodgængermobilitet, som kan tilskrives som værende en valgfri- eller social

aktivitet, i et tidsrum, hvor gang er præget af en mere nødvendig funktion. I et hverdagslivsperspektiv udgøres de nødvendige aktivitetsformer oftes i myldretiden, hvilket også kan understreges af vores flowobservationer (Bilag 8: 2; Flowillustration 3).



Flowillustration 3. Morgen.

Om morgen illustreres de gående bevægelser mest afgrænset til fortovene, og de fleste af bevægelserne er gennemgående (Flowillustration 3). En tendens er dermed, at hastigheden, ikke blot fra andre mobilitetsformer men også for fodgængermobilitet selv, kan være begrænsende for tilegnelsen af nogle former for fodgængermobilitet.

## Forskellige typer af gang, forskellige typer af behov

Værnedamsvej er med sin geografiske placering et samlingspunkt for mange forskellige typer af mobiliteter, herunder forskellige typer af gang. Respondenternes respektive tilegnede gangtyper medfører forskellige behov for Værnedamsvejs fysiske og sociale udtryk. En stor del af respondenterne tilegner deres gående mobilitet på Værnedamsvej fordi, de mener at det er hyggeligt at gå på vejen (Respondent 7, Bilag 6: 1; Respondent 9, Bilag 6: 4; Respondent 5, Bilag 5: 1; Respondent 11, Bilag 7: 1; Respondent 12, Bilag 7: 3; Respondent 6, Bilag 5: 3). Størstedelen af respondenterne beskriver samtidig at deres tilegnelse af den gående mobilitet er hæftet op på særligt valgfri- og/eller sociale aktiviteter, hvorfor ærinder på vejen eller i nærområdet er afgørende (Gehl 2017). De respondenter, som repræsenterer den gående mobilitet med et valgfrit eller socialt udgangspunkt, forholder sig også relativt kritisk vedrørende spørgsmålet om fysiske ændringer af Værnedamsvej: *"Man skal ikke begynde at lave alt muligt, og gøre det alt for regelrettet og pænt."* (Respondent 6, Bilag 5: 4). Respondenterne med disse aktivitetsformer afskriver omdannelse af Værnedamsvej udelukkende til fodgængere: "[...]

*det der med at det hele skal være en gågade er synd. Jeg kan godt lide det der lidt kaotiske liv” (Respondent 6, Bilag 5: 3).*

*”[...] attraktionerne er lidt, at det er kaotisk. At der er liv her. Der har jo været tale om at lukke af og gøre den [Værnedamsvej, red.] til en fodgængergade. Jeg er ikke sikker på, at det vil gøre noget godt” (Respondent 7, Bilag 6: 2).*

Dette refererer i høj grad til Jeff Specks planlægning af den behagelige og interessante gåtur (Speck 2018), hvor forandring skal ske med respekt for de kvaliteter, der er fundamentale for vejen. Vi mener i forlængelse heraf at kunne identificere en vis tilfredshed med de allerede tilgængelige muligheder for gang på Værnedamsvej. Dermed er det kaotiske og mangfoldige byliv en kvalitet, der ikke skal forringes med henblik på at forbedre de *fysiske* forudsætninger for gang. Respondenterne anser det kaotiske byliv som den primære kvalitet på Værnedamsvej, der gør at de går her. Planerne om at foretage fysiske ændringer forkastes altså af brugerne, hovedsageligt fordi, de kan omgå fysiske komplikationer gennem tilegnelse af deres kompetencer.

Respondent 1 og respondent 2 tilegner sig, som de eneste respondenter i denne undersøgelse, den gående mobilitet i form af nødvendig aktivitet, da de primært befinder sig på vejen i forbindelse med afsætning og afhentning af deres børn: *”Vi har ikke så mange valg. Vi kommer kl. 08.00 og ved en 16-17-tiden” (Respondent 2, Bilag 4:2).* Disse respondenter er også de eneste, som udelukkende opfatter og udtrykker, at der er en problematik med at udføre gående bevægelse på Værnedamsvej, hvorved de også udtrykker et ønske om forandringer af vejen (Bilag 4: 1). Ønsker om fysiske forandringer, kan tilskrives en blanding af Specks planlægning for den trygge og den nyttige gåtur (Speck 2018; Bilag 4: 1-2). De omhandler helt konkret færre biler, mere cykelparkering, og mere sikre måder at færdes på ved skolen (Bilag 4: 1). Af dette kan vi uddrage, at deres brug af Værnedamsvej som fodgænger af valgfri- og sociale karakter, påvirker de fysiske behov, de mener at have brug for. Værnedamsvejs mangeartede gangtyper producerer forskellige behov, men det er ikke kun en tendens, der ser sig gældende for dette specifikke sted, men går også igen i den borger- og brugerdiallog, som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune afholdte i 2014 (jf. genstandsfelt). Indholdet i dialogens tre kategorier understreger, at Værnedamsvejs tilstedeværende forskellige gangtyper og høje fodgængermobilitet er et komplekst felt at planlægge.

## Delkonklusion

Vi har i denne analyse undersøgt fodgængermobilitet på Værnedamsvej 'in situ', og kan konkludere, at de fysiske forhold til en vis grad har betydning for om fodgængere går. Vejens geografiske placering udgør et væsentligt potentiale for gang, hvorimod det betydeligt funktionsdelte fortov udgør en immobilitet. På trods af dette vælger mange fodgængere at gå på netop Værnedamsvej, hvilket i høj grad sker på baggrund af deres individuelle kompetencer. Kompetencerne muliggør netop, at fodgængerne omgår de immobilitetsskabende fysiske forhold, ved blandt andet at tilegne sig kørebanen som areal for gang. Fodgængerne er derfor spredt i alle dele af byrummet, mens cyklerne, der har de bedste forudsætninger for hurtig rytme, udgør en større barriere end bilerne. Hastighed er i denne sammenhæng den mest signifikante barriere for den gående mobilitet – ikke bare i forholdet til andre mobilitetsformer, men også internt mellem de forskellige gangtyper. Værnedamsvej er arena for mange forskellige typer gang, som har hver sine krav til byrummets fysik, hvilket udgør en væsentlig kompleksitet i den praktiske planlægning for fodgængere.

## Analysedel 3: fremgang

I denne analyse ønsker vi at præsentere og diskutere de anbefalinger, vi vurderer relevante i forbindelse med en eventuel ny fremtidig fodgængerstrategi for København. Derudover perspektiverer på et par overfladiske nedslagspunkter i de spørgsmål og tanker, vores undersøgelse har affødt i processen.

Vi har tidligere vurderet på spørgsmålet om, hvor vidt kommunens planlægning for gang er proaktiv eller ej, men et central følgespørgsmål udestår i denne sammenhæng: i forhold til hvem/hvor? En stor del af den danske byplanlægning har direkte eller indirekte inspiration eller grundlag i teoretikers tilgang til feltet *uden* for Danmark og København, hvilket i nogen grad kan siges at være som at sammenligne æbler og bananer. Vi mener derfor det er vanskeligt at vurdere, om København er proaktiv i sin planlægning for gang uden at tage hensyn til at en stor del af inspirationen i dansk mobilitetsplanlægning kommer fra udenlandske tænkere. Af samme årsag kan det diskuteres om tilgange til fodgængermobilitet kan overføres én til én fra tilgangens oprindelsessted til et andet, og om tilgangen derved er den rigtige for det givne sted. Hvad der lader til at være en god tilgang til fodgængermobilitet i London er altså ikke nødvendigvis en egnet tilgang i københavnsk sammenhæng, og omvendt. Vi vil derfor argumentere for, at kommunen for så vidt muligt bør sætte ind på at begrebsliggøre walkability på københavnske/danske præmisser, så begrebet bliver håndterbart og konkretiseret på rette grundlag.

I københavnsk kontekst mener vi at grundlaget for gang er et andet en i fx London, hvor byplanlægningen historisk og nuværende er forskellige, og deraf to forskellige byer. At kommunen vælger at adoptere walkability-begrebet, som følge af et samarbejde med London, er ikke nødvendigvis forkert, men med byernes forskelligartede fysiske rum er præmisserne for de to byers walkability forskellige. I London kommer begrebet af sin simple betydning "*able to walk*" (er der muligheder for gang) og "*ability to walk*" (bliver mulighederne indfriet), hvilket indebærer et særligt fysisk, men også socialt aspekt i gang. I London kan god walkability muligvis identificeres ved at der er et bredt fortov, mens det i København muligvis ikke er nok med et bredt fortov for at kunne tale om god walkability. Det afhænger altså at det givne byrum, hvordan man kan vurdere graden af walkability, og hvad man skal gøre ved den. Eksemplet fra vores undersøgelse er som bekendt

Værnedamsvej, og her har vi kunnet konkludere at det ikke nødvendigvis er god gangvenlighed i fysisk forstand, der er det essentielle for fodgængereren, men snarere at gaden er interessant og oplevelsesrig at færdes på. Det er i høj grad derfor for fornøjelsens skyld, at københavnere går på gaden, hvorfor det ikke ville være fordelagtigt for gaden at blive belagt med et bredt fortov på bekostning af det "kaos" og den grad af *shared space*, der giver gaden liv.

Gang skal på denne baggrund behandles som en mobilitetsform og ikke en transportform, da planlægningen ellers vil være baseret på et mangelfuldt grundlag af indsigt i gadens funktioner og særegenhed. Derfor mener vi, at kommunen skal tage endeligt afsked med anskuelsen af bevægelser som værende transport frem for mobilitet, da dette udelukker essentiel viden. Modstanden mod omlæggelsen af Værnedamsvej til en gågade kan i denne sammenhæng ses som et eksempel på, at fysiske forudsætninger for gang i byrummet ikke i sig selv er det afgørende for fodgængermobiliteten. Brugere foretrak i langt de fleste tilfælde den "uorden" og "kaos", der er på gaden. Der er derfor behov for at også de sociale aspekter fremgår tydeligt som indsatsområder i handlings- og kommuneplaner, strategier og andet. Gang udføres i mange tilfælde med baggrund i meget andet end blot en tidsmæssig vurdering af, hvad der er den hurtigste rute fra ét sted til et andet.

Det er ikke kun på den store skala, der kan være afgørende forskelle på, hvad der er det respektive byrums bedste medicin. Også den lille, lokale skala inden for samme bydel kan være meget forskellige fra hinanden. Det er Værnedamsvej bevis på. Her har fodgængereren førstehåndsrret på trods af et gadebillede, der er indrettet til andre mobilitetsformer, og her er det cyklisten, og ikke bilen, der er den største hæmsko for fri bevægelse til fods. Derfor er der behov for stedsspecifikke retningslinjer for, hvordan man kan arbejde med at fremme walkability. Samtidig er der behov for en universel, håndterbar og konkret definition og værktøjskasse inden for walkability og fodgængermobilitet som hele, hvilket sætter krav til at "oversættelsen" af begrebet til dansk/københavnsk både skal favne bredden og dybden – altså, balancere mellem det lokales stedsspecifikke, og den større skalas variation. Vi vil i denne sammenhæng anbefale at der udvikles en ny isme, som i højere grad end "walkability" kan favne gangs kompleksitet. Cyklister har begrebet cyklisme, bilerne har begrebet bilisme, og begge to er til nogen grad mere bredt favnende og dybdegående end walkability. Ismen skal begrebsliggøre fodgængermobilitet mere konkret og tro mod den danske kontekst, og tillægger det en mere "aktiv" værdi end



begrebet walkability, som bærer præg af en mere passiv tilgang til feltet. Walkability kan siges at stå passivt, da det blot indebærer muligheden for at gå, mens en isme også tager fat i de dybereliggende årsager til mobiliteten eller mangel på samme.

Teknik- og Miljøforvaltningen tror dog ikke på, at gang vil blive prioriteret højt nok til at komme på linje med eksempelvis cyklisme (Bilag 1: 14). Cyklisme hører til blandt de hurtige mobilitetsformer inde i byen, og det er ofte disse, der prioriteres politisk. Fortsætter prioriteringen med at ske efter hastigheden på gang, vil den fortsat blive udkonkurreret som mobilitetsform i planlægningen. Dog mener vi, at der er et argument i at det er den grønneste mobilitetsform, hvilket kan være med til at skabe en ny agenda politisk i kommunen. Samtidig er det, hvad vi vil kalde for, en lavthængende frugt, hvad angår de grønne mål i 2025-målsætningen, da det er en billig mobilitetsform med stort potentiale. København kan potentielt få meget ud af relativt få investerede penge, sammenlignet med fx omkostningerne til udvidelse af veje for biler og andet. Vi mener her, at der kan advokeres for fremmelse af fodgængermobilitet ud fra et økonomisk incitament, da der med relativt få tiltag kan skabes stor værdi for fodgængere. Dette skyldes, at den fysiske forudsætning for gang i kun ringe grad er afgørende for den faktiske bevægelse, da mange fodgængere kan omgå fysiske forhindringer og mangel på byrumsmæssig kvalitet ved at benytte sine kompetencer til let at omlægge sin rute. Gangs fleksibilitet er altså i høj grad værd at understrege når området skal tildeles midler, da immobilitet let kan omsættes til mobilitet i en ny form via en ny rute.

Opskaleres initiativerne for fremmelsen af gang blot en smule, kan gang derfor have potentiale som en mere langtrækkende mobilitetsform, der ved færre afbrydelser i ruten kan komme på linje med pendlerafstande som for cykler. København har en stor fordel, og deraf et stort potentiale, herfor, da byen er meget kompakt, og derfor ikke kræver pendling over meget lange afstande. Vi mener her, at det er nødvendigt at påbegynde en udarbejdelse af fodgængernetærk og/eller superfortove, men at planlægningen samtidig må have for øje, at ikke kun de fysiske tiltag er det afgørende for effektiviteten af fodgængermobilitet, da tid i sig selv ikke er den alene afgørende værdi.

Gang må altså promoveres som en økonomisk letvægter, der via det grønne potentiale, de sociale og bylivsmæssige gevinster, samt som en del af et større mobilitetsnetværk –

særligt forbundet til kollektiv trafik – gør gang til en vigtig medspiller i jagten på en kur mod privatbilismens negative effekter for København.

Initiativer for gang bør implementeres ved en sammentænkning med andre mobilitetsformer i højere grad end nu, da sammenhængende netværk løser pendlerproblemer bedst (Bilag 1: 15). Ét netværk af mange små sikrer at mobiliteterne er i samspil med hinanden, således at det er let at overgå fra en mobilitet til en anden. Gang bør på denne måde også indtænkes i planer for andre mobiliteter, og på tværs af kommunegrænsen, da København som byområde er større end kommunen, og derfor har pendlere der krydser politiske/administrative grænser hele tiden. Sidstnævnte del er særdeles mangelful på nuværende tidspunkt, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen end ikke har kendskab til, om Frederiksberg Kommune, der ejer den ene halvdel af Værnedamsvej, arbejder ud fra en fodgængerstrategi eller andet (Bilag 1: 12). Samarbejde på tværs af forvaltninger, kommune og fagområde bliver derfor nøgleord, hvis gang skal prioriteres på lige fod med fx cyklisme. Hvis gang indtænkes i planer på tværs af andre mobiliteter, og der sikres samarbejde, har gang en større chance for at få implementeret de tilknyttede initiativer og målsætninger. Sammentænkningen af gang med andre mobiliteter skal på denne måde også forhindre, at de forskellige mobiliteter spænder ben for hinanden. Her har vi eksempelvis erfaret, at en dominerende cykelmobilitet kan være lige så hæmmende og immobilitetsskabende som bilisme. Vi mener derfor, at man skal være påpasselig med ikke at stirre sig blind på fremmelsen af cyklisme, men i stedet bør sammentænkningen af mobiliteter med opmærksomhed på ikke at skævvride den indbyrdes prioritering af mobilitetsformerne, da dette blot kan skabe nye barrierer.

I interviewet med Teknik- og Miljøforvaltningen nævnte de, at 15-minutters byen er en strategi, som de er begyndt at kigge ind i. Vi mener at det vil styrke gangs position over for de andre mobiliteter, hvis denne strategi sammentænkes med last mile-princippet, da dette kan konkretisere, hvordan gang skal tilknytte de øvrige mobiliteter rent praktisk. Uden en sådanne konkretisering vil det sandsynligvis ikke være muligt for en politiker eller anden beslutningstager uden faglig viden på feltet, at kunne vurdere, hvorfor gang bør opprioriteres. Gang har mange potentialer, men kun få af dem er indfriet, fordi den tages for givet som en ukompliceret og selvfølgelig del af byen. Det er ikke rigtigt, og det er dét mærkat, walkability-begrebet eller udviklingen af et lignende kan være med til at nedbryde for det bedre. Vi vil derfor anbefale, at der ikke planlægges for gang som én monoton form,

men med øje for, at gang i høj grad er en differentieret mobilitetsform. Fodgængere går med forskellige formål, og de forskellige typer gang karakteriserer sig derfor ved forskellige krav til fysiske og sociale forhold. Man bør i planlægningen for gang derfor være bevidst om, for hvilke typer gang, man med de konkrete initiativer fremmer/inviterer til. Et superfortov kan være den rette løsning for at fremme nødvendige og nyttige gåture, men ikke de behagelige, interessante og sociale gåture.

# Konklusion

Der er mange gode intentioner i det arbejde, Københavns Kommune foretager på mobilitetsområdet, men hvad angår fodgængere er det kun i begrænset omfang, at de gode intentioner når ud over skrivebordets kant, og skrives ind i de bindende dokumenter. Det skyldes blandt andet, at der hos beslutningstagerne synes at være stor forskel på de opfattede potentialer, og de faktiske potentialer. Der hersker også usikkerhed om, hvordan de sociale aspekter i gang skal håndteres, hvilket efterlader et stort uforløst potentiale i fodgængermobilitet. Samtidig har vi identificeret en dissonans mellem det stadie, fodgængermobiliteten befinder sig på i kommuneplanlægningen, og dét, at walkability nu introduceres i den seneste kommuneplan. De interne uklarheder i kommunen er udtryk for et arbejde med mobilitet, der end ikke er modent nok til at implementere walkability-begrebet i sin originale form. Walkability bør i dette øjemed tilpasses københavnsk kontekst, så begrebet kan danne grundlag for et retvisende og håndterbart analytisk værktøj.

En sammentækning af *alle* mobilitetsformer er den eneste måde, hvorpå gangs potentiale udnyttes optimalt, og de respektive mobilitetsformer ikke spænder ben for hinanden. Gang bør indarbejdes aktivt som et værktøj til at løse pendlingsproblematikken, da det er en effektiv og rentabel mobilitetsform, med mange iboende positive effekter. Dog bør gang ikke promoveres ud fra sine egenskaber i hastighed, men snarere i kapacitet, miljø, økonomi og byliv. Udfordringen er imidlertid, at gang i høj grad er individualiseret, hvad angår hastighed, formål og kompetencer, og ikke i alle tilfælde udføres ud fra et tidsmæssigt kriterie, hvilket gør kravene til vejens fysik meget varierende og kompleks at planlægge. Forskellige hastigheder i byrummet synes dog at være den gennemgående største kilde til immobilitet, både hvad angår fodgængeres relation til *andre* mobilitetsformer, men også *indbyrdes* mellem de forskellige gangtyper.

På trods af at fodgængeres bevægelser i en vis grad er påvirket af fysiske forhold er det ikke givet, at dårlige fysiske forhold er afgørende for, om de går. Derimod er det fodgængerens kompetencer til at *omdanne* immobilitet, der er det afgørende. På Værnedamsvej betyder det blandt andet, at fodgængerne bevæger sig på tværs af *hele* byrummet for at omgå forhindringer. Cykler viser sig i denne sammenhæng som *mere* barriereskabende end biler, da det er dem, der har de bedste forhold høj fart. Samtidig kan vi konkludere, at

gangvenlighed i høj grad handler om at gøre mobiliteten oplevelsesrig og interessant at udføre, og at planlægning for fodgængere bør ske stedsspecifikt, men med et tilpasningsdygtigt og dog universelt værktøj – måske med udgangspunkt i walkability. Gang bør derfor behandles som mobilitetsform, og ikke transportform, da planlægningen herfor ellers vil være mangelfuld hvad angår sociale aspekter.

Initiativer for bedre fodgængermobilitet bør med disse erfaringer ske med øje for, hvilke tiltag der tilgodeser hvilke gangtyper, med henblik på at forløse gangs demokratiske potentiale som en mobilitetsform, der er for alle. Gangs bør derfor planlægges med øje for dens varianter som differentieret mobilitetsform, og ikke som for i højere grad monotypiske mobiliteter som cykler og biler.

# Litteraturliste

- Appelyard, D. (1981). *Livable Streets*. University of California Press, Californien.
- Bergman, M.M., Joye, D. & Kaufmann, V. (2004). *Motility: Mobility as Capital* i International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 28.4.
- Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2015). *Interviewet: Samtalen som forskningsmetode*. Kap. 1 i Kvalitative metoder. Hans Reitzels Forlag, Latvia, pp 29-55.
- Dansk Byplanlab (2016). *Byrum – Kvalitet til hverdagen*. Link: [https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Metode\\_pjece\\_byrum2016.pdf](https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Metode_pjece_byrum2016.pdf) [11.11.2020].
- Dansk Byplanlaboratorium (2019a). *Byplan Nyt 4/2019* (17. årgang), Dansk Byplanlaboratorium, København.
- Dansk Byplanlaboratorium (2019b). *Byplan Nyt 3/2019* (17. årgang), Dansk Byplanlaboratorium, København.
- Flyvbjerg, B. (2015). *Fem misforståelser om casestudiet*. Kap. 24. i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (red.) Kvalitative metoder. 2. udgave. Hans Reitzels Forlag. pp. 497-520.
- Forsyth, A. (2015). *What is a Walkable place? The Walkability Debate in Urban Design*. I Urban Design International 20, no. 4. pp. 274-292. Link: [https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/29663388/Forsyth\\_walkability\\_082415\\_final.pdf;jsessionid=A980C55829EEFD50DFBA717727A93968?sequence=1](https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/29663388/Forsyth_walkability_082415_final.pdf;jsessionid=A980C55829EEFD50DFBA717727A93968?sequence=1) [09.10.2020].
- Frederiksen, M. (2015). *Mixed Methods – forskning*. Kap. 10. i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (red.) Kvalitative metoder. 2. udgave. Hans Reitzels Forlag. pp. 197-213.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. Bogværket.
- Gehl, J. (2017). *Livet mellem husene*. Arkitektens forlag.
- Gehl & Svarre (2013). *How to Study Public Life*. Birkhäuser, Boston.
- Grontmij (2013). *Værnedamsvej, bedre liv, bedre cykelforhold – 5 alternative skitseforslag*. Link: <https://docplayer.dk/20158778-Vaernedamsvej-bedre-byliv-bedre-cykelforhold.html> [22.09.2020].
- Hartmann-Petersen et. al. (2014). *Mobilitetens optik op det moderne liv*. Kap. 21 i Jensen et. al. (red.). Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv. Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg C. pp. 398-414.
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, New York.
- Jensen, M. D. & Kvist, J. (2016). *Hvordan laver man en stærk analysestrategi?*. Kap 3. i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.). Metoder i samfundsvidenskaben. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 39-55.

- Jensen, O. B. (2013). *Staging Mobilities*. Routledge, Abindon.
- Jensen, O. B & Lanng, D. B. (2016). *Mobilities Design – Urban Design for Mobile Situations*. Routledge, London.
- Juul, S. (2012). *Hermeneutik*. Kap. 4 i Samfundsvidenskabernes videnskabsteori. Hans Reitzels Forlag. pp. 107-146.
- Jæger, B. (2016). *Mixed Methods*. Kap. 19. i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.). Metoder i samfundsvidenskaben. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 301-314.
- Kaufmann, V. (2002). *Re thinking Mobility*. Ashgate Publishing Company, Burlington.
- Kristensen, C. J. (2016). *Shadowing – observation af enkeltpersoners praksis*. Kap. 11 i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.) Metoder i samfundsvidenskaberne. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 169-183.
- Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (2016). *Samfundsvidenskabelige metoder, hvad er det?* Kap. 1 i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.) Metoder i samfundsvidenskaberne. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 13-24.
- Københavns Kommune (2005). *Københavns Kommuneplan 2005*. Københavns Kommune - Økonomiforvaltningen.
- Københavns Kommune (2009a). *Københavns Kommuneplan 2009*, Københavns Kommune - Økonomiforvaltningen.
- Københavns Kommune (2009b). *Metropol for mennesker*, Københavns Kommune – Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Københavns Kommune (2011a). *Kommuneplan 2011*, Københavns Kommune - Økonomiforvaltningen.
- Københavns Kommune (2013). Mødemateriale: *Cykelpakke VI, Værnedamsvej bedre cykelforhold, bedre byliv - frigivelse af projekteringsmidler*. Link: <https://www.kk.dk/indhold/okonomiudvalgets-modemateriale/01102013/edoc-agenda/7e17aa1a-0bf4-42e1-91a9-e345b27c304b/56a92659-78e6-4193-ac1d-87735f6317aa> [04.10.2020].
- Københavns Kommune (2011b). *Flere går mere – fodgængerstrategi for København*, Københavns Kommune – Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Københavns Kommune (2012). *Handlingsplan for grøn mobilitet*, Københavns Kommune – Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Københavns Kommune (2013). *Cykelpakke VI, Værnedamsvej bedre cykelforhold, bedre byliv - frigivelse af projekteringsmidler*. Link: <https://www.kk.dk/indhold/okonomiudvalgets-modemateriale/01102013/edoc-agenda/7e17aa1a-0bf4-42e1-91a9-e345b27c304b/56a92659-78e6-4193-ac1d-87735f6317aa> [04.10.2020].

Københavns Kommune (2015a). *Københavns Kommuneplan 2015*, Københavns Kommune -Økonomiforvaltningen.

Københavns Kommune (2015b). *Orientering om skitseprojekt for Værnedamsvej*. Link: <https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/forslag/Orientering%20omkring%20skitseprojektet%20for%20Varnedamsvej.pdf> [22.09.2020].

Københavns Kommune (2017). *Handlingsplan for grøn mobilitet – opfølgning 2017*, Københavns Kommune – Teknik- og Miljøforvaltningen.

Københavns Kommune (2019). *Københavns Kommuneplan 2019*. Københavns Kommune -Økonomiforvaltningen.

Københavns Kommune (2020a). *Byens vejnet*. Retningslinjer i Kommuneplan 19. Link: <https://kp19.kk.dk/artikel/byens-vejnet> [12.12.2020].

Københavns Kommune (2020b): *Status på København 2020*, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune (2014). *Kan vi gøre Værnedamsvej endnu bedre?* Link: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/9boe0649-2d2b-47b2-bc79-2471db565afo/9ead537e-4777-4a49-ad02-c6a776a13adb/Attachments/11227867-11474464-1.PDF> [22.09.2020].

Lo, R. H. (2009). *Walkability: what is it?* i Journal of Urbanism, 2:2. pp. 145-166. Link: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17549170903092867> [14.10.2020].

Lynggaard, K. (2015). *Dokumentanalyse*. Kap. 7. i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (red.) *Kvalitative metoder*. 2. udgave. Hans Reitzels Forlag. pp. 153-167.

Mørck, Y. (2016). *Feltstudiet*. Kap 10. i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.). *Metoder i samfundsvidenskaben*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. Pp. 155-165.

Nigro et. al. (2018). *Understanding The Walkability Propensity*. The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering. Volume 13, Issue 2: 139-145. Link: <https://bjrbe-journals.rtu.lv/article/view/bjrbe.2018-13.408> [23-09-2020].

Olsen, P. B (2003). *Metode i problemorienteret projektarbejde*. Kap 9 i Olsen, P. B. & Pedersen, K. *Problemorienteret projektarbejde*. Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg C. pp. 169-193.

Politiken (2020a). *Københavnernes om ensretning*. Link: <https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art7722336/»Ja-hvorfor-ikke«> [17-01-2021].

Politiken (2020b). *Corona får flere til at droppe idrætten: Til gængæld går vi ture som aldrig før*. Link: [https://politiken.dk/indland/art8047279/Corona-får-flere-til-at-droppe-idrætten-Til-gængæld-går-vi-ture-som-aldrig-før?utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook&fbclid=IwARorsP6Eg595FNmMxlUzibFySRKoT8E40--LX55NjdatcTZGqXAQ2vytV94#Echobox=1609155018](https://politiken.dk/indland/art8047279/Corona-får-flere-til-at-droppe-idrætten-Til-gængæld-går-vi-ture-som-aldrig-før?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwARorsP6Eg595FNmMxlUzibFySRKoT8E40--LX55NjdatcTZGqXAQ2vytV94#Echobox=1609155018), [17-01-2021].



Poulsen, B. (2016). *Semistruktureret interview*. Kap. 5. Kap 3. i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.). *Metoder i samfundsvidenskaben*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 75-93.

Ravalet, E. (2020). *Mobile futures through present behaviours and discourses*. Kap. 7. i Jensen, O. B et. al. (red.) *Handbook of Urban Mobilities*. Routledge. New York.

Sim, D. (2020). *Blød By*. Strandberg Publising.

Thualagant, N. (2016). *Kontekstualiserede casestudier*. Kap. 20 i Kristensen, C. J. & Hussain, M. A. (red.). *Metoder i samfundsvidenskaben*. Samfundslitteratur, Frederiksberg C. pp. 317-329.

Speck, J. (2018). *Walkable City Rules*. Island Press.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.

Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. Routledge, London.